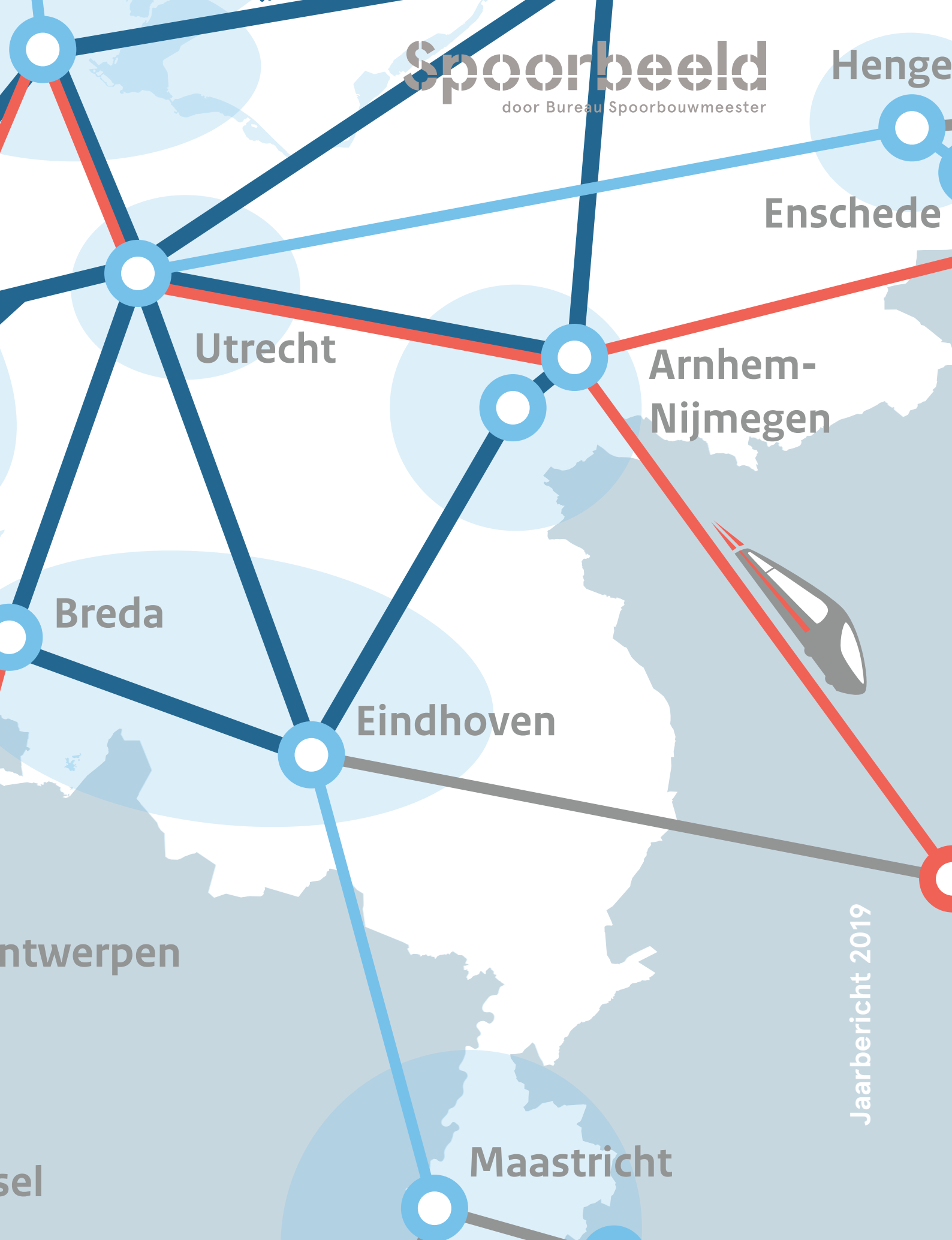


Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht 2019

Hoe anders zag 2019 eruit in vergelijking met 2020, nu we in de coronacrisis zijn beland! Nu zijn we gefocust op korte termijn: hoe we verantwoord met elkaar in de publieke ruimte kunnen omgaan en het virus de kop kunnen indrukken. In 2019 stonden juist royale vergezichten centraal: we spraken met elkaar over het OV-Toekomstbeeld 2040 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). We nemen je graag nog even mee terug naar 2019, met behulp van een aantal belangrijke kaarten die in de NOVI de wederkerigheid illustreren tussen het spoor en de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Daarnaast hebben we de cartografische ambitie van het Toekomstbeeld2040 gebruikt als kافت voor ons Jaarbericht.

De kaarten die het essay begeleiden zijn gemaakt door de Vereniging Deltametropool en zijn gepubliceerd in de Nationale Omgevingsvisie.

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Jaarbericht 2019

Voorwoord

We leven in een rare tijd. In een paar weken tijd kreeg het SARS-CoV-2 virus het openbare leven geheel in z'n greep. Alles wat het begin van dit jaar nog normaal leek, is nu totaal anders. Het wekt nauwelijks verwondering dat de impact van het coronavirus op het openbaar vervoer enorm is. Stations zijn uitgestorven, treinen rijden met een aangepaste dienstregeling. Veel, zo niet alles van wat het reizen met het ov zo bijzonder maakt, staat stil.

Hopelijk is het een tijdelijke situatie. Een stad of station inrichten op een permanente 1,5 meter samenleving, dat lijkt op dit moment niet aan de orde.

Hetzelfde geldt voor de trein zelf. De komende periode zullen we het binnen de spoorsector moeten doen met slimme tussenoplossingen; goed doordacht en ontworpen maar voor de korte termijn.

Ondertussen drukt de Coronacrisis ons op andere niveaus ook met de neus op de feiten. Het zet ons misschien wel meer dan ooit aan het denken over de toekomst. Dat gaat verder dan alleen het virus. Het gaat dan bijvoorbeeld over de onderliggende mechanismen die zorgen dat het virus zich zo snel en makkelijk kon verspreiden maar ook – en vooral – om de manier waarop wij op en met onze aarde leven. Onze relatie met natuur en leefomgeving

dus. En juist dit maakt de boodschap van dit Jaarbericht belangrijker dan we ooit hadden kunnen bedenken op het moment dat we begonnen met schrijven.

Zoals te doen gebruikelijk kijken we met ons Jaarbericht niet alleen terug. We blikken ook vooruit. Dat doen we dit jaar vanuit het thema Kaarten van de Toekomst. Hoe maken we het Nederlandse spoornetwerk klaar voor de aanhoudende groei van het personenvervoer? Hoe verbeteren we de aansluiting tussen de trein en andere vormen van ov? Wat is de relatie tussen het spoor, het station en de omgeving? Wat betekenen de enorme opgaven op het vlak van duurzaamheid

en energietransitie op het spoor? En hoe kan de trein een goed alternatief worden voor andere meer vervuilende soorten van vervoer zoals het vliegtuig?

In het Jaarbericht-essay *De ov-kaart van de toekomst* zetten we onze gedachten hierover in grote lijnen uiteen. Verder bevat

dit Jaarbericht natuurlijk een overzicht van onze werkzaamheden in 2019: van de voortgang van de diverse programma's en de talloze (stations)projecten waar Bureau Spoorbouwmeester (BSbm) in het afgelopen jaar bij betrokken was tot de aanscherping van visies en beleid. Al die aanscherpingen hebben inmiddels al een plek gekregen op de Spoorbeeld website. Deze is dus weer helemaal up-to-date.

“Ondertussen drukt de Coronacrisis ons op andere niveaus ook met de neus op de feiten. Het zet ons misschien wel meer dan ooit aan het denken over de toekomst.”

Samen met het essay geven de visie-, programma- en projectenoverzichten ook een beeld van waar we staan op het vlak van de vijf speerpunten die ik twee jaar geleden als Spoorbouwmeester opstelde: duurzaamheid, de interactie tussen station en stationsomgeving, corridorvorming, het blijven agenderen van de waarde van ruimtelijke kwaliteit en de update van het Spoorbeeld.

Vooraf wat betreft dat laatste wordt 2020 een belangrijk jaar, al blijven ook de ander genoemde thema's natuurlijk volop aandacht vragen. Ik verheug me erop hier verder mee aan de slag te gaan.

Eric Luiten
Spoorbouwmeester

Inhoud

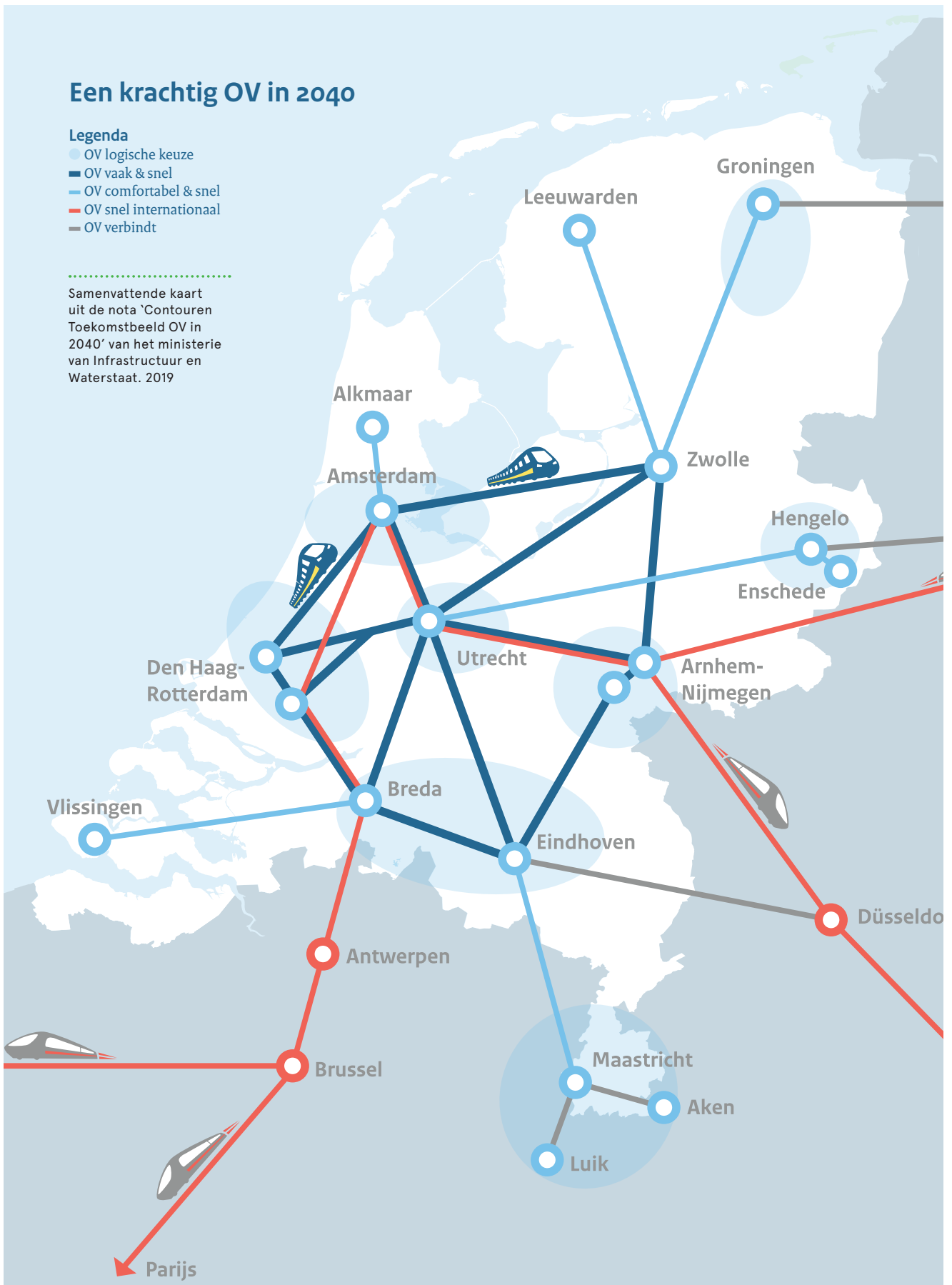
Voorwoord	5
Essay	9
Visies en beleid	17
Programma's	23
Projecten	28
Partners en samenwerking	43
Communicatie en inspiratie	44
Spoorbeeld	53
Colofon	54

Een krachtig OV in 2040

Legenda

- OV logische keuze
- OV vaak & snel
- OV comfortabel & snel
- OV snel internationaal
- OV verbindt

Samenvattende kaart uit de nota 'Contouren Toekomstbeeld OV in 2040' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 2019



Essay

De ov-kaart van de toekomst

Stel, we leggen de Spoorkaart van 2040 op tafel. Wat zien we dan? Toekomstkijken is misschien lastig. Maar twintig jaar is dichterbij dan je denkt. De plannen waar we nu aan werken, gaan de komende jaren in uitvoering. We weten wat er gaat gebeuren. Bovendien wordt op veel plekken in Nederland al volop gebouwd aan de toekomst. Multimodaal, hoogfrequent, omgevingsbewust en duurzaam; dat zijn de ingrediënten. Het is een toekomst om naar uit te kijken, zeker als we ontwerpend op zoek gaan naar de beste oplossingen; liefdevol en met aandacht voor kwaliteit, samenhang en erfgoedwaarden.

Het openbaar vervoer zit stevig in de lift. Steeds meer mensen maken er gebruik van. Die populariteit wordt omarmd. ProRail, NS, rijk, gemeenten, stadsregio's en provincies voelen zich verantwoordelijk en zien de kansen. Dat leidt tot groeiende investeringen in het spoor en de stationsomgeving. Neem het midden van het land waar ProRail vol inzet op het opvoeren van de treinfrequentie. Sporen worden aangepast, stations in gereedheid gebracht. We zien het terug van Amsterdam en Schiphol tot in Nijmegen en Dordrecht. Hier wordt gebouwd aan een hoogfrequent systeem; een trein zonder spoorboekje.

Veel van het werk zit in het traject zelf. Denk aan verdubbelingen van sporen. Natuurlijk werkt dat ook door op de stations: extra capaciteit en een

aanpassing of zelfs uitbreiding van (het aantal) perrons. Daar komt nog een andere opgave bij. Op steeds meer plekken in Nederland zetten we in op een betere aansluiting van het spoor op andere modaliteiten. Dat gebeurt bij grote stations, maar zeker ook bij kleinere. Zo ontstaan multimodale ov-knooppunten die reizigers in staat stellen om snel, naadloos en 'drempelloos' te reizen. Dit is een buitengewoon kansrijke en interessante ontwikkeling die niet alleen goed is voor het ov maar ook voor de 'ontmoeting' tussen het ov-netwerk en de omgeving van stad, wijk en dorp: de ov-knoop als brandpunt en motor voor ruimtelijke ontwikkeling.

Hoe kunnen we het spoor nog beter aansluiten op andere modaliteiten, van bus, metro en tram tot de fiets. Wat zijn daarvan de ruimtelijke implicaties? Welke kansen dienen zich aan? En hoe kunnen we ook die omarmen en volop uitspelen? Dat zijn de komende jaren prachtige opgaven. Hier kunnen we de basis leggen voor de Spoorkaart anno 2040, of beter: de ov-kaart van 2040. Wel betekent het dat het spoor en de stationsomgeving de komende jaren continue in verbouwing zullen blijven. Op zich is dat niet ongebruikelijk voor onze sector. Het spoor is nooit klaar en anticipeert altijd op nieuwe ontwikkelingen. Maar de transitie van treinstation naar ov-knooppunt en de programma's als Hoogfrequent Spoor zal eerder tot (nog) meer verbouwingen leiden. Dan hebben we het over het aanpassen van stations en haltes, over het verbeteren van de transfer en ketenmobiliteit, over de relatie met de omgeving en over het realiseren van comfort en (ruimtelijke) kwaliteit.

Stations in de pauzestand

Al die projecten zijn niet van vandaag op morgen klaar. De aanpassing van de sporen en het verbouwen van stations zijn complexe opgaven; projecten van de lange adem. Ondertussen moet de boel wel gewoon blijven draaien. Hoe bouwen we aan een rijdende trein, en hoe houden

we ook tijdens en voorafgaand aan de bouw oog voor comfort, beleving en kwaliteit? Dat is een belangrijk vraagstuk, zeker op die plekken waar alles even in de spreekwoordelijke 'pauzestand' staat. We weten dat we gaan verbouwen, wachten op de plannen en het juiste moment. En in de tussentijd houden we het even voor wat het is. Want waarom zouden we nu investeren in plekken die toch straks 'aan de beurt' zijn?

Hoe begrijpelijk het ook is om even niet te investeren aan de vooravond van een grote verbouwing; we moeten scherp zijn op die pauzestand. In ons land duurt de voorbereiding van een majeure verbouwing gauw vijf jaar en de uitvoering vaak nog langer. De fysieke realisatie van de Delftse spoorzone duurt maar liefst tien jaar. Voor stations als Amsterdam-Zuid, Nijmegen en Den Bosch zijn de plannen in de maak maar zullen we de resultaten de komende vijf jaar nog niet gaan zien.

Daarna start ook daar een rommelige periode van sloop en nieuwbouw met alle overlast van dien voor de reiziger. Wanneer begint het vervelend te worden en gaat 'het wachten op de grote verbouwing' afbreuk doen aan dat wat we als spoor willen uitdragen? Verommeling ligt op de loer; net even dat spreekwoordelijke verkeerde blikje verf dat verkeerd uitpakt. De kans is groot dat we dat op termijn terug gaan zien in de belevingsmonitor van onze stations.

Natuurlijk hebben we al wel gereedschap in handen. Het SITS-gereedschap bijvoorbeeld: de voorzieningen voor stations in tijdelijke situaties. Daarmee houden we stations die in verbouwing zijn Spoorbeeld-*proof*. Maar 'in verbouwing zijn' is van een andere orde dan 'wachten op een verbouwing'. Zien dat er gebouwd

wordt aan te toekomst is niet gelijk aan een station dat langzaam sleet raakt, wachtend op een transformatie. Hier moeten we sectorbreed over na gaan denken; spoorpartijen en omgevingspartijen. Wat vinden we acceptabel? En waar en wanneer zullen we over moeten gaan tot een SITS-aanpak die de pauzestand overbrugt?

Naar een duurzaam spoor

Werken aan de toekomst van het spoor plaatst nog een onderwerp hoog op de agenda: duurzaamheid. NS en ProRail zijn zich zeer bewust van deze opgave. De ambities zijn fors. En het mooie is dat beide partijen als eigenaar en beheerder van het hele netwerk ook veel impact

kunnen hebben. Het gaat al met al om enorme oppervlakten en vele kilometers. Groot zijn heeft hier een voordeel. Hetzelfde geldt voor het feit dat het om publieke opdrachtgevers gaat die verder kijken dan alleen de dag van morgen.

“Hoe begrijpelijk het ook is om even niet te investeren aan de vooravond van een grote verbouwing; we moeten scherp zijn op die pauzestand.”

Een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsambities schuilt in het beheer van het netwerk. Dat wordt veelal langjarig gegund aan regionale bedrijven. Zo'n gunning biedt een mooie aanleiding om ook afspraken te maken over verduurzaming. In heel veel gevallen gaat het over veel meer dan een verbouwing van een paar maanden. Duurzaamheid kan daardoor meerjarig en grootschalig onderdeel gemaakt worden van het opdrachtgeverschap van de spoorpartners. Doen we dat goed, dan zijn we echt substantieel aan het werk met onze ambities. Duurzaamheid gaat daarbij verder dan alleen de gebouwen en de 'spullen'. Het gaat ook over groen en biodiversiteit rond het spoor.

Hoe groot de ambities op het vlak van duurzaamheid ook zijn, vanzelf gaat het



Economische kerngebieden en verbindingen

Bestaande economische kerngebieden

- Stedennetwerk
- Hogeschool/universiteit
- Innovatiecampus
- Datacenter
- Concentratie van banen in bebouwd gebied
0-10; 11-50; 50+ banen/ha

Bestaande infrastructuur

- (Inter)nationale spoorweg
- (Inter)nationale autosnelwegen en ferryverbinding
- (Inter)nationale waterweg
- Internationale telecomkabel met capaciteit groter dan 1 Gb/s
- Internationale telecomkabel met capaciteit groter dan 3.000 Gb/s
- Internationale telecomkabel met capaciteit groter dan 10.000 Gb/s
- Internationale hoogspanningsverbinding van 450 kV
- Aanlandingspunt windenergie op zee

(Inter)nationale hoofdverbindingen

- Hoofdverbinding over spoor
- Hoofdverbinding over snelweg

Bestaande internationale knooppunten

- Internet Exchange Point
- Greenport
- Zee- of binnenhaven met meer dan 10 miljoen ton goederenoverslag/jaar
- Zee- of binnenhaven met meer dan 70 miljoen ton goederenoverslag/jaar
- Zee- of binnenhaven met meer dan 400 miljoen ton goederenoverslag/jaar
- Luchthaven in ontwikkeling
- Luchthaven met meer dan 0,2 miljoen passagiers/jaar
- Luchthaven met meer dan 10 miljoen passagiers/jaar
- Luchthaven met meer dan 60 miljoen passagiers/jaar

Bronnen: Vereniging Deltametropool, DUO, Buck, Dutch Data Center Association, CBS, RWS, ESRI, Eurostat, Cablemap.info, TEN-T Core, OV Toekomstbeeld, Concept, Jaaroverzichten betreffende luchthavens en zee- en binnenhavens, Greenports Holland.



Bestaand stedelijk gebied en OV-knooppunten

Verstedelijking en OV-bereikbaarheid

Bestaand stedelijk gebied binnen 10 minuten fietsen van een treinstation en binnen 10 minuten lopen van een lightrail-/metrostation

Overig bestaand stedelijk gebied

(Inter)nationale hoofdverbindingen

Hoofdverbinding over spoor

Bestaande infrastructuur

Spoorweg

Snelweg

• Treinstation

• Lightrail-/metrostation

Bronnen: CBS, Berekening Vereniging Deltametropool, OV Toekomstbeeld Concept.

niet. Dat komt onder meer omdat het lastig is om de juiste balans te vinden. Wat zorgt voor de grootste impact? Moeten we vol gaan voor de energietransitie? Gaat het in de eerste plaats om circulair bouwen? Leggen we de focus op klimaatadaptatie of biodiversiteit? Of moet het allemaal tegelijk, en zo ja, hoe dan? In feite komt het erop neer dat we op zoek moeten naar de juiste instellingen op het mengpaneel van criteria en ambities. Samenhang is erg belangrijk: het spoor als een ecosysteem met een goede balans tussen alle onderdelen. Als we de ideale instellingen hebben gevonden kunnen we de impact van onze duurzaamheidsambities het allergeepest maken.

En ander belangrijk aandachtspunt is de ruimtelijke expressie van de duurzaamheidsambities. Gaat het leiden tot andere stations? Wat betekent circulair en natuurinclusief ontwerpen voor onze sector?

En hoe verhoudt dit zich tot wat we nu beschouwen als typerend en eigen?

Stel we hadden Utrecht Centraal ontworpen met een grote focus op duurzaamheid; had er dan een totaal ander station gestaan? Tot wat voor architectuur leidt het? Als Spoorsector moeten we hier een opvatting over hebben. En daarom moeten we er in ieder geval over in gesprek.

Het spoor als katalysator

Bereikbaarheid: dat is zowel in de stad als daarbuiten essentieel. In dit kader heeft de Vereniging Deltametropool recent de impact van stations op hun omgeving in kaart gebracht. Daaruit is een toetsingskader ontwikkeld dat bijvoorbeeld kan helpen om te onderzoeken of een stadsuitbreiding wel of niet goed ligt ten opzichte van ov-structuren. De studie laat goed zien hoe het ov en de weginfrastructuur zo

ongeveer alle andere vestigingsfactoren links en rechts hebben ingehaald. Het spoor en de weg zijn in onze tijd volstrekt dominant ten opzichte van 'oude' mechanismes als hoog en laag, de aanwezigheid van vruchtbare grond en de aanwezigheid van open water.

Die wisselwerking tussen bereikbaarheid en de ontwikkeling van onze steden en dorpen – maar ook de toegang tot ons landschap – is zeer interessant. Als we daar nog beter vat op krijgen kunnen we de relatie tussen het spoor en de omgeving nog beter ontwikkelen. Sterker, we zouden zelfs in beeld kunnen brengen tot hoe ver en op welke manier investeringen in ov-bereikbaarheid door kunnen werken op het economisch en maatschappelijk rendement.

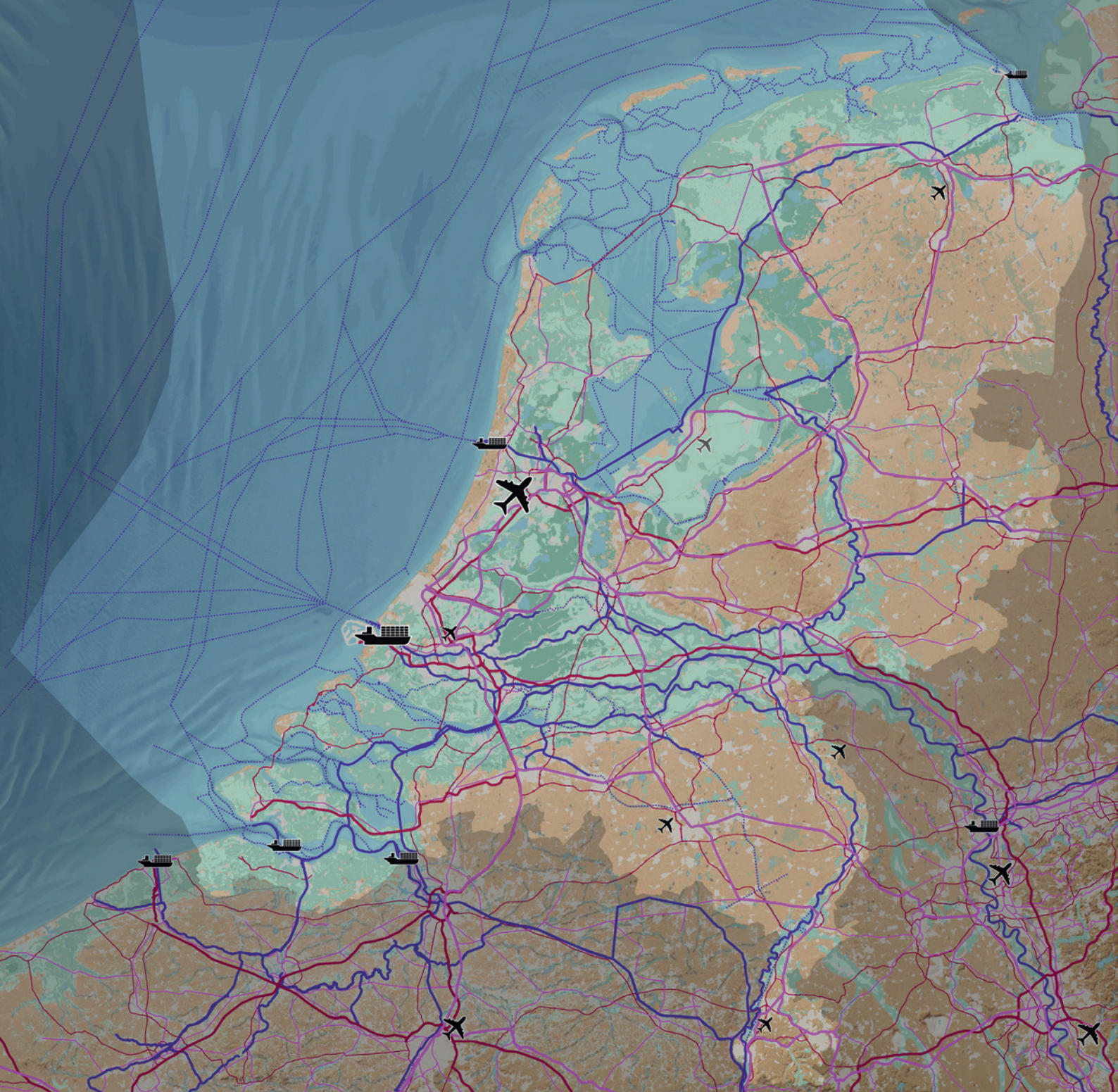
In dit licht is het ook interessant om op internationale schaal na te denken

over snelle en comfortabele verbindingen. Alleen al vanuit het oogpunt van ons veranderend klimaat zullen we op een andere manier naar onze mobiliteit moeten gaan kijken. Daarin kunnen we het inherent duurzame

aspect van ons ov koesteren en bewaken. Dan gaat het natuurlijk ook om de trein als vervanger van het vliegtuig. Die trein kan ons in principe razendsnel en zeer comfortabel tot in het hart van de stad brengen.

Dat wat deels uit noodzaak geboren is – zeker voor het continentale verkeer – veel minder aandacht voor het vliegtuig – kan voor die steden extra positief uitpakken. Dat wat zich nu samenbalt rond luchthavens buiten de stad, kan dan veel meer onderdeel worden van de stad. Het effect van een snel en comfortabel spoorwegennet op Europese schaal kan zo leiden tot een extra boost voor de dynamiek en handel van de stad. Dat kan




“Samenhang is erg belangrijk: het spoor als ecosysteem met een goede balans tussen alle onderdelen.”






Nationaal Belang: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit

Op land en zee








Bestaan (inter)nationaal mobiliteitssysteem

-  (Inter)nationale spoorweg
-  (Inter)nationale snelweg
-  (Inter)nationale vaarweg

Beleid voor hoofdverbindingen (inter)nationaal mobiliteitssysteem

-  (Inter)nationale hoofdverbinding spoor
-  (Inter)nationale hoofdverbinding snelweg
-  (Inter)nationale hoofdverbinding vaarweg binnenwater

Lucht- en zeehavens

-  Zee- of binnenhaven met meer dan 10 miljoen ton goederenoverslag/jaar
-  Zee- of binnenhaven met meer dan 70 miljoen ton goederenoverslag/jaar
-  Zee- of binnenhaven met meer dan 400 miljoen ton goederenoverslag/jaar
-  Luchthaven in ontwikkeling
-  Luchthaven met meer dan 0,2 miljoen passagiers/jaar
-  Luchthaven met meer dan 10 miljoen passagiers/jaar
-  Luchthaven met meer dan 60 miljoen passagiers/jaar

Bronnen: Rijkswaterstaat, Eurostat, TENT-T Core Network, Contouren Toekomstbeeld OV 2040.

heel geconcentreerd en op zo'n manier dat veel meer mensen worden bereikt en bediend. Het is een gedachte, maar wel een die nadere studie verdient.

De rol van het ruimtelijk ontwerp

Al die opgaven, al die plannen: op weg naar 2040 is er ontzettend veel te doen. Dat is spannend maar vooral ook heel inspirerend. Zeker als het ons doel is om over pakweg 20 jaar ook met trots naar het gerealiseerde (terug) te kijken. Willen we dat, dan moeten we wel waken voor het 'sectorale spook'. Dit gaat alleen goed als we gezamenlijk op zoek gaan naar de beste oplossingen. Daarbij kunnen we in Nederland echt nog veel meer ontwerpelijk oplossen dan we nu doen. Juist het ontwerp is in staat om te verbinden, om alternatieven te doordenken, om het gesprek aan te gaan en om zo tot de beste keuzes te komen.

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

Ook kwaliteit moet daarin natuurlijk een rol spelen. Dat wat we de laatste jaren als spoorsector samen met de omgevingspartijen bereikt hebben, laat zie hoe belangrijk dat is. Als publieke opdrachtgevers doen we het daarbij al bovengemiddeld. Hierin moeten we niet verslappen. Sterker, er mag zelfs wel een tandje bij. Dat betekent dat we kwaliteit en kwaliteitsborging goed (en vroeg) moeten verankeren in onze plan- en besluitvorming. Wat is nou precies de ontwerpopgave? Waar kunnen we meerwaarde halen? Hoe kan de ene opgave de andere versterken? En hoe werkt dat door op verschillende schaalniveaus, van groot naar klein, van stad tot dorp en van ov-terminal tot halte. Doen we dat goed, dan ligt er in 2040 een prachtige spoorkaart op tafel. Of nog beter: een geïntegreerde ov-kaart van een duurzaam, klimaatbestendig en mooi Nederland waarin zeker ook het spoor z'n rol heeft gepakt.



Groningen

Leeuwarden

Amsterdam

Amsterdam

Zwolle

Utrecht

Arnhem-Nijmegen

Enschede

Hengelo

Visies en beleid

Het Spoorbeeld is nooit af. Het ontwikkelt zich mee met de actualiteit en speelt in op de opgaven van de toekomst. Met het Spoorbeeld waken we over samenhang en integraliteit bij alle 'spoorse' ontwerpogaven. Dat doen we voor iedereen die aan en binnen het spoor werkt. Bureau Spoorbouwmeester houdt het Spoorbeeld scherp en actueel. In dat kader zijn ook in 2019 weer diverse nieuwe opgaven verkend. Visies zijn geactualiseerd en kaders en ontwerpuitgangspunten up-to-date gebracht. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen.

Duurzaam en circulair spoor en stations

ProRail en NS maken werk van een duurzame en circulaire spooromgeving. Bureau Spoorbouwmeester adviseert en ondersteunt beide partijen bij de realisatie van de ambities. Zo onderzoeken we welke kansen er liggen in de ontwikkel- en beheersopgaven van stations met betrekking tot circulariteit. Verder kijken we hoe hergebruik van gebouwen, producten en materialen een stimulans kan krijgen. Het is vrij zeker dat het ontwerp als gevolg van de circulaire opgave gaat veranderen. Daarom kijken we nadrukkelijk ook naar de doorwerking op het vormgevingsbeleid van de spoorsector, het Spoorbeeld dus. Als bureau hebben we in 2019 onder andere meegewerkt aan een richtlijn rond de inpassing van zonnepanelen bij (ProRail-)stations. Ook zijn we betrokken bij de ontwikkeling van duurzame lichtmasten en de opstelling van een aandachtspuntenlijst voor het ontwerpen van circulaire en duurzame

stations. Bovendien hebben we in 2019 we het onderwerp 'circulair' beter zichtbaar gemaakt op de site spoorbeeld.nl. Met een essay over *Circulaire stations* is de opgave verder uitgediept.

Visie op Outillage: addendum

In 2019 is gewerkt aan een aanvulling voor de *Visie op Outillage*. In dit addendum krijgen nieuwe en aangepaste objecten en gewijzigde configuraties een plek, zoals een smalle perronbank en een nieuwe reclaimedrager. Ook is gewerkt aan een verbeterslag van het beschuttingssysteem. Het gaat om langere schermen die voor meer beschutting voor de reiziger zorgen. Bij alle verbeteringen is het behoud van de bestaande *look & feel* het uitgangspunt. In 2020 wordt het addendum afgerond. Het geheel dient als basis voor een nieuwe aanbesteding die eveneens in 2020 vorm gaat krijgen.

Visie op Camera's

Voor ProRail en NS heeft Bureau Spoorbouwmeester een paar jaar geleden een *Visie op Camera's* ontwikkeld. De visie biedt een helpende hand bij de vervaardiging van integrale cameraplannen voor stations. Ook is een modulair en universeel ophangstelsel ontwikkeld waarmee alle camera's op een eenduidige wijze gemonteerd kunnen worden. In 2019 is de visie uitgebreid met criteria voor de toepassing van camera's ter preventie van suicide op het spoor. In 2019 wordt de compatibiliteit met de nieuwe regelgeving van ProRail getoetst. Waar nodig wordt de visie hierop aangepast.

Visie op Informatie

Bureau Spoorbouwmeester heeft met NS Stations en ProRail zitting in het Kwaliteitsteam van de *Visie op Informatie*. Dit team adviseert over de toepassing van de Visie op Informatie, en dan met name bij afwijkende situaties. In 2019 zijn in vergelijking met eerdere jaren wat minder adviezen uitgebracht. Een aantal verbeterplannen van NS Stations is in het Kwaliteitsteam besproken en van advies voorzien. Veel andere opgaven konden 'binnenshuis' opgelost worden en behoeften geen inmenging van het

Kwaliteitsteam. Voor 2020 worden meer werkzaamheden verwacht omdat NS Stations een update maakt van het *Handboek Retail en Service*. Ondertussen maakt ProRail met de betrokken partijen een start met de doorontwikkeling van de profilering van vervoerders en lijnen.

Visie op Lichtobjecten

De laatste jaren neemt het aantal doorgelichte of verlichte objecten op veel stations toe. Hierdoor groeit de noodzaak om hiërarchie aan te brengen tussen de informatiemiddelen op stations en de overige lichtobjecten. Ook de onderlinge afstemming van lichtsterkte vraagt om aandacht. Daarom werkt ons bureau in opdracht van ProRail en NS Stations aan nieuwe kaders en ontwerpprincipes voor lichtobjecten. In 2019 zijn de kaders en richtlijnen voor de reclamedragers geëvalueerd. Ook is een start gemaakt met de uitbreiding van de criteria voor de nieuwe indoor treinbeeldschermen (TB-schermen). De criteria gaan het fundament vormen voor de Visie op Lichtobjecten. In 2020 zal de samenhang en afstemming van lichtobjecten op het perron in kaart gebracht worden.

Visie op Geluidsschermen

Onderzoek van ProRail toont aan dat lage schermen dichtbij het spoor een goed alternatief kunnen zijn voor de hogere schermen verder van de bron. Op termijn zouden gemeenten – zij beslissen over de plaatsing – dus kunnen kiezen voor lagere geluidsschermen. Ons bureau maakt zich hier sterk voor. Lage schermen hebben namelijk veel voordelen. Reizigers kunnen ongehinderd uitkijken over het landschap en ook omwonenden hebben niet langer last van visuele obstakels. Bovendien zijn lage schermen duurzaam: ze zijn kleiner en vragen minder materiaal. Om het beeld compleet te krijgen is nader onderzoek gedaan naar de impact op het onderhoud van de schermen en de baan. Lage schermen staan namelijk dicht bij het spoor, hetgeen effect kan hebben. In 2019 is dit in kaart gebracht waardoor nu alle pro's en contra's van een laag scherm bekend zijn.

Visie op Verlichting

Licht is essentieel om te kunnen zien maar ook zeer bepalend voor hoe we ons voelen. Zelfs ongemerkt spelen licht en verlichting een essentiële rol in ons dagelijks leven. Licht kan gebruikt worden om stations nog prettiger, overzichtelijker en veiliger te maken, maar hoe doen we dat? *Nieuw Licht op Stations*, de gezamenlijke visie op verlichting van NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester, beoogt daar een antwoord op te geven. In de visie staat een innovatieve manier van kijken centraal. Uitgangspunt is dat verlichting integraal wordt aangevlogen en een duidelijke relatie heeft met andere projecten en programma's. Dit betekent dat verlichting meer is dan louter een technische opgave of een *gadget*. Op basis van *Nieuw Licht op Stations* zijn NS en ProRail inmiddels gestart met concrete plannen. Deze 'beproeven' de visie en de bijbehorende strategie in de praktijk. Is het werkbaar om in deze technische wereld te sturen op beleving? Hoe ervaar je dat in de praktijk? Op basis van de resultaten worden kaders en ontwerpuitgangspunten opgesteld waarmee we de verlichtingsopgave op alle Nederlandse stations op eenduidige en hoogwaardige manier kunnen gaan aanvlagen.

Kaders en ontwerpprincipes (2D3D)

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

Overzicht Stationsobjecten

De poster *Spoorbeeld overzicht Stationsobjecten 1.0* toont vrijwel alle 'vaste bewoners' van het station: de middelen. Ook geeft de poster

inzicht in de relatie met de zonering van de infostructuur. Zo ontstaat een helder beeld van de samenhang en generieke vormgeving. In 2019 heeft ons bureau de poster geactualiseerd. Oude middelen zijn vervangen door nieuwe. In 2020 wordt de poster *Spoorbeeld overzicht Stationsobjecten 2.0* afgerond en gepresenteerd.

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

Update Handboek belettering en bewegwijzering

In 2019 is door ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester hard gewerkt aan de verbetering en actualisatie van het *Handboek Bewegwijzering OVS-00214*. Onderzocht is of binnen de huidige bewegwijzeringssystematiek de verschillende vervoersmodaliteiten gelijkwaardiger gepositioneerd kunnen worden. In februari 2020 is de update gepubliceerd op spoorbeeld.nl.

Kunst op Nederlandse stations

In opdracht van NS Stations en ProRail zijn alle kunstwerken in en rond stations geïventariseerd. Naast een prachtig overzicht, ligt er nu een mooie basis voor de omgang met alle 'spoorse' kunst. Het resultaat staat sinds 2019 online. Via kunst-op-nederlandse-stations.nl is het voor iedereen toegankelijk. Ook is het boek *Kunst op Nederlandse Stations* verschenen; een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester en uitgeverij Thoth. Hierin beschrijft kunsthistoricus Laura van Grinsven het ontstaan, de betekenis

en de identiteit van de kunstcollectie. Ook bevat het boek inspirerende teksten van auteur Dirk van Weelden. Hij belicht de zes karakteristieken die zo eigen zijn voor de spoorcollectie. Natuurlijk beschikt het boek ook over een overzicht van alle kunst. Boek en website stonden op 23 mei 2019 centraal tijdens het symposium *Kunst op Nederlandse Stations*. Het boek en de website kregen in die periode volop aandacht in de media.

Kunstcommissie

De Kunstcommissie van NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester adviseert over bestaande en nieuwe kunsttoepassingen in en om stations. De adviezen worden doorgaans uitgebracht aan ProRail en NS. Daarnaast staat de commissie open voor vragen van derden, waaronder ook kunstenaars, die met enige regelmaat vragen hebben over, bijvoorbeeld, het plaatsen van een kunstwerk. In 2019 zijn twee kunstwerken gereedgekomen waarbij de Kunstcommissie een adviserende rol speelde: het videowerk *Passage* van Karel van Laere bij station Amsterdam Sloterdijk en het tegeltableau *Golfbrekers* van Arjan van Helmond bij station Leeuwarden. Ook is in 2019 een advies en waardestelling opgesteld voor het kunstwerk *De Ontbrekende Vorm* van David Kessler in Zwolle. Op grond van het advies zullen de lichtlijnen in de spoorkap van Zwolle bij het eerstvolgende groot onderhoud hersteld worden.

Op verzoek van ProRail is de kunstcommissie verder betrokken geweest bij de formulering van de lokale prijsvraag voor een kunstwerk in de geluidswand bij station Deurne en bij de beoordeling van de inzendingen en de bepaling van de shortlist. De commissie heeft ook geadviseerd over drie werken rond station Almere Centraal die deel uitmaken van het kunstprogramma van de gemeente Almere voor de FloriadeExpo 2022. Aan de gemeente Utrecht is advies uitgebracht over de opgave en selectie van kunstenaars voor het busstation van Utrecht Centraal. Ook is geadviseerd over de rol van kunst bij de verbetering

van de stationsbeleving van Amsterdam Sloterdijk, Baarn en Wormerveer.

Stuurgroep Kunst

Op verzoek van de Kunstcommissie is de Stuurgroep Kunst opgericht. Deze kan besluiten nemen over kunstopdrachten en verzoeken en opdrachten verstrekken om de kunstwerken te realiseren. Waar de Kunstcommissie adviseert over de artistieke waarde, de kunstopgaven en de geschiktheid, zorgt de stuurgroep voor slagkracht en het uitzetten van concrete opdrachten. Ook besluit de stuurgroep over het plan van aanpak voor kunst. In oktober 2019 heeft de stuurgroep groen licht gegeven om informatieve bordjes te ontwikkelen die een plek kunnen krijgen bij kunstwerken in stations. Bureau Spoorbouwmeester stelde de ontwerpuitgangspunten op.

Handboek kunst

In 2019 is de Kunstcommissie begonnen met het opstellen van het *Handboek Kunst*. Dit handboek beschrijft het kunstbeleid van de spoorsector, de omgang met bestaande kunst en de procedures voor kunstopdrachten, kunstverzoeken en het verwijderen van kunstwerken. Ook biedt het handboek recepten voor kleinschalige of light-varianten van kunsttoepassingen, formats voor opdrachtverstrekking, contracten en algemene voorwaarden. Het handboek wordt afgerond in 2020.

Beheer en onderhoud kunst

Bureau Spoorbouwmeester bracht in 2019 advies uit over het plan van aanpak voor beheer en onderhoud van kunst. Specifiek gaat het om onderhoud door NS en ProRail van verschillende categorieën kunstwerken. Beide partijen maakten in 2019 een begin met het onderbrengen van beheer en onderhoud van kunst in de Nieuwe Operationele Afspraken (NOA) of de Integrale Beheer Overeenkomst (IBO) en de update van de kunstwerken en registratie van het benodigd onderhoudsregime in het systeem Gekleurd Onderhoud (GO).

Het Stationsconcept

Het Stationsconcept is toe aan een update. Directe aanleiding is de studie

Het Openluchtstation: de nieuwe opgave.

Deze heeft de noodzaak blootgelegd van een comfortabel ontvangstdomein in de buitenlucht. Ook het *Handelingsperspectief Knooppunten* van NS Stations, ProRail en het Ministerie van IenW laat zien dat een actualisatie nodig is. Het handelingsperspectief belicht onder meer de groei van de multimodale ov-knooppunten op lokale en regionale schaal. Met een update van het Stationsconcept kan beter ingespeeld worden op dergelijke ontwikkelingen. Hoewel de vernieuwing vooral betrekking zal hebben op de toepassing van de stationsdomeinen, is de update een mooie aanleiding om ook de bestaande cases, foto's en schema's te actualiseren. Verder krijgt de tekst redactionele aandacht en wordt de layout weer bij de tijd gebracht. In 2020 wordt het vernieuwde Stationsconcept aan NS en ProRail voorgelegd.

Speerpunt Gebiedsontwikkeling

Welke impact heeft gebiedsontwikkeling op de stationsomgeving? Op grond van deze vraag is Bureau Spoorbouwmeester in 2019 gestart met een onderzoekstraject. De opdracht is in 2019 gegund aan PosadMaxwan: een bureau met veel kennis van stedenbouwkundige ontwikkelingen rond ov-knopen. Aan de hand van een aantal voorbeeldstations wordt onderzocht welke impact recente en toekomstige gebiedsontwikkelingen (kunnen) hebben op de functionaliteit en de belevingskwaliteit van de stationsomgeving. De analyse toont de impact op de verschillende modaliteiten van de ov-knoop in relatie tot de benodigde routes en ruimtes. De eerste onderzoeksresultaten zijn gereed. Het complete resultaat van de studie zal in 2020 gepresenteerd worden. De verwachting is dat de studie veel waardevolle munitie gaat leveren voor de update van het Stationsconcept.

Landschapsplan voor het spoor

Dagelijks beleven 1,5 miljoen reizigers het landschap vanuit de trein en dat worden er steeds meer. Met een totale omvang van 6500 hectare is het Nederlandse spoorlandschap zowel ruimtelijk als

ecologisch van grote betekenis. Al die Spoorlijnen doorkruisen én verbinden vele bodem- en landschapstypen. Dat is een groot goed: een visitekaartje van Nederland en de spoorsector. Het (beheer)gebied herbergt namelijk een uitzonderlijke variatie in soorten. Ruim zestig procent van de Nederlandse flora is hier terug te vinden, waaronder zeldzame en wettelijk beschermde planten.

Binnen dit kader heeft ons bureau in 2019 samen met NS en ProRail twee studies in gang gezet. We werden geassisteerd door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten. De eerste studie zoomt in op het landschap van de stationsomgeving. Dit landschap wordt gekenmerkt door een acceleratie in de intensiteit van het grondgebruik. In de studie staan de inrichting van de buitenruimte en de kwaliteit en identiteit van het stationsgebied als (stads)entree centraal. Ook vraagstukken die voortvloeien uit de klimaatopgave, zoals het vergroten van het waterbergend vermogen, het tegengaan van hittestress, het binden van CO2 en de reductie fijnstofbelasting, zijn nadrukkelijk meegenomen.

De tweede studie focust op het landschap langs het spoor. Het biedt een leidraad voor de inrichting en het beheer van het spoor en de aanliggende bermen. De betekenis voor de Nederlandse biodiversiteit, de ervaring en beleving van de treinreis en de landschappelijke differentiatie van het Nederlandse buitengebied diende als vertrekpunt.

Energielandschap Spoor

Nederland heeft met het VN Klimaatakkoord van Parijs afgesproken om in uiterlijk in 2050 80 tot 95 procent minder CO2 uit te stoten. Dat is een enorme energetische en technologische opgave die grote gevolgen zal hebben voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. In 2017 vroeg ons bureau aandacht voor duurzaam beleid en de ruimtelijke antwoorden op dit actuele en uitdagende energievraagstuk. Dat gebeurde met het idee Zonnepark Betuweroute.

In 2018 verkenden we samen met de netbeheerders, ProRail en het College van Rijksadviseurs de raakvlakken en opgaven op landelijk niveau. Aansluitend startte ons bureau met NS en ProRail een ruimtelijke verkenning naar de impact van het energievraagstuk op het Nederlandse spoorlandschap: het Energielandschap Spoor. De studie kreeg vorm in 2019, mede dankzij de hulp van de adviseurs van Wing. Belangrijke vraag: wat betekent het in ruimtelijke zin als de assets van ProRail en NS ingezet gaan worden ten behoeve van een duurzame opwekking van energie?

Met de verkenning willen we in 2020 een bijdrage leveren aan de visieontwikkeling en het ruimtelijk beleid van ProRail en NS. Dan gaat het bijvoorbeeld om de plaatsing en toepassing van zonne-energiesystemen langs en naast de baan en een brede visie voor de landschappelijke inrichting van stations en stationsomgeving en spoor en spooromgeving in het algemeen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het openbaar vervoer groeit. Daarom plaatst het OV-Toekomstbeeld 2040 de betekenis van de Nederlandse stations prominent op de agenda van overheden, vervoerders, station- en spoorbeheerders en andere partijen in de ov-keten. Het Handelingsperspectief Knooppuntontwikkeling is een nieuw analyse-instrument om het actuele en het gewenste functioneren van ov-knooppunten bespreekbaar te maken. Het is bedoeld om partijen in de regio's te ondersteunen bij het bepalen van de koers naar multimodaliteit en naar de integrale aanpak van de voorzieningen die daarvoor nodig zijn.

NS Stations, ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn betrokken bij de uitwerking en toepassing van het Handelingsperspectief. We hebben geadviseerd over de bandbreedte van stationsopgaven en de selectie van stations waar het Handelingsperspectief wordt uitgetoetst.



Alkmaar

Amsterdam

Den Haag-
Rotterdam

Utrecht

Breda

Eindh

Programma's

Programma's gaan over specifieke routes en trajecten of het gehele spoornetwerk. Vaak betreft het concrete, veelal langlopende ontwerptrajecten. Ons bureau is bij veel programma's adviserend betrokken. Daarnaast zijn we actief bij selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp)briefings. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de programma's waar ons bureau in 2019 bij betrokken was.

Combimast

Stations worden steeds intensiever gebruikt. Gevolg is dat meer voorzieningen en functionaliteiten een plek moeten vinden. Dit vraagt om aandacht, want als we niet uitkijken, slijbt alles dicht. Verrommeling ligt op de loer en het is niet goed voor het overzicht en de toegankelijk, bijvoorbeeld voor slechtzienden. ProRail ontwikkelt daarom in samenwerking met ons bureau een nieuwe standaardmast: de combimast. Deze combineert meerdere functies: verlichting- en omroepinstallatie, bewegwijzering en de stationsklok. Hierdoor zijn minder masten nodig op perrons en ontstaat weer ruimte voor rust en overzicht. In 2019 zijn componenten als camera's, luidsprekers en verlichtingsarmaturen beproefd. Ook is een combimast-pilot gerealiseerd op station Hardinxveld-Giessendam. In 2020 wordt de combimast gepresenteerd als de nieuwe standaardmast.

GSM en GSM-R

Nederlanders en hun smartphone: ze zijn onafscheidelijk en men verwacht eigenlijk overal goed bereik. Dat geldt zeker ook

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

Ontwerpdocumentatie

In de afgelopen jaren zijn in Nederland diverse nieuwe, veelal indrukwekkende stations gerealiseerd. Stuk voor stuk zijn het huzarenstukjes. Maar hoe houden we die kwaliteiten in stand? Hoe brengen we beheer en onderhoud naar een 'next level' zodat deze veelal intensief gebruikte stations ook visitekaartjes blijven? Samen met NS en ProRail werkt Bureau Spoorbouwmeester aan een manier om nieuwe stations te beheren vanuit de gerealiseerde kwaliteiten. De basis wordt gevormd door de ontwerpdocumentatie die is opgesteld samen met de ontwerpers van de stations. Deze documentatie dient als een praktische en vooral ook inspirerende input voor onderhoud en beheer. In overleg met NS, ProRail en andere stationseigenaren wordt in 2020 gestart met de implementatie van de ontwerpdocumentatie in het dagelijks beheer.

Ontwikkelingen outillage

Ook in 2019 werden weer veel stations voorzien van nieuw meubilair. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij de uitrol van deze nieuwe outillage: een uitvloeisel van de *Visie op Outillage*. De uitrol leidt van tijd tot tijd tot optimalisaties en/of tot nieuwe vragen en opgaven. Soms zijn deze heel specifiek: maatwerk is dan aan de orde. Zo is voor het beschuttingssysteem een ontwerpslag gemaakt: door langere zijschermen en frontschermen wordt er meer beschutting geboden voor de reizigers. In 2019 is gestart met het nadenken over verduurzaming van outillage: bijvoorbeeld het toepassen van minder beton en meer biobased materialen. In 2020 zal dit leiden tot nieuwe eisen in de aanbesteding.

Zonne-energie op stationsdaken

ProRail en NS willen met de plaatsing van PV-panelen op stationsdaken bijdragen aan energieneutrale stations. Voor tien stations is via een verdiegingsstudie onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over de (architectonische) uitgangspunten voor de plaatsen van de zonnepanelen. Wanneer sprake is van een monumentale status wordt extra aandacht besteed aan de plaatsing. Het *Handboek zonnepanelen* vormt de basis voor de advisering.

Zonne-energie op P&R terreinen

NS Stations onderzoekt de mogelijkheden van het plaatsen van PV-panelen bij P+R-terreinen. Ons bureau heeft in 2019 geadviseerd over de inpassingsrichtlijnen en de architectenselectie. MoederscheimMoonen Architects maakte een schetsontwerp en Landlab dacht mee over de landschappelijke inpassing. In 2020 krijgt het project mogelijk een vervolg in een aantal pilots.

Buitenpoorten

Buitenpoorten is een initiatief van de Provincie Noord-Holland en NS. Het zijn stations die op het snijvlak van stad en land liggen en (dus) goed gebruikt kunnen worden als startpunt om van het buitenleven te genieten. Insteek

is om de buitenpoorten via marketing beter bekend te maken: het landschap is dichtbij. Doel is ook om van de buitenpoorten aantrekkelijke (verblijfs) plekken te maken. Dat kan door het verbeteren van routes en bewegwijzering naar recreatiegebieden, maar ook door het bieden van extra voorzieningen zoals een café of restaurant dichtbij het station. Ons bureau heeft in 2019 geadviseerd over de architectenkeuze en de uitgangspunten van de ontwerpopgave.

Modulair railgebonden gebouw

Momenteel staan er zo'n 1300 Railgebonden Gebouwen (RGG) langs het spoor. De komende jaren dient een groot aantal van deze gebouwen vervangen te worden. Samen met ProRail onderzoekt Bureau Spoorbouwmeester of er als alternatief een modulair houten gebouw ontwikkeld kan worden met een circulaire en innovatieve gevel.

Informatiepunt

Bureau Spoorbouwmeester is betrokken bij de ontwikkeling van Het Landmark; een informatiepunt voor kleinere stations dat ook de herkenbaarheid van station, hoofdentree en uitgang versterkt. Binnen het project adviseren wij onder meer over de aansluiting op de *Visie op Informatie*. Eind 2018 is op de stations Tiel en Buitenpost gestart met een pilot. Tijdens de pilot is de meerwaarde van Het Landmark onderzocht. Ook zijn optimalisaties van het ontwerp in kaart gebracht en is aandacht besteed aan de relatie tussen Het Landmark en andere middelen op het station. Eind 2019 zijn de verbeterpunten op een rij gezet. Ook is de integratie van een digitaal scherm onderzocht.

Retrofit zonne-energieopwekkingsysteem fietsenstalling overkappingen

ProRail wil haar bedrijfsvoering verduurzamen. Volgend uit deze ambitie onderzoekt ProRail de mogelijkheid om duurzame energie op te wekken via eigen assets. Zo staan bij veel stations overdekte fietsenrekken, ook wel tulpen genoemd. De kappen hebben de

potentie drager te zijn van een energie-opweksysteem. In totaal zou het kunnen gaan om een capaciteit van vijf tot zes GWh aan elektriciteit. ProRail doet eerst een haalbaarheidsstudie naar een retrofit zonne-energieopwekkingsysteem. Deze kan op de bijzondere vorm van de tulpoverkappingen aangebracht worden. Ook wordt onderzocht hoeveel energie er daadwerkelijk opgewekt kan worden en hoe de kit goed geïntegreerd kan worden in de bestaande kappen. Een bijkomende duurzame opgave schuilt in het hergebruik van materialen, zoals glaspanelen. Ons bureau adviseerde over de projectopzet, geschikte ontwerp bureaus voor wat betreft de verdere uitwerking en de (ontwerp)opdrachtomschrijving. Bureau Spoorbouwmeester blijft betrokken, onder meer bij de beoordeling van de vormgeving.

RoutingSigningBranding

Bureau Spoorbouwmeester is lid van het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB). Het team werkt met de vervoerders en op uitnodiging van ProRail aan een update van de RoutingSigningBranding-*toolkit*. Na een review van de *Toolkit RSB 3.0* zijn de resultaten begin 2019 gepresenteerd. Vanuit ons bureau is veel aandacht besteed aan de relatie met andere visies en systemen, zoals de bewegwijzering en de overkoepelende *Visie op Informatie*.

Houd de lijn vrij

Het Bartimeusfonds is de belangenorganisatie voor slechtzienden en blinden. Zij zien graag dat er bij reizigers en medewerkers meer aandacht komt voor de blindegeleidelijnen in en rondom stations. Nog te vaak worden deze geblokkeerd door onbewust geplaatste koffers, containers, afzettingen of andere objecten. Ook NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester zien het probleem. In 2019 is daarom besloten samen op zoek te gaan naar oplossingen. Dan gaat het bijvoorbeeld om een betere communicatie waarmee de bewustwording vergroot kan worden. Ook zouden middelen ingezet kunnen worden, met het

voorbehoud de oriëntatie- en wayfinding wel goed moet blijven functioneren.

TB-XL

In 2019 zijn in Rotterdam en Den Haag de nieuwe grote informatieschermen geplaatst. De vormgeving van het scherm is al een punt van aandacht, maar dat gaat zeker ook om de inpassing in de stations. Een integrale kijk is nodig. Het scherm 'raakt' namelijk de architectuur, de posities van andere reis- en infomiddelen, de nabijheid van retail en de loopstromen van de reizigers in de stations. Bureau Spoorbouwmeester heeft op al deze vraagstukken ProRail en NS bijgestaan. Onze adviezen waren gericht op een zo optimaal mogelijke inpassing van de schermen.

OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVCP)

De plaatsing van poortjes op stations is nagenoeg afgerond. Daarmee is de toegang tot veel grote stations alleen nog mogelijk met een ov-chipkaart of een passagepas. Slechts hier en daar wachten stations nog op 'hun' poortjes. Vaak gaat het om stations waar de ontwerpogave nog niet is afgerond of waar extra maatwerk nodig bleek. Bureau Spoorbouwmeester is nauw betrokken bij de plaatsing van de poortjes. Zo is in 2019 binnen het PHS-project Amsterdam Centraal gekeken naar een logische positie van de poortrijen ten opzichte van de omliggende stijpunten en de daarbij behorende logische routes voor reizigers. Ook in 2020 blijft ons bureau betrokken. De nadruk zal liggen op de laatste inpassingsontwerpen en de begeleiding van beheer- en aanpassingsvraagstukken.

Renovatie monumentale kappen

ProRail en NS beheren en onderhouden ruim vierhonderd stations. 350 daarvan beschikken over (perron)kappen waarvan een kwart stamt uit de periode van voor de Tweede Wereldoorlog. Vaak hebben deze een monumentenstatus. De spoorsector vindt het behoud van dit cultureel erfgoed belangrijk. Complicerende factor is dat we

tegenwoordig andere eisen stellen aan onze gebouwen. Ook de klimaatverandering speelt een rol. Exemplarisch voor de opgave is Station Leeuwarden: een van de grote monumentale stations de Nederland rijk is. Vooral de kappen van dit station zijn uniek. In 2017 is de overkapping van de perrons in Leeuwarden deels ontmanteld. ProRail heeft vervolgens onderzoek gedaan naar de wijze van restauratie en stelde een plan van aanpak op. De kappen gaan in originele vorm terugkeren, maar in een sterk verbeterde staat. Leeuwarden dient als 'de gids' voor een aantal andere grondige renovaties die de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Voorbeelden zijn de station van Groningen en Harlingen. Uitgangspunt is het behoud van het historisch uiterlijk terwijl ondertussen de constructie – soms inclusief fundering – grondig wordt verbeterd. Hoewel veel projecten grote overeenkomsten hebben, is overal toch sprake van maatwerk. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail in de zoektocht naar de beste oplossingen. Zo kunnen we de historische kappen voorbereiden op de toekomst.

Waardestellingen

Waardestellingen kunnen door NS en ProRail standaard aangeleverd worden bij verbouw- of onderhoudsprojecten. Ook zijn ze een belangrijk bron van informatie bij de advisering van Bureau Spoorbouwmeester. Alle Collectiestations beschikken inmiddels over een waardestelling. Hetzelfde geldt voor veel monumentale stations die geen onderdeel zijn van de Collectie. Ondertussen blijft het aantal stations met een waardestelling groeien. Zo zijn in 2019 waardestellingen gereedgekomen voor de stations Baflo, Amsterdam Muiderpoort en Hoogezand Sappenmeer. Dat de waardestellingen zich uitbetalen blijkt uit succesvolle aanbestedingstrajecten zoals bij station Groningen. Illustratief zijn ook de verbouwingen van kleinere stations als Naarden Bussum en Amsterdam Amstel. Gesteund door dit succes blijven we sturen op de inzet van waardestellingen bij verbouw- en renovatieopgaven.

BONS

Ons bureau is door ProRail gevraagd om advies uit te brengen over het vraagstuk Bouwen Over en Naast de Sporen (BONS). In 2019 is onze adviseur Miguel Loos in dit kader geïnterviewd. Hij heeft gereflecteerd op lopende en toekomstige projecten waaronder de stations Amsterdam Sloterdijk, Eindhoven en Utrecht.

Toegankelijkheid stations

Ook mensen met een functiebeperking moeten zelfstandig met de trein kunnen reizen. Daarom werkt ProRail met het *Programma Toegankelijkheid* aan een treinreis zonder obstakels. Vaak gaat het om kleine, maar essentiële maatregelen zoals glasmarkeringen, geleidelijnen op de vloer of (braille)bordjes op de leuningen en bij de lift. Daarnaast omvat het de aanpassing van stations met hellingbanen en liften. Bureau Spoorbouwmeester vervult binnen het *Programma Toegankelijkheid* een adviserende rol. Zo was ons bureau onder meer betrokken bij het ontwerp van de liften en hellingbanen: elementen die vaak van grote invloed zijn op de ruimte en de uitstraling van het station en de stationsomgeving. In 2016 werd een start gemaakt. Interdisciplinaire teams met ontwerpers en aannemers werkten aan passende oplossingen. In 2018 zijn de eerste projecten uitgevoerd. Een aantal stations beschikt inmiddels over liften. Ook is begonnen met de aanleg van de eerste hellingbanen.

.....
Combimast station
Hardinxveld Giessendam



Projecten

Werken aan spoor, station en stationsomgeving

Bureau Spoorbouwmeester werkt jaarlijks (mee) aan een groot aantal projecten. Het gaat van de aanpak en update van stations tot de inrichting van de stationsomgeving en allerlei andere projecten die zich op en rond het spoor aandienen. Onze 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 overzicht van de projecten waar ons bureau in 2019 bij betrokken was.

Amsterdam – Alkmaar

De treinfrequentie tussen Amsterdam en Alkmaar wordt als onderdeel van het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS) flink verhoogd. Dat vraagt om de aanleg van nieuwe sporen en wissels. Deze worden zorgvuldig ingepast binnen de bestaande sporenbundel. Die baan slingert nu als een groen lint door Amsterdam. ProRail en de gemeente hechten veel waarde aan het behoud van deze kwaliteit. Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2019 geholpen bij het formuleren van de ruimtelijke ambities voor de 'groene baan'. Dit moet gaan bijdragen aan de leefbaarheid en een uniek groen-stedelijk beeld vanuit de trein. Inmiddels is een variantenstudie afgerond naar de bruggen en de onderdoorgang van de Oostertoegang. Ook het *Ambitiedocument* en het *Inpassingsplan* zijn klaar. Daarmee zijn de groene ambities voor deze belangrijke spooropgave vastgelegd.

Alkmaar Noord

Soms gaat de ontwikkeling van een station hand in hand met die van de omgeving. Alkmaar Noord is daarvan een prachtig voorbeeld. Hier dient het *Programma Toegankelijkheid* van ProRail als katalysator en de ambities van gemeente Alkmaar als motor. Gemeente, provincie en NS hebben de handen ineengeslagen en brengen het project samen naar een hoger plan. Door kansen en ambities slim te stapelen staan station en stationsomgeving aan de vooravond van een ware metamorfose. Waar mogelijk heeft ook ProRail geholpen bij de realisatie van het overkoepelende plan. Ons bureau is erg enthousiast over de gemeenschappelijke aanpak. We beschouwen het als een voorbeeld.

Almere Centrum

Met de Floriade Expo 2022 als stip op de horizon hebben de gemeente Almere en de spoorpartijen een plan ontwikkeld voor station en stationsomgeving. Lopende programma's en projecten zijn gebundeld in een overkoepelend plan. Afgelopen jaar is dit vertaald naar concrete (deel-) projecten. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de opdrachtgevers over het proces en de planvorming. Ook hielpen we als lid van het Kwaliteitsteam Stationsgebied bij de afstemming van de plannen. Aan de vooravond van de zevende wereld tuinbouwtentoonstelling weten we zeker we dat het vernieuwde stationsgebied straks gaat zorgen voor een warm welkom voor de vele bezoekers van de Floriade Expo 2022. Daarna zullen reizigers en bewoners de vruchten blijven plukken van dit mooie plan.

Amsterdam Amstel

Het versterken van de bestaande kwaliteiten staat voorop bij de vernieuwing van Station Amsterdam Amstel. In 2019 is een aantal deelprojecten opgeleverd zoals de nieuwe trap tussen het stationsgebouw en het tramplein en de uitbreiding van de bestaand fietsenstalling. Ook is er een trap tussen het stallingsniveau en de stationshal ingepast plus een

lift die de Julianapassage verbindt met de stationshal. Na succesvolle aanbesteding is NS inmiddels begonnen met de verbouwing van de stationshal. In 2020 worden alle commerciële units aangepakt. Op basis van een schuifplan worden zowel de casco's als ook de winkelfronten vernieuwd, het verlaagde plafond uit de zij-hal verwijderd, de originele keurstelling van de constructie hersteld, de hal met nieuwe outillage ingericht en de ov-poortjes verplaatst. Verderop in het station zal ProRail een nieuw stijgpunt met eigen toegang tussen bestaande tunnel en perron inpassen. Bureau Spoorbouwmeester heeft zitting in het supervisieteam dat adviseert over de raakvlakken met de omgeving. In 2019 zijn de plannen voor de nieuwe bebouwing aan de oostzijde (Blok B en C) van advies voorzien. Ook is intensief gesproken over de beoogde gebiedsontwikkeling aan de Amstelzijde: het gebied ten westen van het station. Belangrijke thema's waren de positie van de boogde ondergrondse stalling en de functionaliteit en inrichting van de openbare ruimte. Ook is er geadviseerd over de aard, omvang en beoogde beeldkwaliteit van de toe te voegen bebouwing. In 2020 zullen alle initiatieven in een integraal plan gebundeld worden: vastgoedontwikkeling, de herinrichting van de openbare ruimte en de herdefinitie van de westelijke stationstoegang.

Amsterdam Centraal

Amsterdam Centraal is en blijft een station in verbouwing. Vooral het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS) zal de komende jaren grote invloed hebben op het station. Binnen dit kader kwamen in 2019 het schetsontwerp PHS en het ambitiedocument Beeldkwaliteit gereed. Ons bureau adviseerde over de opzet en ontwikkeling van deze plannen. Verder zijn we betrokken geweest bij de voorbereiding van ingrepen als de restauratie van de Cuypershals en de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen. Bureau Spoorbouwmeester heeft verder zitting in het supervisieteam Zuidelijke IJ-oever

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

Amsterdam Lelylaan

De gemeente Amsterdam wil met station Lelylaan een impuls te geven aan de vernieuwing in Amsterdam West. Het nu wat gedateerd ogende en vooral sociaal onveilige station krijgt een stevige upgrade. Hetzelfde geldt voor de stationsomgeving. De door de gemeente, provincie Noord-Holland, NS en ProRail vastgestelde voorkeursvariant is in 2019 verder uitgewerkt. Deze gaat uit van een grondig aangepast ov-knooppunt met een geheel nieuwe trampluss, een nieuwe bewaakte fietsenstalling en een volledig vernieuwde stationshal met aangepaste opgangen naar trein- en metroperrons. Alle aanpassing moeten leiden tot een overzichtelijker en sociaal veiliger station en een nieuw tot verblijf uitnodigende stationsomgeving. Ook wordt ruimte gemaakt voor de toekomstige ontwikkeling van een kantoorgebouw direct naast de metrosporen. Ons bureau blijft in 2020 betrokken bij de uitwerking van de plannen en de selectie van ontwerp bureaus. Ook vervullen we een rol in het supervisoroverleg.

Amsterdam Sloterdijk

De ontwikkelingen rond station Amsterdam Sloterdijk zijn in 2019 in een stroomversnelling geraakt. Gemeente, provincie, NS en ProRail hebben een gezamenlijke ontwikkelambitie vastgesteld. Deze is in 2019 door middel van diverse workshops en consultaties verder verkend. In lijn met de ambities van NS Stations worden de kansen voor de overbouw van de sporen in kaart gebracht. Dit gebeurt met het oog op financiering en mogelijke synergie met de benodigde verbouwing van het station. Een overbouw met vastgoed zal een sterke relatie hebben met de te ontwikkelen gebouwen en de in te passen ketenmodaliteiten in de directe stationsomgeving. De fiets speelt hier een hoofdrol. De plannen voor Amsterdam Sloterdijk hangen samen met het project Haven-Stad waar plaats is voor 40.000



tot 70.000 nieuwe woningen. Hierdoor ontstaan urgente vraagstukken op het vlak van bereikbaarheid en openbaar vervoer. Bureau Spoorbouwmeester heeft zitting in het supervisoroverleg van Amsterdam Sloterdijk. In 2019 is meermalen advies uitgebracht aan NS en ProRail. Ook is gereflecteerd op het omvangrijke bouwproject CrossRoads dat direct aan het Hemboogdeel van het station grenst. Ons bureau adviseerde verder over bouwkundige vraagstukken gerelateerd aan beheer, onderhoud en veiligheid, maar ook over de nieuwbouw in relatie tot de beeld- en verblijfskwaliteit. Bureau Spoorbouwmeester blijft ook in 2020 betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen en de selectie van ontwerp bureaus.

Amsterdam Zuid

Rond station Amsterdam Zuid staat veel te gebeuren. De opgave is fors en betreft behalve het station ook de stationsomgeving en de ringweg A10. Ons bureau heeft zitting in het Kwaliteitsteam

dat adviseert over de vormgeving en inpassing. In 2019 is verder gewerkt aan de herijking, aanvulling en review van het voorlopig ontwerp van het consortium ZuidPlus. Verder is advies uitgebracht over de MIRT-verkenning rond de beoogde bijstelling van het vijfde en zesde spoor. Dit hangt samen met de toevoeging van controlevoorzieningen voor de internationale treinen naar Londen. Het Kwaliteitsteam heeft aangedrongen op een aanvullende 'out of the box' studie naar de kaders en uitwerkingsalternatieven. Ook is het Kwaliteitsteam om advies gevraagd in het kader van het onderzoek Nut en Noodzaak Zuidasdok. In 2020 blijft ons bureau betrokken bij de planvorming rond dit megaproject.

Assen

Met het omvangrijke project FlorijnAs wordt de bereikbaarheid van Assen verbeterd. Een metamorfose van het station(sgebied) behoort tot de speerpunten. Het nieuwe station speelt een belangrijke rol in de stad doordat

het op vanzelfsprekende wijze een (visuele) verbinding legt tussen de beide zijden van het spoor. Dat gebeurt met de reizigerstunnel en een markant driehoekig dak. Hoewel het nieuwe station al een tijdje volop in gebruik was, werd in 2019 nog volop gebouwd aan de stationshal die het voorplein en het busstation verbindt met de interwijkverbinding en de perrons. Ook in het afgelopen jaar was ons bureau actief als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers: de gemeente Assen, NS en ProRail. Daarnaast hebben we zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de gehele stationsomgeving.

Barendrecht

In 2018 zijn wij door ProRail Facilitaire Zaken (FaZ) gevraagd advies uit te brengen over de aanbesteding van een verkeersleidings- en incidentenbestrijdingsgebouw naast station Barendrecht. Opvallend voor het project zijn de hoge duurzaamheidsambities. Behalve energiezuinig moet het gebouw bij voorkeur opgetrokken worden uit circulaire bouwmaterialen. Dit maakte het project ook tot een interessante casus voor studenten van de Academie van Bouwkunst Amsterdam. In 2019 presenteerden zij de resultaten van hun studies aan de verantwoordelijke projectmanagers van ProRail. Het leidde tot enthousiaste reacties en vernieuwde zienswijzen op de projectambities. Het eigenlijke advies aan ProRail FaZ kwam in 2018 al gereed. In 2019 zijn de duurzaamheidsdoelen nader onder de loep genomen. In 2020 zal het project definitief op de markt gezet worden. Ons bureau blijft betrokken en zal adviseren over de uitvraag, de architectenselectie en ontwerpuitwerking.

Best

Ons bureau heeft in 2019 geadviseerd over een mogelijke uitbreiding van het stationsgebouw Best opdat meer ruimte geboden kan worden voor horeca. Ten behoeve van het advies is op detailniveau gekeken naar de architectonische en bouwkundige kenmerken van het gebouw.

Den Haag Centraal

De gemeente Den Haag werkt aan plannen voor het zogenaamde Central Innovation District (CID): het economische hart van de stad. Intentie is om hier 50.000 nieuwe woningen te realiseren. Binnen dit kader wordt ook nagedacht over de rol van het station en de eventuele herontwikkeling daarvan, met name aan de kant van het Prins Bernardviaduct. In 2019 participeerde ons bureau in het projectteam van NS, ProRail, gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf dat deze ontwikkeling coördineert. Er is gestudeerd op varianten en uitgangspunten voor overbouw van de sporen ter plaatse van het Bernardviaduct. In 2020 wordt dit plan verder uitgewerkt.

Den Haag HS

In 2019 is bij Den Haag Holland Spoor hard gewerkt aan de reizigerstunnel, een nieuwe fietsenstalling en een nieuwe entree aan de Laakhavenzijde. Ook is gestart met het maken van een integraal plan voor de vernieuwing van het station. Dit plan moet alle losse projecten aan elkaar koppelen en houvast biedt voor toekomstige ontwikkelingen. Ons bureau is nauw betrokken bij alle ontwikkelingen rond Den Haag HS. Zo adviseerden we in 2019 onder andere over een nieuwe lift die de toegang tot perron 1 vergemakkelijkt, het verplaatsen van de OVCP-poorten naar de hal, de plaatsing van de nieuwe outillage en het aanpassen van de perronvloeren.

Den Haag Laan van NOI

De gemeente Den Haag wil rond station Laan van NOI een dynamische campus ontwikkelen. Het station vervult een belangrijke (knooppunt)functie binnen de plannen. Ons bureau adviseerde in 2019 over de ontwikkeling van de stationsomgeving en de ontwikkeling van de locatie van het voormalige ministerie van Sociale Zaken.



Diemen

Station Diemen gaat op de schop. Er komt een nieuwe onderdoorgang en de station(somgeving) wordt aangepakt. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in 2019 over de ontwikkelingen in Diemen.

Dordrecht

Veel mensen kennen het majestueuze stationsgebouw van Dordrecht. In 2019 heeft NS onderzocht of door een herindeling van het gebouw de reizigersvoorzieningen meer in de richting van de tunnel geschoven kunnen worden. Ondertussen ontwikkelde ProRail samen met NS en de gemeente Dordrecht een nieuwe fietsstalling aan de Krispijnzijde. Aan de andere kant van het spoor wordt in het te renoveren Weizigtpark een nieuwe tweelaagse fietsstalling gebouwd. Het dak krijgt houten liggers en glazen panelen met zonnecellen en gaat de entree van het station markeren. De stalling staat symbool voor de 'groene combinatie' van fiets en trein en het vernieuwde park. In 2019 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester

de gemeente, ProRail en NS Stations over deze zeer uiteenlopende opgaven.

Driebergen-Zeist

Bij Driebergen-Zeist wordt een tunnel, een volledig vernieuwd station met commercie, fietsstalling, een busplein en een P&R-gebouw gerealiseerd. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over allerlei ontwerp- en vormgevingskwesties. Het station wordt in de eerste helft van 2020 opgeleverd. Dit perfect in het landschap ingepaste 'landgoedstation' zal als een volwaardige ov-hub gaan functioneren. De op advies van Bureau Spoorbouwmeester volledig gerestaureerde oude perronkap heeft zich al ontpopt tot het hernieuwde beeldmerk van het station.

Duivendrecht

De gemeenten Amsterdam en Overamstel maken onder de naam *De Nieuwe Kern* plannen voor een nieuwe wijk met woon- en werkfuncties ten westen van station Duivendrecht. In een eerder stadium

adviseerde Bureau Spoorbouwmeester bij de selectie van een ontwerp bureau. Het geselecteerde bureau heeft in 2019 het stedenbouwkundig plan succesvol afgerond. In 2020 zal het plan ter besluitvorming voorgelegd worden binnen de betrokken gemeenten. Wij blijven als adviseur betrokken, onder meer vanuit onze expertise op het gebied van het omgevingsdomein.

Ede-Wageningen

In 2019 is door het ingenieursbureau RHDHV intensief gewerkt aan de versoering van het plan voor het stationsgebied Ede-Wageningen; dit nadat de aanbesteding in 2018 om budgettaire redenen niet was gelukt. Mede dankzij het advies van het Kwaliteitsteam, met daarin een vertegenwoordiging van ons bureau, is het gelukt de beeldkwaliteit te behouden en op onderdelen zelfs te versterken. Waar mogelijk zijn delen van de overkapping vervallen. Ook is de volledig glazen dakafwerking vervangen door een met groen bedekte houten constructie met glazen ramen. De ingrepen werken positief uit op de bouw- en beheerkosten. Ondertussen zijn de projectdoelen op gebied van duurzaamheid nog beter tot hun recht gekomen. In 2019 is ook het ontwerp van de bij het station horende P+R-garage verschillende malen aan het Kwaliteitsteam voorgelegd. Het ontwerp zal in 2020 gereed zijn. Ook wordt in 2020 het station opnieuw 'in de markt gezet' worden. Realisatie staat gepland voor 2021. De P+R-garage en de openbare ruimte worden in een later stadium aanbesteed.

Eindhoven

Na een ingrijpende verbouwing en renovatie beschikt Eindhoven weer over een prachtig station dat cultuurhistorie en modern comfort met elkaar verbindt. De opwaardering van het station is mede aanleiding geweest voor ambitieuze plannen van de gemeente Eindhoven om het stationsgebied met hoogbouw te verdichten. Aan weerszijde van het station worden plannen ontwikkeld. Voor

de noordkant, Fellenoord genaamd, zijn op dit moment de meest ingrijpende vergezichten geschetst. Met al die plannen is het de verwachting dat het stationsgebied op termijn in een grote bouwput zal veranderen. Bureau Spoorbouwmeester heeft binnen deze context advies uitgebracht aan NS, ProRail en de gemeente Eindhoven. Focus lag op de mogelijke impact van alle ambitieuze plannen op het functioneren van het station als integraal ov-terminal. Kwesties als bereikbaarheid voor logistiek, zichtbaarheid van het station, kwaliteit van de openbare ruimte en logische routes tussen de modaliteiten binnen de knoop waren de kernthema's. De genoemde thema's zijn belangrijke input voor de speerpuntstudie *Gebiedsontwikkeling in stationsgebieden* die in 2020 gepresenteerd zal worden. Ook heeft ons bureau advies uitgebracht over het voornemen van NS Stations om de perrongebouwen op te knappen ten behoeve van een verbeterde klantbeleving in de kiosk annex wachtruimte.

Feanwâlden

Kansen in Kernen is een project van de provincie Fryslân en de gemeenten Dantumadiel en Tytsjerksteradiel. Doel is om na aanleg van De Centrale As – de provinciale weg tussen Dokkum en Nijega – de aanliggende dorpen mooier en (verkeers)veilig te maken. Zo wordt in Feanwâlden een multifunctioneel park aangelegd, gelegen tussen het dorp en het station. Een nieuwe weg langs het spoor zorgt voor een goede bereikbaarheid van het station. Het stationsgebied wordt ingericht als transferium. Het station zelf krijgt een centrale functie in het park en daarmee ook het dorp. Een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het park is een goede verbinding tussen station en dorp. Ons bureau adviseert de gemeente en NS over de inrichting van het transferium en verbouwing van het station.

Geldermalsen

Bij station Geldermalsen wordt gewerkt aan een aangepaste lay-out van de sporen en perrons, volgend uit het *Programma*

Hoogfrequent Spoorvervoer. Als onderdeel van de operatie krijgt het station ook nieuwe entrees en een reizigerstunnel. In 2019 vond architectenselectie plaats waarbij ook bewoners van de gemeente Geldermalsen hun stem uit mochten brengen. Bureau Spoorbouwmeester had zitting in de jury. Het winnende ontwerp van Hans van Heeswijk architecten is in 2019 verder uitgewerkt. Na vaststelling zal in de loop van 2020 begonnen worden met de uitvoering.

Gilze Rijen

Station Gilze-Rijen krijgt een nieuwe perronconfiguratie als gevolg van de spooraanpassingen op het traject Tilburg – Breda. ProRail en de gemeente grijpen het moment aan voor een onderzoek naar de bouw van een tunnel op de plek van de huidige gelijkvloerse spoorruising van de Stationsstraat en de Julianastraat. Ons bureau adviseert over de verschillende opties. We hebben veel aandacht gegeven aan de functionele opzet en ruimtelijke uitstraling. Naar verwachting zal het plan in 2020, na goedkeuring door de raad, verder uitgewerkt worden.

Groningen

Na jaren van voorbereiding was 2019 het jaar van de waarheid voor het Groninger Hoofdstation. Eindelijk kon de markt een antwoord geven op ambitieuze vraag van provincie, gemeente en spoorpartijen. Insteek: de realisatie van het mooiste station van Nederland. De eisen en ambities waren eenduidig en de uitvraag kraakhelder wat betreft de kwaliteitsambities. Ruimtelijk kwaliteit behoorde tot een van de belangrijkste gunningscriteria. Toch was het spannend waarmee de aannemers en hun ontwerpteams zouden komen. Zij werden uitgedaagd en kregen de vrijheid om met een inspirerend antwoord te komen. In mei 2019 kwam Strukton als winnende partij uit de bus met een plan van Koen van Velsen Architecten. Bureau Spoorbouwmeester is nauw betrokken bij het project en heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied in Groningen.

Groningen Europapark

Het project Groningen Spoorzone bestaat in de hoofdmoot uit twee forse opgaven: de plannen voor het Groninger Hoofdstation en de aanpak van de sporen tussen grofweg Groningen en Haren. De realisatie van opstel terrein de Vork bij Haren is exemplarisch voor de spoorse opgave. Deze werkt ook door op station Groningen Europapark dat uitgebreid wordt met een tweede zijperron op basis van het oorspronkelijke ontwerp van Studio SK.

Groningen – Bad Nieuweschans

Het Rijk en de provincie Groningen constateren dat in de spits de vervoercapaciteit van de trein Bad Nieuweschans – Groningen tekortschiet. Dat kan en moet beter, vinden beide partijen. In het kader van het Rijksprogramma *Beter Benutten* onderzoekt ProRail hoe rijtijdwinst te behalen is. Ook wordt in kaart gebracht wat aan het netwerk en de stations veranderd moet worden om in de spits met extra sneltreinen te kunnen rijden. Uiteraard heeft dit alles raakvlakken met de plannen voor de Wunderline – de verbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland – en Spoorzone Groningen. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail over de aanpassingen van de stations die ‘geraakt’ worden bij de ambitie, waaronder de stations van Winschoten, Scheemda en Zuidbroek.

Haarlem

De gemeente Haarlem heeft ambities wat betreft het binnenstedelijk gebied rond het monumentale station van de stad. Het betreft de kwaliteit van de openbare ruimte rond het station en de kwaliteit van het vastgoed aan de zuidzijde. Ook wordt naar oplossingen gezocht voor het groeiende busverkeer van en naar het station en de nijpende situatie voor autoverkeer aan de noordzijde. Ons bureau neemt sinds 2018 actief deel aan de planvorming. Afgelopen jaar adviseerden we onder meer over de aanbesteding van de uitwerking van een omvangrijk stedenbouwkundig en verkeerstechnisch

masterplan voor het gebied. Dit is gebeurd op verzoek van NS, ProRail en de gemeente Haarlem. In 2020 krijgt het project een vervolg en zullen de voorkeursvarianten aan de raad voorgelegd worden.

's-Hertogenbosch

Het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS) is in Den Bosch aanleiding om na te denken over een integrale aanpassing van het station en omgeving. In opdracht van ProRail is in 2019 een start gemaakt met de plannen voor een integrale gebieds- en stationsontwikkeling en de randvoorwaarden daarvoor. Dat gebeurde in een team bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Den Bosch, NS en ProRail. Bureau Spoorbouwmeester nam ook deel aan de workshops en leverde input voor de ruimtelijke randvoorwaarden. Eind 2019 is een architect geselecteerd om in opdracht van alle stakeholders (Provincie, gemeente en NS en ProRail) een *ambitiedocument* te maken voor het station en stationsomgeving.

Hilversum

De gemeente Hilversum heeft ambitieuze plannen voor het stationsgebied. Dat moet een brug gaan slaan tussen het centrum en de oostzijde van de stad. Het moet een levendige, aantrekkelijke plek worden waar iedereen zich welkom voelt. Bovendien moet er ruimte zijn voor fietsen, bussen en taxi's. Hilversum is immers een belangrijke ov-knoop in de regio. Op basis van het model van De Zeven Straatjes kreeg het stedenbouwkundig plan afgelopen jaar verder vorm. In april 2019 is de eindversie van het plan door het College van B&W van Hilversum vastgesteld. Samen met NS en ProRail hielp ons bureau de gemeente en de betrokken ontwerpers bij de creatie van een goede synergie tussen het station en de ketenvoorzieningen. Ook is een start gemaakt met een verkenning van de agenda en de bijbehorende onderzoeksvragen voor de komende periode.

Hilversum Sportpark

Het Arenapark, grenzend aan station Hilversum Sportpark, moet de komende jaren uitgroeien tot 'een toekomstbestendig bedrijvenpark waar werk, sport en ontspanning elkaar versterken'. Bereikbaarheid speelt een belangrijke rol voor de scholen en het Europese hoofdkantoor van Nike die in het park gevestigd zijn. In het Masterplan Arenapark verkent de gemeente Hilversum een eventuele verplaatsing van het station Hilversum Sportpark. Samen met NS en ProRail schetste ons bureau de kansen en de mitsen en maren van deze ingrijpende 'verhuizing', ook in relatie tot de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Hoorn

Voor de regio Westfriesland is Hoorn hét mobiliteitsknooppunt. Meer dan 200.000 inwoners maken hier gebruik van directe verbindingen van en naar de Randstad. Samen met NS Stations, ProRail, de provincie Noord-Holland en SITE Urban Development werkt de gemeente Hoorn aan de ontwikkeling van de Poort van Hoorn: het gebied rond het station. Ambitie is het stationsgebied te verrijken met nieuwe en aantrekkelijke woon-werkmilieus, op een steenworp afstand van het station en de historische binnenstad. Bureau Spoorbouwmeester adviseert de betrokken partijen over de ruimtelijk ambities en de planvorming. Ook helpen we bij de vertaling van ambities naar een ontwerp.

Hurdegaryp

Door de aanleg van De Centrale As – de nieuwe provinciale weg tussen Dokkum en Nijega – is het centrum van Hurdegaryp verlost van doorgaand verkeer. De verkeersveiligheid is sterk verbeterd. Bovendien liggen er kansen de leefbaarheid te vergroten. De oude provinciale weg, die jarenlang het dorp in tweeën sneed, verbindt nu het dorp met De Centrale As. De oude weg gaat via een tunnel onder het spoor door en ontsluit het station. De provincie Fryslân en de gemeente Tytsjerksteradiel willen het stationsgebied meer verblijfskwaliteit

geven. Het werk van tuinontwerper Gerrit Vlaskamp dient als inspiratie. Vlaskamp, afkomstig uit Hurdegaryp, ontwierp in de late negentiende eeuw veel tuinen voor Friese notabelen. Samen met NS en ProRail adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de inrichting van het stationsplein en de toepassing van de stationsdomeinen.

Kampen

Station Kampen, gelegen aan de spreekwoordelijk overkant van de IJssel, was ooit het drukke middelpunt van de oude garnizoens- en universiteitsstad. Tegenwoordig loop je er makkelijk aan voorbij, waardoor je nauwelijks beseft hoe mooi het stationsgebouw eigenlijk is. Achttien jaar geleden sloot NS een groot deel van het stationsgebouw af omdat de bedrijvigheid afnam. Met de elektrificatie van het Kamperlijntje, de herinrichting van de perrons en de ontwikkeling van Bolwerk Buitenwacht, staat het stationsgebouw tegenwoordig weer vol in de belangstelling. NS deed twee onderzoeken: een waardestellend cultuurhistorisch onderzoek en een verkenning van een mogelijke ruimtelijke herindeling van het station. Bureau Spoorbouwmeester hielp bij het formuleren van de opgaven en ambities en bij het selecteren van de adviseurs.

Leiden

Het oorspronkelijke stedenbouwkundig masterplan voor het stationsgebied van Leiden voorzag onder meer in de verplaatsing van het huidige busstation naar de noordzijde en het bebouwen van de huidige plek. Na bezwaar van omwonenden is besloten het busstation op de huidige plek te houden. Het plan om aan vastgoed toe te voegen, blijft staan. In 2019 is ons bureau door NS en ProRail gevraagd om advies uit te brengen over dit voornemen. In 2020 zal een haalbaarheidsstudie afgerond worden. Ook participeerden we in een door de gemeente geïnitieerde workshop over de algehele positie van het station binnen een nieuwe mobiliteits- en ontwikkelvisie van de zogenaamde strandzijde van het station.

Lelystad

Lelystad presenteert zich als *City of Opportunities*. De gemeente wil graag een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Het centraal gelegen stationsgebied speelt daarin een belangrijke rol. De plannen richten zich op een hoge verblijfskwaliteit, levendigheid en een aantrekkelijk mix van functies. Daarin spelen de transformatie van de omliggende (rijks)kantoren en de bouw van (betaalbare) woningen een belangrijke rol. Ook onderzoekt de gemeente samen met de provincie Flevoland de impact van de plannen voor Lelystad Airport op het stationsgebied. Hoewel de luchthavenplannen nog onzeker zijn, is de kans aanwezig dat ook geïnvesteerd moet worden in de overstap van trein naar luchthavenbus. Samen met NS, ProRail, het Rijksvastgoedbedrijf en diverse lokale partijen denkt ons bureau mee over de vernieuwing van het stationsgebied.

Lochem

Aan de noordkant van Lochem wordt gewerkt aan een nieuwe provinciale (rond)weg. De aanleg zorgt ook rond het station voor een grootschalige verandering. In 2019 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de inpassing van de weg en de consequenties voor het functioneren van het station en de stationsomgeving. In 2020 zal ons bureau plaatsnemen in het supervisieteam dat op initiatief van de provincie Gelderland is ingesteld.

Maastricht

In 2019 adviseerden we NS Stations en ProRail over de restauratie van het reizigersgedeelte van het monumentale station van Maastricht. De ingrijpende restauratie is in 2019 van start gegaan en zal in 2020 afgerond worden. Na de restauratie zal het Collectiestation weer in oude luister hersteld zijn. In het kader van het *Handelingsperspectief OV 2040* zal in 2020 tevens onderzoek gedaan worden naar de verdere ontwikkeling van de vervoersknoop in Maastricht: station en stationsomgeving.

Meerssen

Bureau Spoorbouwmeester is benaderd door landschapsarchitect Vincent Grond om te adviseren over de restauratie van de spoortuin van Meerssen: een ontwerp van NS-landschapsarchitect Hein Otto. De spoortuin is exemplarisch voorbeeld van het werk van Otto en nog relatief intact. Dat werd bevestigd door de inventarisatie die we lieten uitvoeren door Marianne van Lidth de Jeude, van NAI/BONAS; een kenner van het werk van Otto. Op basis van ons advies heeft ProRail contact gezocht met de betrokken partijen en een budget ter beschikking gesteld voor de restauratie dan wel het herontwerp van de spoortuin. In 2020 wordt bekeken welke contouren gehanteerd kunnen worden voor het landschapsontwerp en welke rol de gemeente Meerssen en de provincie Limburg kunnen spelen.

Meppel

De gemeente Meppel heeft een gebiedsvisie opgesteld voor de stationsomgeving. Deze zet in op samenhang tussen de uiteenlopende opgaven rond het station. Daarnaast is het een uitnodiging aan alle betrokkenen – en wellicht ook nieuwe partijen – om gezamenlijk het stationsgebied als entree tot de stad te verbeteren. Doel is de creatie van een aantrekkelijke, levendige en toekomstbestendige stationsomgeving waar het prettig is te verblijven. Samen met NS en ProRail bracht Bureau Spoorbouwmeester advies uit over samenhang, ruimtelijke kwaliteit, de logica van de vervoersknoop en de betekenis van het station voor de omgeving.

Naarden-Bussum

In 2019 is een start gemaakt met de verbouwing van het monumentale stations van Naarden-Bussum. De voormalige buitenstalling aan het zijperron wordt vervagen door een ruimere toegang met een hoge verblijfskwaliteit. Het stationsgebouw zelf krijgt een bredere toegang. Ook de vloer en de verlichting worden naar historisch voorbeeld gerestaureerd. In 2020 zal de rest van het gebouw

opgeknapt worden. De werkzaamheden hangen samen met het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*. Binnen dit kader worden de sporen gesaneerd en de perrons geoptimaliseerd. Na de sanering aan de westzijde, krijgt het station een extra toegang aan de huidige 'achterkant'. In 2019 heeft ons bureau de planuitwerking van het nieuwe ontvangst- en omgevingsdomein begeleid. Onze aandacht ging vooral uit naar de inpassing van nieuwe toegangsroutes, stallingsplekken, het P+R-terrein en een groen ingericht voorplein met K+R-lus. De concrete werkzaamheden zullen in de periode 2020 – 2021 vorm krijgen.

Nijkerk

Sommige stations hebben wat extra aandacht en het juiste zetje nodig om te voorkomen dat ze verkommeren. Collectiestation Nijkerk is zo'n station. Samen met NS omschreven we de ambities en de opgave. Ook gingen we op zoek naar een lokaal bureau dat met aansprekende plannen de gebruiksmogelijkheden van het station in kaart kon brengen. Met nieuwe aandacht en nieuwe gebruikers en een kleine verbouwing, kan het stationsgebouw weer betekenis krijgen in de stad. Dat zorgt voor een veraangenaming van het station en de omgeving.

Nijmegen

Rond station Nijmegen komt een groot aantal opgaven samen. Zo noopt het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS) tot een aanpassing van de spoorlayout en de transfercapaciteit. Daarnaast wil de gemeente het station alzijdig maken. Ook in 2019 was ons bureau betrokken bij de verdere invulling van alle ruimtelijke ambities. De focus lag op het opstellen van het *Kader Ruimtelijke Kwaliteit* (KRK) en de selectie van een ontwerper. Het KRK moet houvast bieden bij de functionele en esthetische samenhang van de verschillende deelprojecten in en rond het station. In het KRK is getracht de juiste balans te vinden tussen de kenmerkende architectuur van het



Collectiestation en de eisen omtrent transfer, veiligheid, commercie, logistiek, groen en duurzaamheid. In 2020 zal het KRK door de betrokken partijen – NS, ProRail, gemeente en provincie – vastgesteld worden en als kader dienen bij de uitwerking van de deelprojecten.

Nunspeet

De beste overweg is geen overweg; dat is het adagium van ProRail. Samen met het Ministerie van IenW stimuleren zij in het kader van het *Landelijk Verbeterprogramma Overwegen* het opheffen van gelijkvloerse kruisingen. In Nunspeet wordt op initiatief van gemeente en provincie de overweg gesplitst in twee onderdoorgangen: een voor snelverkeer, de ander voor fietsers en voetgangers. Laatstgenoemde wordt ook ingericht als stationsentree en verbindt het dorp met het Veluwetransferium van de provincie Gelderland en Staatsbosbeheer. Zo wordt station Nunspeet nog meer het centrale punt op de Veluwe. Bovendien vergroot dit de bereikbaarheid van het transferium.

Ons bureau adviseerde de provincie Gelderland, de gemeente Nunspeet en de betrokken spoorpartijen over de inrichting van de stationsomgeving en de vormgeving van de stationsentree.

Roermond

Roermond krijgt een nieuw busstation, direct grenzend aan het bestaande station. Ook het station zelf ondergaat een vernieuwingsslag. De verbouwing omvat onder meer de toevoeging van een 'huiskamer' voor het station. Verder wordt de nieuwe outillage geplaatst. Bureau Spoorbouwmeester was in 2019 betrokken bij het ontwerp en de inpassing van het nieuwe busstation.

Roosendaal

Het stationsgebied van Collectiestation Roosendaal is ruim van opzet en bevat veel in onbruik geraakte terreinen en gebouwen. Dit komt door de voormalige functie als grensstation. Vooral aan de noordoostzijde van het station liggen de nodige oude loodsen en povere



parkeerterreinen die om een betere invulling vragen. In 2019 heeft Bureau Spoorbouwmeester NS geadviseerd over de opgave, het opstellen van een ontwikkelingsvisie en de selectie van een stedenbouwkundig bureau. Ook in 2020 blijven we betrokken. Bovendien zal de het station dan als casus dienen voor studenten van de TU Wenen die zich zullen buigen over de herbestemming van het monumentale stationsgebouw. Ons bureau zal de studenten als *guest critic* begeleiden.

Rotterdam Alexander

Een slimme combinatie van een groot aantal (onderhouds)programma's en een bijdrage vanuit het rijksprogramma *Beter Benutten* hebben het mogelijk gemaakt Station Rotterdam Alexander te vernieuwen. NS Stations ontwikkelde het plan samen met de RET en ProRail. Nieuw elan voor station en stationsomgeving en een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio zijn de inzet. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS en ProRail over de opgave en formuleerde

samen met de gemeente Rotterdam de gezamenlijke ambities voor station en stationsomgeving. In mei 2019 is begonnen met de realisatie van de plannen.

Schiphol Airport

2019 was voor Multimodale Knoop Schiphol (MKS) het jaar van de MIRT-verkenning. Verschillende alternatieven werden doordacht en met elkaar vergeleken. Aan het eind van het jaar is een voorkeursvariant gekozen. Ons bureau sloot in 2019 aan bij de diverse werkgroepen en workshops, formuleerde de criteria en toetste daarop. Daarnaast adviseerde de Spoorbouwmeester als lid van het Kwaliteitsteam de betrokken stuurgroep en bestuurders.

Tilburg

Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Spoorzone in Tilburg. Ons bureau adviseerde onder meer over een integraal lichtplan voor het stationscomplex, de spookap en de

directe stationsomgeving. Ook namen we deel aan diverse workshops rond de toevoeging van een extra zijperron (met kap) aan de noordzijde van het station. De plannen worden in 2020 gegund aan een aannemer. Het definitieve ontwerp dient als basis voor de verdere uitwerking.

Utrecht Centraal

Station Utrecht Centraal is de afgelopen jaren groots verbouwd. Toch zijn er delen van het (oude) station onaangeroerd gebleven. Zij steken nu wat schril af tegen de rest van het station, dat een enorme kwaliteitssprong heeft gemaakt. NS Stations heeft daarom samen met ons bureau een wensenlijst opgesteld van aanvullende werkzaamheden: van de ruimte 'onder de plaat' en de verouderde zuidertunnel tot de trapopgangen. In 2018 is begonnen met de verbetering. In 2019 zijn die steeds beter zichtbaar geworden voor de reizigers.

Utrecht – Masterplan Huisvesting ProRail

Op verzoek van de afdeling Facilitaire Zaken van ProRail brachten we advies uit over het voornemen een nieuwe landelijke huisvestingsstrategie te ontwikkelen. We dachten mee over de definitie van de opgave en de selectie van een onderzoeks- en/of ontwerp bureau. In 2020 krijgt dit ene vervolg. Dan zullen concrete ontwerpen op het vlak van indeling en inrichting besproken worden. De focus ligt op het monumentale hoofdgebouw De Inktpot. Maar ook concepten voor meer 'generieke' gebouwen en interieurs zullen van advies voorzien worden. Deze locatie kent dan weer een raakvlak met de beoogde herinrichting van de openbare ruimte in de Moreelse Tuinen, een ontwerp vraagstuk waar Bureau Spoorbouwmeester ook adviserend bij betrokken is.

Veendam – Stadskanaal

Aan het Nederlandse spoornetwerk wordt continue gewerkt om de capaciteit, kwaliteit en snelheid te verbeteren. Tussen die opgaven zit soms een hele bijzondere, zoals de lijn Veendam –

Stadskanaal. Na jaren in gebruik te zijn geweest als museumspoorlijn, wordt deze weer volwaardig in gebruik genomen. Het is een direct gevolg van de herwaardering van het openbaar vervoer en de (regionale) trein in Noord-Nederland in het bijzonder. Technisch gezien wordt een nieuwe spoorlijn gerealiseerd op het bestaand tracé. In de vormgeving kan evenwel goed ingespeeld worden op de aanwezige (omgevings) kwaliteiten en de rijke geschiedenis van het tracé. Dat maakt de 'verjonging' van de spoorlijn Veendam – Stadskanaal tot een prachtige ontwerp opgave. Ons bureau adviseerde ProRail en de Provincie Groningen om vanaf het begin niet alleen randvoorwaarden te formuleren van technische- en juridische aard. Kijk meteen ook naar de vormgeving en de omgeving, was onze boodschap. Zo kan de nieuwe spoorlijn straks zorgvuldig onderdeel worden van het landschap.

Venlo

Collectestation Venlo beschikt over een karakteristieke hal. NS Stations heeft het plan opgevat hier de formule van de StationsHuiskamer een plek te geven. Bureau Spoorbouwmeester bracht in 2018 al advies uit over het plan. Dit heeft ertoe geleid dat het plan nu veel meer vanuit een integrale visie op het interieur opgepakt wordt. Na een architectenselectie zijn in 2019 een aantal verbouwingsscenario's opgesteld. Begin 2020 wordt op basis van een investeringsbesluit een van de scenario's gekozen en uitgewerkt.

Weesp

Elke dag rijden er over zeventuizend kilometer spoor 5500 treinen. Dit aantal neemt de komende jaren naar verwachting met 30 tot 40 procent toe. Met metroachtige spoorverbindingen tussen de grotere steden willen de spoorpartijen in Nederland inspelen op de groeiende vraag. De maatregelen die hiervoor getroffen worden zijn onderdeel van het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS). De PHS-corridor SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-

Lelystad) loopt door Weesp en heeft daar natuurlijk raakvlakken met de omgeving en het station. Bureau Spoorbouwmeester adviseert de gemeente Weesp, de spoorpartijen en de betrokken ontwerpers over de ruimtelijke kansen die de PHS-opgave biedt voor stad en station.

Woerden

Het *Coalitieakkoord Woerden 2018-2022* zet onder de noemer Poort van Woerden in op de stedelijke ontwikkeling van het stationsgebied. Hieronder vallen ook de verbindingen met de gebiedsontwikkelingen van Middelland en Snellerpoort, zowel ruimtelijk als programmatisch. Ook wordt ingezet op de verbetering van de noord-zuid verbindingen. Bureau Spoorbouwmeester hielp de gemeente Woerden, de provincie Utrecht en de spoorpartijen bij het benoemen van de kansen en ambities. Ook adviseerden we over de uitvraag en de selectie van een ontwerper.

Zaandam

De aanpak van station vormt het sluitstuk van de vernieuwing van de stationsomgeving van Zaandam. In de periode 2017-2018 werkte architectenbureau Nunc het stationsplan uit tot een definitief ontwerp. In 2019 werd gestart met de uitvoering. Bureau Spoorbouwmeester beoordeelde het ontwerp en adviseerde NS over de opgave. Ook adviseerden we over de nieuwe kleurstelling van de perronkap en de vervanging van de kunststof daglichten.

Zandvoort – Haarlem

De terugkeer van de Formule 1 naar het circuit van Zandvoort vraagt om aanpassingen van de collectiestations van Haarlem en Zandvoort aan Zee. In 2019 adviseerden we over tijdelijke en permanente aanpassingen van beide stations.

Zutphen

In Zutphen is het op het perron dat grenst aan het stationsgebouw in de ochtendspits vaak zo druk dat er

lange wachtrijen ontstaan voor de smalle trappen. Dat is een ongewenste situatie. In 2019 verkende ProRail daarom in opdracht van de provincie Gelderland hoe de capaciteit vergroot en de veiligheid verbeterd kan worden. Dat is in het geval van Zutphen een behoorlijke uitdaging. Er is weinig ruimte en Zutphen is een monumentaal station. Zorgvuldigheid is dus geboden. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de betrokken partijen over de vervlechting van de reizigersstromen met het monumentale station; toekomstbestendig en mét behoud van monumentale waarde.

Zwolle – Herfte

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

Zwolle – aanpassing historische werkplaats

Door de geplande uitbreiding van het spoor in Zwolle was ProRail genoodzaakt een deel van de historische centrale werkplaats van NS aan te passen. Een deel van de hal is inmiddels gesloopt. Maar de pijn wordt verlicht door de hoge kwaliteit van de nieuwe gevels. Ze zijn rijk gedetailleerd met oorspronkelijke deklijsten en getoogde vensters. Dankzij de nieuwe gevel blijft de authentieke opzet van de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen beleefbaar. Ons bureau adviseerde ProRail bij dit unieke project waarbij – hoe raar het ook klinkt – door sloop de oude allure hersteld kon worden.

Zwolle – Spoorzone

Het Ontwikkelperspectief van de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel en de spoorsector vormt de basis voor de transformatie van de Spoorzone van Zwolle. Binnen de plannen is een hoofdrol weggelegd voor het stationscarré: een ordenend en verbindend vierkant dat het stationsgebied verbindt met de omgeving. Ook afgelopen jaar werden weer de nodige 'puzzelstukjes' van het omvangrijke project uitgewerkt. NS Stations vervolgde het onderzoek naar de potentie van het bestaande stationsgebouw. De gemeente werkte samen met NS verder aan de brug en het Engelenpad van het centrum naar het stadsdeel Hanzeland. ProRail en NS wierpen een blik op de stationsentree's aan weerszijden van de reizigerstunnel. Ons bureau adviseerde alle betrokken partijen over de samenhang tussen de deelprojecten en het behoud van de gezamenlijke 'stip op de horizon', als geformuleerd in het Ontwikkelperspectief.

Zwolle – fietsenstalling en voorplein

Met de verhuizing van de bussen naar de zuidzijde van het station van Zwolle, kan het stationsplein aan de centrumzijde opnieuw ingericht worden. Onder het plein komt een grote verdiepte fietsenstalling. Asphalt maakt plaats voor groen en de Stationsweg wordt een wandelpromenade naar de binnenstad. De auto is hier voortaan te gast. Namens de spoorpartijen heeft Bureau Spoorbouwmeester zitting in het Kwaliteitsteam dat Boskalis heeft opgezet voor de fietsenstalling. Ook zijn we sparringpartner van de ontwerpers binnen de gemeente voor de nieuwe groene inrichting van het stationsplein.

Partners en samenwerking

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

Rijkswaterstaat

Op veel plekken raken de spoor- en wegprogramma's elkaar. Exemplarisch zijn de werkzaamheden rond Amsterdam. Hier werkt Rijkswaterstaat aan het project SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere) en ProRail aan OV SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad). Maar ook elders in Nederland raken spoor en weg elkaar veelvuldig. Bij dergelijke opgaven werkt Bureau Spoorbouwmeester nauw samen met ProRail en Rijkswaterstaat om te komen tot gemeenschappelijk(e) vormgevingsbeleid en ambities.

Samenwerking omgevingspartijen: gemeenten en provincies

Gemeenten, provincies en stadsregio's omarmen spoorprojecten steeds meer als een katalysator voor gebiedsontwikkeling. Tot ons genoegen merken we dat het Spoorbeeld door veel van deze partijen wordt gebruikt. Ook zijn we zeer te spreken over de ambities op het vlak van ruimtelijke kwaliteit van gemeenten, provincies en stadsregio's. Steeds vaker wordt ons bureau benaderd voor advies door deze 'omgevingspartijen'. De verwachting de samenwerking de komende tijd verder zal groeien en het aantal adviesvragen zal toenemen.

College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters

Ons bureau werkt al jaren nauw samen met de Rijksbouwmeester en de andere leden van het College van Rijksadviseurs' onze 'zielsverwanten'. De samenwerking behelst onder meer het afstemmen van programma's en ambities. Daarnaast is er contact met gemeentelijke (stads) bouwmeesters. Zo komen de betrokken (NSP-)gemeenten, de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester periodiek samen in het Bouwmeestersoverleg.

Communicatie en inspiratie

Bureau Spoorbouwmeester draagt het Spoorbeeld uit via lezingen, interviews en workshops. Ook worden regelmatig essays en artikelen geplaatst op de inspiratiepagina's van spoorbeeld.nl. Hieronder een overzicht van alles wat passeerde in 2019.

Publicaties

10 januari 2019: Artikel – *Is 400 candela nu veel of weinig?*

Het station barst van de lichtobjecten. Dan gaat het om de armaturen die het station in de avonden functioneel en aangenaam houden, maar ook om reisinformatie, bewegwijzering, reclame en de led-lampjes in de roltrap. En dan vergeten we er nog vele. Natuurlijk verschillen de objecten maar ook de stations sterk van elkaar. Een halte in het landschap is wat anders dan een grote ov-terminal als Rotterdam Centraal. Toch vinden we overal diverse soorten 'licht'. En de verwachting is dat het aantal 'doorgelichte of verlichte objecten' de komende jaren alleen maar zal toenemen. De hoogste tijd om scherper naar al dat licht te kijken. Dat gebeurde in het artikel *Is 400 candela nu veel of weinig?*

15 mei 2019: Artikel – *Rode draden in de spoorkunst*

Wie door de rijke kunstcollectie van het spoor struint, bemerkt al snel hoe divers deze is. Toch is de collectie verre van een 'toevallige verzameling'. Een aantal karakteristieke thema's loopt als rode draden door de collectie heen. Van de negentiende eeuw tot nu; in ieder decennium keren ze in meer of mindere mate terug. Samen geven de karakteristieke thema's identiteit aan de

kunstcollectie van het spoor. Dit artikel geeft een overzicht van de 'rode draden van de spoorkunst'. Het verscheen op de Spoorbeeld website als prelude op het symposium *Kunst op Nederlandse stations*.

23 mei 2019: *Kunst op Nederlandse stations*

Een van de hoogtepunten van 2019 was ongetwijfeld het boek *Kunst op Nederlandse stations*; een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester en uitgeverij Thoth. Het boek viert de oude en vooral innige band tussen kunst en het spoor. Met het boek wil Bureau Spoorbouwmeester meer mensen bekend maken met het belang van kunst binnen het station en de stationsomgeving. Het boek bevat bijdragen van kunsthistoricus Laura van Grinsven en auteur Dirk van Weelden. Daarnaast bevat het een overzicht van de rijke kunstcollectie van het spoor. *Kunst op Nederlandse stations* richt zich op opdrachtgevers, eigenaren en andere partners die een rol hebben in de omgang met de kunst binnen het spoor. Daarnaast is het natuurlijk ook bedoeld voor iedereen die geïnteresseerd is in kunst en cultureel erfgoed. Het boek is het resultaat van een intensieve inventarisatie van alle kunstwerken in en om de Nederlandse stations.

23 mei 2019: *In afwachting van de koningin*

Niet geheel toevallig verscheen op 23 mei, de dag van het symposium *Kunst op Nederlandse stations*, een handvol artikelen over de rijke geschiedenis van de Nederlandse spoorkunst, te weten: *Beelden van Jo Uiterwaal voor station Nijmegen; In afwachting van de koningin, decoratie van het koninklijk paviljoen van station Den Haag HS; Spoorsymboliek op het vlaggenschip van de HIJSM, gevelreliëfs station Den Haag HS; Beelden van de Wederopbouw Jo Uiterwaal, station Roosendaal; Ode aan de Koning, decoratie van het koninklijk paviljoen van Amsterdam Centraal; Klaar voor vertrek, de Amsterdamse wachtkamers; en Een nieuwe stadspoort voor Amsterdam.*

26 mei 2019: Feestelijke (her) ontdekking van een kunstcollectie

Kort na het symposium *Kunst op Nederlandse stations* verscheen een uitgebreid verslag/artikel op de Spoorbeeld inspiratiepagina's. Ook ProRail en NS plaatsten het op hun websites. Het artikel gaat in op de 'voorgeschiedenis' van het boek: van het initiatief van de Kunstcommissie van ProRail en NS tot de inventarisatie van alle kunstwerken. Ook belicht het verslag de bijdragen van de diverse sprekers: van kunstcriticus en museumdirecteur Ann Demeester en Kunstcommissielid Tanja Karreman tot fotograaf Jannes Linders en ProRail projectmanager Allart Maijers. Naar aanleiding van het symposium (en het artikel) ging ook een persbericht uit naar plaatselijke en landelijke media. Diverse websites en kranten hebben aandacht besteed aan de kunstcollectie; van de Holland Media Combinatie en Metro tot het Parool en het Nederlands Dagblad.

9 juli 2019: Het station als veelkleurige poort tot stad, wijk, dorp en landschap

Geen station in Nederland is gelijk. Sterker, de afgelopen jaren zijn stations een stuk veelkleuriger geworden. Het Spoorbeeld is een stimulerende factor. Het inspireert tot 'lokaal maatwerk'. Maar ook gemeenten, provincies en stadsregio's zetten 'hun' stations meer en meer in als onderdeel van stedelijke of landschappelijke gebiedsontwikkelingen. Een hoogwaardig openbare ruimte, die op een logische wijze verbonden is met de stationsomgeving, is dan een must. Het Jaarberichtessay *Het station als veelkleurige poort tot stad, wijk, dorp en landschap* belicht deze interessante ontwikkeling. Het roep rijk, gemeenten, provincies, stadsregio's, vervoerders en spoorbeheerders op om nog meer gezamenlijk op te trekken.

10 oktober 2019: Circulaire Stations

Het essay *Circulaire stations* onderzoekt de kansen en mogelijkheden van circulariteit binnen het spoor. Hoe zorgen we binnen de wereld van het spoor voor hergebruik van producten en

materialen? Hoe kunnen grondstoffen hun waarde behouden? Wat betekent dit alles voor het ontwerp van stations? Vaststaat dat het ontwerp door de circulaire opgave fundamenteel gaat veranderen. Het essay schetst de opgave en presenteert een aantal inspirerende voorbeelden. Ze worden geïllustreerd met ontwerpstrategieën en reeds gerealiseerde voorbeelden van binnen en buiten de wereld van het spoor. Het essay is van de hand van Mieke Oostru, lector Nieuwe Energie in de Stad aan de Hogeschool Utrecht, en Civic Architects, onder redactie van Bureau Spoorbouwmeester.

10 oktober 2019: Zaandam en Lansingerland-Zoetermeer

In de rubriek spoorbeeldverhalen worden steeds twee verwante stationsprojecten belicht: groot en klein, bekend en onbekend. Zo bespreken we op verrassende wijze de ruimtelijke thema's die rond het spoor spelen. Editie #7 gaat over de stations Zaandam en Lansingerland-Zoetermeer. Hier leren we hoe de stedelijke context richting geeft aan stations en vice versa. Auteur van de serie Spoorbeeldverhalen is Kirsten Hannema, freelance journalist en architectuurhistoricus.

4 november 2019: Artikel – De nieuwe combimast voor stations, een knap staaltje samenwerking

ProRail ontwikkelt samen met Bureau Spoorbouwmeester een nieuwe mast voor op de perrons. Een mast die meerdere functionaliteiten combineert: verlichting- en omroepinstallatie, bewegwijzering, camera's en de stationsklok. In dit artikel meer over de opgave, de achtergronden en de praktijkproef met de nieuwe combimast bij station Hardinxveld-Giessendam.

3 december 2019: Artikel – De kunstenaar als passagier

Vanaf 21 november 2019 is op perron 5/6 van station Amsterdam Sloterdijk het videowerk *Passage* van Karel van Laere te zien. Op het videoscherm dat fungeert als

een raam naar de buitenwereld, haalt Van Laere de diverse omgeving van station Amsterdam Sloterdijk het station binnen. Niet per trein beweegt hij zich over de naburige pleinen en landschappen, maar liggend voortgetrokken door een kabel. In dit artikel belicht Laura van Grinsven de achtergronden van dit bijzondere videowerk.

Lezingen en interviews

31 januari en 14 november 2019:
Spoorbeeld Inspireert!

Met *Spoorbeeld Inspireert!* voedt ons bureau het gesprek over betekenis van het openbaar vervoer en het spoornetwerk voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De lezingenserie richt zich in de eerste plaats op medewerkers van NS en ProRail. We nodigen externe deskundigen uit die actuele thema's uitdiepen en van context voorzien. In 2019 vonden twee edities plaats:

- **Van stations naar ov-knooppunt**
Het *Handelingsperspectief Knooppuntontwikkeling* is een nieuw analyse-instrument. Het maakt het huidige en het toekomstig functioneren van stations bespreekbaar. Dit tegen de achtergrond van een groeiend aantal reizigers. Het *Handelingsperspectief* is bedoeld als hulpmiddel voor het bepalen van de koers naar multimodaliteit. Ook helpt het bij de integrale aanpak van alle voorzieningen die nodig zijn voor die multimodaliteit. NS Stations, ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester waren nauw betrokken bij de totstandkoming van het *Handelingsperspectief*. Tijdens de *Spoorbeeld Inspireert!* editie *Van stations naar ov-knooppunt* gaven twee sprekers een toelichting op het resultaat: Stina Larsson, die namens het ministerie van IenW verantwoordelijk is voor de samenstelling en van het *Handelingsperspectief* en architect Rick ten Doeschate van

CIVIC Architects die de aanwezigen meenam door het proefontwerp dat hij maakte voor Station Schiedam.

- **Circulaire Stations**
ProRail en NS willen het spoor en de stations verduurzamen. Ons bureau denkt mee over de ruimtelijke uitwerking en expressie van deze ambitie. Hoe ziet een energieneutraal, klimaatadaptief, biodivers en circulair spoor eruit? Wat betekent het streven naar circulariteit voor de programma's van eisen, voor het ontwerp van stationsgebouwen, voor de aanbesteding van projecten en voor het beheer van de assets? Deze vragen werden besproken tijdens de tweede editie van *Spoorbeeld Inspireert!* Tijdens de bijeenkomst werd het essay *Circulaire Stations* gelanceerd. Auteur Mieke Oostra gaf een toelichting. Tweede sprekers was Césaire Peeren van Superuse Studios. Hij werkt al twintig jaar aan de circulaire opgave. Hij inspireerde de aanwezigen met prachtige voorbeelden waaronder de transformatie van het voormalige zwembad Tropicana naar Blue City; een broedplaats van circulaire bedrijven - in Rotterdam.

20 februari 2019: Infrastructuur en erfgoed: een weerbarstige relatie

In maart 2019 gaf Spoorbouwmeester Eric Luiten op uitnodiging van het Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland een lezing als onderdeel van het Noord-Hollands Erfgoeddebat. Dit debat vond weer plaats in de aanloop naar de provinciale verkiezingen. Eric Luiten vertelde over de erfgoedwaarde van de Haarlemmer Trekvaart: een lange, kaarsrechte zeventiende-eeuwse vervoerslijn door het landschap. Hij gebruikte dit als inspiratie voor de mogelijke toekomstige erfgoedwaarde van de hedendaagse infrastructuur, waaronder het spoor.

14 maart 2019: Introductie Sporbeeld directie LJV

ProRail organiseert regelmatig kennismakingsbijeenkomsten. Dit is het perfecte podium om onze stakeholders mee te nemen in ons werk. Op 14 maart vertelde Spoorbouwmeester Eric Luiten over Bureau Spoorbouwmeester bij de afdeling Milieu en Duurzaamheid van de directie LJV van ProRail. De introductie diende als opmaat tot een workshop. Daarin werd alle medewerkers gevraagd mee te denken over de vraag welke verantwoordelijkheden ProRail heeft ten aanzien van de leefomgeving - zowel in maatschappelijke als ruimtelijke zin. De resultaten van deze sessie zijn zo veel mogelijk als tekeningen vastgelegd, met accenten op duurzaamheid, gebiedsontwikkeling en omgevingsbeleid.

5 april 2019: Interview promotiefilm Buitenpoorten - Santpoort Noord

Buitenpoorten zijn stations die direct toegang geven tot een natuurgebied. Station Santpoort Noord diende als pilot voor dit mooie initiatief en werd daarmee de eerste echte buitenpoort. Bij de opening van op 5 april 2019 werd Spoorbouwmeester Eric Luiten geïnterviewd over de geslaagde pilot. Het interview is onderdeel van een promotiefilmpje over de doelstelling van de buitenpoorten.

18 april 2019: Seminar – De impact van de omgeving bij de ontwikkeling van het spoor

Op uitnodiging van Arcadis bracht Spoorbouwmeester Eric Luiten een netwerkbijeenkomst een 'aubade' aan de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe NSP-stations en diverse kleinere stations die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn. Hij riep verder op om de lat op hoogte te houden. Ook de ontwikkeling van het omgevingsdomein verdient volle aandacht. Aan de hand van zes kwaliteitsfactoren besprak en illustreerde hij hoe we ook in de toekomst goede stationsomgevingen kunnen realiseren.

9 mei 2019: College over de dynamiek in het omgevingsdomein

Op uitnodiging van de TU Eindhoven verzorgde Spoorbouwmeester Eric Luiten een college voor derdejaars studenten Architectuur en Stedenbouw. Het was gewijd aan de vraag hoe ontwerpers kunnen bijdragen aan een vloeiende overgang tussen stad en station.

11 juni 2019: Kunstcommissie bij Opium

Opium op NPO Radio 4 is een dagelijks programma vol klassieke muziek en doordrenkt met kunst en cultuur. Op 11 juni 2019 was onze adviseur Evelien de Munck Mortier te gast. Presentator Andrea van Pol sprak met haar over de *kunst op Nederlandse stations*, dit naar aanleiding van het verschijnen van het boek *Kunst op Nederlandse stations*. De luisteraar werd ook uitgenodigd om zelf op ontdekkingsreis te gaan. Dat kan via spoorbeeld.nl en met het boek *Kunst op Nederlandse stations*.

11 juni 2019: Kickstart Rail

Op verzoek van Railconnect verzorgden we twee presentaties over het Spoorbeeld en het werk van Bureau Spoorbouwmeester. Dat gebeurde tijdens de starterscursus Kickstart Rail voor medewerkers van ProRail, NS, Rijkswaterstaat en het Ministerie van IenW.

19 juni 2019: Opdrachtgeversforum in de bouw

Het Opdrachtgeversforum in de bouw is een kring van (semi-)publieke opdrachtgevers die ervaringen uitwisselen en kennis delen. Ook ontwikkelen en initiëren ze ideeën over nieuwe thema's in de bouw en infrastructuur. Tijdens een bijeenkomst in Utrecht ging Spoorbouwmeester Eric Luiten in op de naoorlogse geschiedenis van het streven naar ruimtelijke kwaliteit bij overheidsinvesteringen. Wat was richtinggevend voor goede resultaten en hoezeer zijn de omstandigheden inmiddels veranderd?

10 juli 2019: Intentieovereenkomst Utrecht Centraal

Bij de gelegenheid van de ondertekening van de intentieovereenkomsten over de ontwikkeling van het Stationsgebied van Utrecht Centraal gaf Spoorbouwmeester Eric Luiten een compacte lezing over de interactie tussen stations en stad. De gemeente Utrecht, het Rijksvastgoedbedrijf, ProRail en NS zijn de betrokken partijen. Het stationsgebied is van een 'achterkant van de stad' uitgegroeid tot 'the place to be'. Om te voorkomen dat de enorme vastgoedinteresse leidt tot een overbelast en onleefbaar stuk stad, moeten de kwalitatieve ruimtelijke eisen prominent in de ontwikkelingsvisie worden verankerd, zo stelde de Spoorbouwmeester. In dit licht is de ambitie om het Moreelsepark te upgraden – de gebiedsvisie Tuinen van Moreelse – absoluut toe te juichen.

23 september 2019: Interview Bouwen boven het spoor

In het kader van de BNR Mobility Week interviewde BNR Nieuwsradio Spoorbouwmeester Eric Luiten, Spoorbouwmeester en Sebastiaan de Wilde, directeur Vastgoed & Ontwikkeling bij de NS. Het gesprek ging over de zoektocht naar slimme oplossingen voor verdichting in de al groeiende stad. Wat zijn bijvoorbeeld de kansen voor het bouwen boven het spoor?

Symposia en workshops

23 mei 2019: Symposium Kunst op Nederlandse stations

Op 23 mei vond in de Koninklijke Wachtkamer van Amsterdam Centraal het symposium *Kunst op Nederlandse stations* plaats. Het programma stond geheel in het teken van de innige relatie tussen kunst en het spoor. Hoofdgerecht van het symposium was zonder twijfel de presentatie van het boek *Kunst op Nederlandse Stations* en de gelijknamige website. Boek en website geven een overzicht van de kunstcollectie van het spoor. Trots overheerste bij ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester. "Kunst voegt

iets toe, het geeft sfeer en gelaagdheid", stelde COO van ProRail John Voppen tijdens het symposium. Roger van Boxtel, president-directeur van NS, viel zijn collega bij: "Fantastisch dat dit gedaan is. En laat ik duidelijk zijn: kunst is geen luxe maar een noodzaak binnen een publieke voorziening als het spoor."

10 oktober 2019: Arriva's Dreamteamsessies

Hoe maken we Noord-Nederland nog mooier, duurzamer, bereikbaarder én innovatiever? Waar kunnen we krachten bundelen en doelen en dromen realiseren? Rond deze vraag organiseerde Arriva een Dreamteamsessie met een gezelschap van ruim dertig begeesterde noorderlingen. Tijdens diverse werk- en inspiratiesessies in het Fries Museum in Leeuwarden werd gedroomd en gediscussieerd over een ontwikkelagenda voor de toekomst. Namens Bureau Spoorbouwmeester was onze adviseur Jos van den Hende deel van het dreamteam.

2 april 2019: Wij bouwen de stad: bouwen boven het spoor

In april vond er een debatbijeenkomst plaats over het voornemen om in Amsterdam boven het spoor ruimte te creëren voor vastgoedontwikkeling. Spoorbouwmeester Eric Luiten werd uitgenodigd door het Amsterdamse debatcentrum Pakhuis de Zwijger. Hij ging in op de aanleiding en effecten van de snel toegenomen aandacht van gemeente en ontwikkelaars voor de stationsomgeving. Zijn boodschap: denk vooral ook aan de kwalitatieve noties! Als alle vierkante meters op meerdere niveaus zijn benut en her-ontwikkeld, moet het totale stationsgebied meer zijn dan de som der afzonderlijke delen.

27 juni 2019: Dag van de Rail

Tijdens de Dag van de Rail in Tilburg gaf Eric Luiten een 'rondetafelworkshop'. Hij ging in op de prioriteit die NS en ProRail momenteel leggen bij verduurzaming. Ook introduceerde hij de drie in zijn ogen meest prominente uitdagingen van vandaag en morgen: circulair bouwen en

beheren, energieneutraal ontwikkelen en biodivers inrichten en beheren.

22 oktober: Dutch Design Week

Tijdens de Dutch Design Week in Eindhoven verzorgde onze adviseur Liesbeth Boeter samen met NS Stations en ProRail een workshop over *circulaire stations*.

Ontwerpers werden uitgedaagd mee te ontwerpen aan het circulaire station van de toekomst. De spoorsector wil dat alle stations in 2030 zoveel mogelijk circulair zijn. Dit betekent dat de kringlopen op stations gesloten moeten worden en dat afval tot het verleden behoort. In de workshop gaven de deelnemers feedback en kwamen zij met innovatieve ideeën voor deze circulaire opgave.

Ontwerpseminar Circulaire verkeersleidingspost Barendrecht

ProRail wil drie posten op het gebied van Verkeersleiding (VL) en Incidentenbestrijding (ICB) in de regio Randstad Zuid clusteren in een nieuw te bouwen VL-ICB-post Barendrecht. Onze adviseur Miguel Loos, die tevens gastdocent is aan de Academie van Bouwkunst Rotterdam, gebruikte de opgave als casus gebruikt voor en circulair ontwerpproject voor masterstudenten. Eind 2019 zijn de resultaten gepresenteerd aan de verantwoordelijke projectmanagers van ProRail. Het leverde enthousiaste reacties en vernieuwde zienswijzen op. Voor de studenten was het interessant opdat zij aan een concrete opgave konden werken én direct feedback konden ontvangen van een publieke opdrachtgever: ProRail.

Ontwerpseminar stationsgebied Utrecht

Het Rijksvastgoedbedrijf, de gemeente Utrecht, NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester verkennen de verdere ontwikkelmogelijkheden van het stationsgebied van Utrecht. Adviseur Miguel Loos, tevens gastdocent aan de Academie van Bouwkunst Amsterdam, liet ook masterstudenten van de opleiding op de locatie studeren. Doe ontwerpend onderzoek naar de kansen van het overbouwen van het spoor en de

ontwikkeling van aanpalende zones rond het station; dat was de vraag. Ter inspiratie bezochten de studenten vergelijkbare ontwikkelzones in Parijs. Eind 2019 werd de studie afgerond. De meest geslaagde ontwerpen zullen als input gebruikt worden voor het 'officiële' onderzoekstraject van de genoemde stakeholders.

Golfbrekers in Leeuwarden

Het schilderij Golfbrekers is gemaakt door Arjan van Helmond, winnaar van de Jeanne Oosting prijs voor schilderkunst. In samenwerking met Pieter Kemink van Koloriet en tegelzetter Andries Planting, is de wand bij de zijingang en de wand bij de wachtruimte van het station omgetoverd tot een prachtig schilderij gemaakt op keramische tegels. Een van onze adviseurs was aanwezig bij de onthulling van het kunstwerk. De onthulling was aanleiding voor een kort nieuwsbericht op spoorbeeld.nl geplaatst op de dag van de onthulling en heeft het kunstwerk een duiding gekregen op kunst-op-nederlandse-stations.nl

Overige activiteiten

Spoorbeeld.nl up-to-date

De Spoorbeeld website bevat naast inspirerende artikelen en informatie over ons bureau vooral plaats aan het vormgevingsbeleid van de spoorsector. Ieder jaar werkt BSbm samen met ProRail en NS aan de actualisatie van dat beleid. Zo groeien we mee met een sector die zelf continue in beweging is; het beleid anticipeert. In 2019 is bijvoorbeeld hard gewerkt aan het Handboek Bewegwijzering en het Handboek Routing Signing en Branding. Ook het thema duurzaamheid kreeg volop aandacht. Alle updates van beleid en visies hebben inmiddels een plek gekregen op de website. Bovendien hebben we gewerkt aan de vindbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van de site. Veelgebruikte pagina's en tools staan nu makkelijk op een rijtje. Daarmee is spoorbeeld.nl weer up-to-date.

Spoorbeeld promo

Samen met LAVA, de ontwerpers van de Spoorbeeld huisstijl, werkten we aan een korte promo over het Spoorbeeld. In slechts zeventig seconden komen de hoofdingrediënten en de doelstelling voorbij. Ook wordt kort en krachtig aandacht besteed aan de werkzaamheden van Bureau Spoorbouwmeester. Het filmpje is begin 2020 gepresenteerd.

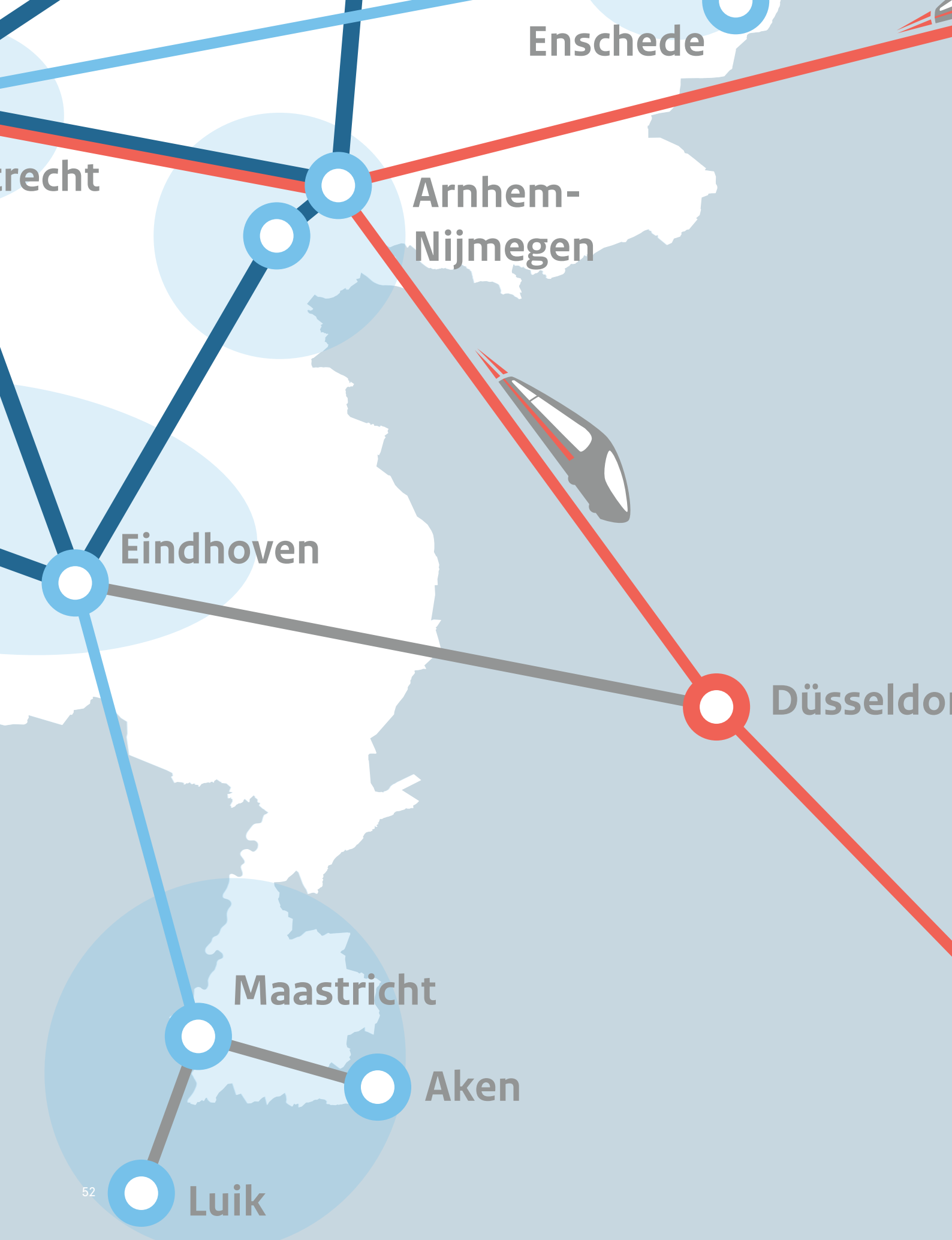
Mentorschap afstudeerproject station Bergen op Zoom

Onze adviseur Miguel Loos begeleidde in 2018 en 2019 op verzoek van de Academie van Bouwkunst Rotterdam een masterstudent bij zijn eindexamenproject. Onderwerp: het ontwerp van een nieuw station voor Bergen op Zoom. Insteek van het plan was het slechten van de spoorbarrière met een publiek passagegebouw dat tevens toegang tot de treinen biedt.

Directierondgang

Vrijdag 4 oktober vond de Directierondgang plaats. Op deze dag bezocht de Spoorbouwmeester samen met de directies van ProRail en NS vier stations: Waddinxveen Triangel, Boskoop, Schiedam Centrum en Rotterdam Centraal. Het centrale thema was informatievoorziening; de wijze waarop verschillende concessiehouders en vervoerders op het spoor zich profileren in het ontvangst- en omgevingsdomein. Ook was er aandacht voor hoe de reiziger bij grotere knooppunten wordt bijgestaan in het vinden van de aansluiting op en toegang tot andere modaliteiten.





Enschede

recht

Arnhem-
Nijmegen

Eindhoven

Düsseldorf

Maastricht

Aken

Luik

Spoorbeeld

Wat is het Spoorbeeld?

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

De reiziger centraal

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

Bureau Spoorbouwmeester

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

Colofon

Het Jaarbericht 2019 is een uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester, juni 2020

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

BUREAUBAS

Beeld, kaartmateriaal

- Cartografie pagina 11, 12 en 14:
Vereniging Deltametropool en
Nationale Omgevingsvisie

Beeld, foto's

- Pagina 27, Henk Snaterse Fotografie
- Pagina 30, Fotograaf: Marc Loman
- Pagina 32, Bron: ARCADIS Architecten,
fotograaf: Michel Kievits
- Pagina 38, Fotograaf: Jannes Linders
- Pagina 49, Fotograaf: Jannes Linders

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



Den Haag-
Rotterdam

Vlissingen

A

Bruss