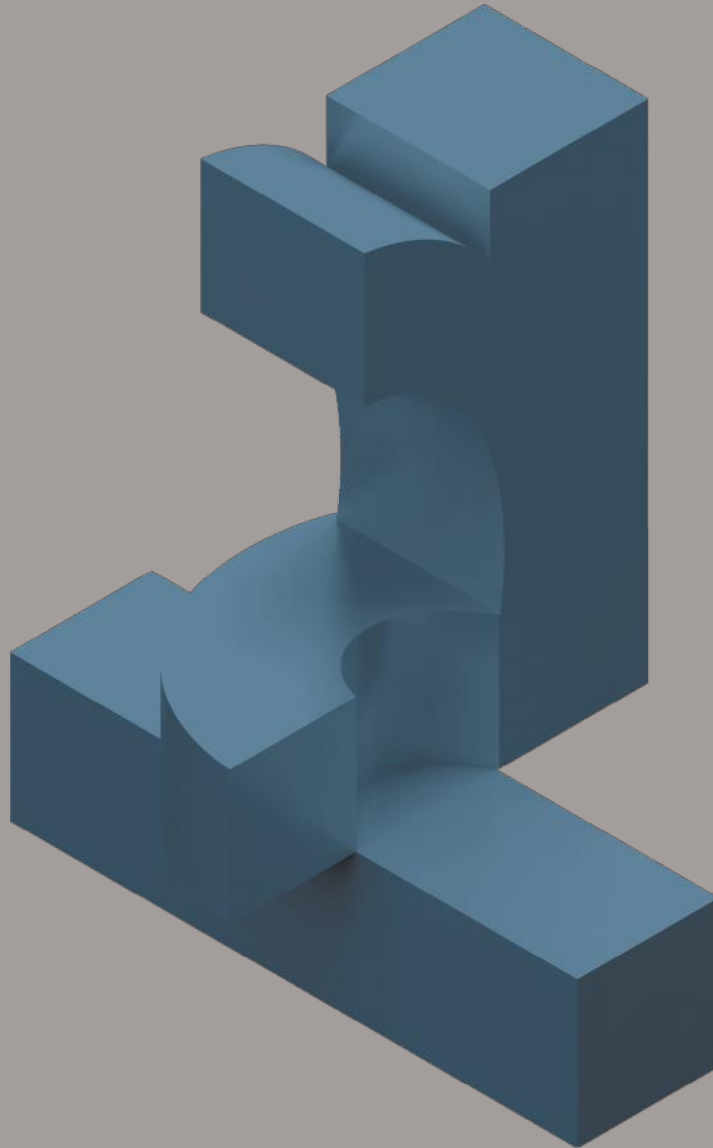


Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht
2014

Jaarbericht
2014

Voorwoord

2014 was is verschillende opzichten een jubileumjaar: de spoorsector vierde haar 175 jarig bestaan, het Spoorbeeld bestond tien jaar en het was het laatste jaar als Spoorbouwmeester van mijn voorganger Koen van Velsen. Na twee perioden Spoorbouwmeesterschap nam ik op 1 januari 2015 officieel het stokje van hem over. Daarnaast was 2014 ook het jaar waarin de grote stationsprojecten hun voltooiing naderden: Rotterdam Centraal werd officieel geopend en de stations van Utrecht, Den Haag, Breda, Amsterdam en Arnhem zijn behoorlijk op weg. Samen hebben deze 'nieuwe gezichten van het spoor' een nieuwe kwaliteitsstandaard gezet.

Waar Koen van Velsen Spoorbouwmeester was in een tijd dat de beleidsopgave fors was en vrijwel ieder groot station in Nederland op de schop ging, zal de opgave voor mij anders zijn, maar zeker niet minder belangrijk of relevant. Ik denk dan vooral aan vernieuwing en transformatie van de vele middelgrote en kleine stations in Nederland. Ook de herbestemming van ons spoorerfgoed zal nog veel meer aan betekenis gaan winnen, deels ook ingegeven door de verdergaande digitalisering die uiteraard ook in de spooromgeving de kop op steekt. Dan gaat het niet alleen om reclame-uitingen op stations maar ook om de digitalisering en automatisering van reisinformatie en service.

De Grote Stationsprojecten hebben als de 'nieuwe gezichten van het spoor' een nieuwe kwaliteitsstandaard gezet

Andere belangrijke thema's zijn de omgang met de fiets op de grote stations (in studentensteden), de relatie tussen OVCP en interwijkverbindingen en de manier waarop we het onderhoud van stations aan willen gaan pakken. En tot slot noem ik nog duurzaamheid als een thema dat naar mijn idee een steviger positie in het Spoorbeeld verdient. Dan gaat het bijvoorbeeld om het grotendeels zelfvoorzienend maken van stations, onder meer door het plaatsen van zonnecellen op de daken. Mooie voorbeelden zijn de stations van Helmond en zeker ook Rotterdam dat het grootste stationsdak met zonnepanelen van Europa kent. Daarnaast gaat duurzaamheid nog over veel meer, zoals het structureel toepassen van duurzame materialen, warmte- en koudeopslag (WKO), het hergebruik van regenwater en slimme oplossingen voor beheer.

De herbestemming van ons spoorerfgoed zal nog veel meer aan betekenis gaan winnen

Essentieel is dat we de komende jaren de juiste keuzes blijven maken en profiteren van de goede samenwerking met de spoorse partijen. Daarbij is het goed te bedenken dat stations plaatsen zijn waar verschillende OV-modaliteiten samenkomen: van trein en bus tot tram, metro, auto en natuurlijk ook fietsers en voetgangers. Bovendien zijn stations plekken waar het verbinden van netwerken samen moet vallen met een aangenaam verblijf, zozeer zelfs dat nieuwe functies kunnen ontstaan. Automatisch betekent dit dat eigenlijk iedere opgave gebaat is bij een vruchtbare alliantie met de gemeenten, provincies of regio's. Sterker, in steeds meer gevallen zijn juist dit de initiërende partijen. Het laat zien dat het wel goed zit met de lokale en regionale hechting van het station.

Natuurlijk zit er voor de komende jaren ook nog een aantal omvangrijke projecten in de pijplijn, zoals de aanpak van de Spoorzone in Groningen en projecten als OV SAAL en station Amsterdam Zuid. Op veel andere plekken is echter sprake van een ander krachtenveld. Daar dreigen stationsgebouwen hun traditionele betekenis te verliezen en is het zoeken naar nieuwe kansen voor (commerciële) vitaliteit. We zien dat bij een aantal grotere stations, maar zeker ook in de kleinere steden en bij stations in een landschappelijke context. Vooral bij die kleinere stations staat de economische potentie van zowel het station als de stationsomgeving onder druk.

Ook zijn de effecten van de verdergaande automatisering van service en kaartverkoop hier voelbaar. Hoe kunnen we toch zorgen voor voldoende levendigheid? Hoe kunnen we stationsgebouwen met respect voor de cultuurhistorische waarden een nieuwe betekenis geven voor de reizigers en de omgeving?

Hoe kunnen we, geïnspireerd op de nieuwe kwaliteitsstandaard, de reiziger ook hier een comfortabele, veilige en efficiënte reiservaring bieden? En hoe doen we dat in een periode waarin we steeds scherper moeten zijn op de beschikbare budgetten? Het zijn in mijn ogen ongemeen boeiende en belangrijke opgaven die in veel gevallen de scope van de spoorpartijen overstijgen.

de update van de ontwerpkaders en -principes waarmee we binnen Bureau Spoorbouwmeester in 2014 een aanvang hebben gemaakt. Daarnaast zullen we de Spoorbeeld-website ook in de komende jaren gebruiken als podium voor inspiratie. Met nieuwe essays en artikelen maar ook via lezingen en workshops zullen we onze groeiende groep gebruikers blijven enthousiasmeren en informeren. Zo kunnen we de Spoorbeeld-kwaliteitsstandaard blijven vertalen naar de uitdagingen waar we nu en in de toekomst voor staan.

Bert Dirrix
Spoorbouwmeester

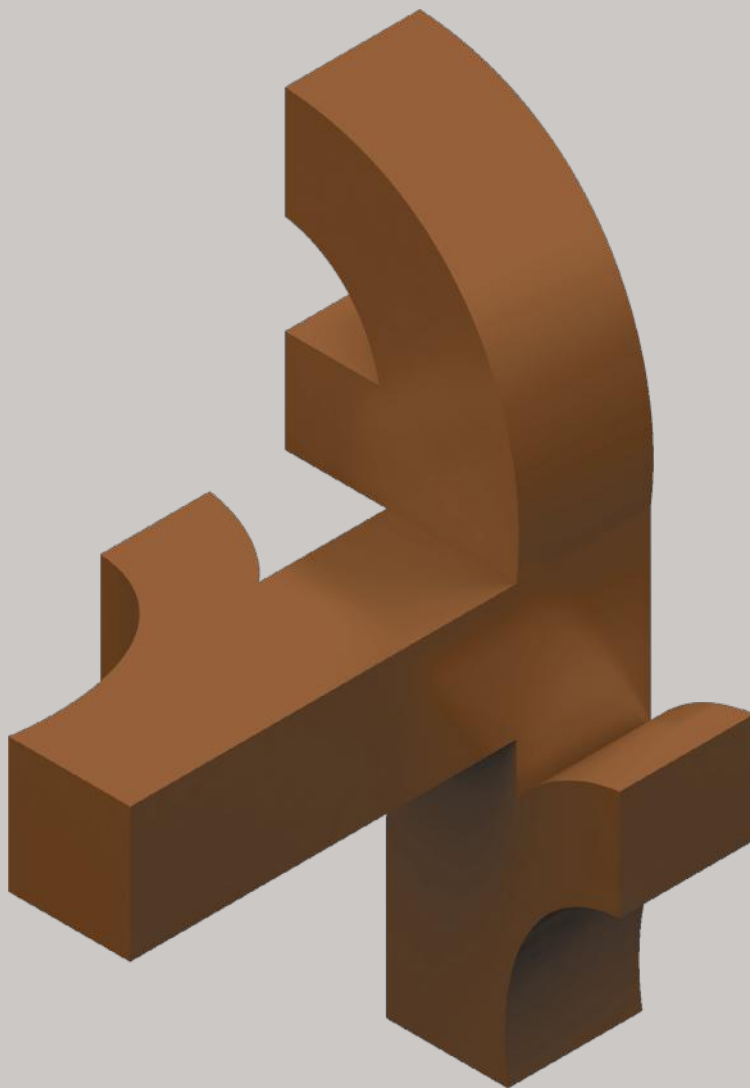
Nieuwe opgaven dienen zich aan zoals de vernieuwing en transformatie van de vele middelgrote en kleine stations in Nederland

Met het Spoorbeeld ligt er een prachtige basis om met bovenstaande opgaven aan de slag te gaan. Het fundament is stevig. Door mee te blijven groeien met de actualiteit en in te spelen op nieuwe opgaven kunnen we het Spoorbeeld helder en scherp houden. Ik verwijs dan bijvoorbeeld naar de nieuwe Visie op Informatie die z'n voltooiing nadert maar ook de Visie op Verlichting en

Inhoud

Voorwoord	03
Essay	06
Beeldessay	14
Overzicht Visies, Programma's en Projecten	26
Bureau Spoorbouwmeester	38
Colofon	40

Essay



Publieke betekenis,
publieke kwaliteit

Bureau Spoorbouwmeester en het Spoorbeeld in 2014

Op 20 september 2014 was het precies 175 jaar geleden dat de eerste trein van Nederland een rit maakte tussen Amsterdam en Haarlem. Als Spoorsector vierden we dit bijzondere moment onder de naam *175 jaar Spoor* met publieksactiviteiten als de Spoorparade in Amersfoort, open dagen en de uitgave van publicaties over de rijke geschiedenis van het spoor. 2014 was ook het jaar waarin het Spoorbeeld – het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector – tien jaar bestond. Voor Bureau Spoorbouwmeester was het samenvallen van beide momenten de aanleiding om een boek uit te geven: *Ontwerpen aan het Spoor*. Het viert het belang van het institutioneel ontwerp en de bijzondere vormgeving op en rond het spoor die zo eigen is aan Nederland.

Nog altijd is het streven naar samenhang en vormgeving één van de belangrijkste eigenschappen van het ontwerpen binnen het spoor. Samenhang en herkenbaarheid helpen bij het duiden van informatie en voorzieningen. Daarmee is het boek *Ontwerpen aan het Spoor* naast een mooi naslagwerk ook te beschouwen als een verantwoording voor ons vormgevingsbeleid: het toont de wortels van het Spoorbeeld. Bovendien laat het zien hoe de ontwerp-opgaven op en rond het spoor altijd hebben meebewogen met de tijd. Ontwerpbeleid is geen statisch beleid, integendeel: het reageert, anticipeert en groeit mee met de vraag en de opgave. Niet voor niets noemen we het Spoorbeeld binnen Bureau Spoorbouwmeester een levend document.

De publicatie *Ontwerpen aan het Spoor* toont de wortels van het Spoorbeeld

Voortbouwend op de rijke ontwerp-traditie zit het spoor de laatste jaren duidelijk in de lift. Met de grote opgaven in Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Arnhem, Breda en Den Haag als katalysator, kunnen we wel stellen dat het station en de stationsomgeving weer betekenisvolle plekken zijn geworden: Mede dankzij het ontwerp zijn het (weer) ankerpunten voor economische ontwikkeling, cultuur, ontmoeting en natuurlijk de reis zelf. Vooral de grote stationsprojecten hebben samen een nieuwe kwaliteitsstandaard gesteld die nationaal en internationaal wordt gewaardeerd. Dit bleek bijvoorbeeld tijdens de internationale Watford Conferentie die in 2014 in Amsterdam plaatsvond en waar ProRail en NS maar liefst twee prestigieuze Brunel Awards ontvingen: een voor Rotterdam Centraal en een *Overall Jury Award*. Daarnaast viel ook de gemeente Helmond in Amsterdam in de prijzen met de herinrichting van de stationsomgeving. Deze internationale waardering toont de waarde die wij als Nederlandse spoor- en omgevingspartijen hechten aan de publieke kwaliteit van het spoor. Ook toont het aan dat het ontwerp en de aandacht voor de beleving van de reis, en daarmee dus het Spoorbeeld, in het DNA van het spoor zit.

Het Spoorbeeld

Natuurlijk heeft de omgang met architectuur en ruimtelijke kwaliteit zich in de tijd ontwikkeld, zo ook in de afgelopen tien jaar. Na de presentatie van de eerste Spoorbeeldgids in 2004 is het Spoorbeeld bijvoorbeeld uitgegroeid van een op de ontwerpdisciplines gericht programma tot een integraal ontwerpbeleid met aandacht voor de gehele route: van het station en de stationsomgeving tot het spoor en de spooromgeving. 2012 was wat dat betreft een belangrijk jaar met de 'oplevering' van het vernieuwde Spoorbeeld en de lancering van een (ver)nieuw(d)e digitale drager: de Spoorbeeld website. Bureau Spoorbouwmeester verrichte hierbij het nodige missiewerk: van lezingen, workshops en colleges tot de uitgave van

een Spoorbeeld folder en natuurlijk het gebruik van het nieuwe Spoorbeeld in de praktijk, inclusief alle bijbehorende deelvisies, kaders en ontwerpprincipes. Daarnaast werkten we natuurlijk door aan nieuwe elementen zoals de Visie op Informatie. Deze werd in 2014 nagenoeg afgerond en is daarmee bijna klaar voor 'opname' in de online versie van het Spoorbeeld.

Nu, ruim twee jaar na de lancering van de Spoorbeeld-website, kunnen we stellen dat het verbrede Spoorbeeld in haar nieuwe online jas goed wordt gebruikt. Het Spoorbeeld draagt eraan bij dat de partijen die betrokken zijn bij de opgaven op en rond het spoor meer en meer dezelfde taal zijn gaan spreken. Dat vergemakkelijkt de samenwerking aanzienlijk en komt (dus) ten goede aan de realisatie van de ambities van het Spoorbeeld. Neem bijvoorbeeld de wijze waarop de terminologie uit het Stationsconcept omarmd is. Het omgevingsdomein, het ontvangstdomein, het reisdomein en het verblijfsdomein zijn inmiddels ingeburgerde termen die in ieder stationsplan een hoofdrol spelen.

Ontwerpbeleid is geen statisch beleid: het reageert, anticipeert en groeit mee met de vraag en de opgave

We zien deze werking van het Spoorbeeld terug in onze samenwerking met een breed palet aan partners en opdrachtgevers. Naast de 'stationspartijen' ProRail en NS Stations gaat het dan ook om de diverse vervoerders, retailers en media-exploitanten. Ons doel is (en blijft) om samen met hen en ondanks de diversiteit aan uitingen voor evenwicht en samenhang te zorgen. Ten behoeve hiervan zijn we in 2014 onder andere gestart met de ontwikkeling van een overzichtsposter met daarop alle stationsobjecten. Hiermee kan in één oogopslag inzicht worden verkregen in de typen objecten op de stations, de

samenhang in de outillage, OVCP en informatiemiddelen en de mogelijkheden voor profilering van de eigen merkidentiteit. We verwachten dat dit overzicht de samenwerking alleen maar ten goede komt. Daarbij zijn we er van overtuigd dat we dankzij een hechte samenwerking met alle verschillende partners de reisomgeving helder, prettig en overzichtelijk kunnen houden voor alle reizigers.

Waar het nieuwe Spoorbeeld eerst vooral gericht was op het verbinden van de bovengenoemde spoorpartijen – met ProRail en NS als de meest prominente – zien we bovendien dat steeds meer omgevingspartijen het ontwerpbeleid ter hand nemen. Op verschillende plekken in Nederland zijn gemeenten, provincies of stadsregio's in de *lead* als het om de spoorse opgaven gaat. Als 'vrijwillige gebruikers' helpt het Spoorbeeld hen om vat te krijgen op de opgave en om de dialoog aan te gaan met de spoorse partijen. Een goed voorbeeld uit 2014 is de elektrificatie van het Kamperlijntje waar de provincie Overijssel het Spoorbeeld gebruikt om ProRail te brieven. Een ander voorbeeld is de geplande nieuwe passerelle in Dieren waar we door de gemeente waren gevraagd om mee te denken over de nieuwe stationsomgeving. Dit project toont de waarde van een goede integrale samenwerking tussen ProRail, NS, gemeente en Bureau Spoorbouwmeester.

De Collectie

Volgend uit de waarde die de spoorsector hecht aan haar erfgoed, werken we vanuit Bureau Spoorbouwmeester sinds 2009 aan het opstellen van cultuurhistorische waardestellingen voor de vijftig stations die zijn opgenomen in De Collectie. In 2014 kwam een groot aantal nieuwe waardestellingen gereed. Hiermee zijn nu nagenoeg alle Collectiestations geanalyseerd en hebben we onze kennis over de ontwikkeling van deze stations aanzienlijk vergroot. Het helpt ons nu al om bij nieuwe ontwikkelingen betere keuzes te maken over hergebruik, verbouw en vernieuwing van stationsgebouwen.

We hebben gemerkt dat niet alleen Collectiestations gebaat zijn bij een waardestelling. Zo adviseerden we ook op andere plekken om ondanks het 'gebrek' aan een Collectiestatus toch een waardestelling te laten maken. Een recent voorbeeld is het markante station van Geldermalsen waar ProRail werkt aan een ingrijpende aanpassing van de lay-out van de sporen en de perrons. Onderdeel van de plannen is de aanleg van een nieuwe traverse of een tunnel. Juist bij deze opgave heeft de waardestelling als 'praatstuk' een belangrijke rol gespeeld in het beoordelen van de verschillende oplossingsscenario's. Een vergelijkbaar voorbeeld is Deventer waar het station vanwege een groei van het treinverkeer een verbouwing nodig heeft. Ook hier blijkt De Collectie een belangrijke scherprechter in de omgang met 'oud en nieuw'.

Waardestellingen helpen bij het maken van de juiste keuzes over nieuwbouw, verbouw, aanbouw en herbestemming

Hoewel Geldermalsen en Deventer al laten zien welke rol een waardestelling kan spelen, zullen we het gebruik en de toepassing verder moeten 'oefenen'. Daartoe zijn we in 2014 met ProRail en NS Stations een pilot gestart bij Amsterdam Amstel. Doel is om ervaring op te doen met het gebruik van een waardestelling binnen een groot, integraal stationsproject. Onze verwachting is dat de waardestelling ook hier kan helpen bij het maken van de juiste keuzes over nieuwbouw, verbouw, aanbouw en herbestemming. Het is op dit moment nog te vroeg om definitieve uitspraken te doen over de uitkomsten maar de eerste ervaringen zijn positief. Zeker bij een station als Amsterdam Amstel, waar veel (specifieke) programma's en opgaven bij elkaar komen, helpt de waardestelling om keuzes te maken. Zo diende zich in Amstel een potentiële mooie oplossing aan voor de plaatsing

van OV-poortjes die in feite al besloten lag in de bouwgeschiedenis van het station. Dit laat zien dat we aan de hand van een waardestelling inderdaad kunnen profiteren van het DNA van de oorspronkelijke stationsontwerpen en -concepten. Daarnaast werkte de waardestelling goed in het gesprek met gemeentelijke monumentencommissies: met het opstellen ervan had 'het spoor' haar huiswerk immers al gedaan.

Programma's en (stations)projecten

Wie het projectenoverzicht verderop in dit Jaarbericht ziet, constateert al snel dat 2014 in vele opzichten een oogstjaar was. Projecten en programma's voeren de boventoon. Wat betreft de visies zien we een duidelijke verschuiving van het maken van nieuw beleid naar implementatie. Natuurlijk betekent dat niet dat er helemaal geen nieuw beleid meer wordt gemaakt. Zo is afgelopen jaar met ProRail en NS gewerkt aan de Visie op Verlichting en de Visie op Informatie. Zoals het er nu voor staat zullen beide in 2015 opgeleverd worden. Daarnaast zijn binnen Bureau Spoorbouwmeester de eerste stappen gezet op weg naar een update en doorontwikkeling van de kaders en ontwerpprincipes: de onderdelen die bij de vernieuwing van het Spoorbeeld in 2012 nog niet waren meegenomen. Ondertussen zien we de praktische vertaling van het Spoorbeeld terug in veel stationsopgaven en -programma's. Diverse naderen inmiddels hun voltooiing, zoals de nieuwe stations in de grote steden Amsterdam, Den Haag, Breda en Utrecht, tot programma's als Prettig Wachten en de uitrol van de nieuwe Outillage.

Voor de oplevering van Rotterdam Centraal trok in 2014 veel aandacht, niet alleen door de officiële opening door Koning Willem-Alexander op 13 maart. In de reeks van grote nieuwe stations die de komende jaren opgeleverd gaan worden, is het het eerste station dat geheel volgens het nieuwe Spoorbeeld tot stand is gekomen. Het is een prachtig nieuw station geworden, vooral omdat het laat zien hoe een

grote diversiteit aan programma's samen tot een geheel gesmeed kan worden. Bovendien zien we de vertaling van het Stationsconcept, de nieuwe outillage en de eerste resultaten van de Visie op Informatie. Overal zijn de waarden van het Spoorbeeld te herkennen. Neem bijvoorbeeld het vele licht en de heldere opzet. Samen zorgen zij voor een aantrekkelijke reisomgeving en comfort voor de reiziger. Verder heeft de markante gevel de stad Rotterdam een nieuwe blikvanger gegeven: één die de looproutes markeert en de reizigers vrijwel automatisch de weg wijst van en naar het centrum. De doordachte vormgeving van het station en de stationsomgeving zorgt dat stad en station aan elkaar zijn gehecht. Dit alles maakt Rotterdam Centraal haast tot 'een symbool van het overkoepelend vormgevingsbeleid'.

Station Rotterdam Centraal wordt in juryrapporten genoemd als 'icoon op het gebied van hedendaagse architectuur'

Het allermooist is natuurlijk dat al deze waarden ook door vakgenoten en het brede publiek worden herkend. Rotterdammers zijn trots op hun nieuwe station en diverse vakjury's gaven Rotterdam Centraal prijzen, waaronder de Nationale Staalprijs, de Rotterdam Architectuurprijs, de Dutch Design Award en, recent nog, de BNA-prijs Beste Gebouw van het Jaar. Bovendien won Rotterdam in 2014 tijdens de Watford Conferentie de reeds genoemde prestigieuze Brunel Award. In de diverse juryrapporten wordt het station 'een icoon op het gebied van hedendaagse architectuur' genoemd maar ook 'een station van internationale allure dat zich in efficiëntie, capaciteit en comfort kan meten met stations in Madrid, Parijs, Londen en Brussel'.

Naast het opgeleverde Rotterdam Centraal zijn in 2014 ook grote voorde- ringen gemaakt bij Station Amsterdam Centraal en bieden ook Den Haag Centraal en Arnhem Centraal een steeds betere indruk van het eindresul- taat. Bovendien opende in september 2014 het eerste deel van het nieuwe station van Breda. Toch moeten we in al dat (NSP) geweld ook de transfor- matie van grote Collectiestations als Eindhoven en Tilburg niet vergeten. Of Roosendaal waar als onderdeel van het project Spoorhaven een acht meter hoge passerelle voor voetgangers en fietsers is geplaatst. Bij deze projecten, die al vol in uitvoering zijn, was Bureau Spoorbouwmeester in 2014 als adviseur nog geregeld betrokken.

Er gebeurde meer in 2014. Zo werd de nieuwe Stationsoutillage niet alleen zichtbaar in Rotterdam, Arnhem en Den Haag Centraal maar ook op veel andere plekken in Nederland, bijvoor- beeld langs de Groningse lijnen, de Valleilijn, de lijn Arnhem- Winterswijk en een aantal Noord-Hollandse lijnen. Op veel plekken heeft de nieuwe outillage voor de beoogde kwaliteitsslag gezorgd. Soms was de plaatsing ook aanleiding om het station op te schonen en met een logische ordening van mid- delen voor de reizigers aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken. Gezien de resultaten op deze stations kan deze kans naar ons idee op nog meer plekken gegrepen worden. Langs de Valleilijn werd bovendien als eerste het nieuwe beschuttingssysteem geplaatst, inclusief een kunstwerk van Irina Birger op Station Ede Centrum. Het laat bij wijze van pilot de potentie van het beschut- tingssysteem als 'drager' van kunst zien.

Prettig Wachten toont aan dat een extra impuls in verblijfskwaliteit voor de reiziger erg veel kan betekenen

Naast de Outillage zijn ook binnen het programma Prettig Wachten, dat het verblijf op kleinere stations wil veraangename, in 2014 weer flinke slagen gemaakt. De meeste projecten zijn nu afgerond met de stations Boxtel, Boxmeer, Barneveld Noord en Ede als recente voorbeelden. In de projecten zien we dat een extra impuls in verblijfskwaliteit, naast de standaard-programma's als de outillage, voor de reiziger erg veel kan betekenen. Dat gaat vaak om veel meer dan alleen een zitplek met wat beschutting. Het gaat ook om rust en overzicht, om kleur en leven en om de betekenis van de plek. Een lekkere kop koffie kunnen drinken, een degelijke bloemenstal, de aanwezigheid van een stationschef 2.0 of een poosje op je laptop werken middels WiFi, zittend op een comfortabele bank: de ingrepen uit het programma Prettig Wachten geven het verblijf op het station een nieuwe dimensie. We beschouwen het als een goed signaal dat het Spoorbeeld zich bij al deze projecten – van de Grote Stations tot het programma Prettig Wachten – ondanks vergelijkbare thema's en opgaven op iedere plek anders vertaalt. Ondertussen borgt het Spoorbeeld ook de herkenbaarheid van het Spoor als geheel. Zo zorgen we als Spoorsector en omgevingspartijen voor verscheidenheid en herkenbaarheid tegelijk.

Aankomst en vertrek

2014 was ook voor het Spoorbouwmeesterschap zelf een bijzonder jaar. Het was namelijk het zesde en laatste 'zittingsjaar' van Spoorbouwmeester Koen van Velsen. Hoewel het feitelijke afscheid pas plaatsvond op 1 januari 2015, droeg hij op woensdag 19 november 2014 symbolisch het stokje over aan Bert Dirrix. Dat gebeurde tijdens het drukbezochte Spoorbeeld jaarevent *Aankomst en Vertrek* in het Spoorwegmuseum in Utrecht. Met Bert Dirrix als nieuwe Spoorbouwmeester is opnieuw een gerenommeerde ontwerper aangetreden met een ruime ervaring binnen complexe stedelijke opgaven en ontwik-

kelingen. ProRail en NS onderstrepen daarmee het belang van een gezamenlijke sturing op (publieke) kwaliteit en zodoende op de beleving, het comfort en de herkenbaarheid van het spoor.

Spoorbouwmeesterschap als adviseur in publieke kwaliteit

In zijn afscheidsspeech in het Spoorwegmuseum constateerde Koen van Velsen dat er de afgelopen jaren veel bereikt is: "We lopen in Nederland voorop. De kwaliteit en de aandacht is hoog." Hij benoemde de nieuwe Visie op Outillage, de Visie op Informatie, de verbreding van het Spoorbeeld, een project als Prettig Wachten, de diverse Grote Stationsprojecten en de waarde van een integrale aanpak van nagenoeg iedere 'spoorse' opgave: "Als we elkaar toestaan met elkaar mee te kijken, kritisch en opbouwend, dan kunnen we veel, heel veel bereiken. Dit is de sleutel tot het succes."

Het overzicht van projecten en resultaten dat tijdens het jaarevent voorbij kwam, bevestigde tevens dat Koen van Velsen Spoorbouwmeester was in een periode waarin het Spoor haar publieke betekenis en bijbehorende kwaliteit heeft teruggekregen. Steeds meer partijen onderschrijven het belang van een goede inbedding van spoorse opgaven binnen de context van stad en landschap. "Maar laten we niet vergeten dat er naast die grote stations nog veel meer is. Erfgoed, kleine opgaven en interventies, de middelgrote stations en nieuwe sanitaire voorzieningen: alles verdient eenzelfde aandacht," aldus Van Velsen in zijn afscheidsspeech.

Veel van de opgaven die aan de orde kwamen tijdens het jaarevent zijn inmiddels gerealiseerd of naderen realisatie. Maar stil wordt het de komende jaren zeker niet. Veel andere projecten zitten nog vol in de planvorming zoals Groningen, Zwolle en Leeuwarden. Bij alle drie zijn het afgelopen jaar

vorderingen gemaakt. Zo zijn de opdrachtgevers het in Groningen eens geworden over de nieuwe stationsomgeving en is de intentieovereenkomst getekend. Daarmee is een belangrijke basis gelegd op weg naar ontwerp en realisatie. In Assen en Alkmaar zijn we nog een stap verder, hier werden in 2014 de architectenselecties afgerond. En elders gaat het al richting definitief ontwerp of aanbesteding zoals bij Den Haag HS, Amsterdam Zuidas en in Ede-Wageningen.

De fiets is enorm bepalend voor de sfeer en gebruiksvriendelijkheid van stationsomgevingen

Ook op andere schaalniveaus lopen nog diverse projecten zoals de nieuwe Spoorbrug bij Muiderberg die in 2016 gereed zal moeten zijn. Ook adviseerden we in 2014 op verzoek van ProRail over de HOV Alphen-Gouda (R-Net), een project van de lange adem waar veel aandacht uit zal moeten gaan naar de positionering in het landschap en de relatie met de bestaande bebouwing. Immers: een spoorlijn leggen we niet aan voor een paar jaar. Ondertussen dienen zich ook nieuwe plannen en opgaven aan. Steeds vaker worden deze niet geïnitieerd door de traditionele spoorpartijen maar door provincies, gemeenten en stadsregio's. Dan gaat het om de aanpak van kleine stations en voorstadhaltes, investeringen in regionale knooppunten, de ontwikkeling van oude emplacementen en compleet nieuwe haltes zoals de geplande halte bij Eemshaven in Groningen.

Bureau Spoorbouwmeester maakt zich bij alle opgaven sterk voor goed opdrachtgeverschap en een hoge ontwerp kwaliteit

In zekere zin laten deze ontwikkelingen al zien waar de komende jaren meer de focus op zal liggen. Na jaren waarin de aandacht vooral uitging naar de grote stationsprojecten zullen de kleine en middelgrote stations de agenda meer en meer gaan bepalen. Transformatie en herbestemming zijn hier belangrijke opgaven. Een ander belangrijk thema is de fiets. Zeker in de grote studentensteden is dit enorm bepalend voor de sfeer en gebruiksvriendelijkheid van het station en de stationsomgeving. We zien steeds meer (plannen voor) gebouwde fietsvoorzieningen rond of als onderdeel van het station. Wellicht zijn heldere ontwerpkaders hier op hun plaats om de functionaliteit en publieksvriendelijkheid van stations en stationsomgevingen te bewaken.

Vasthouden aan kwaliteit

Als Bureau Spoorbouwmeester maken we ons bij alle huidige en toekomstige opgaven blijvend sterk voor goed opdrachtgeverschap en een hoge ontwerp kwaliteit. Volgend uit het Spoorbeeld doen we dat in de eerste plaats voor de reizigers en de omgeving. Daarbij zijn we er van overtuigd dat we juist door het verder versterken van de samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen en een slimme koppeling van opgaven en budgetten nog veel winst kunnen behalen: van groot tot klein en van herbestemming, transitie, nieuwe stations, nieuwe lijnen, beheer tot de plaatsing van OVCP-poortjes en (andere) outillage.

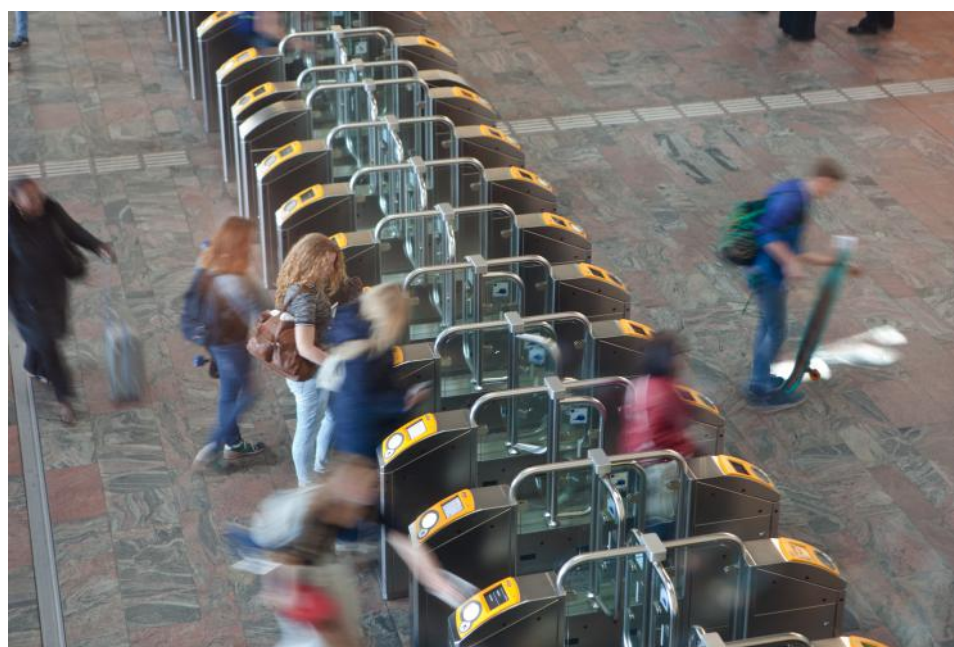
Voor alle kwaliteit die we als spoor- en omgevingspartijen de afgelopen jaren hebben gerealiseerd – van Rotterdam Centraal tot de opbrengsten van Prettig Wachten – geldt natuurlijk dat we de ambitie en de gecreëerde waarde ook vast willen houden. Dat is een opgave voor alle betrokkenen. Vanuit Bureau Spoorbouwmeester zullen we hier de komende tijd nadrukkelijk aandacht voor vragen. Dat kan bijvoorbeeld door samen goede visies op beheer en heldere beheersplannen op te stellen waar alle partijen makkelijk mee kunnen

werken. Zo kunnen we zorgen dat alle stations mee kunnen blijven groeien met de vraag terwijl we ondertussen de kwaliteit, waar iedereen zo hard aan gewerkt heeft, kunnen bewaken en consolideren.

Geïnspireerd door de mooie resultaten van de afgelopen jaren kunnen we er zo samen voor zorgen dat het Spoor in de komende jaren haar publieke betekenis en bijbehorende kwaliteit behoudt en zelfs verder uitbouwt. Met oog voor de gehele route, met een nadruk op samenhang en het besef dat iedere opgave onderdeel is van een groter geheel, bouwen we zo voort op de rijke 175 jarige traditie. Zo geven we het Spoor als belangrijke publieke voorziening het de (publieke) kwaliteit die het verdient.

Beeldessay





Rotterdam
Architecten: Team CS (Bentham Crouwel,
MVSA Meyer en van Schooten Architecten en West 8)









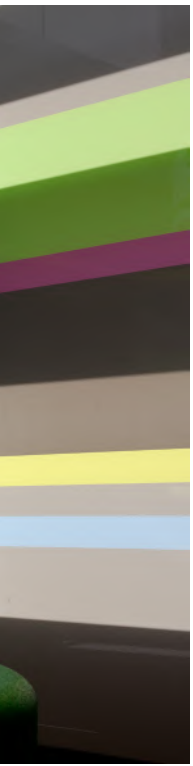




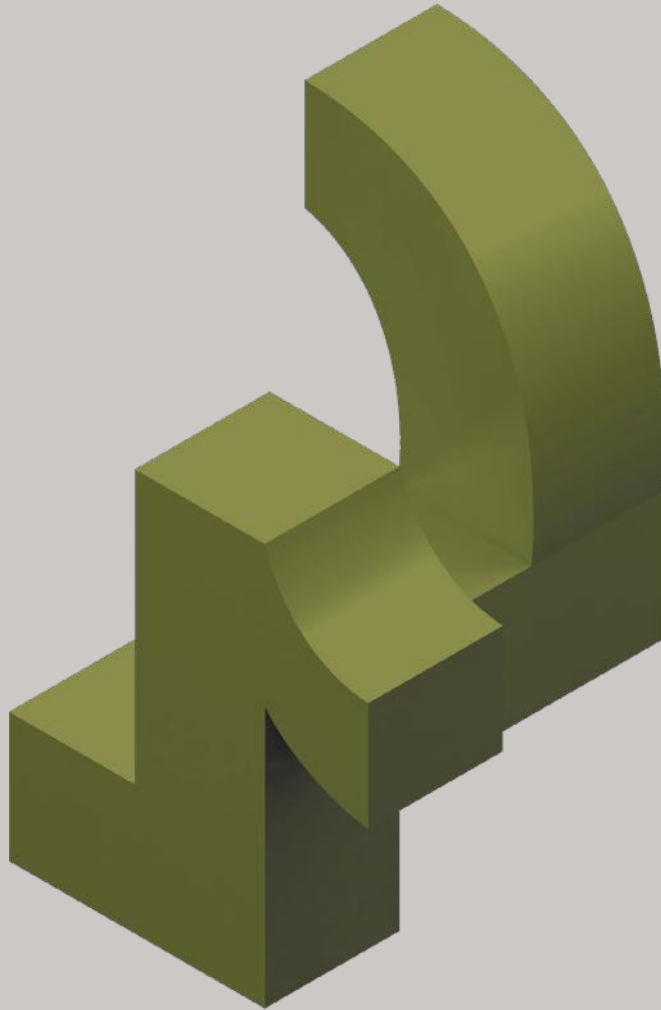








Overzicht Visies, Programma's en Projecten



Visies

Visie

Toelichting

Spoorbeeld-ontwikkeling

In 2014 is binnen Bureau Spoorbouwmeester en met medewerking van de vaste externe adviseurs gestart met het doorontwikkelen van kaders en ontwerp-principes voor het route-onderdeel station. Het plaatsen van alle relevante kaders en ontwerpprincipes per routeonderdeel helpt om de samenhang tussen visie, kaders en principes helder te maken. Ook worden ze ge-update aan de hand van nieuwe inzichten uit bijvoorbeeld de Visie op Outilsage en Visie op Informatie. Met de (richtinggevende) kaders en de (bindende) ontwerpprincipes biedt de website het fundament van de ontwerpsturing. Bij ontwerp-opgaven wordt deze verder ingevuld middels de briefing, advisering en ontwerp-toets. In 2015 zal een review plaatsvinden en zullen de vernieuwde delen worden toegevoegd aan het beleid op de website.

Visie op Informatie

Bureau Spoorbouwmeester werkt sinds 2011 met NS Stations en ProRail aan een Visie op Informatie. De Visie op Informatie brengt alle uitingen die reizigers op stations tegen komen met elkaar in verband. Het gaat dan om de basale stationsinformatie (zoals de bewegwijzering en reisinformatie), de informatie van vervoerders, lijnen en lokale partijen, en de uitingen van retail en diverse media in stations. De gewenste ervaring van het station en de hiërarchie tussen verschillende soorten informatie zijn uitgewerkt naar uitgangspunten voor de programmering en inrichting van alle informatie op stations en voor het ontwerp van informatiemiddelen. 2014 heeft in het teken gestaan van een finale review en de vaststelling van de Visie en het Handboek inrichting, en de afzonderlijke handboeken per informatielaag (deze worden nog aangevuld en uitgewerkt). Ook is een Kwaliteitsteam ingesteld waarin NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester zitting hebben. Het team beantwoordt vragen uit de praktijk en adviseert over uitzonderingssituaties. Er is een aantal projecten benoemd die als eerste vanuit de nieuwe visie worden opgepakt, zoals de stationssigning en de profilering van vervoerders.

Visie op Afscherming

Omdat het Nederlandse spoornetwerk steeds intensiever gebruikt wordt zal deze in de toekomst beter afgeschermd moeten worden. Ook in de buurt van faunapassages wordt de baan afgeschermd om de dieren te geleiden naar tunnel of het ecoduct. Omdat deze afscherming een integraal onderdeel uitmaakt van het spoor- en de spooromgeving, maakt Bureau Spoorbouwmeester zich sterk voor een zorgvuldige inpassing binnen de context van stad en landschap. In navolging van de Visie op Geluidsschermen liggen er plannen voor het opstellen van een Visie op Afschermingen en hekwerken. Afgelopen jaar heeft Bureau Spoorbouwmeester ter verkenning van de opgave een concept-visie opgesteld.

Visie op Geluidsschermen

Om in ons dichtbevolkte land het spoornetwerk optimaal te gebruiken, is het steeds vaker nodig om de baan af te schermen zodat de omgeving geen last heeft van het geluid van de treinen. Een aantal jaren geleden ontwikkelde Bureau Spoorbouwmeester samen met ProRail een handboek waarmee de visie op geluidsschermen gedeeld kon worden met omgevingspartijen en aannemers. Omdat de opgave steeds weer verandert, we inmiddels veel ervaring hebben opgedaan en veel geleerd hebben, zijn in 2014 de uitgangspunten opgeschreven voor een vernieuwde visie waarin ook schermen op stations een plek gaan krijgen. In 2015 zal worden gestart met het actualiseren van de visie en het handboek.

Visie op Verlichting

In 2014 hebben NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester een belangrijke slag geslagen op weg naar een eerste gezamenlijke Visie op Verlichting. Deze visie, *Nieuw Licht op Stations* getiteld, wordt het vertrekpunt voor alle ontwikkelingen rond verlichting op stations. In 2015 zal een aantal pilots input leveren voor de kaders en ontwerpuitgangspunten volgend uit de visie. Ook zullen de richtlijnen van ProRail (RLN00012) en *Nieuw Licht op Stations* op één lijn worden gebracht.

Kleinschalige kunsttoepassingen op stations

Onder de titel *TIME IS HERE* zijn Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail in 2013 begonnen met een uitwerking van het Spoorbeeld Kunstbeleid voor tijdelijke en/of kleinschalige kunsttoepassingen op stations. In 2014 is gewerkt aan de praktische toepassing: een procesvoorstel voor de aanpak en toetsen van initiatieven en een format voor opdrachtverstrekking en contractering van kunstenaars. De essentie van de visie is op hoofddirectieniveau besproken. Daarbij is het belang van de oprichting van een kunstcommissie onderstreept en de ambitie uitgesproken om vanuit het Kunstbeleid kansen te bieden aan jong talent. Besluitvorming vindt plaats in 2015.

Beschuttingssysteem op kleine stations

Als onderdeel van het nieuwe beschuttingssysteem zijn in 2013 dertien stations onderzocht ten behoeve van de formulering van ontwerp- en plaatsingsprincipes. ProRail geeft de studie mee als onderdeel van de briefing aan ingenieurbureaus en architecten voor de plaatsing van outillage. Bureau Spoorbouwmeester gebruikt de studie als toetsingsinstrument. De studie is begin 2014 afgerond. Daarna is er intensief mee gewerkt door de partijen die betrokken zijn bij het ontwerp en de plaatsing van de nieuwe outillage op circa 100 stations.

ProRail AKI

In 2014 heeft Bureau Spoorbouwmeester samen met ProRail AKI verkend hoe de ruimtelijke opgave het best vertaald kan worden in contracten met adviseurs en aannemers. Welke stappen zijn relevant voor het contract en wat zijn kritische factoren voor een succesvol proces en eindresultaat? Een belangrijk uitgangspunt was dat elk station een ruimtelijke opgave is. Dit heeft geleid tot een concept contracteringstrategie voor stations die gedurende het hele project gestructureerde keuzes mogelijk moet maken: van klantvraag tot en met realisatie. In 2015 moet dit leiden tot een afweegkader voor de contractering van stationsprojecten.

Omgang met bestaande kunstwerken

NS en ProRail hebben een unieke positie als het gaat om kunst in het publieke domein. Er is op dit moment geen vaste procedure of afspraak voor de omgang (beheer, behoud) met bestaande en nieuwe kunstwerken. Bureau Spoorbouwmeester heeft een voorstel voorbereid om een methodiek en stappenplan voor de waardering van en omgang met kunstwerken bij het spoor te ontwikkelen. Het voorstel wordt in 2015 verder besproken met NS Stations en ProRail.

Programma's

Programma**Toelichting**

Statische reisinformatie en -vertrekstaten

Statische vertrekinformatie op stations wordt aangeboden als *fall-back* voor het geval de actuele reisinformatiemiddelen niet werkt. Met stakeholders (verzameld in het LOCOV) is afgesproken dat de gele vertrekstaten per station voorlopig niet zullen verdwijnen. Wel is afgesproken dat een betere richtlijn ontwikkeld wordt voor het toekennen van aantallen sets met statische middelen op het station. Daarnaast is in 2014 ook met de stakeholders onderzocht welke alternatieven er zijn voor de huidige gele vertrekstaat en de spoorkaart. Deze verbeteringen worden in de loop van 2015 gerealiseerd.

De Reisplanner Xtra app is vanaf 2009 4,1 miljoen keer gedownload. Per dag worden tussen de 400.000 en 500.000 reisadviezen opgevraagd.

Opening 1e OV
Servicewinkel op
22 juni op station
Den Haag Centraal

In 2014 werd er op 48
stations in Nederland
WiFi aangeboden.

Kunst in het Beschuttingssysteem

Bureau Spoorbouwmeester zag kansen voor de toepassing van kunst in het beschuttingssysteem. Dit systeem heeft een aantal gesloten panelen. Waar deze zich presenteren naar de omgeving is er een mooie aanleiding om in de beleving de plek en de treinreis te verbinden en zo een (generiek) landelijk programma en specifiek (lokaal) gezicht te geven. In het najaar van 2014 is als pilot een eerste resultaat, een kunstwerk van Irina Birger, opgeleverd langs de Valleilijn (station Ede Centrum).

Aanbesteding Stationsoutillage

De afgelopen jaren hebben ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester gewerkt aan de nieuwe Visie op Outillage. Het jaar 2014 stond in het teken van de aanbesteding van de tweede tranche en het ontwerptraject voor circa honderd stations waar de outillage de komende jaren wordt uitgerold. Daarnaast zijn het ontwerp en de ontwerpuitgangspunten van het nieuwe beschuttingssysteem afgerond. In 2014 heeft de nieuwe outillage op verschillende stations een plek gekregen, onder andere langs de Valleilijn, bij Arnhem Centraal, Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal.

Waardestellingen en Spoorerfgoed

In 2014 is een groot aantal waardestellingen definitief vastgesteld. Daarmee zijn bijna veertig van de totaal vijftig Collectiestations nu voorzien van een waardestelling. Ook voor een aantal niet-collectiestations zijn waardestellingen beschikbaar. Verwacht wordt dat alle cultuurhistorische onderzoeken medio 2015 gereed zijn. Verder is in 2014 een 'generiek' onderzoek afgerond en vastgesteld naar de vooroorlogse standaardstations.

Ontwikkeling commercieel paviljoen

In 2014 was Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van NS betrokken bij de ontwikkeling van een commercieel paviljoen. De kiosk is doorontwikkeld op basis van een door Blom & Moors opgestelde set ontwerpuitgangspunten. Bureau Spoorbouwmeester heeft vooral gestuurd op de samenhang met de Stationsoutillage. In 2015 wordt bij wijze van pilot een eerste paviljoen gerealiseerd in Utrecht.

Uitbreiding sanitaire voorziening op stations (savos-c)

Om de afwezigheid van toiletten in regionale treinen te compenseren worden op 40 kleinere stations nieuwe sanitaire voorzieningen geplaatst naar een ontwerp van Hans van Heeswijk architecten. In 2014 kwam deze hoogwaardig vormgegeven voorziening op een groot aantal stations gereed.

Toiletten Gelderland

De Provincie Gelderland wil op circa 30 stations toiletten realiseren. In 2014 is gestart met een onderzoek naar de wijze waarop dit binnen de nieuwe outillage gestalte kan krijgen. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken als adviseur en stelde de ontwerpuitgangspunten op.

Ontwikkeling Servicewinkel en Infobalie NSR

NS Reizigers heeft een nieuw formule ontwikkeld voor het bedienen van de reizigers op stations. Op basis hiervan zijn de bestaande OV-servicewinkel en Infobalie doorontwikkeld en van een nieuw ontwerp voorzien. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij het opstellen van de ontwerpuitgangspunten, de architectenselectie van de infobalie en de toetsing van het ontwerp van Cepezed. De eerste nieuwe infobalies zullen vanaf 2015 geplaatst worden.

Prettig Wachten

In het kader van het actieplan *Groei op het spoor* zijn de afgelopen jaren voor 25 kleine en middelgrote stations plannen gemaakt om het wachten te veraangemen. In 2014 is weer een aantal van deze 'Prettig Wachten plannen' gerealiseerd waarmee nu vrijwel alle projecten zijn afgerond. Om in beeld te brengen wat dit heeft opgeleverd en om partijen te inspireren heeft Caroline Kruit in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester een essay geschreven dat in 2015 zal verschijnen op de Spoorbeeld-website.

Nieuwe generatie Sprinter

In 2012/2013 is in samenwerking met NS Commercie BPO en in afstemming met ProRail V&D een eerste aanzet gedaan voor het vormgevingsbeleid voor treinen. In 2014 heeft dit concreet geleid tot een bijdrage aan de beoordeling en de selectie van gegadigden. In 2015 zal op basis van het projectvoorstel een bijdrage geleverd worden aan het designtraject door voorstellen te beoordelen in het expertteam.

Toegankelijkheid stations

Iedereen moet zelfstandig met de trein kunnen reizen, ook mensen met een functiebeperking. Daarom werkt ProRail binnen het Programma Toegankelijkheid aan een treinreis zonder obstakels. In voorbereiding op de aanbesteding van de laatste fase – de vierde tranche van het programma – stelde Bureau Spoorbouwmeester in 2014 het aanbestedingsdossier op. Ook werden onderzoeksvragen opgesteld, ontwerpuitgangspunten geformuleerd en toetsingscriteria benoemd ten behoeve van het aanbestedingstraject dat in 2015 vorm zal krijgen.



Poortjes in gebruik genomen op stations.

OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVCP)

Ook in 2014 is geadviseerd over de zorgvuldige inpassing van OV-poortjes in de stationsarchitectuur. In het verlengde van eerdere adviezen heeft Bureau Spoorbouwmeester gezocht naar de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Hierbij is geadviseerd over de impact van het toepassen van gescheiden reisdomeinen bij diverse stationsprojecten waaronder station Amsterdam Zuid. In 2014 had Bureau Spoorbouwmeester zitting in het OntwerpTeam RSB en was het bureau onder andere betrokken bij het ontwerp van een barcodelezer voor internationale reizigers en de nieuwe *Added Value Machine* waarmee reizigers binnen het afgesloten reisdomein hun saldo kunnen opladen, en die in 2015 worden geplaatst.

Visie op de Fiets

Steeds meer treinreizigers gebruiken de fiets om van en naar het station te reizen. Fietsen zijn niet meer weg te denken op het station. Fietsbereikbaarheid en stallingen vormen een belangrijke opgave voor spoor- en omgevingspartijen. Ofschoon iedereen hier van overtuigd is, en binnen eigen scope en verantwoordelijkheid hun steentje bijdraagt, ontbreekt er een integrale visie voor alle partijen en voor alle schaalniveaus waardoor een eenheid ontbreekt. Bureau Spoorbouwmeester pleit voor een Visie op de Fiets waarin alle aspecten en ambities een plek kunnen krijgen.



Nederland telt 100.000 bewaakte stallingsplaatsen, 296.000 onbewaakte stallingsplaatsen en 16.000 fietskluizen.

Samenwerkingen

Naast een hechte en vanzelfsprekende samenwerking met de verschillende onderdelen van NS en ProRail – tevens onze belangrijkste opdrachtgevers – werkt Bureau Spoorbouwmeester geregeld samen met andere partijen, waaronder:

Partner

Toelichting

College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters

Op verschillende terreinen werkt de Spoorbouwmeester samen met de leden van het College van Rijksadviseurs (CRA). Samen met de opdrachtgevende partijen (NS en ProRail) hebben het CRA en Bureau Spoorbouwmeester de afgelopen jaren veel tijd en energie gestoken in het afstemmen van alle programma's en ambities. In de zogenaamde 'Bouwmeestersoverleggen' waarin zowel Gemeenten als de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester participeren wordt de kwaliteit en de samenhang van de Grote Stationsprojecten (NSP's) bewaakt.

Rijkswaterstaat

ProRail en Rijkswaterstaat werken samen aan een betere bereikbaarheid van Nederland. Er zijn veel parallellen in de opgaven. Heel letterlijk liggen de infrastructuren vaak gebundeld en vormen deze een gemeenschappelijke ruimtelijke eenheid. Steeds vaker wordt er zo intensief samengewerkt dat hun beide opgaven worden gebundeld tot een project: een contract. Bureau Spoorbouwmeester werkt hier nauw samen met zowel ProRail als Rijkswaterstaat om te komen tot gemeenschappelijk(e) vormgevingsbeleid en ambities.

Gemeenten en provincies

De 'spoorse' opgaven zijn al lang niet meer het domein van de spoorpartijen alleen. Niet alleen vanwege het feit dat het spoor en het station een belangrijke ruimtelijke relatie hebben met hun omgeving, maar ook omdat steeds meer decentraal geïnvesteerd wordt, provincies de concessies verlenen en spoorprojecten een belangrijke katalysator zijn voor initiatieven in de omgeving. In toenemende mate adviseert Bureau Spoorbouwmeester daarom ook aan lokale bestuurders, beleidsmakers en projecten.

Internationaal: Watford Conferentie en Brunel Awards

Bureau Spoorbouwmeester is lid van de in 1963 opgerichte Watford Group. De Watford Conferentie is een internationale kennisconferentie voor ontwerpers in de spoorsector. Vroeger gericht op de vervoersbedrijven en hun design en architectuur, nu een open internationaal (wereldwijd) netwerk, waar ervaring en ideeën over vormgeving in de spoorsector worden uitgewisseld. Eens in de drie jaar is de Watford het platform voor de uitreiking van de Brunel Award, een ontwerprij voor OV-design, voor het eerst gehouden in 1980.

Projecten



Nederland telt 410 stations, 6.830 km spoor en 2,1 miljoen treinreizigers.

Bureau Spoorbouwmeester is jaarlijks betrokken bij een groot aantal (stations) projecten in Nederland. Hieronder volgt een representatieve greep uit de vele projecten die in 2014 de revue passeerden:

Project

Toelichting

Alkmaar

Na de architectenselectie is het (winnende) ontwerp van VenhoevenCS voor station Alkmaar in 2014 verder uitgewerkt. Bureau Spoorbouwmeester heeft de reviews gedaan en voerde overleg met de omgevingspartijen ten behoeve van een integraal ontwerp van de stationsomgeving. Inmiddels is gestart met de uitvoering.

Almelo

Nadat het stationsgebouw in het kader van het programma 'Prettig Wachten' enorm was opgeknapt was het de beurt aan de entree aan de andere zijde van het spoor. In afwachting van nieuwe stedelijke ontwikkelingen werd met een verbeteringsplan voor de entree de aanzet gegeven voor een meer volwaardiger ontvangst.

Amsterdam Amstel

Amsterdam Amstel dient als pilot voor de toepassing van waardestellingen bij ontwikkelingen op en rond Collectiestations. Binnen dit kader hebben NS stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester in 2014 de opdracht gegeven een ontwikkelvisie op te stellen. Doel was om de ambities en raakvlakken van alle lopende en geplande projecten inzichtelijk te maken en dusdanig op elkaar af te stemmen dat een helder kader ontstaat voor een coherente verbouwing van Amsterdam Amstel. Dit alles natuurlijk met inachtneming van de aanbevelingen uit de waardestelling. Het visiedocument zal in 2015 afgerond en ter besluitvorming voorgelegd worden.

Amsterdam Rai

Polly's Pictureshow, een platform voor hedendaagse fotografie, maakte een ontwerp voor de wanden van de onderdoorgang van Amsterdam Rai. Ons bureau adviseerde over de materialisatie, de beeldende kracht en de raakvlakken met het station en de reeds aanwezige informatiemiddelen.



Amsterdam Zuid

In Amsterdam Zuid is sprake van een grootschalige verbouwing van het huidige station waarbij de naast liggende ringweg A10 gedeeltelijk onder de grond komt te liggen. Hierdoor ontstaat meer ruimte op maaiveldniveau waardoor fiets, bus en tram beter op het station aangesloten kunnen worden. Bureau Spoorbouwmeester is zeer intensief betrokken geweest bij de planvorming en heeft geadviseerd over de vormgevingseisen en aanbestedingscriteria. Dit alles in intensive afstemming met de betrokken spoorpartners en de gemeente. De Spoorbouwmeester heeft in Amsterdam Zuid tevens zitting in het Q-team.

Amsterdam Centraal

Amsterdam Centraal ondergaat een grootse verbouwing. Als onderdeel hiervan is in 2014 onder meer de middentunnel opgeleverd naar ontwerp van Benthem Crouwel en Merckx+Girod. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij de review van de Cuypershal en de inpassing van de stijpunten naar de metroverdeelhal. Ook waren we betrokken bij de review van de noordwestelijke fietsenstalling en bij de Oostknoop waarbij de omgang met transfereisen, de poortjescorridor een capacitair ontwerpvragestuk vormen. Verder is geadviseerd over de toegankelijkheid van de poortvrije passages de liftinpassing, het ontwerp van een zitgelegenheid in de Westpassage en de inrichting van de commerciële gevelzone van de NS servicewinkel in de IJ-hal.

De overkapping van de IJhal is 365 meter lang

Amsterdam Sloterdijk

In afwachting van nieuwe initiatieven voor stedelijke ontwikkelingen heeft het Orlyplein in 2014 tijdelijk een nieuwe verblijfsfunctie gekregen: een ontmoetingsplek voor reizigers, omwonenden en passanten. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken bij studies rond de OVCP, een nieuwe koppeling van bus en trein voor het station en de toevoeging van extra trapopgangen in het kader van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Assen

Bureau Spoorbouwmeester was in 2014 betrokken bij de architectenselectie voor het nieuwe station van Assen. Na de dialoofase en jurering is het A-team (Powerhouse Company & De Zwarte Hond) op basis van eerder opgestelde toetsingscriteria geselecteerd. Bureau Spoorbouwmeester trad op als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers (Gemeente Assen, NS en ProRail) en heeft zitting in het Kwaliteitsteam voor de stationsomgeving.

Delft

De afgelopen jaren hebben we de NS, ProRail en de Gemeente Delft geadviseerd en waren we betrokken bij de plannen voor de tunnel, de zorgvuldige inrichting van het station, de plaatsing van de stationsfuncties en stationsprogramma's als OVCP, waarbij het overkoepelende vormgevingsbeleid en de stationsprogramma's hebben gezorgd voor een vanzelfsprekende en duurzame symbiose van de stationsdelen.

Tracé lengte van de tunnel: 3400 meter

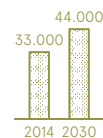
Den Haag HS

De gemeente Den Haag, ProRail en NS investeren in station Den Haag HS en het omliggende gebied met als doel het overzichtelijk, aangenaam en veilig te maken. In 2014 is het ontwerp van de fietsenstalling en de nieuwe entree aan de Laakhavenzijde uitgewerkt tot DO. In 2015 volgt de aanbesteding.

Den Haag CS	In 2014 is een groot deel van de verbouwing in Den Haag CS afgerond. Er is een nieuw station ontstaan met veel licht, lucht en ruimte en een goede aansluiting op de stad. Bureau Spoorbouwmeester was bij Den Haag CS betrokken middels de Bouwmeesteroverleggen.
Den Haag Laan Van NOI	Ten aanzien van Den Haag Laan van NOI adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de Nota van uitgangspunten en een variantenstudie rond de herontwikkeling van het station. De variantenstudie werd uitgevoerd in opdracht van de gemeente Den Haag en ProRail.
Deventer	Het spoor rond Deventer wordt steeds intensiever gebruikt. Dit maakt een aanpassing van het station en de sporen nodig. Bij de verbouwingsplannen is geprofiteerd van de waardestelling van station Deventer, vooral wat betreft een evenwichtige omgang met oud en nieuw. Ook is in Deventer Tanja Smeets geselecteerd voor het maken van een kunstwerk op de overgang van het stationsplein naar de ondergrondse de fietsenstalling. Ons bureau was betrokken bij de selectie en adviseerde over de toepassing.
Dieren	In 2014 werd architectenbureau Onix geselecteerd voor het ontwerp van de passerelle in Dieren en is het ontwerp uitgewerkt tot VO. Tevens heeft Bureau Spoorbouwmeester samen met de gemeente de selectie gedaan voor de naast het station gelegen parkeergarage. Het project is een prachtig voorbeeld van een integrale samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen.
Driebergen Zeist	Station Driebergen Zeist zal een grootschalige transformatie ondergaan waarbij de kruisende infrastructuur ondergronds komt te liggen. Hierbij worden het busstation en de stationshal onder het nieuw te bouwen spoorviaduct geplaatst. Bureau Spoorbouwmeester heeft geadviseerd over het inpassen van de bestaande monumentale perronkap binnen een nieuwe grotere kap. Verder is intensief overlegd over aanpassingen in het ontwerp met betrekking tot de constructieve en functionele opbouw, materiaalkeuzes en de inrichting van het omgevings- en ontvangstdomein.
ESGL (Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden)	In opdracht van de Provincies Groningen en Friesland wordt de spoorlijn van Groningen naar Leeuwarden vernieuwd zodat een groeiend aantal mensen sneller en comfortabeler kan reizen. Dat is goed voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland maar heeft ook veel impact op de omgeving. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail over de ruimtelijke inpassing van het spoor, de onderdoorgangen en de aanpassingen aan de stations.
Ede-Wageningen	In 2014 is op basis van een gekozen ontwerp van Mecanoo Architecten begonnen met een verdere uitwerking van het plan. Bureau Spoorbouwmeester heeft input geleverd tijdens diverse workshops.
Eindhoven	In Eindhoven was ons bureau betrokken bij de advisering rond de restauratie van de Zuidhal. Hierbij is intensief met ontwerpers besproken hoe het nu ontoegankelijke balkon in de hal weer betekenis kan krijgen voor de reiziger. Ook is in 2014 een kunststopdracht gegund aan Studio Roosegaarde voor de nieuwe stationspassage. We hebben kaders meegegeven voor de verdere uitwerking van het kunstwerk.
Geldermalsen	Voor station Geldermalsen plant ProRail in het kader van PHS een ingrijpende aanpassing van de lay-out van de sporen en de perrons. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij een onderzoek naar de mogelijkheden rond en randvoorwaarden voor en nieuw aan te leggen traverse of tunnel. Het Bureau heeft geadviseerd een waardestelling op te laten stellen. Deze heeft een belangrijke rol gespeeld in het beoordelen van de verschillende oplossingsscenario's. In 2015 zal een voorkeursvariant aan het ministerie van IenM voorgelegd worden.

Groningen

Het station en de stationsomgeving van Groningen worden de komende jaren flink aangepakt. In 2014 zijn belangrijke stappen gezet in de planvorming. Er is consensus bij alle opdrachtgevende partijen over de stationsomgeving en de intentieovereenkomst is getekend. Eind 2014 werd, als aanvulling op het Ruimtelijk Programma van Eisen het document 'MOOI' geschreven dat de vormgevingsambities omschrijft. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij het project en heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied.



Het aantal reizigers
op station Groningen

Koog Zaandijk

Op verzoek van de gemeente Zaanstad wordt een extra laag toegevoegd aan de wandbekleding van Station Koog Zaandijk welke is ontworpen door Opera in het kader van het project Prettig Wachten. De laag verwijst naar de karakteristieken van de omgeving en bevestigt internationale bezoekers in het bereiken van hun bestemming: de Zaanse Schans. Bureau Spoorbouwmeester en de kunstadviseur van de gemeente adviseerden over het type kunsttoepassing en de wisselwerking met onderliggend ontwerp. Ook stelden ze een briefing op en een shortlist met kunstenaars. De start van het ontwerpproces staat gepland voor 2015.

Leiden

In 2014 is Bureau Spoorbouwmeester gevraagd te adviseren over een poortvrije interwijkpassage voor station Leiden. In een tweede studie is onderzocht of de bestaande maar afgesloten bagagetunnel ingezet kan worden ten behoeve van deze verbinding.

Leeuwarden

Leeuwarden is samen met Valletta (Malta) verkozen tot Europese Culturele Hoofdstad in 2018. Het station wordt daarbij een belangrijke toegangspoort voor bezoekers die een jaar lang vanuit heel Europa Leeuwarden zullen bezoeken. Voor de gemeente, provincie en spoorpartijen is dit de aanleiding voor een gezamenlijke aanpak van het station en de stationsomgeving. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, de fietsenstalling wordt vergroot en onder het plein gelegd, het busstation krijgt een nieuwe indeling en spoorse projecten als ESGL en Stationsoutillage krijgen hun beslag. Bureau Spoorbouwmeester heeft zitting in het Kwaliteitsteam voor de stationsomgeving.

Maastricht

Bureau Spoorbouwmeester was in 2014 betrokken bij diverse workshops rond de plaatsing van een fietsenstalling onder het stationsplein van Maastricht. Als uitkomst is een definitieve positie bepaald. Bureau Spoorbouwmeester legde in haar advisering de nadruk op de cultuurhistorische waarde van het station, de vormgeving van de toegangen van de stalling en de inrichting en afwerking van het interieur van de stalling.

HOV Alpen-Gouda

Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur bij het ontwerp van de HOV Alpen-Gouda (R-net). In 2014 zijn de eerste stappen gezet met betrekking tot het ontwerp en de inpassing hiervan in de omgeving.

Zwolle-Kampen

Nu de spoorlijn Zwolle Kampen door de komst van de Hanzelijn een grotere (regionale) betekenis heeft gekregen, heeft de provincie Overijssel de ambitie de spoorlijn te elektrificeren. Dit moet met zorg gebeuren aangezien de lijn door een van de oudste polders van Nederland loopt. Op verzoek van ProRail en de Provincie Overijssel heeft Bureau Spoorbouwmeester daarom samen met belangenverenigingen en landschapsbeheerders vormgevingsuitgangspunten opgesteld voor de stations langs de lijn en het bovenleidingsstelsel.

Brug Muiderberg

Op basis van de ambitiedocumenten en de vormgevingsvisie voor het traject Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) die Bureau Spoorbouwmeester samen met Rijkswaterstaat en ProRail opstelde, zijn in 2014 zijn de inzendingen voor een nieuwe spoorbrug bij Muiderberg beoordeeld en is een uitvoerende partij gekozen. Bureau Spoorbouwmeester werkte daarna met de geselecteerde combinatie door over de verdere vertaling van de eerder geformuleerde ontwerpuitgangspunten voor de brug en de omgeving.



Brug Muiderberg

Het dak (10.000 m²)
levert per jaar 350 mwu
op = vergelijkbaar met
het elektriciteitsgebruik
van 100 huishoudens.



Aantal reizigers
Utrecht Centraal



OV SAAL = Openbaar
Vervoer Schiphol –
Amsterdam – Almere –
Lelystad.

Naarden-Bussum

Voor station Naarden Bussum is met ProRail en NS Stations gekeken naar de inpassingsmogelijkheden van de uit te breiden fietsenstalling. Bureau Spoorbouwmeester legde in haar adviezen de nadruk op een integrale benadering in relatie tot andere stationsprogramma's en de bijzondere cultuurhistorische betekenis van dit Collectiestation.

Oisterwijk

Op station Oisterwijk zullen sporen gesaneerd en perrons aangepast worden. Vanwege de overwegveiligheid is gekozen om het huidige overpad te vervangen door een tunnel met liften. Ons bureau is betrokken bij de analyse en beoordeling van verschillende varianten. Belangrijke thema's zijn inpassing in de omgeving, aansluiting op de keten-voorzieningen en de relatie met het bestaande stationsgebouw.

Roosendaal

De gemeente Roosendaal en ProRail werken op en rond station Roosendaal aan het grote project Spoorhaven. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken. Als onderdeel van de ontwikkeling is in het tweede kwartaal van 2014 een 150 meter lange en 8 meter hoge passerelle voor voetgangers en fietsers geplaatst.

Rotterdam Blaak

Voor Rotterdam Blaak heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over de opzet van een integraal masterplan voor de stationsomgeving. In 2015 wordt de planvorming opgestart.

Rotterdam Centraal

2014 stond in het teken van de officiële opening van NSP station Rotterdam Centraal. Dankzij een goede samenwerking tussen het Ministerie van IenM, de gemeente Rotterdam, Stadsregio Rotterdam, ProRail en NS is het beoogde hoge kwaliteitsniveau gehaald. Rotterdam Centraal is hiermee een prachtig gebouwd voorbeeld van de integrale Spoorbeeldvisie.

Tilburg

In 2014 heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd omtrent mogelijke toepassing van PV-cellen op het dak van het stationsgebouw.

Utrecht Centraal

Ondanks dat er al jaren druk gebouwd wordt aan station en stationsomgeving, wordt er in Utrecht ook nog steeds gewerkt aan nieuwe plannen, o.a. voor de inrichting van het station, zowel tijdelijk als permanent, met voorzieningen, commercie en kunst. Ook worden plannen gemaakt voor de aansluiting van het station op de omgeving, waaronder de weerszijden van de noordertunnel. Bureau Spoorbouwmeester adviseert NS en ProRail, en werkt samen met de gemeente aan het formuleren van gezamenlijke ambities voor de plannen die elkaar raken. De Spoorbouwmeester heeft zitting in het Kwaliteitsteam.

Weesp

Omdat de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad in de toekomst nog intensiever zal worden gebruikt worden de sporen bij Weesp in het kader van het project OV-SAAL aangepast, en fors uitgebreid. Tegelijkertijd wordt in de Bloemendalerpolder tussen Muiden en Weesp een nieuw woonlandschap gedacht. Het vernieuwde station Weesp vormt de verbindende schakel tussen deze ambitieuze projecten en is het middelpunt van dit belangrijke knooppunt. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail en NS bij de ontwikkeling van dit knooppunt.

Zwolle

In Zwolle worden plannen gemaakt voor de ontwikkeling van de omgeving van het station en de aansluiting op de stad. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur en heeft zitting in het Kwaliteitsteam. In 2014 is onder meer de omgeving van het station nader gedefinieerd en zijn stappen gezet rond de aansluiting van de nieuwe tunnel onder de sporen op de oude stad en de zuidzijde. Ook adviseerden we over de (tijdelijke) inpassing van OVCP en over de toepassing van kunst als verbindend element tussen station en centrum.

Communicatie, inspiratie en presentatie

Onderwerp	Toelichting
Open Oproep 2014	Bureau Spoorbouwmeester beschikt over een omvangrijke database met ontwerpers. De database bevat bureau-informatie en referentieprojecten en wordt ingezet bij de advisering over prijsvragen en architecten- en ontwerp-selecties. Het gaat daarbij over de volle breedte van de opgave: van klein tot groot, van interieur tot exterieur, van station tot kunstwerk. Om de database up-to-date te houden schreven we ook in 2014 een Open Oproep uit, gericht op de diverse ontwerpdisciplines.
Spoorparade	Bureau Spoorbouwmeester was als partner verbonden aan de Spoorparade die van 16 t/m 21 oktober 2014 in Amersfoort gehouden werd in het kader van het jubileumjaar 175 jaar Spoor.
Publicatie Ontwerpen aan het Spoor	Uitgever NAI010 en Bureau Spoorbouwmeester presenteerden in september 2014 het jubileumboek <i>Ontwerpen aan het Spoor</i> als onderdeel van de festiviteiten rond 175 jaar Spoor en de tiende 'verjaardag' van het Spoorbeeld. Koen van Velsen overhandigde het eerste exemplaar aan Rutger Hamelijnck van NS Corporate Communicatie. Het boek werd bijzonder goed ontvangen, zowel in de pers als bij het (brede) publiek, met mooie verkoopcijfers als gevolg. Van het boek verscheen eveneens een <i>special edition</i> voor medewerkers uit de spoorsector.
Symposium Aankomst en Vertrek	2014 was het jaar van de wisseling van de wacht. Na twee periodes nam Koen van Velsen afscheid als Spoorbouwmeester en droeg het stokje over aan Bert Dirrix. Dit gebeurde tijdens een druk bezocht Jaarevent in november 2014 onder de titel <i>Aankomst en Vertrek</i> dat plaatsvond in het Spoorwegmuseum in Utrecht.
Watford Conferentie	Van 15 t/m 18 oktober 2014 vond in Amsterdam de 49e Watford Conference plaats met als thema Transformatie. ProRail en NS organiseerden de conferentie en traden op als gastheer, Bureau Spoorbouwmeester ondersteunde de organisatie, had zitting in de Stuurgroep en organiseerde excursies naar de werkplaats Haarlem en de stations van Utrecht, Arnhem, Breda, Rotterdam, Zaandam en naar Amsterdam Sloterdijk. Miguel Loos hield namens Bureau Spoorbouwmeester de keynote lezing.
Brunel Awards 2014	Tijdens de Watford Conferentie werden de winnaars van de Brunel Awards bekend gemaakt. Deze award, een initiatief van de Watford Group, bestaat sinds 1985 en promoot esthetische kwaliteit, klantgerichtheid en duurzaamheid in alle sectoren van de internationale spoorsector. De Brunel Awards werden in vijf categorieën uitgereikt: stations, infrastructuur, railgebonden gebouwen, industrieel design, branding en graphic arts en rolling stock. ProRail en NS vielen in de prijzen met Rotterdam Centraal en een Overall Jury Award.





Inspiratie

In 2014 heeft Bureau Spoorbouwmeester opdracht gegeven voor het schrijven van zes nieuwe essays en artikelen voor de inspiratiepagina's op www.spoorbeeld.nl:

De stad, het station en het stationsplein door *Kees Peters*

Dit essay vraagt aandacht voor de (historisch gegroeide) betekenis van stationspleinen, voor het unieke karakter daarvan, en de diversiteit van de opgaven die er ligt voor de samenwerkende partijen in het omgevingsdomein.

Spoorwegerfgoed: de andere collectie door *Kees Volkers*

Aanvullend op De Collectie vraagt dit essay aandacht voor de betekenis van het spoorerfgoed, voor het unieke karakter, en de diversiteit van de opgaven.

Glaskunst in Nederlandse Stations door *Arjan den Boer en Jan Klink*

Dit essay biedt een overzicht van de toepassing van glaskunst in stations wat inspirerend kan zijn voor nieuwe opgaven voor hedendaagse decoratieve stationskunst.

Erfgoed als vertrekpunt voor ruimtelijke kwaliteit door *Paul Meurs (SteenhuisMeurs)*

Op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester is een eigen visie op het spoorse erfgoed ontwikkeld en door NS en ProRail omarmd.

Stationspleinen, een beschouwing over het omgevingsdomein door *Kees Volkers*

De stationsomgeving in veel Nederlandse steden verleiht en vervreemd van zijn functie. De laatste tijd is sprake van een omslag. Uit dit artikel blijkt: klassieke waarden worden weer omarmd en de stationsomgeving krijgt weer een prominente plaats.

Strategie voor herbestemming door *Lara Voerman (SteenhuisMeurs)*

De spoorsector hecht veel belang aan de geschiedenis van het spoor. Uit dit artikel blijkt dat het interessant is om ook naar projecten buiten de spoorsector of zelfs buiten de landsgrenzen te kijken.

Lezingen, interviews en overige activiteiten

Naast de website draagt Bureau Spoorbouwmeester het Spoorbeeld uit via lezingen, interviews en symposia. In 2014 groeide het aantal lezingen met het Spoorcollege van Koen van Velsen tijdens de Spoorparade in Amersfoort, lezingen van Miguel Loos over de ontwikkelingsgeschiedenis van het spoor en de stad voor studenten van de Rijksuniversiteit Groningen, en voor een Noorse delegatie over de NSP projecten. Jos van den Hende gaf een lezing over vormgeving in aanbestedingen tijdens de afdelingsdag van ProRail AKI. Daarnaast gaven Miguel Loos en Liesbeth Boeter beide lezingen tijdens de Watford Conferentie in Amsterdam.

Open Monumentendag

Vanuit het Spoorbeeld pleit Bureau Spoorbouwmeester voor het koesteren van de bijzondere cultuurhistorische waarde van het Spoorse erfgoed en het belang daarvan voor de reisbeleving. Mede daarom besteedden we in 2014 in onze communicatie veel aandacht aan de jaarlijkse Open Monumentendag (13-14 september) en als thema 'Op Reis' had.

Bureau Spoorbouwmeester

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

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

In 2014 bestond Bureau
Spoorbouwmeester uit:

Koen van Velsen,
Spoorbouwmeester

Miguel Loos,
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

Jos van den Hende,
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

Evelien de Munck Mortier,
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

Liesbeth Boeter,
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

Geertje Ponjée,
Manager Bureau Spoorbouwmeester

Gitte de Groot,
Medewerker Bureau Spoorbouwmeester

Palmyra Merckx,
Secretaresse Bureau Spoorbouwmeester

In memoriam:

Gitte de Groot.

De communicatie van het bureau werd sinds 1 januari 2010 verzorgd door Gitte de Groot. Tijdens een vakantie in Zuid-Afrika werd Gitte onverwacht ernstig ziek. Op vrijdag 3 oktober 2014 is zij overleden. Naast haar deskundige inzet voor de presentatie van het bureau, de website en publicaties, zette Gitte ook de standaard voor de gezamenlijke lunches. Het is onwettelijk dat zij er niet meer is. Gitte is 44 jaar geworden.

Colofon

Uitgave van Bureau Spoorbouwmeester
juni 2015

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud
Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp
Edhv

Fotografie
Dieuwertje Komen

Beeldrecht
Bureau Spoorbouwmeester

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

Bureau Spoorbouwmeester is
een samenwerkingsverband van
ProRail en NS.

