

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht
2016

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Voorwoord

Stations zijn in veel steden uitgegroeid tot ware economische ankerpunten. Op en rond de stations gebeurt het. De Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) zijn daarvan een prachtig voorbeeld. Maar er is zoveel meer. Ook in veel andere (kleinere) steden en gemeenten worden de 'spoorse' kansen steeds vaker gegrepen: van Assen tot Maastricht en van Leeuwarden tot Roermond.

Het is goed om te zien dat na al het NSP-geweld zich interessante nieuwe opgaven aandienen. Dit Jaarbericht laat die verschuiving al mooi zien. Een aantal grote ontwikkelingen daargelaten – zoals de NSP waardige aanpak van de stations(omgevingen) van Groningen, Zwolle, Nijmegen en Schiphol – ligt de focus meer en meer op de kleine en middelgrote stations. Qua omvang en complexiteit lijkt dat misschien van een andere orde. Toch is dat schijn. Juist hier komen veel opgaven samen. Denk aan de transformatie van monumentale stations, de omgang met leegstand en de uitrol van programma's als de nieuwe outillage. En vergeet niet: ons netwerk telt procentueel aanzienlijk meer kleine en middelgrote stations dan 'grote jongens'.

De focus ligt meer en meer op de kleine en middelgrote stations

Om goed te kunnen anticiperen op dat wat komen gaat, vindt Bureau Spoorbouwmeester het belangrijk om samen met de Spoorsector de opgaven van de toekomst helder in kaart te brengen. Immers, als we er

vroeg bij zijn, kunnen we opgaven optimaal verknopen, sterke coalities smeden en samen streven naar de best mogelijke oplossingen. Daar hoort bij dat we vroegtijdig trends, kansen en mogelijkheden signaleren en agenderen.

In dit licht werken we onder de titel de Nieuwe Opgave aan gericht ontwerpend onderzoek: functioneel ruimtelijke verkenningen waarmee we vat proberen te krijgen op de opgaven van vandaag en morgen. De studie naar het Openluchtstation is daarvan een mooi voorbeeld. Hiermee leggen we de basis voor een inspiratiedocument dat hulp biedt aan iedereen die de komende tijd te maken krijgt met opgaven op en rond de middelgrote en kleine stations.

Natuurlijk doen we dat ontwerpend onderzoek niet alleen. Allereerst omdat we dat niet willen. Daarnaast omdat de opgaven gewoonweg complex zijn en meerwaarde juist te halen is uit slimme combinaties van thema's en opgaven. Goede inspirerende samenwerking dus.

Goede inspirerende samenwerking ligt ten grondslag aan gericht ontwerpend onderzoek

Op zoek naar inspiratie en goede oplossingen zullen we als Spoorsector de handen ineen moeten slaan. Sterker, we zullen ook de link moeten leggen naar andere partners, waaronder de vele omgevingspartijen die meer en meer een initiërende rol vervullen binnen de spoorse opgave. Bovendien zullen we thematisch links moeten leggen met het Portfolioplan en de Agenda OV 2040. Wat dit betreft is het Openluchtstation al een goed voorbeeld van hoe het kan en hoort. We namen het initiatief namelijk samen met NS en ProRail.

Of het nu gaat om grote of kleine stations, om complexe opgaven of (ogenschijnlijk) simpele opgaven: in alle gevallen is het onze taak om integraal te adviseren.

Om ons werk goed te kunnen blijven doen blijft het van belang om structureel en vroegtijdig betrokken te raken bij projecten en programma's. Zo kan samenwerking, afstemming en wederzijdse inspiratie optimaal doorwerken in het proces. Wat dat betreft laat dit Jaarbericht diverse mooie voorbeelden zien waar het gelukt is om samen met alle partners meerwaarde te creëren.

Het is van belang om structureel en vroegtijdig betrokken te raken bij projecten en programma's

Naast het project- en programma-gerelateerde advies onderschrijven we als bureau het belang van strategische advisering over thema's die op het eerste gezicht (nog) geen vormgevingscomponent in zich hebben. Denk aan thema's als aanbesteding, duurzaamheid en de aanpak van erfgoed en herbestemming. Zeker in relatie tot het herkennen en verkennen van de opgaven van vandaag en morgen vinden we dit van groot belang.

Tot slot: ons Spoorbeeld bewijst zich ieder jaar weer. Daarbij is het goed om te zien dat niet alleen de traditionele Spoorpartijen het Spoorbeeld omarmen. Ik noemde het al vaker: steeds meer gemeenten provincies en stadsregio's herkennen de waarde van het Spoorbeeld. Ze zetten het in bij projecten en programma's waarbij zij in de lead zijn. Dat het Spoorbeeld zich bewijst is natuurlijk een compliment voor de spoorbranche. Om dat vast te houden is het van belang dat we ons Spoorbeeld blijven actualiseren. Zo kan het meegroeien met de snelle ontwikkelingen binnen onze sector: nieuwe inzichten, nieuwe thema's en nieuwe trends. Ik zie ernaar uit om ook dit het komend jaar samen met onze partners op te pakken.

Bert Dirrix
Spoorbouwmeester

Inhoud

Voorwoord	03
Essay	06
Visies, Programma's en Projecten	18
Spoorbeeld	42
Colofon	44

Essay



Openluchtstation

Bureau Spoorbouwmeester en het Spoorbeeld in 2016

Welkom. Als je station Europapark in een woord zou moeten typeren, dan zou het dat zijn. Verwelkomend is het gebaar dat de industrieel vormgegeven kap, bestaand uit twee titanium 'vleugels', maakt. Uitnodigend is het uitzicht vanaf het perron, op de omringende stadstuin, die ingericht is met bomen en heesters, en door middel van groene terrassen overgaat in het ondergelegen stationsplein. Als treinreiziger 'schreid' je in stijl naar beneden over de brede natuurstenen trap, of neem je de grote glazen lift. Zelfs zoiets banaals als je fiets parkeren, krijgt een feestelijk tintje dankzij de ruime fietsenstalling met zijn gekleurde verlichting. Kortom, Europapark biedt een mooi begin van je reis, het is er prettig thuiskomen, en een fijne plek om te verblijven – getuige de studenten die op deze zomerdag in het gras picknicken.

Goed gastheerschap

Niet toevallig werd het station – door zowel de vak- als publieksjury – in 2013 verkozen tot het beste nieuwe gebouw van Groningen. Nu ja, gebouw: een overdekt perron, een stel OV-chippaaltjes, plus een kaartjesautomaat – veel meer is het niet. Des te opmerkelijker is het ruimtelijk effect. Europapark laat zien waar een klein station groot in kan zijn: goed gastheerschap.

**Europapark laat zien waar
een klein station groot in kan
zijn: goed gastheerschap**

Dat begint met de chique aankleding van het station – het is namelijk het enige station in Nederland met een titanium kap. Het ziet er niet alleen mooi uit, maar draagt ook bij aan de herkenbaarheid van de halte: als de trein stopt, is er geen twijfel over waar je bent. Omgekeerd zie je als je vanuit de buurt komt, meteen waar het station is. De overkapping biedt beschutting tegen regen en zon. Ook zijn er onder meer camera's, verlichting en leidingen in weggewerkt. Er hangt bijna niets op of aan het dak, en de perrons ogen aangenaam leeg. Zodoende heb je goed overzicht: de lift, de trappen, de bewegwijzering, de fietsenstalling aan het plein – het is een logische opstelling, een uitgebalancerde compositie. De overzichtelijkheid en de goede verlichting – daglicht valt door een groot daklicht op het perron – draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Ook in de avond is het geen straf om hier te wachten. Tot slot is er die prachtige stedelijke ontvangstruimte: een parkachtig landschap, dat op vanzelfsprekende wijze het eilandperron met het ondergelegen stationsplein, en de weerszijden van het spoor – via een brede fiets- en voetgangerstunnel – met elkaar verbindt. De heesters en struiken zijn geplant in gemetselde bloembakken en borders met randen van roestig cortenstaal – hetzelfde materiaal waarvan de straatlantaarns en de zitbanken op het plein gemaakt zijn. Zoals een goed gastheer zijn kleding en accessoires zorgvuldig op elkaar en de gelegenheid afstemt, is dit station tot in de puntjes verzorgd.

**Als de trein stopt, is er geen
twijfel over waar je bent**

Europapark was niet altijd zo gastvriendelijk. Tot de verbouwing in 2012 was dit een tamelijk treurig station: een wachthokje op een perron, met een stopplaats voor bussen en een kiss-and-ride-strook. Het oogde verloren en anoniem. Aanleiding voor de verbouwing van deze (tijdelijke) halte was het toenemende treinverkeer; er waren extra sporen en perrons nodig.

Europapark is het prototype voor een nieuw type stations genaamd het Openluchtstation

Het project is aangegrepen om de hele omgeving een impuls te geven. De oude sporen zijn opengebrouwen en er is een onderdoorgang gemaakt waardoor Europapark nu verbonden is met de wijk Helpman. Tegelijk is geïnvesteerd in architectuur, stationsmeubilair en de inrichting van de openbare ruimte. De jury van de Groningse Architectuurprijs noemde Europapark 'een voorbeeld voor hoe stedelijke vernieuwing door goede samenwerking tot iets prachtigs kan leiden.' Spoorbouwmeester Bert Dirrix beschouwt het project als een prototype voor een nieuw type kleine stations: het Openluchtstation. De integrale vernieuwing van deze haltes en stations – in totaal zo'n driehonderd stuks – is door Bureau Spoorbouwmeester bovenaan de agenda gezet.

De toekomst is nu

De toekomst is nu: in feite bestaat het Openluchtstation al, als zijnde een station zonder gebouw, of met een gebouw dat niet meer als publieke voorziening in gebruik is. Reizigers komen die situatie steeds vaker tegen. Het is een ontwikkeling waar Prorail, NS en gemeentes de laatste jaren tegenaan lopen, bijvoorbeeld doordat een station verbouwd wordt, waarna een oud gebouw ineens leeg komt te staan.

De tendens is dat het gebouwprogramma op veel kleine en middelgrote stationslocaties 'verdamp't. De tijd dat een station wachtkamers voor de eerste, tweede en derde klasse had en een stationsrestaurant – zoals nog te zien op station Haarlem – ligt ver achter ons. Het loket werd gaandeweg vervangen door de kaartjesautomaat, het papieren kaartje door de OV-chipkaart, reisinformatie zoek je tegenwoordig op met je smartphone.

Terwijl in het stationsgebouw steeds minder voorzieningen vereist zijn, wordt

het daarbuiten juist voller. Het aantal (wild) geparkeerde fietsen neemt toe en er zijn OV-poortjes en -paaltjes geplaatst, soms van meerdere vervoerders. De poortjes komen voort uit het politieke besluit om de kaartjescontrole voor, in plaats van in, de trein te laten plaatsvinden. Daarmee wordt de veiligheid op stations en in de trein aanzienlijk groter. Het is een besluit met een grote ruimtelijke impact want met de plaatsing van deze poortjes is het 'ontvangstdomein' op veel stations verplaatst naar de buitenruimte. Deze ontwikkelingen hebben het stationsgebouw min of meer overbodig gemaakt. Al sluiten ze een andere bestemming voor dat gebouw niet uit en doen zij niets af aan de noodzaak om een logisch, ordentelijk gestructureerd ontvangstdomein te hebben. Want dat domein is cruciaal voor een goede reiservaring.

Een goede entree is het halve werk

Het station is niet alleen het portaal van de reiziger, maar vormt ook de voordeur naar de gemeente. Of je nu een NS-wandeling start of bij vrienden op visite gaat, het station bepaalt de eerste indruk van de reiziger of bezoeker. Want de trein kan wel op tijd rijden, maar als je het informatiebord met vertrektijden niet ziet, of je kan de aansluitende bus niet vinden, is de reiservaring uiteindelijk niet positief.

De eerste indruk van de reiziger of bezoeker wordt bepaald door het station

Deze entree is op veel plaatsen voor verbetering vatbaar. Een voorbeeld is station Almere Muziekwijk, een viaductstation dat boven het maaiveld gelegen is, met daaronder een ontvangsthuis. Een paar jaar terug zijn er OV-poortjes gekomen en zo zijn de voorzieningen naar buiten de hal verschoven. Daarmee is de overdekte wachtruimte verdwenen, terwijl het enige bankje net buiten de beschutting van het viaduct staat. De samenhang is weg, en de relatie met de omgeving ontbreekt. Het is misschien functioneel, maar prettig?

Nou, nee. Als reiziger voel je je hier aan je lot overgelaten.

De afgelopen jaren is door Prorail NS en gemeentes hard gewerkt aan de zogenaemde spoorcathedralen – de stations Den Haag CS, Rotterdam, Utrecht, Breda, Arnhem en (straks) Amsterdam Zuid – en regionale Sleutelprojecten zoals station Groningen, Tilburg, Ede-Wageningen. Maar een visie op de ontwikkeling van de kleinere haltes ontbrak vooralsnog. De introductie van de term 'Openluchtstation' erkent niet alleen de noodzaak om deze locaties aan te pakken, maar biedt ook een nieuw perspectief. Daarbij ligt de nadruk niet langer op het gemis van een gebouw, maar op de ruimtelijke kwaliteit die dit stationstype in potentie heeft, zoals een openluchttheater, een openluchtbioscoop of een openluchtzwembad ook een specifieke ervaring biedt. Duidelijk is dat deze stations een nieuw ontwerp verdienen, al dan niet met een slim (her)gebruik van het bestaande stationsgebouw. Voor de grote projecten waren de nodige financiële middelen beschikbaar. Voor de kleine stations is er doorgaans minder geld, terwijl er wel van alles op hen af komt: controlepoortjes, hellingbanen, reclamezuilen. De vraag is hoe je dit alles op een goede en nette manier laat landen. Met beperkte budgetten moeten de ruimtelijke inpassing mooi en gastvrij vorm worden gegeven.

Studie Openluchtstations

In 2016 heeft Bureau Spoorbouwmeester verschillende acties ondernomen om de problematiek, kansen en mogelijkheden van het Openluchtstation scherp te krijgen. Aan de architectenbureaus Civic Architecture en The Cloud Collective (TCC) is opdracht gegeven om ontwerpend onderzoek te doen naar deze nieuwe opgave, wat heeft geresulteerd in een uitgebreide analyse, een beeldverslag en een plan van aanpak met concrete ontwerptools, zoals 'opschonen', 'ordenen' en 'comprimeren'. Het onderzoek laat zien hoe bestaande stationsvisies, met betrekking tot toegankelijkheid, meubilair en informatievoorziening, kunnen

worden toegepast bij haltes met een ontvangstdomein in de buitenruimte, zodat de gewenste ervaring van een toegankelijk en gebruiksvriendelijk station kan worden bereikt. Op basis van dit onderzoek is vervolgens samen met Prorail en NS een serie workshops georganiseerd. De opgedane kennis en een selectie van best practices is gebundeld in een inspiratiedocument, dat gedeeld zal worden met samenwerkingspartners, zoals gemeentes en provincies en een handleiding vormt bij nieuwe projecten.

De nadruk ligt op de ruimtelijke kwaliteit die dit stationstype in potentie heeft

Uit de studie van The Cloud Collective blijkt dat een groot aantal stationsgebouwen leeg staat. Bij sommige stations is de entree verlegd, aan de inrichting is vaak weinig aandacht besteed. Deze ontwikkelingen worden helder in beeld gebracht, waarmee de bewustwording ontstaat die noodzakelijk is om tot verandering te komen. In de workshops is vervolgens toegelicht wat het ontvangstdomein precies is, en met welke middelen je dat vorm kunt geven. Een voorbeeld van een ontwerpinstrument is 'ordenen'. Daarbij wordt door de bril van de reiziger gekeken hoe de stationsomgeving in elkaar zit: wat heeft de reiziger nodig? Allereerst een klok, want hij wil weten of hij zijn trein haalt. Vervolgens treininformatie, mocht er een vertraging zijn. Waar vindt hij daarna een oplaadpunt voor zijn OV-chipkaart, en het paaltje om in te checken? Door een eenduidige, logische opeenvolging van deze elementen wordt je het station tot een leesbaar geheel. Dezelfde ordening is van toepassing op de weg van de bezoeker richting de gemeente: is er een zichtlijn naar het dorp, en een plattegrond van de directe omgeving? Waar plaats je wegwijzers en fietsenrekken? Hoe het precies wordt ingericht, laten de onderzoekers open; het kan met groen, steen of hoogteverschillen. Het doel is niet om een 'formule' te ontwikkelen, maar juist om de lokale

H Herkenbaarheid & identiteit

L Leesbaarheid

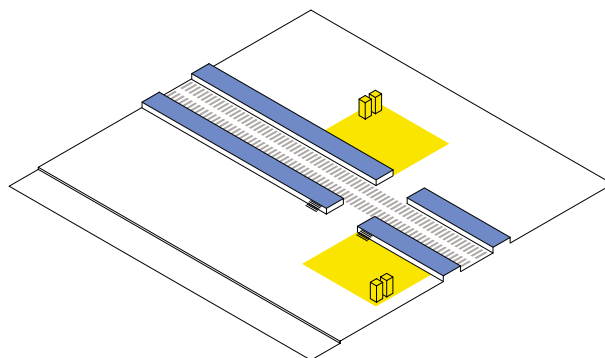
S Sociale veiligheid & levendigheid

P Programma station

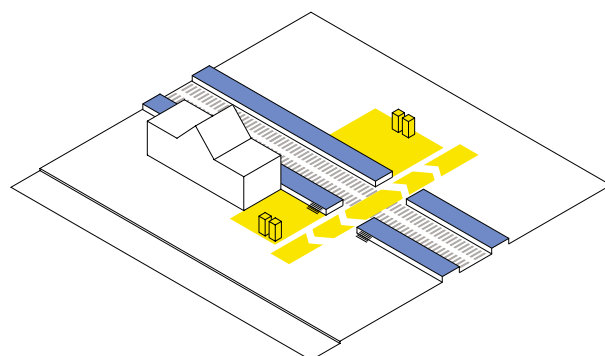
C Comfort & beschutting

I Inpassing

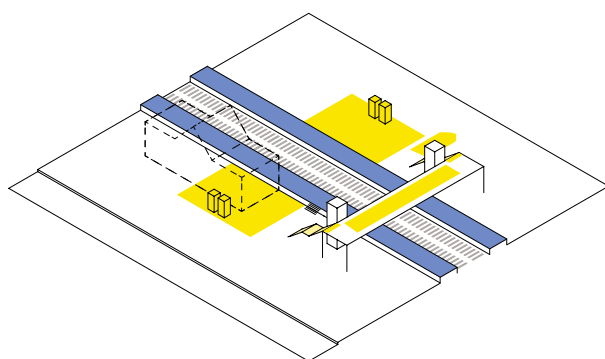
V Verrommeling



Halte zonder gebouw

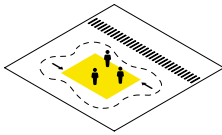


**Gebouw (deels)
niet in gebruik**

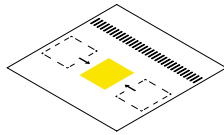


Passagestation

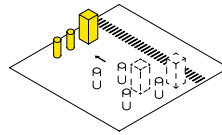
Het ontvangstdomein



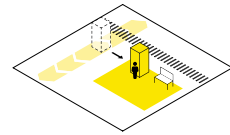
Definiëren



Comprimeren

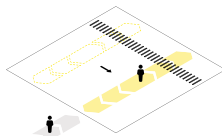


Opschonen

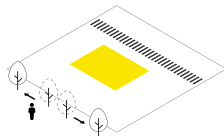


Ordenen

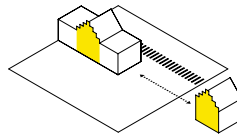
De relatie tussen ontvangstdomein en omgeving



Functioneel verbinden

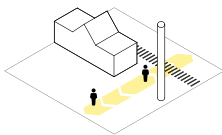


Visueel verbinden

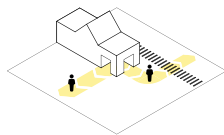


Balans zoeken tussen specifiek en generiek

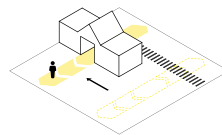
de relatie tussen ontvangstdomein en stationsgebouw



Het excentrisch ontvangstdomein markeren

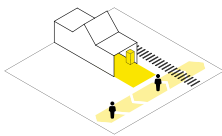


Het ontvangstdomein richting het gebouw verleggen

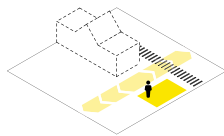


De loopverbindingszone verleggen

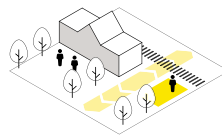
Het stationsgebouw



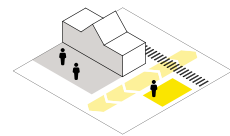
Het stationsgebouw koppelen



(Een deel van) het gebouw slopen

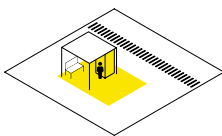


De openbare ruimte verbeteren

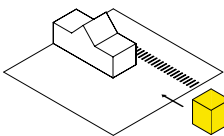


Herbestemmen

De outillage



Comfortabel en beschermt wachten



Het voorzieningenniveau verhogen

identiteit terug laten komen in het ontwerp, zodat het station onderdeel wordt van de omgeving.

Landschappelijke opgave

Het Openluchtstation is in belangrijke mate een landschappelijke opgave. In het middelgrote of grote station bepaalt het stationsgebouw het karakter van de plek, en helpen de gevels om het ontvangstdomein te structureren. Bij het Openluchtstation worden daarvoor andere ontwerpinstrumenten ingezet, uit het register van de openbare ruimte. Station Harderwijk is een goed voorbeeld van zo'n 'stationslandschap'. Het was een station waar het spoor het omliggende gebied in tweeën verdeelde. Dat is tot een geheel gesmeed door een tunnel eronder te leggen en het gebied aan weerszijden te ontwerpen rond een glazen paviljoen aan een plein met een mooie arenavormige trap, waarover je omhoog naar de bushaltes en fietsenstalling loopt. Het station is een vloeiend onderdeel van de openbare ruimte, en die openbare ruimte is de eyecatcher, in plaats van het gebouw.

Integraal denken

Hoe kan het Openluchtstation werkelijkheid worden? Integraal denken is de sleutel tot succes. Over wat een prettig stationsgebied maakt, zijn provincies, gemeentes, NS en Prorail het eens: een prettige ontvangst voor de reiziger en burger, en dus een stationsgebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dat is meer dan een optelsom van wachthokjes, kaartjesautomaten en OV-poortjes. 'Daarmee ontstaat immers niet per definitie een leesbare, comfortabele, levendige en representatieve omgeving', zoals de onderzoekers van TCC fijntjes opmerken. Het is van belang dat station en omgeving slimmer aan elkaar gekoppeld worden, met alle elementen op de juiste plek, onderling op elkaar afgestemd. Daarbij horen ook loop- en fietsroutes, de eventuele sloop van een oud stationsgebouw en beplanting. Het inspiratiedocument omvat veel van

dat soort wenken, om de verschillende betrokken partijen ook naar het geheel te laten kijken.

Samenwerking

Om tot een Gesamtkunstwerk te komen, is samenwerking met de omgevingspartijen essentieel. Het probleem is inmiddels in beeld, de benodigde ontwerpprincipes staan op papier. Nu is het zaak om lokale overheden, bedrijven en reizigers erbij te betrekken. Want als dorp kun je wel een 'rode loper' naar het centrum uitrollen, maar als de ingang van het nieuwe station daar niet op aansluit, klopt het niet. Het station is onderdeel van het spoornetwerk, maar ook van de gemeente. De kunst is om de verschillende ingrepen in en om het station elkaar te laten versterken.

De manier waarop het gewenste samenwerkingsverband vorm krijgt, is minstens zo belangrijk als de vormgeving van het station zelf. Doel is om een open sfeer te creëren, die ruimte laat voor nieuwe ideeën. Een gemeente heeft wellicht suggesties voor de invulling van stationsgebouwen die leeg staan, bijvoorbeeld met maatschappelijke voorzieningen. Het inspiratiedocument is geen blauwdruk, maar vooral een manier om kennis te delen en een uitnodiging tot een dialoog met betrokken partners.

Het is van belang dat station en omgeving slimmer aan elkaar gekoppeld worden, met alle elementen op de juiste plek

Samenwerking is nodig om tot een ontwerp te komen dat meer oplevert dan de som der delen, maar ook om financiële redenen. Anders dan bij de grote stations zit het geld op kleine stations meestal verspreid – een deel van de investering wordt gedaan vanuit het Rijk, het geld voor de inrichting van de stationsomgeving – denk aan tunnels of viaducten – komt van lokale overheden, programma's van Prorail voorzien in bankjes enabri's. Programma's van NS vergroten het comfort door middel van verwarmd wachten en

een kopje koffie in De Stationshuiskamer. De uitdaging is om de benodigde middelen bij elkaar te krijgen, en vervolgens op een gestructureerde manier aan de slag te gaan. De organisatie van een integraal ontwerp vergt een ander soort organisatie dan de 'klassieke' methode, waarbij partijen na elkaar aan de slag gaan. Het proces is complexer.

Blik vooruit

Wat de studie, de workshop en het inspiratiedocument al tot stand hebben gebracht, is een enorm enthousiasme voor het Openluchtstation. Bureau Spoorbouwmeester, Prorail en NS zijn ervan overtuigd dat met dit stationstype het spoornetwerk verder zal worden verbeterd en verrijkt. De planvorming voor de grote stationsprojecten is inmiddels grotendeels af, de mensen om deze nieuwe opgave aan te pakken zijn beschikbaar. Maar het is een project dat je niet in een keer uitrolt; het zal zeker enkele tientallen jaren in beslag nemen voordat alle stations aan de beurt zijn geweest. Daarbij gaat het om maatwerk: elke locatie is anders, en voor elk project moet een nieuwe samenwerking aangegaan worden met lokale partijen.

Het spoornetwerk zal verder worden verbeterd en verrijkt met het Openluchtstation

Vanwege het gewenste, specifieke karakter, en omdat er al een reeks case studies is verzameld, komt er geen pilotproject. Doel is om allereerst intern de studie af te ronden en deze om te zetten in beleid. Vervolgens zal bij lopende projecten, waar de problematiek van het Openluchtstation speelt, het onderzoek onder de aandacht gebracht worden. Op dit moment kijken Prorail en NS welke stations zij proactief gaan aanpakken. In dat geval stappen zij naar de gemeente met een voorstel. Omgekeerd zijn er ook gemeentes die Bureau Spoorbouwmeester benaderen met verbouwingsplannen, bijvoorbeeld omdat een spoorwegovergang veranderd moet worden. De aanpak zoals

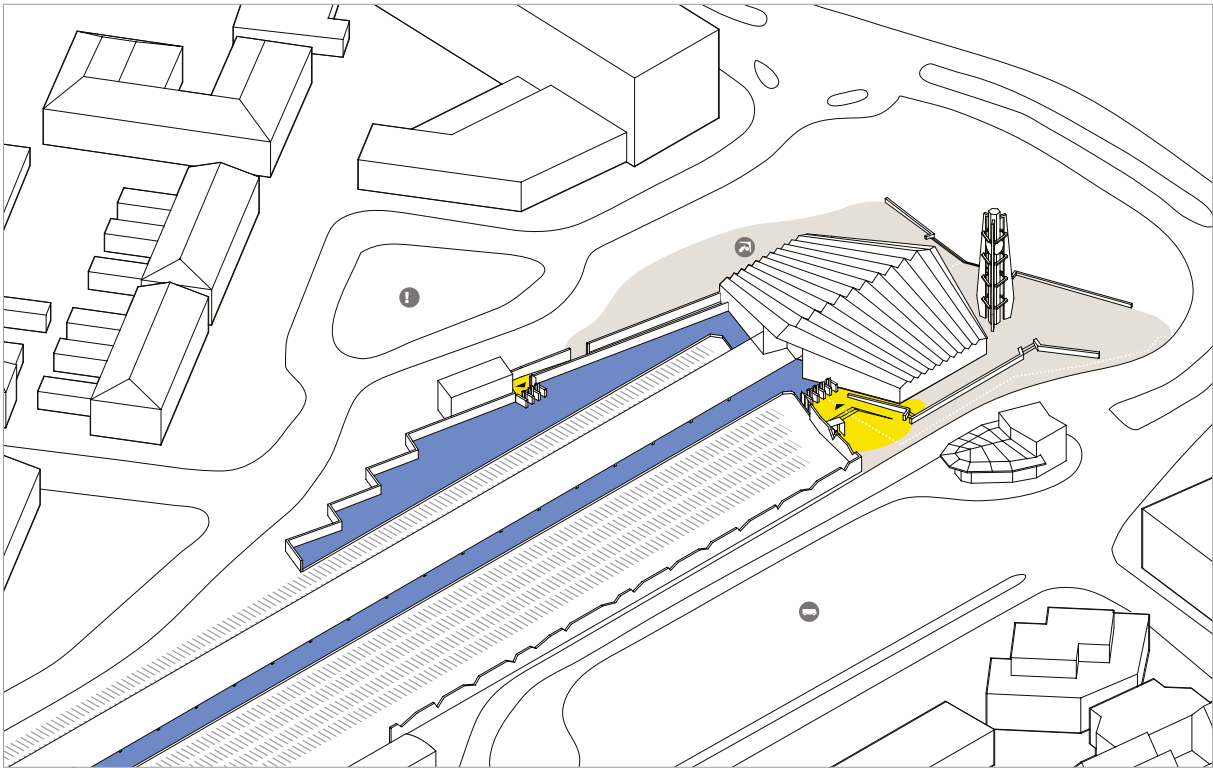
beschreven in het inspiratiedocument is daarbij voortaan leidend.

Denkkader

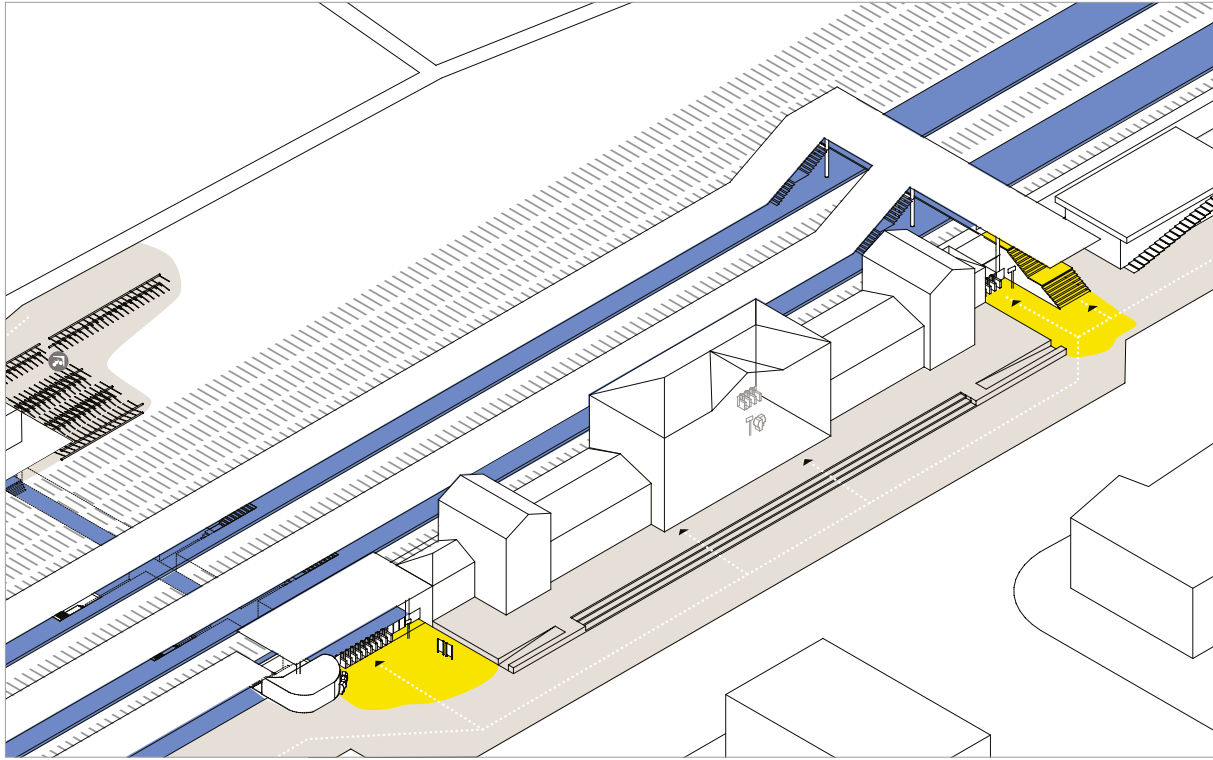
Het Openluchtstation staat niet op zichzelf. Parallel aan deze studie werken Bureau Spoorbouwmeester, Prorail en NS aan verschillende projecten rond de stations. Zo is in 2016 een grootscheepse operatie gestart om alle Nederlandse stations honderd procent toegankelijk te maken - dus ook voor reizigers met een lichamelijke of visuele beperking. Op verschillende stations zullen nieuwe liften en hellingbanen geplaatst worden, daarnaast wordt de bewegwijzering en verlichting aangepast. Die verbouwingen kunnen goed gecombineerd worden met de visie op het Openluchtstation. Hetzelfde geldt voor een thema als duurzaamheid. Station Helmond is een mooi voorbeeld: een weelderig 'stationslandschap' rond een centraal plein, waarin grasdaken, zonnepanelen en de opvang van regenwater zijn geïntegreerd.

Ook werkt de NS samen met nationale overheden en Prorail aan de ontwikkeling van nieuwe informatiepunten en stationsoutillage, thema's die goed passen in het concept Openluchtstation. Op dit moment staat er vaak van alles 'los' bij het station: prullenbakken, omgevingsplattegrond, lantaarns, kaartjesautomaat. Naar de stationsklok en de stationsnaam is het soms zoeken. In het informatiepunt komen al die dingen weer bij elkaar in een object, waarin zaken als de klok consequent en herkenbaar worden vormgegeven. Tegelijk wordt met het informatiepunt een echte entreeplek gemaakt, dat opgenomen kan worden in het ontwerp van op handen zijnde verbouwingen.

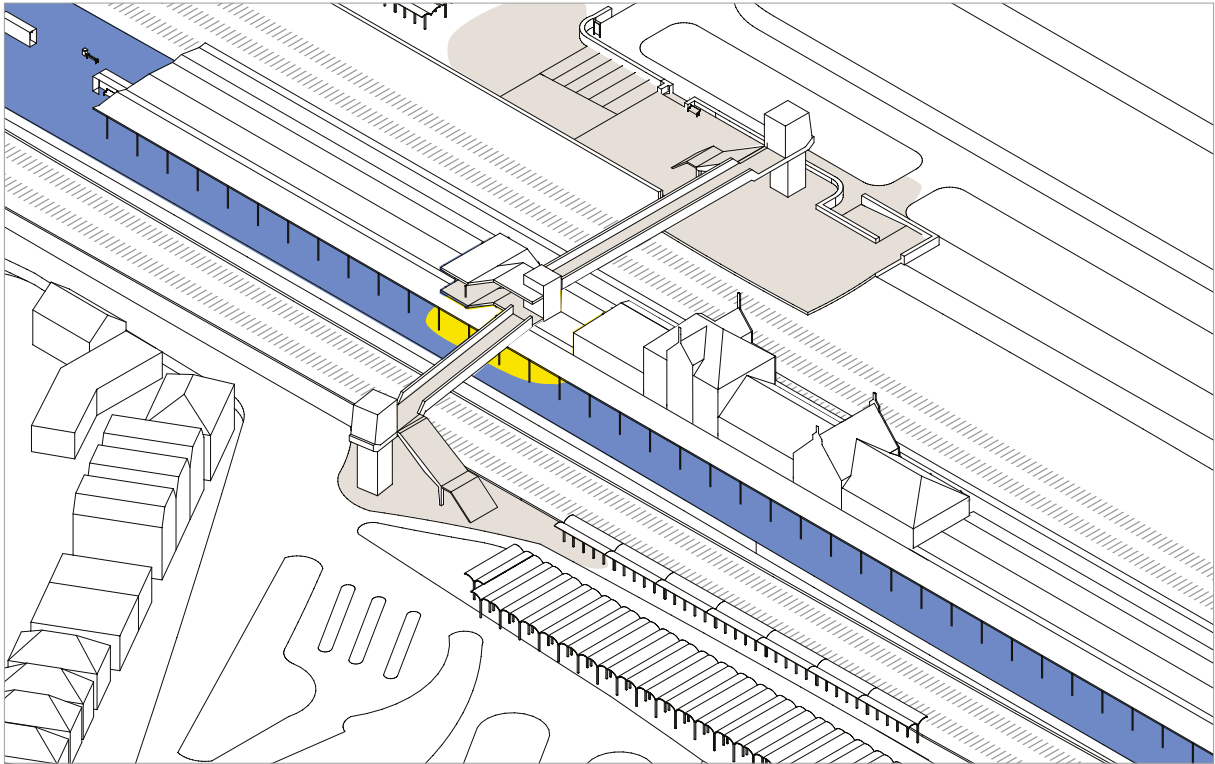
Zo biedt de visie op het Openluchtstation niet alleen houvast bij de renovatie van middelgrote en kleinere stations, maar vormt het ook een breder denkkader om lopende en toekomstige projecten in de stationsomgeving te laten landen.



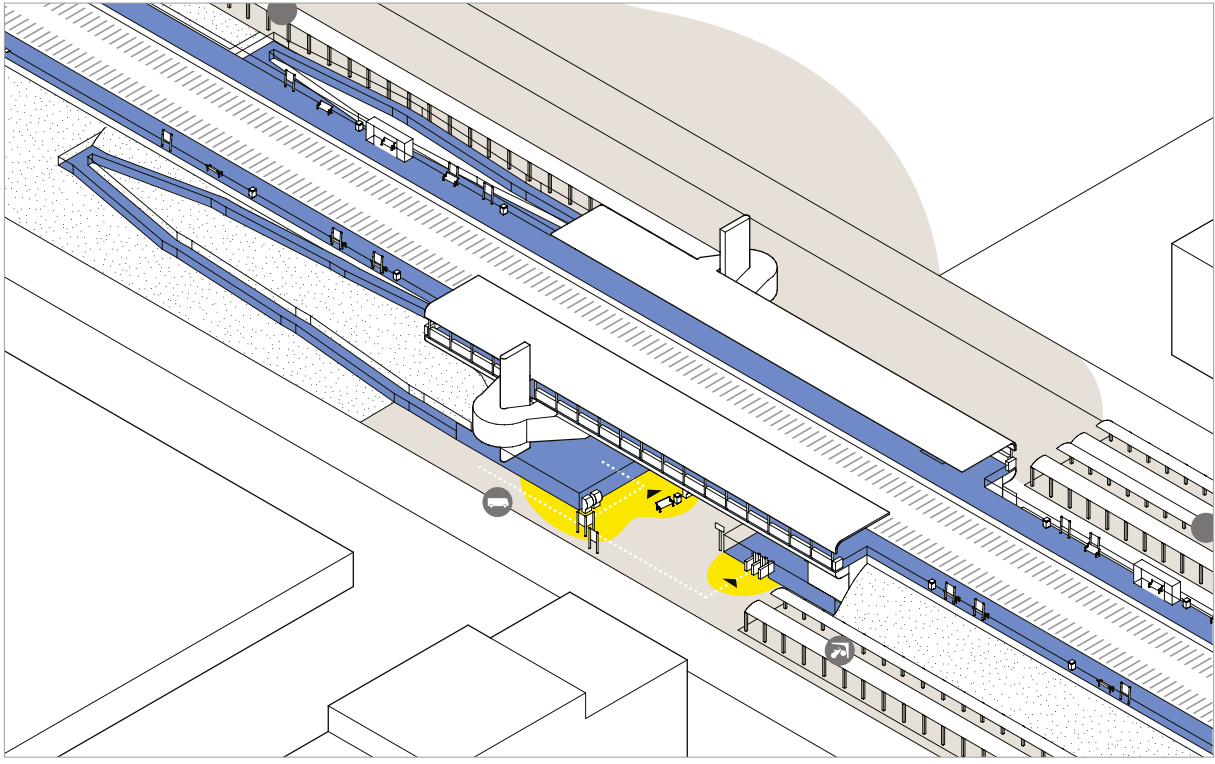
Den Helder



Dordrecht



Geldermalsen



Almere Muziekwijk



Huidige situatie Almere Muziekwijk



Gewenste situatie Almere Muziekwijk



Visies, Programma's en Projecten



Visies en Beleid

Het streven naar samenhang en integraliteit is een van de belangrijkste kenmerken van het ontwerpen aan het spoor. Het Spoorbeeld dient hierbij als inspirerend hulpmiddel. Zeker in een sector als het spoor – waar beweging aan de orde van de dag is – kan ontwerpbeleid geen statisch beleid zijn. Het reageert, anticipeert en groeit mee met de vraag en de opgave. Niet voor niets is het Spoorbeeld een levend document. Dat betekent dat Bureau Spoorbouwmeester continue werkt aan de doorontwikkeling van het Spoorbeeld. Daaronder vallen de verkenning en formulering van nieuwe opgaven en het actualiseren van visies, kaders en ontwerpuitgangspunten. Hieronder volgt een greep uit de meest opvallende ontwikkelingen op dit vlak in 2016.

Visie	Toelichting
Het Openluchtstation	<p>Veel van de grote (NSP) stations zijn voltooid of naderen hun oplevering. De kwaliteit van het gerealiseerde is hoog. Voor de komende jaren dient zich de vraag aan hoe we binnen de rest van het netwerk eenzelfde (kwaliteits)slag kunnen slaan. Dan gaat het vooral om de vele kleine- en middelgrote stations en hun omgevingen. Hier komen talloze opgaven samen. Denk aan de revitalisering en transformatie van (monumentale) stations, de omgang met leegstand, de zoektocht naar nieuwe (publieks)functies, het clusteren van reizigersmiddelen en de uitrol van OVCP-middelen en de nieuwe outillage. Bijzonder is dat bij veel van deze opgaven gemeenten, provincies en (stads) regio's als initiator en opdrachtgever in de lead zijn. Om vat te krijgen op de opgave is Bureau Spoorbouwmeester in 2016 gestart met gericht ontwerpend onderzoek. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met NS en ProRail. Daarbij stond het integrale ontwerp van het ontvangstdomein in het zogenaamde Openluchtstation centraal. Het onderzoek richt zich op de ontwikkeling van een praktisch stappenplan voor de (her)ontwikkeling van kleine en middelgrote stations. Belangrijke thema's zijn het integrale ontwerp van het ontvangstdomein en de openbare ruimte, het tegengaan van verrommeling, de herbestemming en transformatie van stationsgebouwen en de samenwerking met lokale partijen. Uitgangspunt is de creatie van vitale en comfortabele stations. Al het ontwerpend onderzoek moet leiden tot praktische handvatten voor de aanpak van de kleine en middelgrote stations(omgevingen). In 2017 wordt op basis van de resultaten een inspiratiedocument gemaakt. Dit kan gebruikt worden om collega's en omgevingspartijen nader te betrekken bij de opgave. Zo kunnen we tot een integrale en vooral ook gezamenlijke aanpak komen.</p>
Visie op Plaatsing van Reclamedragers	<p>De komende periode maken de oude reclamedragers plaats voor nieuwe (digitale) schermen. Om dit zorgvuldig te kunnen doen, is in opdracht van NS door Ruland Architecten een Visie op Plaatsing van Reclamedragers ontwikkeld. Bureau Spoorbouwmeester was als adviseur betrokken en vroeg onder meer aandacht voor een zorgvuldige inpassing binnen de context van het station. In 2016 is de visie afgerond. Ook is gestart met inpassingsstudies op de tien grootste stations. In 2017 worden de eerste reclamedragers geplaatst.</p>

Naar een duurzame spooromgeving

ProRail en NS maken zich sterk voor een duurzame transformatie van het spoor. Daarmee wil de spoorsector een bijdrage leveren aan de transitie naar een energieneutrale en circulaire economie. Ook Bureau Spoorbouwmeester zet zich in voor een duurzame toekomst. Dit uit zich in onze bijdragen aan beleidsplannen en visies en ons advies bij programma's en projecten op het vlak van duurzaamheid. Zo werkte Bureau Spoorbouwmeester mee aan het Meerjarenplan Duurzaamheid van ProRail en de ontwikkeling van duurzame lichtmasten. Ook is een richtlijn opgesteld ten aanzien van de inpassing van zonnepanelen bij stations. Verder zijn de voorbereiding gestart voor een reeks artikelen op de spoorbeeldwebsite. Deze artikelen, bedoeld ter inspiratie, gaan lopende projecten en initiatieven op het vlak van duurzaamheid nader belichten.

Visie op Informatie

Sinds 2011 is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij de (door)ontwikkeling van de Visie op Informatie. Samen met NS Stations en ProRail heeft ons bureau zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de praktische toepassing van de visie. Wekelijks komen er adviesvragen binnen, met name op het gebied van retail en service, soms op het vlak van media of infostructuur. Het Kwaliteitsteam in het afgelopen jaar ook betrokken geweest bij de update en doorontwikkeling van de diverse handboeken die onderdeel zijn van de visie. Vanuit de betrokkenheid bij de Visie op Informatie en als lid van het Kwaliteitsteam heeft Bureau Spoorbouwmeester zich onder meer beziggehouden met:

- NS Stations heeft het Handboek Retail en Service vernieuwd. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij de nieuwe signing-instructies.
- Bureau Spoorbouwmeester is gestart met de ontwikkeling van een Spoorbeeld retailposter. Op A0 formaat geeft deze poster een overzicht van alle relevante kaders en richtlijnen. Afronding staat gepland voor 2017.
- Bureau Spoorbouwmeester was in 2016 betrokken bij de review en afronding van het Handboek Dynamische reisinformatie op stations voor bus tram en metro (DRIS). Als onderdeel van de review is ook het besluitvormingsproces verhelderd.
- In vervolg op de inrichtingsprincipes stationsoutillage is door NS Stations een team gevormd dat de inrichtings- en plaatsingsprincipes voor reclameschermen heeft gecompleteerd. Het onderliggende handboek is inmiddels gereviseerd door het Kwaliteitsteam.
- Als gevolg van de toepassing van digitale mediaschermen op de twintig grootste stations is het Handboek Media geüpdatet. Het Kwaliteitsteam gaf aan welke zaken meegenomen dienen te worden bij de update.
- NS Stations en ProRail hebben samen een format voor nieuwe stationsplattegronden ontwikkeld. Bureau Spoorbouwmeester deed tijdens het ontwerpproces een review. Veel aandacht is uitgegaan naar het typografisch ontwerp van de plattegronden.
- ProRail werkte in 2016 aan de Intelligent Platform Bar: een digitale instaphulp waarop reizigers bij aankomst van de trein zien waar de deuren zijn en hoe lang de trein is. Bureau Spoorbouwmeester heeft gedurende het ontwerpproces vanuit haar onafhankelijke positie inhoudelijk-opbouwend gereageerd. Veel aandacht is uitgegaan naar de positionering ten opzichte van andere informatiemiddelen.
- ProRail heeft met NS Stations een ontwerpproces gestart rond een multifunctioneel stationsinformatiepunt voor kleine stations. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met concessieverleners en vervoerders. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de ordening van informatie, de principes voor plaatsing, de zonering, typografie en de vormprincipes.

Advies gedeelde middelen

ProRail en NS Stations hechten veel waarde aan een eenduidige en non-discriminatoire behandeling van vragen en verzoeken van vervoerders en concessieverleners. Dit heeft onder meer geresulteerd in een gezamenlijk online loket: www.stations.nl. Bureau Spoorbouwmeester heeft ProRail geadviseerd niet alleen de relatie tussen vervoerders, concessieverleners en stationseigenaren te standaardiseren. Veel winst is te halen uit een goede onderlinge afstemming, juist waar het de ontwikkeling van middelen betreft die door meerdere vervoerders worden gebruikt. Goed regisseren en faciliteren is van belang. In dit licht gebruikt ProRail het routing-signing-branding-overleg inmiddels als een plek voor overleg en afstemming met vervoerders en (optioneel) concessieverleners.

Toekomstscenario's stations

NS Stations en ProRail hebben samen in kaart gebracht wat de komende vijftien jaar de grootste stationsopgaven zijn. Doel is een gezamenlijke prioritering en agendering bij overheden en stakeholders. Bureau Spoorbouwmeester dacht mee en bracht onderwerpen in als de omgang met cultureel erfgoed en het Openluchtstation.

Visie op Geluidsschermen

Het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) van het ministerie van IenM zet in op het terugdringen van geluidsoverlast. Binnen NJPG-perspectief werkt ProRail samen met omgevingspartijen aan het terugbrengen van de geluidsbelasting van het spoor. Veel aandacht gaat uit naar sporen die intensiever gebruikt gaan worden of plekken die van functie veranderen waardoor het nodig is het spoor 'stiller' te maken. In dit licht werkte Bureau Spoorbouwmeester aan een update van het Handboek Geluidsschermen. Omdat schermen doorgaans een grote impact hebben op de omgeving, is een doordachte inpassing van belang. Daarbij dient rekening gehouden te worden met het perspectief van reizigers en omwonenden. Bureau Spoorbouwmeester pleit voor geluidsreducerende en -werende middelen die zo min mogelijk in het oog springen en het liefst 'onzichtbaar' zijn. Het afgelopen jaar heeft ons bureau geadviseerd studies te doen naar de implementatie van lage schermen dicht bij de bron waar reizigers en omwonenden visueel geen last van hebben.

Visie op Verlichting

Twee jaar geleden zetten NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester een belangrijke stap in de ontwikkeling van een gezamenlijke visie op verlichting: Nieuw Licht op Stations. Kern is dat verlichting integraal wordt aangevlogen en niet louter als een technische opgave. Thema's als duurzaamheid, kwaliteit en beleving krijgen een centrale rol. Bovendien heeft de visie veel aandacht voor de relatie met andere projecten en programma's. ProRail startte in 2016 met concrete proeven. Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen heldere kaders en ontwerppunten opgesteld worden waar ProRail en NS (en natuurlijk de reizigers) van kunnen profiteren.

Kunst en Kunstcommissie

In het Overkoepeld Managementteam van NS Stations en ProRail Stations (OMT) is besloten om een Kunstcommissie in het leven te roepen. Deze gaat zich gaan buigen over kunsttoepassingen op en rond stations. In de eerste helft van 2016 is gewerkt aan een Plan van Aanpak. Ook is besloten de prioriteit te leggen bij de omgang met bestaande kunst. Op grond hiervan is een voorstel gemaakt, bestaande uit een inventarisatie en beschrijving van de huidige collectie, een duiding van de collectie en een overzicht van de topstukken. Het voorstel gaat ook in op het verbijzonderen van het beheer en onderhoud en het ontwikkelen van een protocol bij wijziging van een kunstwerk.

De kunstcommissie heeft advies uitgebracht over het seinhuis Amsterdam. Daarnaast heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd bij initiatieven van derden: in Oisterwijk, Deventer, Zaansche Schans, Eindhoven en Amsterdam RAI. Waardevol was de kennis die is opgedaan bij de totstandkoming van het beheercontract voor het kunstwerk Space van Studio Roosegaarde in Eindhoven. De lessen worden meegenomen in de ontwikkeling van een standaard beheers- en onderhoudscontract voor kunstwerken op stations. In 2016 is door de extern kunstadviseur een aantal keren een waardestelling en advies opgesteld betreffende kunst waarvan de voortgang ter discussie staat. Deze werkwijze bleek effectief en acceptabel voor zowel stationseigenaren als kunstenaars. In sommige gevallen bleek het mogelijk een project of programma aan te passen met behoud van het kunstwerk tot gevolg. In andere gevallen werd het werk verwijderd na eerst goed te zijn gedocumenteerd. Van diverse kunstenaars heeft Bureau Spoorbouwmeester vernomen dat de besluiten zorgvuldig zijn genomen.



Kunstenaar Marijke de Goey integreerde in opdracht van NS Design in 1991 als eerste kunst in en op interieurdelen, voor het eerste ontwerp van de VIRM Dubbeldeks Intercity.

Programma's

Bureau Spoorbouwmeester werkt ieder jaar aan diverse programma's: concrete en langlopende ontwerptrajecten die betrekking hebben op specifieke routes en trajecten of het gehele netwerk. Goede voorbeelden zijn de nieuwe Outillage, het verbeteren van de toegankelijkheid van stations en de omgang met middelen voor de OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVPC). Bureau Spoorbouwmeester vervult hier veelal een adviserende rol. Daarnaast is ons bureau actief binnen selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp)briefings. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de diverse programma's waar Bureau Spoorbouwmeester in 2016 bij betrokken was.

Programma	Toelichting
Stationsoutillage	Volgend uit de nieuwe Visie op Outillage – een product van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester – stond 2016 vooral in het teken van de uitrol van de tweede tranche en het ontwerptraject voor circa honderd stations waar de nieuwe outillage de komende jaren zichtbaar wordt. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken als adviseur. Verder is gestart met het opstellen van een addendum voor de Visie op Outillage. Deze bleek nodig vanwege de komst van nieuwe objecten waaronder een smalle perronbank, een toilet en een nieuwe reclaimedrager. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde bij het ontwerp van deze objecten. Veel aandacht ging uit naar de aansluiting op de bestaande outillage. In 2017 wordt het addendum afgerond. Verder is gewerkt aan het ontwerp van een smal beschuttingssysteem voor smalle perrons.
Ontwerpgestuurd beheer	Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelt met NS en ProRail een methode om nieuwe stations te beheren vanuit de gerealiseerde kwaliteiten. Vooralsnog richt de methode zich op grote (NSP) stations. Een en ander geschiedt onder de werktitel Ontwerpgestuurd beheer. Kern van de methode is een praktische handleiding voor onderhoud en beheer. Ook kan de handleiding gebruikt worden voor de briefing en toetsing van toekomstige invullingen, uitbreidingen en/of veranderingen. Na Rotterdam Centraal en Arnhem Centraal was het in 2016 de beurt aan de pas opgeleverde nieuwe OV Terminal van Breda. Koen van Velsen architecten kreeg de opdracht alle uitgangspunten te omschrijven die gehanteerd dienen te worden bij het beheer van het door hen ontworpen station. Het product is inmiddels gereed. Het kan beschouwd worden als een praktische en inspirerende handleiding voor de instandhouding van de kwaliteiten van Station Breda, opgesteld door het ontwerpteam en geadresseerd aan de eigenaren, in dit geval ProRail, NS en de gemeente Breda.

**Landmark/
informatiepunt**

Uit reizigersonderzoek blijkt dat er behoefte is aan een herkenbaar informatiepunt op het voorplein. Dit geldt vooral voor stations zonder gebouw of stations met gebouwen die niet meer in gebruik zijn. In reactie hierop wordt gewerkt aan het Landmark. Doel is het versterken van de herkenbaarheid van het station, de hoofdentree en de uitgang. Daarnaast zet het Landmark in op het verbeteren van de vindbaarheid van vertrek- en aankomstinformatie. Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2016 de ontwerputgangspunten opgesteld voor het Landmark. Nadruk lag op een sterke koppeling met de outillage-objecten. Ook is geadviseerd over de profilering van het object. Het schetsontwerp is inmiddels gereed. Maatwerk is nodig voor elk station dat in aanmerking komt voor een Landmark.

**Toiletvoorzieningen
Gelderland**

De provincie Gelderland wil op circa dertig stations nieuwe toiletvoorzieningen realiseren. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur en stelde de ontwerputgangspunten op. In 2016 is onderzocht hoe de voorzieningen binnen de nieuwe outillage een plek kunnen krijgen. Ook is een pilot gerealiseerd. In 2017 worden de toiletten geplaatst.

**Ontwikkeling
Infobalie
NS Reizigers**

NS Reizigers heeft de bestaande infobalie doorontwikkeld en van een nieuw ontwerp voorzien. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij het opstellen van de ontwerputgangspunten, de architectenselectie en de toetsing van het ontwerp. In 2016 is een groot aantal nieuwe balies geplaatst.

**PHS-corridor
Amsterdam Alkmaar**

Onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is het verhogen van de treinfrequentie tussen Amsterdam en Alkmaar. Hiervoor zijn extra inhaalsporen en aanvullende opstel terreinen voor het treinmateriaal nodig. Daarnaast leidt PHS tot een gewijzigde haltering op stations. Bureau Spoorbouwmeester heeft ProRail geadviseerd over uiteenlopende ruimtelijke en ontwerpgerelateerde vraagstukken. Zo zijn de beeldkwaliteitsplannen voor de dienstgebouwen op de opstel terreinen beoordeeld en is ons bureau betrokken geweest bij diverse ontwerp sessies rond de aanpassing van de stations op het traject. In het derde kwartaal van 2017 worden de voorkeursvarianten voorgelegd aan het ministerie van IenM.

**Update Handboek
Beletterings- en
Elementen Handboek
stations**

In 2016 zijn ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester gestart met een verbetering en actualisatie van het Handboek Bewegwijzering. Ook is onderzocht of binnen de huidige bewegwijzeringssystematiek de verschillende vervoersmodaliteiten meer gelijkwaardig geïntegreerd kunnen worden. De nieuwe versie van het handboek is inmiddels in concept gereed. Review en besluitvorming volgen in 2017.



De comfortabele leesafstand van de bewegwijzeringsborden is op 20 meter afstand.

Bewegwijzing fietsenstallingen

BV Fiets en ProRail hebben in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester, Reframing Studio en Bureau Mijksenaar gewerkt aan de uitwerking van het Handboek Fietsenstallingen en de uitbreiding van het Handboek belettering en bewegwijzing van treinstations voor wat betreft het onderdeel fietsenstallingen. Voor de bewegwijzing is een neutraal systeem ontwikkeld, bedoeld voor verwijzingen in de stad naar de stallingen en verwijzingen in het station naar de fietsenverhuur. Het systeem is onderdeel van een pakket aan beleids- en regelgevende documenten die samen sturend en/of kaderstellend zijn voor (delen van) gebouwde fietsenstallingen bij, op of in stations.

In 2016 zijn ook alle fietsgerelateerde pictogrammen gerestyled. Daarnaast is een aantal en specifieke fietsenstallingspictogrammen vastgesteld. Deze worden alleen in de fietsenstalling toegepast. Verder is voor de toepassing op de gevel en op de cico's van de fietsenstalling een (generiek) modaliteitspictogram ontworpen. Bureau Spoorbouwmeester begeleidde het gehele traject.

Als onderdeel van het Programma HBF zijn de verwijzingsborden met een digitale weergave van vrije fietsplekken geïntegreerd in het zogenaamde het HBF-systeem. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de integratie. Ook is voor ondergrondse toegangen naar fietsenstallingen het Landmark Fiets ontwikkeld. Dit 'fietslandmark' is vooral bedoeld voor open stallingen zonder gevel. Het markeert de fietsenstallingsingang en biedt daarnaast ruimte voor informatie over de stalling.

Tot slot kunnen reizigers zich op de vijftig grootste stations straks (nog) beter oriënteren dankzij de nieuwe stationsplattegronden. Deze 3D-plattegronden bevatten een weergave van het station en de directe omgeving. Op de plattegronden zijn onder meer spoornummers, stijgpunten, toiletten, retail en locaties voor voor- en natransport opgenomen. In 2017 wordt de businesscase uitgewerkt.

Waardstellingen en Spoorerfgoed

Tien jaar na het eerste initiatief om gedegen onderzoek te gaan doen naar het Nederlandse stationserfgoed, kwamen in 2016 de laatste cultuurhistorische waardstellingen voor de Collectiestations gereed. Het resultaat werd in juli 2016 door NS en ProRail gepresenteerd tijdens het Symposium Spoorerfgoed bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). De omgang met monumentale stations krijgt mede dankzij de waardstellingen nu structurele aandacht van de spoorpartijen. Dan gaat het niet alleen om de grote (NSP) stations maar ook om diverse andere kleine en middelgrote stations en stationsomgevingen. Omdat de methodiek van de waardstelling goed werkt, worden door NS Stations inmiddels ook voor niet-Collectiestations waardstellingen opgesteld.

In Memoriam Waardstellingen

Ook in 2016 is geëxperimenteerd met In Memoriam waardstellingen: cultuurhistorische analyses van stations of spoorgerelateerde gebouwen die aan de vooravond staan van sloop. Deze waardstellingen hebben vooral een archiverende functie en vervullen een rol voor de plaatselijke gemeenschap. Daarnaast dienen ze als verantwoording bij sloop. Wanneer zich in 2017 nieuwe sloopplannen aandienen, krijgt het format van een vervolg.

**Toegankelijkheid
stations**

Omdat ook mensen met een functiebeperking zelfstandig met de trein reizen, werkt ProRail binnen het Programma Toegankelijkheid aan een treinreis zonder obstakels. Bureau Spoorbouwmeester vervult een adviserende rol. Omdat de plaatsing en inpassing van liften en hellingbanen vaak van grote invloed is op de ruimte en uitstraling van zowel het station als de stationsomgeving, speelt vormgeving een belangrijke rol. Afgelopen jaar zijn voor de liften en hellingbanen contracten afgesloten met interdisciplinaire teams. Binnen deze teams werken aannemers en ontwerpers samen aan toegankelijke stations.

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

Net als in voorgaande jaren adviseerde Bureau Spoorbouwmeester in 2016 over een zorgvuldige inpassing van OV-poortjes. Volgend uit eerdere adviezen zette Bureau Spoorbouwmeester in op de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Diverse stations kwamen als concreet voorbeeld voorbij waaronder Utrecht CS, Enschede, Zwolle, Hoogeveen, Apeldoorn, Schiedam Centrum, Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Amstel en Steenwijk.

**RoutingSigning
Branding**

Bureau Spoorbouwmeester heeft zitting in het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB). Binnen dit kader was ons bureau onder meer betrokken bij het advies over de integrale en additionele signing op cabinets en chicopalen. Op verzoek van NS Reizigers heeft Bureau Spoorbouwmeester verder een ontwerpbriefing opgesteld voor de nieuwe generatie kaartverkoopautomaten. Deze zullen rond 2019 de huidige uit 2000 en 2006 stammende automaten gaan vervangen. In december 2016 is de briefing op hoofdlijnen afgerond. De briefing behandelt ook de toepasbaarheid van de kaartverkoopautomaat binnen het panelensysteem en beschuttingsysteem van de outillage. Daarnaast gaat de briefing in op de merkprofilering van vervoerders. Verder zijn voorstellen gedaan voor additionele signing op kaartverkoopautomaten.

Projecten

Bureau Spoorbouwmeester is jaarlijks betrokken bij een groot aantal concrete (stations)projecten. De werkzaamheden zijn divers: van deelname aan Kwaliteitsteams, het begeleiden van architectenselecties en ontwerpreviews tot diverse andere (adviserende) werkzaamheden. Hieronder volgt een representatieve greep uit de projecten van 2016.

Project	Toelichting
Advies Kunst in de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG)	Op verzoek van NS Reizigers heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over de toepassing van kunst in het interieur van de nieuwe generatie intercitiy. De beschrijving van de treinproductformule en de merkidentiteit van NS dienden als startpunt. Ook is een longlist met potentiële kunstenaars en designers opgesteld. Aanvullend heeft ons bureau geadviseerd over de shortlist en daarmee over de partijen die de kans kregen hun concept te presenteren aan een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van NS Reizigers, NS Commercie, Alstom en Bureau Spoorbouwmeester. Uiteindelijk is de keus gevallen op Inside Outside (Petra Blaisse): een bureau dat gefascineerd is door beweging en goed in staat wordt geacht om de gewenste sferen beeldend te vertalen naar het interieurontwerp.
Advies security check Eurostar	NS Stations en NS Internationaal ontwikkelen een security- en incheckvoorziening voor de Eurostardienst naar London en een voorziening voor douane/marechaussee. Deze voorzieningen worden geplaatst op Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over het ontwerp van het casco, de flexibele barriers op de perrons en de verwijzing naar en signing van de voorziening. In Amsterdam zal het gaan om een tijdelijke locatie. Bureau Spoorbouwmeester adviseert om voor de definitieve situatie een duurzame voorziening te ontwikkelen voor alle internationale treindiensten. Deze zal in moeten spelen op de behoeften van de internationale reiziger. Daarnaast is een goede afstemming met het Project Hoogfrequent Spoor van belang.
Hoofdgebouw NS HGBIV/Utrecht	In 2016 is Bureau Spoorbouwmeester gevraagd advies uit te brengen over de verbouwing van het NS hoofdkantoor HGBIV in Utrecht. Eerst heeft Spoorbouwmeester Bert Dirrix tijdens de voorselectie geadviseerd over de te kiezen ontwerpteams. In de tweede ronde is adviseur Miguel Loos aangeschoven bij de beoordeling van de vier ontwerpen. Mede op advies van Bureau Spoorbouwmeester is de winnaar bepaald: het team van Arcadis en Fokkema en Partners Architecten.
Almere	Omdat het spoor op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) intensiever gebruikt gaat worden, zijn in Almere maatregelen getroffen om het geluid voor de omgeving te beperken. Op de stations zijn in overleg met Bureau Spoorbouwmeester de gevels en luifels zoveel mogelijk ingezet ten behoeve van geluidswering. Hierdoor hoefden geen extra schermen toegevoegd te worden. Op Station Almere Centrum – een station dat behoort tot De Collectie – zijn op advies van Bureau Spoorbouwmeester transparante schermen geplaatst. Zij houden geluid tegen en zorgen ook voor meer comfort op de perrons.

Amsterdam Amstel

Amsterdam Amstel staat aan de vooravond van een omvangrijke ingreep waarbij het station weer op een lijn wordt gebracht met de huidige eisen. Ondertussen wordt vol ingezet op het versterken van de kenmerkende waarden en kwaliteiten van het Collectiestation. Vertrekkend vanuit de waardestelling en de door alle stakeholders onderschreven ontwikkelvisie vond in 2016 de architectenselectie plaats. Uitgangspunt was het samenbrengen van alle ontwerpvragestukken en deelprojecten op en rond Amstel. Bureau Spoorbouwmeester heeft de aanbesteding mede voorbereid, was betrokken bij het selectieproces en heeft het de start van het ontwerptraject ondersteund. Tevens heeft het bureau zitting in het gemeentelijke supervisieteam dat adviseert over de raakvlakken met de omgeving. De opdracht is inmiddels gegund aan Office Winhov. In 2017 zullen de eerste deelprojecten aanbesteed worden.

Amsterdam Centraal

Hoewel de vernieuwing van Amsterdam Centraal vordert, blijft het de komende jaren een station in verbouwing. In 2016 is Bureau Spoorbouwmeester nauw betrokken geweest bij de voorbereiding van diverse ingrepen: van de restauratie van de Cuypershal en de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen tot de omvangrijke projecten en ingrepen die volgen uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Binnen het laatste project is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij de architectenselectie en advisering ten behoeve van het schetsontwerp en de vervolgfases. Ons bureau heeft verder zitting in het ontwerpteamoverleg. Daarnaast is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij diverse reviews en adviseren we over een integrale benadering van de vele (deel)projecten. Ook heeft de Spoorbouwmeester een rol in het Supervisieteam Stationseiland.

Amsterdam Lelylaan

In opdracht van de gemeente Amsterdam is in 2016 gestart met het ontwerptraject rond de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan. Het huidige station heeft last van een lage klantbeleving, oogt gedateerd en is qua routing en wayfinding suboptimaal. De gemeente heeft de ambitie om met het station een impuls te geven aan de stadsvernieuwing in Amsterdam West. Naast de uitbreiding van de fietsenstalling wordt de gehele stationsomgeving met bus- en tramhaltes aangepast. Mede op verzoek van NS Stations heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over de verschillende ontwerpmodellen. In 2017 wordt de studie afgerond en aan de gemeente voorgelegd.

Amsterdam Muiderpoort

Amsterdam Muiderpoort is een markant vooroorlogs station. In 2015 en 2016 zijn plannen ontwikkeld voor een nieuw hotel op het Oosterspoorplein, gelegen tussen de perrons van Muiderpoortstation. De plannen omvatten ook een herbestemming van de diverse spoogerelateerde gebouwen rond het station, waaronder delen van het karakteristieke stationsgebouw zelf. Vanwege de monumentale waarde van Muiderpoort adviseerde Bureau Spoorbouwmeester al eerder tot het opstellen van een waardestelling. Aanvullend initieerde ons bureau in 2016 een verkennende integrale studie naar alle deelprojecten.

Amsterdam RAI

Station Amsterdam RAI wordt als onderdeel van het project OV SAAL (de verbinding tussen Schiphol en Lelystad via Amsterdam en Almere) uitgebreid en opgeknapt. Nu de gemeente en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) besloten hebben om ook het metrogedeelte van de stationshal aan te pakken, ontstaat een volledig vernieuwd en vergroot station dat is voorbereid op de toekomst. In lijn met onze eerdere adviezen over de spoorverdubbeling en de uitbreiding van de stationshal, heeft Bureau Spoorbouwmeester in 2016 geadviseerd over de plannen voor uitbreiding en upgrading van de fietsenstalling bij het station.

Amsterdam Zuid

Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd betrokken bij de planvorming rond Amsterdam Zuid: het laatste Nieuwe Sleutelproject. Zuid gaat een grootschalige verbouwing tegemoet waarbij een deel van de ringweg A10 ondergronds wordt gelegd. Op maaiveld ontstaat zo meer ruimte voor de fiets, de bus, de tram en de aansluiting van het station op de stad. Met de afronding van de intensieve dialoofphase werd in 2016 een mijlpaal bereikt. Inmiddels heeft de definitieve gunning plaatsgevonden. Het winnende ontwerp van ZuidPlus (een samenwerking tussen Team V Architectuur, Zwarts & Jansma Architecten en Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten) sluit uitstekend aan op de geformuleerde eisen. Bureau Spoorbouwmeester heeft binnen het Kwaliteitsteam de opdrachtgevers geadviseerd over de vormgeving en inpassing. Ook in de komende jaren zal ons bureau vertegenwoordigd zijn in de ontwerp- en Kwaliteitsteams die zich bezighouden met de verdere planuitwerking.

Arnhem Velperpoort

Na jaren van voorbereiding hebben NS, gemeente en ProRail besloten om Collectiestation Arnhem Velperpoort in gezamenlijkheid aan te pakken. Dat is goed nieuws, helemaal omdat rond het station talloze projecten en programma's samenkomen. Zo wordt het spoortaalud verbreed, worden perrons vernieuwd en zal de stationsomgeving opnieuw worden ingericht met veel aandacht voor verlichting en groen. Verder krijgt het stationsgebouw een nieuwe indeling, wordt het voorzien van een openbaar toilet en wordt het uitgebreid met een tweetal liften waarmee de perrons voor iedereen toegankelijk worden. Met alle betrokken partijen formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de gezamenlijke (integrale) ambitie. Op basis hiervan kunnen de vele projecten en programma's elkaar gaan versterken.

Assen

Assen krijgt een nieuw station, ontworpen door Team A: een samenwerking tussen Powerhouse Company en De Zwarte Hond. In 2016 werd het plan vertaald naar een technisch ontwerp van het stationsgebouw. Ook werd het stationsgebouw aanbesteed en werd gestart met de sloop- en bouwwerkzaamheden ten behoeve van de fietskelder, de verkeerstunnel en de reizigerstunnel. Zij gaan samen met de nieuwe sporen en perrons een belangrijk onderdeel vormen van het nieuwe station. De gemeente Assen nam het voortouw bij de realisatie van een tijdelijk station. Door het gebruik van bestaande elementen, waaronder de tijdelijke wanden (SITS) van Station Arnhem en de liften van het stationsproject in Zwolle, is een circulair tijdelijk station gerealiseerd. Bureau Spoorbouwmeester is in Assen betrokken als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers: de gemeente Assen, NS en ProRail. Daarnaast heeft ons bureau zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de gehele stationsomgeving.

Breda

NSP Station Breda is in 2016 feestelijk geopend. Het station vormt het prominente middelpunt van Via Breda: de ontwikkeling van de Spoorzone tot een volwaardig en bruisend nieuw stadsdeel, direct grenzend aan de historische binnenstad. Net als bij de andere NSP's heeft de Spoorbouwmeester zitting in het Bouwmeestersoverleg. Na de oplevering blijven de leden van het Bouwmeestersoverleg betrokken. Het accent van de advisering zal verschuiven naar de stedelijke context. Ook de advisering over de consortiakeuze voor verschillende plandelen zal deel zijn van de agenda van het Bouwmeesteroverleg. In 2016 heeft de Spoorbouwmeester zich met name sterk gemaakt voor de functionele afstemming van de projecten in de directe omgeving van het station. Dit alles op basis van het geldende Masterplan, de beeldkwaliteitseisen en de hoge kwaliteitsambities van de betrokken partijen.

Delft-Zuid

Als gevolg van de spoorverdubbeling uitgevoerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal ook Station Delft-Zuid op de schop gaan. Voor de gemeente en de provincie was dit aanleiding om aanvullende ambities te formuleren voor de kruisende (fiets-)verbinding. Deze dienen een belangrijke rol te gaan spelen in een verbeterde bereikbaarheid van de beide spoorzijden. Samen met de Stadsbouwmeester van Delft formuleerde Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van ProRail en de gemeente de ambities voor de ontsluiting van het station, de stationsomgeving en de kruisende infrastructuur voor langzaam verkeer. Het Ministerie van IenM heeft zich inmiddels achter de ambities geschaard. Daarbij is definitief besloten om het station te ontsluiten met een fiets- en voetgangerstunnel die beide zijden van het spoor met elkaar verbindt.

Den Haag CS

Begin 2016 is het overgrote deel van de verbouwing van Den Haag CS gereedgekomen en opgeleverd. Het resultaat mag er zijn: een (ver)nieuw(d) station met veel licht, ruimte en een goede aansluiting op de stad. Na de oplevering volgt de volgende fase: de herontwikkeling van het voorplein en de bouw van een fietsenstalling. Net als bij de andere Nieuwe Sleutelprojecten heeft de Spoorbouwmeester zitting in het Bouwmeestersoverleg. Vanuit deze hoedanigheid blijft ons bureau betrokken bij de verdere ontwikkeling van Den Haag CS.

Den Haag HS

De gemeente Den Haag, ProRail en NS investeren in Station Den Haag HS en het omliggende gebied. Doel is om het geheel overzichtelijker, aangenamer en veilig te maken. NL Architects is geselecteerd als architect. In 2015 is het ontwerp van de fietsenstalling en de nieuwe entree aan de Laakhavenzijde uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Na een korte adempauze wordt de draad in 2017 weer opgepakt en volgt de aanbesteding. Ook wordt de hal aangepakt en zal een nieuwe lift geplaatst worden ten behoeve van het eerste perron.

Dieren

Architectenbureau Onix is in 2014 geselecteerd voor het ontwerp van de passerelle in Dieren. Het is een prachtig voorbeeld van een integrale samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen binnen een relatief kleine, maar desalniettemin complexe opgave. In 2015 en 2016 is het ontwerp van Onix 'aanbestedingsgereed' gemaakt. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester blijft Onix betrokken zodat de kwaliteit tot en met de realisatie geborgd kan worden. In 2017 wordt het ontwerp uitgevoerd.

Driebergen Zeist

Het plan voor een nieuw Station Driebergen Zeist omvat onder meer de bouw van een ruime P+R- voorziening. Bureau Spoorbouwmeester is in 2016 door NS Stations gevraagd om te adviseren over de aanbesteding: van het opstellen van passende criteria tot de betrokkenheid bij het selectieproces. De uitvoering van het winnende ontwerp van Grossman Architecten is 2016 gegund.

Eemshaven

De huidige goederenspoorlijn naar de Eemshaven wordt aangepast. Daardoor is straks de veerboot naar het Duitse Waddeneiland Borkum ook met een passagierstrein te bereiken. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de inpassing en inrichting van het station.

Eindhoven

In Eindhoven adviseert Bureau Spoorbouwmeester over de nieuwe stationspassage en de restauratie van de Zuidhal. De passage is nagenoeg gereed en zal in 2017 officieel geopend worden. In 2016 is het ontwerp voor de restauratie en uitbreiding van de Zuidhal nader uitgewerkt. Daarnaast is ons bureau betrokken bij de plaatsing van een kunstwerk van Studio Daan Roosegaarde in de nieuwe stationspassage. In 2016 hebben we de uitwerking beoordeeld. Ook hebben we ProRail uitvoerig geadviseerd over het beheercontract van het kunstwerk.

Geldermalsen

Bij Station Geldermalsen werkt ProRail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor aan een forse aanpassing van de lay-out van de sporen en de perrons. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken bij een onderzoek naar een nieuw aan te leggen traverse of tunnel. In 2016 zijn het beeldkwaliteitsplan en de inrichtingseisen in overleg met Bureau Spoorbouwmeester verder aangescherpt.

Groningen

Het stationsgebied van Groningen is de laatste Spoorzone waar aan de spreekwoordelijke 'achterkant van het station' een emplacement ligt met opstelruimte voor de treinen. De opstelcapaciteit en functionaliteit van dit emplacement worden straks overgenomen door het nieuw te bouwen opstel terrein De Vork. Dit komt buiten de stad te liggen. De ruimte van het huidige emplacement kan daardoor worden 'teruggegeven' aan de stad. Ook ontstaan kansen voor een volwaardige 'tweede voorkant'. Afgelopen jaar zijn belangrijke stappen gezet in de planvorming, mede dankzij een goede samenwerking tussen provincie, stad en spoorpartijen. De gemeente Groningen werkte aan de ambities en hoofdlijnen voor het nieuwe stadsdeel. Ook werden de eisen en ambities verzameld en verwerkt tot documenten ten behoeve van de ambitieuze aanbesteding. Bureau Spoorbouwmeester blijft als adviseur betrokken bij het project en heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied.

Groningen - Leeuwarden (ESGL)

De spoorlijn van Groningen naar Leeuwarden wordt in opdracht van de provincies Groningen en Friesland vernieuwd. Hierdoor kan een groeiend aantal reizigers straks sneller en comfortabeler gebruik maken van het traject. De stations langs het traject zullen in het kader van de Visie op Outillage en op basis van de ambities van de beide provincies worden voorzien van nieuw perronmeubilair. In 2016 is het tracébesluit voorbereid. Na de ter visielegging krijgen de plannen in 2017 verder vorm.

Groningen – Bad Nieuweschans

Om het interregionaal treinverkeer tussen Noord-Nederland en Duitsland te verbeteren, verkent ProRail de mogelijkheid om treinen sneller te laten rijden en een extra sneltrein in te passen. In een functioneel integraal systeemontwerp wordt de impact op de baan en de stations omschreven. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail over de ruimtelijke doorwerking van deze functiewijzigingen. Het advies concentreerde zich vooral op de stations aan de route. Bureau Spoorbouwmeester vindt het van belang de modellen vroegtijdig vanuit reizigersperspectief te beschouwen en ze te toetsen op gemak, comfort en overzicht.

Leeuwarden

Dat de aanwijzing van Leeuwarden als Europese Culturele Hoofdstad 2018 werkt als vliegwiel op de herontwikkeling van het stationsgebied werd in 2016 meer dan duidelijk. De plannen voor een fietsstalling, het busstation en het stationsplein gingen in uitvoering. Hoewel de nadruk aanvankelijk lag op de herinrichting van de openbare ruimte rond het station heeft de spoorsector aanvullend een plan opgesteld voor de directe stationsomgeving en het stationsgebouw. Bureau Spoorbouwmeester nam samen met NS Stations en ProRail Stations het initiatief. In 2016 zijn de kansen verder verkend. Dit heeft geleid tot ambitieuze maar haalbare plannen waarmee het station het komend jaar – nog voordat Leeuwarden Culturele hoofdstad wordt – een enorme boost krijgt.

Maastricht

Ons bureau is in 2016 door de gemeente Maastricht gevraagd om te adviseren over het slechten van de spoorbarrière. Dit in vervolg op onze eerdere betrokkenheid bij het aanleggen van een nieuwe stalling onder het stationsplein. Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2016 deelgenomen aan diverse workshops. Met oog op de cultuurhistorische waarde van het station is meegedacht over integrale oplossingsrichtingen. De ambitie van de gemeente is om het station een volwaardige toegang aan de oostzijde te geven en de nu gescheiden stadsdelen via een nieuwe interwijkpassage beter met elkaar te verbinden. Naar verwachting zal het ontwerpproces in 2017 opgestart worden. Bureau Spoorbouwmeester blijft als adviseur betrokken.

Muiderberg

De plaatsing van de nieuwe spoorbrug bij Muiderberg kan niemand zijn ontgaan. De enorme spoorbrug is onderdeel van een omvangrijk programma waarmee de bereikbaarheid van de noordflank van de Randstad wordt verbeterd. Bureau Spoorbouwmeester omschreef voor Rijkswaterstaat en ProRail de vormgevingsuitgangspunten. Ook hielpen we bij de onderlinge afstemming van de deelprojecten van Rijkswaterstaat en ProRail. Afgelopen jaar werd het project genomineerd voor de Projectpluim vanwege de voorbeeldige wijze waarop de ontwerpuitgangspunten en ambities als integraal onderdeel van de opgave zijn vertaald binnen het gerealiseerde ontwerp.

Naarden-Bussum

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor wordt op Station Naarden-Bussum een aantal sporen gesaneerd. Om in de nieuwe situatie de toegang tot het zijperron te garanderen, moet het monumentale stationsgebouw aangepast worden. Na sanering van de sporen ontstaat de kans om het station een (volwaardige) toegang aan de huidige 'achterkant' te geven. Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2016 de architectenselectie voorbereid en begeleid. Ook is meegedacht over de juiste werkpakketten ten behoeve van de gunning van de opdracht.

Nijmegen

Voor Station Nijmegen vereist het Programma Hoogfrequent Spoor een aanpassing van de spoorlayout en de transfercapaciteit. Deze aanpassingen hebben veel raakvlakken met andere spoorse programma's (OVCP) en de gemeentelijke ambities (doortrekken van de tunnel naar de oostzijde ten behoeve van een nieuwe stationstoegang). Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2016 geadviseerd over de verschillende voorkeursvarianten van het PHS-project. Hierbij zijn de bijzondere cultuurhistorische waarden van het station meegewogen. Tevens is ons bureau door de gemeente benaderd om mee te denken over de integrale ontwikkelvisie van het station en de stationsomgeving. Binnen dit kader was Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij de selectie van het te contracteren ingenieursbureau. In 2017 zal Bureau Spoorbouwmeester aanschuiven bij de door de gemeente geïnitieerde ontwerpateliers.

Oisterwijk

Samen met Bureau Spoorbouwmeester heeft de gemeente Oisterwijk het initiatief genomen tot het plaatsen van een kunstwerk in de tunnel van het station. Namens ProRail heeft Bureau Spoorbouwmeester met de gemeente en het Europees Kreamekwerkcentrum (EKWC) een briefing opgesteld en de kunstenaarsselectie voorbereid. In 2017 wordt de selectie voltooid en de opdracht gerealiseerd.

Rotterdam Alexander

In samenwerking met RET en ProRail ontwikkelt NS Stations een plan voor Station Rotterdam Alexander. Een slimme samenvoeging van een groot aantal (onderhouds-)programma's biedt kansen voor een vernieuwd station dat met nieuw elan een katalysator kan zijn voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. Een upgrade van het station kan bovendien zorgen voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS en ProRail over de opgave en formuleerde samen met de gemeente Rotterdam de gezamenlijke ambities voor zowel het station als de stationsomgeving.

Rotterdam Blaak

Met de oplevering van de Markthal heeft Rotterdam er een belangrijke publiekstrekker bij. De komst van de Markthal heeft ook de directe omgeving, waaronder Station Rotterdam Blaak, een boost gegeven. In 2015 is door de gemeente het initiatief genomen om de fietsenstalling bij het station opnieuw in te richten. Met de nieuwe stalling verdwijnen niet alleen de vele fietsen die nu rond Blaak en de Markthal geparkeerd staan, ook beoogt de gemeente met deze stalling de openbare ruimte meer uitnodigend en sfeervoller te maken. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in samenwerking met ProRail over de ontwerputgangspunten en beoordelingscriteria. In het kader van de verbetering van het station en de directe omgeving is een subsidie verstrekt: Beter benutten. Met deze subsidie worden verbeteringsmaatregelen doorgevoerd ten aanzien van de beleving van het station en de zichtbaarheid van de entree en de wachtgelegenheid. De ontwerpen hiervoor worden in 2017 uitgewerkt. Bureau Spoorbouwmeester blijft tijdens de uitwerking betrokken.

**Rotterdam
Theemswegtracé**

Het treinverkeer en de scheepvaart van en naar de Maasvlakte en Europoort nemen toe. Momenteel gaat het verkeer ter hoogte van Rozenburg over en onder de Calandbrug door. De huidige stalen hefbrug is niet toegerust op de groei. Daarom wordt gewerkt aan het circa vier kilometer lange Theemswegtracé. Met deze oplossing kan het treinverkeer straks goed doorrijden. Bovendien wordt de geluidsoverlast beperkt. Het Theemswegtracé wordt rond 2020 gerealiseerd. Het Havenbedrijf Rotterdam coördineert en realiseert het project in samenwerking met ProRail. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de beide partijen over de vormgeving van het tracé. Ook hielp ons bureau bij het omschrijven van de ontwerpuitgangspunten en de ambities ten behoeve van het (ontwerp)tracébesluit.

Roermond

Bureau Spoorbouwmeester was in 2016 betrokken bij de totstandkoming van de Ontwikkelvisie stationsgebied Roermond. Ook adviseerde ons bureau over de architectenselectie. VenhoevenCS maakte het plan in overleg met omwonenden en betrokken stakeholders. Het plan is gefaseerd van opbouw. Het omvat onder meer een raamwerk van twee boulevards welke parallel aan het spoor lopen. Daarnaast zet het plan in op een nieuwe tunnel waarbij het station en de omgeving integraal worden (her)ontwikkeld.

Roodeschool

De goederenspoorlijn naar de Eemshaven wordt vanaf Roodeschool geschikt gemaakt voor reizigerstreinen. Station Roodeschool wordt verplaatst en verandert van karakter: in plaats van een eindstation wordt het een halte. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde samen met de Provinciaal Bouwmeester van Groningen over de inpassing en inrichting van het stationsgebied en het station.

Schiphol Airport

De aanstaande vernieuwing van Station Schiphol is het afgelopen jaar in een stroomversnelling gekomen. Gebaseerd op het Spoorbeeld en de ervaringen met de ambitieuze (NSP) stationsprojecten schreef Bureau Spoorbouwmeester een startdocument dat uit kan groeien tot een gezamenlijk ambitiedocument. Doel is om het ambitiedocument in 2017 samen met Schiphol en de regio verder vorm te geven.

Sittard

Bureau Spoorbouwmeester is op verzoek van de gemeente Sittard als adviseur betrokken bij diverse workshops rond de ontwikkeling van de stationsomgeving aan beide zijden van Station Sittard. Insteek is een betere aansluiting van de stad op het station, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en de creatie van een soepele overstap tussen de diverse modaliteiten. Het station wordt in de ontwikkelvisie integraal meegenomen.

Tilburg

In 2016 heeft Bureau Spoorbouwmeester in het kader van de inpassing van de nieuwe stationspassage in Tilburg geadviseerd over een zorgvuldige invulling van retail in het monumentale stationsgebouw. De uitvoering staat op gespannen voet met de transparantie van de retail casco's en wijkt sterk af van het oorspronkelijke ontwerp. Deze kwestie was voor Bureau Spoorbouwmeester aanleiding om NS Stations te adviseren richtlijnen op te stellen voor de invulling van retail in monumentale casco's.

Vught

In Vught wordt gewerkt aan een verdiepte ligging van een deel van het spoor: 1,6 kilometer lang. Het project is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het borgen van de ruimtelijke kwaliteit, de landschappelijke inpassing en het tot stand brengen van het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp aangaande de verdiepte ligging van het station. 2017 staat in het teken van de verdere uitwerking van het ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester zal hierbij betrokken blijven.

Zaandam

De aanpak van het station is het sluitstuk in de vernieuwing van de gehele stationsomgeving van Zaandam. In 2016 heeft architectenbureau Nunc het plan voor het station uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS over de opgave en reviewde het ontwerp.

Zaandijk Zaanse Schans (voorheen Koog-Zaandijk)

De perrontunnel van Station Zaandijk Zaanse Schans is in 2016 voorzien van een kunstwerk van Atelier NL. Bureau Spoorbouwmeester was als adviseur betrokken bij het kunstproject.

Zwolle

Het afgelopen jaar nam de gemeente Zwolle het initiatief voor het realiseren van een ontwikkelperspectief voor het stationsgebied. Het document biedt een wenkend perspectief voor de langere termijn en heeft een inspirerende en sturende rol wat betreft ontwikkelingen op de korte(re) termijn. Spoorbouwmeester Bert Dirrix had zitting in het Kwaliteitsteam en adviseerde de betrokken opdrachtgevers (stad, provincie en spoorsector) over de inhoud en het plan van aanpak van het ontwikkelperspectief.

Zwolle busbrug

In Zwolle 'verhuist' het huidige busstation naar de andere kant van het spoor. Om de verbinding tussen het centrum en het nieuwe busstation optimaal te houden, wordt een busbrug aangelegd. De brug wordt in opdracht van de gemeente door ProRail gerealiseerd. Het moet een landmark worden in de spoorzone. Bovendien moet het bijdragen aan de kwaliteit van het geheel. In nauw overleg met de gemeente, de provincie en de omwonenden heeft Bureau Spoorbouwmeester de ontwerputgangspunten en toetsingscriteria opgesteld. Ons bureau maakte ook onderdeel uit van de commissie die de inzendingen van de gegadigden beoordeelde. Uiteindelijk is de keus gevallen op de brug van BAM en ipv Delft.

Zwolle Stadshagen

ProRail realiseert in opdracht van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle een voorstadstation op het Kamperlijntje: Station Zwolle Stadshagen. Al eerder omschreef Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van ProRail en met de gemeente de ontwerputgangspunten voor deze nieuwe halte. In 2016 beoordeelde Bureau Spoorbouwmeester de concrete voorstellen voor het station en de stationsomgeving.

Zwolle - Wierden

In opdracht van de provincie Overijssel werkt ProRail aan de elektrificatie van de spoorlijn tussen Zwolle en Wierden. Samen met de provincie omschreef Bureau Spoorbouwmeester in een eerder stadium al de uitgangspunten voor de inpassing en het ontwerp. Afgelopen jaar beoordeelde Bureau Spoorbouwmeester de ontwerpen van VolkerRail: de uitvoerende partij.

Zwolle - Herfte

Het spoor tussen Zwolle en de splitsing bij Herfte is nu een knelpunt. Door hier extra sporen aan te leggen, hoeven treinen van en naar Emmen of Meppel straks niet meer op elkaar te wachten. Zo wordt Zwolle als belangrijk overstapstation beter benut. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail over de inpassing en vormgeving van de ingreep. Daarbij is veel aandacht uitgegaan naar de kunstwerken.

Partners en Samenwerking

Bureau Spoorbouwmeester heeft van oudsher een hechte (werk)relatie met NS en ProRail. Daarnaast werkt ons bureau nauw samen met diverse andere partners en (omgevings)partijen.

Partner	Toelichting
Rijkswaterstaat	Op verschillende plekken raken de spoor- en wegprogramma's elkaar. Exemplarisch zijn de werkzaamheden rond Amsterdam waar Rijkswaterstaat werkt aan het project SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere) en ProRail aan OV SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad). De nieuwe spoorbrug bij Muiderberg maar ook de vele ecoducten die overal in het land een bijdrage leveren aan de ontsnippering van de natuur zijn voorbeelden van de intensieve samenwerking. Bij dergelijke opgaven werkt Bureau Spoorbouwmeester nauw samen met zowel ProRail als Rijkswaterstaat om te komen tot gemeenschappelijk(e) vormgevingsbeleid en ambities.
Samenwerking omgevingspartijen: gemeenten en provincies	De laatste jaren groeit de samenwerking met gemeenten, provincies en stadsregio's. Deze beweging is niet vreemd. Spoorprojecten worden door veel (lagere) overheden herkend als een katalysator voor gebiedsontwikkeling. Hierdoor ontstaan op veel plekken in Nederland 'Regionale Sleutelprojecten'. Tot ons genoegen merken we dat het Spoorbeeld door veel omgevingspartijen als hulpmiddel wordt gebruikt. Het helpt hen om vat te krijgen op de opgave(n). Ook constateren we dat het kwaliteitsbesef over het algemeen hoog is. De verwachting is dat het aantal samenwerking met omgevingspartijen de komende jaren verder zal groeien.
College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters	Bureau Spoorbouwmeester werkt al jaren samen met de Rijksbouwmeester en de andere leden van het College van Rijksadviseurs. De samenwerking behelst met name het afstemmen van programma's en ambities. Bovendien is er veelvuldig contact binnen het Bouwmeestersoverleg. Hierin participeren de betrokken NSP-gemeenten, de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester.
Internationaal: Watford Group en Watford Conferentie	Bureau Spoorbouwmeester is sinds de oprichting lid van de Watford Group: een internationale associatie van architecten en designers die in dienst zijn bij spoorweg- en spoorgerelateerde bedrijven. Sinds enige jaren is ons bureau bovendien lid van de Watford Steering Group. De Watford Conference is een initiatief van de Watford Group. De conferentie bevordert het uitwisselen van ervaring en ideeën over vormgeving in de spoorsector. Er worden presentaties gegeven, er vinden excursies plaats en er wordt druk gediscussieerd. Bureau Spoorbouwmeester vervult altijd een prominente rol in het programma.

Communicatie en Inspiratie

Naast het beheer en de ontwikkeling draagt Bureau Spoorbouwmeester het Spoorbeeld uit via lezingen, publicaties, workshops en andere activiteiten. Hieronder volgt een overzicht.

Onderwerp	Toelichting
Ontwerpatelier Academie van Bouwkunst Amsterdam	In 2016 heeft adviseur Miguel Loos aan de Academie van Bouwkunst Amsterdam een interdisciplinair ontwerpatelier begeleid rond de vernieuwing van Station Amsterdam Sloterdijk. Om alle studenten een goede start te geven, omvatte het programma ook lezingen en excursies. De deelnemende studenten slaagden erin goede en uiteenlopende ontwerpvoorstellen te doen voor een complete transformatie van het station. De eindpresentatie werd op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester ook bijgewoond door vertegenwoordigers van NS Stations.
Building The Future of Health	Tijdens het grote internationale congres Building The Future of Health in het Universitair Medisch Centrum in Groningen (UMCG) organiseerde het Ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de congresorganisatie een challenge voor young professionals, geïnspireerd op de inhoud van het IenM programma Slimme & Gezonde Stad en de kernvraag van de conferentie: Hoe kan het ontwerp en de kwaliteit van onze leefomgeving bijdragen aan onze gezondheid? Namens Bureau Spoorbouwmeester trad adviseur Jos van den Hende op als een van de mentoren. Samen met (lokale) professionals focuste zijn team op de wijze waarop het station en de stationsomgeving een bijdrage kunnen leveren aan een gezonde stad.
Inspiratiecollege	Circa tachtig procent van alle welstands- en monumentencommissies is lid van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit. Het ledenbestand omvat zeven regionale en 56 lokale commissies en vijf landelijke rechtspersonen: de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Platform31, BNSP, NVTL en VBWTN. De Federatie bewaakt en bevordert de randvoorwaarden waarbinnen haar leden, professionele adviseurs, de lokale en provinciale overheden optimaal kunnen adviseren over de kwaliteit van de gebouwde omgeving. In 2016 trad adviseur Jos van den Hende toe tot het inspiratiecollege van de federatie. Het inspiratiecollege stelt zich tot doel het gesprek over omgevingskwaliteit te intensiveren.
Symposium Stationserfgoed	In 2016 zijn de laatste cultuurhistorische waardestellingen van de Collectiestations gereedgekomen. Mede op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester werden ze in op 23 juni 2016 door NS en ProRail gepresenteerd tijdens het symposium Stationserfgoed bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Bureau Spoorbouwmeester lichtte tijdens het symposium de gehele omvang van het onderzoek toe. Ook werd stilgestaan bij de bijzondere inspanning en de schat aan informatie die dankzij de waardestellingen voorhanden is. Voor Bureau Spoorbouwmeester was het symposium een bijzonder moment. Tien jaar geleden nam ons bureau namelijk het initiatief om goed onderzoek te doen naar het stationserfgoed.

Symposium De Nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030

Bureau Spoorbouwmeester organiseerde op 11 oktober 2016 samen met Atelier Rijksbouwmeester het drukbezochte symposium De Nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030. Tijdens het symposium werd teruggeblikt op de resultaten van de NSP. Daarnaast werden de opgaven van vandaag en morgen voor het voetlicht gebracht. Diverse hoofdrolspelers kwamen aan het woord: (oud) Rijksbouwmeesters, (oud) Spoor-bouwmeesters, opdrachtgevers, architecten en prominente vertegenwoordigers van ProRail, NS en de betrokken overheden. Het symposium richtte zich niet alleen op de traditionele spoorpartijen. Heel bewust sprak Op weg naar 2030 ook de groeiende groep 'nieuwe' partners aan, waaronder de lokale en regionale stakeholders.

Het symposium werd afgesloten met het aanbieden van het essay De Nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030 aan Roger van Boxtel en Pier Eringa: de president-directeuren van respectievelijk NS en ProRail. Van Boxtel onderstreepte dat er de afgelopen jaren iets fantastisch is gebeurd. "Met de NSP hebben we de publieke ruimte weer teruggegeven aan de mensen. Dus regio's: pak die kans en laat stationsgebieden de plek zijn voor een kloppend hart." Van Boxtel onderstreepte dat het rijk bij alle nieuwe opgaven veel meer moet doen dan louter 'meedoen'. "Als rijk blijf je verantwoordelijk voor de regie." Pier Eringa voegde hieraan toe dat al die nieuwe stations een opjuttend effect hebben. "Met het ene nieuwe station verbleekt de ander een beetje. Laat ons die competitie maar aangaan. Alle stations moeten gewoon prachtige plekken zijn om je reis te beginnen en te eindigen."



Stations Rotterdam
Centraal en Helmond
kregen een Brunel Award
in de categorie
Stationsgebouwen.

Online publicaties waardestellingen

In 2016 zijn ter gelegenheid van het symposium Stationserfgoed alle beschikbare waardestellingen digitaal toegankelijk gemaakt via www.spoorbeeld.nl. Dankzij de online plaatsing kan een breder (vak)publiek profiteren van de kennis die de afgelopen jaren is verzameld.

Essays en inspiratie

In 2016 gaf Bureau Spoorbouwmeester de opdracht tot het schrijven van een aantal nieuwe essays en artikelen voor de Spoorbeeld inspiratiepagina's. Een overzicht:

Essay De Nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030

Ter gelegenheid van het Symposium De Nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030 verscheen een gelijknamig essay. In het essay gaat Jaap Huismans in op de resultaten van de NSP. Daarnaast vraagt het aandacht voor de opgaven die zich nu aandienen, op weg naar 2030. The Cloud Collective analyseerde de NSP-stations en bracht deze (beeldend) met elkaar in verband. De foto's van Jannes Linders tonen de verschillende karakters van de (ver)nieuw(d)e stations van Rotterdam, Arnhem, Breda, Utrecht en Den Haag.

Verslag Symposium De nieuwe Sleutelprojecten, op weg naar 2030

Van het succesvolle symposium werd een uitgebreid verslag gemaakt vol relevante quotes en observaties van de hoofdrolspelers. Het dient als naslagwerk en inspiratie voor hen die niet in de gelegenheid waren het symposium te bezoeken.

Waardestellingen, een schat aan informatie

Ter gelegenheid van het gereedkomen van de laatste waardestellingen verscheen het artikel Waardestellingen, een schat aan informatie. Het artikel verhaalt over de aanpak en opzet, het traject en de enorme hoeveelheid informatie die inmiddels ook online beschikbaar is.



Essays en
inspiratieartikelen
zijn te lezen via
spoorbeeld.nl/inspiratie

Spoorbeeldverhalen

Journalist en architectuurcriticus Kirsten Hannema schreef een aantal artikelen waarin ze steeds twee verschillende maar toch ook verwante projecten naast elkaar zet. Samen met haar eerdere Spoorbeeldverhalen illustreert de serie de breedte van de opgave en de doorwerking van het Spoorbeeld op de praktijk. Bovendien geeft het inzicht in het werk van Bureau Spoorbouwmeester. Het eerste verhaal van 2016 handelt over Station Eemshaven en Station Rotterdam Centraal. Beide stations hebben een internationaal karakter: het bekende Rotterdam waar via de HSL een verbinding wordt gelegd met de rest van Europa en het 'onbekende' Station Eemshaven waar dankzij een geslaagde internationale samenwerking een passagierstrein kan gaan rijden tussen het Duitse achterland en de veerdienst naar het Duitse Waddeneiland Borkum. Het tweede Spoorbeeldverhaal handelt over de brug bij Muiderberg en het werk van de kunstenaar Irina Birger op het beschuttingssysteem van Station Ede Centrum: twee kunstwerken met een heel eigen karakter die beide beeldbepalend zijn voor de reisbeleving. Het laatste Spoorbeeldverhaal handelt over de controlepoortjes en de opgave om stations voor iedereen toegankelijk te houden. Dit Spoorbeeldverhaal verscheen begin 2017 op de Spoorbeeld-inspiratiepagina's.

Lezingen en interviews

Bureau Spoorbouwmeester draagt het Spoorbeeld ook uit via lezingen, interviews en symposia. Een selectie:

20 januari: Lezing Design Museum Gent

Bureau Spoorbouwmeester kreeg de uitnodiging om in het kader van de tentoonstelling Design Derby België – Nederland (1815-1915) een lezing te geven over de ontwikkeling van de huisstijl van NS en het vormgevingsbeleid van de van de Nederlandse spoorsector. Daarnaast was het een uitnodiging om kennis uit te wisselen met Belgische ontwerpers en beleidsmakers die zich bezighouden met stationsarchitectuur.

24 maart: MIRT-projectworkshop Brainport City Eindhoven

Bureau Spoorbouwmeester participeerde in een workshop over de toekomst van de Brainportregio. Ons bureau agendeerde met name het belang van een optimaal functionerend multimodaal knooppunt als motor voor stedelijke ontwikkeling.

11 mei: VHS Symposium

In mei 2016 hield de VHS, het platform voor professionals in de railsector, een symposium met drie (oud) Spoorbouwmeesters. In zijn presentatie schetste Spoorbouwmeester Bert Dirrix de betekenis van het Spoorbeeld binnen de NSP. Daarnaast werd vooruitgeblikt op nieuwe trends en opgaven en de wijze waarop het Spoorbeeld ook hier een rol kan vervullen.

31 mei: Lunchlezing Ministerie IenM

Tijdens een IenM lunchlezing ging de Spoorbouwmeester in op de rol en taken van Bureau Spoorbouwmeester en de advisering aan NS, ProRail en omgevingspartijen. Het Spoorbeeld stond centraal in de lezing, alsmede de advisering op de verschillende schaalniveaus en de raakvlakken met de werkzaamheden van het ministerie.

1 juli: Eindejaarslezing Academie van Bouwkunst Maastricht

Op uitnodiging van de Academie van Bouwkunst Maastricht verzorgde de Spoorbouwmeester een lezing over de rol en betekenis van Bureau Spoorbouwmeester. Dit gebeurde aan de hand van recente voorbeelden van stationsarchitectuur.

6 juli: Denktankbijeenkomst Den Haag

Bureau Spoorbouwmeester nam deel aan een interactieve bijeenkomst van de gemeente Den Haag. Hier werden de kansen en mogelijkheden besproken van een hoogwaardige ontwikkeling van de stationsomgeving van Den Haag Centraal.

13 oktober: Stations als Superverbinders

Tijdens de zestiende editie van de Landelijke Vastgoeddag Rijksoverheid in het WTC Amsterdam hield Bureau Spoorbouwmeester een lezing over de betekenis van stations als verbinder tussen het netwerk en de stad, als katalysator voor ruimtelijk ontwikkelen en als gemeenschappelijke opgave voor diverse stakeholders. Tijdens twee interactieve bijeenkomsten met als titel Stations als Superverbinders sprak adviseur Jos van den Hendel met vastgoedspecialisten van de Rijksoverheid.

24 november: Presentatie en rondleiding Utrecht Centraal

In het kader van de MIRT-verkenning Schiphol organiseerden Schiphol, NS, ProRail en het Ministerie van IenM een inspiratiedag. Doel was om met een groep stakeholders inzichten en kennis te delen aan de hand van een bezoek aan een recent opgeleverde NSP stations. De Spoorbouwmeester leidde de groep rond en gaf een toelichting op de betekenis van het station als multimodale knoop en de invloed op de hoogstedelijke ontwikkeling in de directe omgeving.

Watford Conferentie

Dit jaar vond de 51ste Watford Conferentie plaats in Zweden en Denemarken. Het centrale thema was 'Transport systems and their consistency in larger urban areas'. De discussies en lezingen spitsten zich toe op de inpassing van infrastructuur in stedelijke situaties en de omgang met openbare ruimte. Bureau Spoorbouwmeester gaf een lezing over de recent afgeronde Nieuwe Sleutelprojecten. Tijdens het symposium werd ook gesproken over nieuwe stations en spoorlijnen in Scandinavië. Vervolgens werden voorbeelden bezocht in Kopenhagen (Denemarken) en Malmö (Zweden). Interessant aan Malmö waren de vele kunstprojecten die dankzij een eenprocentsregeling van de overheid gerealiseerd konden worden. Ook de fiets was een veelbesproken thema. Het kwam bovendien veelvuldig aan de orde in de Nederlandse presentaties.

Overige activiteiten

Workshops Stationsomgeving Zuidplein Eindhoven

Bureau Spoorbouwmeester nam deel aan een aantal door gemeente Eindhoven georganiseerde workshops rond de Stationsomgeving Zuidplein Eindhoven. Met omgevingspartijen en vertegenwoordigers van NS en ProRail werd het belang van een hoogwaardige stationsomgeving benadrukt. Ook werden randvoorwaarden aangedragen.

7 februari 2017: Green Challenge

De Green Challenge is een van de grootste competities op het vlak van duurzaam ondernemerschap. De winnaars krijgen een substantieel bedrag waarmee ze hun duurzame idee verder kunnen ontwikkelen tot een 'marktklaar' product of service. De finalisten van de Green Challenge Awards werden tijdens de Deep Dive Week uitgedaagd hun ondernemersplannen, producten of services te presenteren en te verbeteren. Bureau Spoorbouwmeester vervulde een mentorrol en bracht expertise en kennis in.

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

Uitgave van Bureau Spoorbouwmeester

juli 2017

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

Edhv

Beeld en fotografie

Civic Public Architecture

Beeldrecht

Bureau Spoorbouwmeester

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

Bureau Spoorbouwmeester is een samenwerkingsverband van ProRail en NS.

