

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht 2025

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel. Het spoor staat ten dienste van de maatschappij en haar behoeften en ambities. Juist het stationskwartier is een publieke plek waar de grote opgaven van deze tijd zichtbaar worden: van woningbouw en duurzame mobiliteit tot klimaatadaptatie, kansengelijkheid en sociale veiligheid.

Om die reden ligt het station centraal in de maatschappij. Of beter gezegd: staat de maatschappij centraal. De cover van dit jaar verbeeldt die gedachte.

Voorwoord

Ieder jaar kijken we in ons jaarbericht terug op de werkzaamheden van het afgelopen jaar. In woord en beeld laten we zien aan welke visies, programma's en projecten we hebben gewerkt. Het resultaat is niet alleen een overzicht van onze activiteiten, maar ook een document dat de actuele opgaven, ontwikkelingen en maatschappelijke context zichtbaar maakt waarin wij werken.

Tegelijkertijd kijken we nadrukkelijk vooruit. Welke ontwikkelingen dienen zich aan? Welke opgaven komen op ons af? En hoe verhouden wij ons daartoe? Daarmee biedt dit jaarbericht niet alleen een terugblik, maar ook een perspectief op de toekomst.

In 2026 ben ik gestart als Spoorbouwmeester, in een tijd waarin stations meer dan ooit midden in de samenleving staan. Wat ooit vooral plekken van aankomst en vertrek waren, zijn uitgegroeid tot belangrijke ontmoetingsplekken in onze maatschappij.

Rond stations spelen vraagstukken die verder reiken dan mobiliteit alleen. De afgelopen jaren heeft Bureau Spoorbouwmeester, onder leiding van Marianne Loof, inzichten opgedaan in hoe we verstandig kunnen verdichten rondom stations en deze stations klimaatadaptief en Paris Proof kunnen maken. Tegelijkertijd verandert ook het gebruik van het spoor. Nieuwe reizigerspatronen, met pieken op specifieke dagen, stellen andere eisen aan capaciteit, inrichting en beleving. Ook roepen deze veranderingen vragen op over kansengelijkheid. En waar stations intensiever worden gebruikt, groeit ook de aandacht voor sociale veiligheid en de rol van het station als publieke plek.

Die stapeling van opgaven vraagt om een andere manier van denken en werken. We hebben niet de ruimte, de tijd, de mensen en de middelen om deze vraagstukken afzonderlijk aan te pakken. Juist in het verbinden ervan ligt de sleutel.

Door werk met werk te maken en opgaven integraal te benaderen, ontstaan plannen die niet alleen effectiever zijn, maar ook beter aansluiten bij de behoeften van gebruikers en hun omgeving.

Tegelijkertijd staan we voor grote keuzes. De beschikbare middelen voor infrastructuur staan onder druk, terwijl de instandhoudingsopgave van het bestaande spoor groeit. Nieuwe stations staan op de agenda; in het najaar van 2025 zijn knopen doorgehakt over investeringen in zes nieuwe stations. Ook grootschalige woningbouw rond bestaande knooppunten vraagt om zorgvuldige afwegingen. Juist in die context is het van belang scherp te blijven op de rol en het functioneren van het station zelf. Verdichting en ontwikkeling mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit, overzichtelijkheid en toekomstbestendigheid van het station.

Het Nederlandse spoor kent een lange traditie van sterke publieke ontwerpen en goed design. Die traditie vormt een stevig fundament voor de opgaven van vandaag. Bureau Spoorbouwmeester draagt hieraan bij door te inspireren, te adviseren en te verbinden. Door ontwerp in te zetten als middel om belangen samen te brengen en kwaliteit te borgen, werken we aan stations en stationsomgevingen die functioneren én betekenis hebben voor de samenleving.

Ik ben ervan overtuigd dat deze opgaven de komende jaren alleen maar urgenter worden. Dat vraagt om samenwerking, ontwerpkracht en een gedeelde langetermijnvisie. Bovenal vraagt het om het besef dat het station niet op zichzelf staat. Het station ligt centraal in de maatschappij – *Maatschappij Centraal*. Juist daarin ligt de kracht voor de toekomst van het spoor.

Ik zie ernaar uit om hier de komende jaren, samen met het team van Bureau Spoorbouwmeester, verder vorm aan te geven.

Daan Zandbelt
Spoorbouwmeester

Inhoud

Voorwoord	3
Reflectie	7
Visie, kaders en ontwerputgangspunten	15
Programma's	21
Projecten	33
Communicatie	55
Colofon	64



Het station centraal in de maatschappij

Reflectie Daan Zandbelt,
Spoorbouwmeester

Er liggen ons nog forse opgaven te wachten. Hoewel er voor de grotere stations reeds veel plannen zijn gemaakt en investeringen zijn gedaan, zijn veel van de omgevingen van deze stations nog lang niet uitontwikkeld. Hier ligt nog een divers palet aan maatschappelijke opgaven. Naast woningbouw varieert dat van klimaatadaptatie tot kansengelijkheid en van mobiliteitstransitie tot energietransitie.

In en rond deze stations zal daarom nog veel worden gebouwd, verbouwd en programma's worden toegevoegd. Dat gaat niet zonder slag of stoot. Dat geldt ook voor een forse reeks middelgrote stations en hun omgevingen. Die kunnen best een impuls gebruiken. Vaak zijn er al plannen gemaakt of worden ze net opgestart. Mits goed afgestemd, zullen deze plannen – naast hun maatschappelijke waarde – ook het gebruik van het station op een positieve manier beïnvloeden.

Werk met werk maken

Bij het aanpakken van deze opgaven hebben we niet de ruimte, de tijd, het geld en de mensen om al deze opgaven één voor één aan te pakken. We zullen slim moeten zijn en werk met werk maken, door opgaven te combineren in effectieve plannen die heel verschillende opgaven binnen één ontwikkeling in samenhang weten aan te pakken. Door in plaats van één euro aan één probleem

te besteden, meerdere opgaven tegelijk te adresseren. Dan blijkt er, zo is mijn stellige overtuiging, juist een overvloed aan samenwerkingen, kansen, mogelijkheden en voordelen te ontstaan.

Maatschappij centraal

Stationsgebieden lenen zich bij uitstek voor deze benadering omdat hier veel opgaven (letterlijk) samenkomen. Hier kunnen budgetten, opgaven en krachten worden gebundeld. Dat is effectief in ruimte, tijd en geld. Wat weer goed is voor het draagvlak – er zijn immers verschillende redenen om een plan te steunen – en goed voor de haalbaarheid – want er kunnen diverse budgetten worden aangesproken. Zo worden stations steeds aantrekkelijkere plekken, die een steeds prominentere rol in onze steden, dorpen en samenleving spelen. En niet alleen voor fervente treinreizigers.

Blik vooruit

Maar de wereld staat niet stil, er komt van alles op ons af waarmee we ook zullen moeten dealen. Zo is in de plannen van het nieuwe kabinet slechts beperkt extra geld beschikbaar gesteld voor infrastructuur. Hieronder introduceer ik een reeks andere opgaven die ik beschouw als basis voor mijn agenda als Spoorbouwmeester.

REIZIGERSPATROON

Di-do reizigers & kantoren

De treinen zitten weer voller. Maar de draad oppikken waar we voor COVID waren blijkt niet reëel. Er zijn nieuwe reizigerspatronen ontstaan met nog grotere pieken op dinsdag en donderdag, in de treinen en op de kantoren. Want dat valt ook op. De treinreiziger is toch vooral een hoogopgeleide kenniswerker; een student en kantoorwerker, die dichtbij het station moet zijn. En zeker die kantoormedewerker wil en moet vooral op dinsdag en donderdag

reizen om anderen te treffen die die dag ook aanwezig zijn. Dat maakt het effectief runnen van treinen en het beter benutten van het spoor niet eenvoudiger. Het roept ook de vraag op of we alleen dit type reiziger willen bedienen.

(HER)NIEUW(D)E POLITIEKE EN BESTUURLIJKE AANDACHT?

Instandhoudingsopgave

Veel spoorinfrastructuur is in de wederopbouwperiode (opnieuw) aangelegd. Grote delen daarvan zijn nu toe aan vervanging, renovatie of reparatie. Daar hebben we helaas nog niet voor gespaard en de opgave is ook nog niet volledig in beeld. Het betreft stations, kunstwerken, technische installaties en hele baanvakken. Deze opgave vergt zo'n € 80 miljard aan investeringen in onze nationale infrastructuur, waarvan zeker € 20 miljard voor de instandhouding van het spoornetwerk. Naast de fysieke infrastructuur zou je kunnen stellen dat ook het personeelsbestand een "instandhoudingsopgave" kent. De komende jaren zal een aanzienlijk deel van het spoorwegpersoneel met pensioen gaan. Terwijl de arbeidsmarkt nu al krap is. Nog een uitdagende "vervangingsopgave" dus.

MIRT-studies

Gelukkig zijn er afgelopen najaar knopen doorgehakt voor het investeren in een zestal stations op basis van uitgebreide MIRT-studies. Die krijgen de komende jaren concreet vervolg. We weten ook dat het beschikbaar gestelde budget onvoldoende is om alle geformuleerde ambities te verwezenlijken. Daarnaast staan ook nieuwe verbindingen en stations op de politieke agenda. Zoals de Lelylijn, Nedersaksenlijn, het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en vier nieuwe stations op De Oude Lijn.

Defensie

Het afgelopen jaar is ook duidelijk geworden dat er fors meer voor Defensie in Nederland wordt geïnvesteerd. Zo blijkt uit het regeerakkoord en de Nota Ruimte voor Defensie. Naast kazernes en oefenruimte gaat dit ook over logistieke aanvoerlijnen. Voor een niet onbelangrijk deel zullen die over het spoor lopen. Dat zou ook kansen kunnen bieden voor reizigersvervoer en de ontwikkeling van stationsgebieden. Denk aan een dedicated goederen- en defensielijn gebundeld met de HSL-Zuid, die daarmee Dordrecht vrijwaart van het vervoer van gevaarlijke stoffen dwars door die stad. Eenzelfde dubbel voordeel zou ook kunnen worden behaald met het goed aansluiten van de Betuweroute op het Duitse netwerk. Om zo de Betuweroute beter te benutten en de Brabantcorridor te ontlasten.

MAATSCHAPPIJ CENTRAAL

Maar zoals ik in de introductie al schreef staan stations en hun spoornetwerk niet op zichzelf. Mobiliteit is geen doel maar een middel. 'Infra' betekent ondersteunend. Infrastructuur dient om de maatschappij te ondersteunen bij haar noden en ambities. Het station ligt centraal in de maatschappij. Daarvan kunnen we ons nog beter bewust zijn én gebruik van maken. Door die bril bekeken liggen er een reeks opgaven op en rond stations.

Verduurzaming: Paris Proof 2.0 en klimaatadaptief

ProRail en NS hebben zich beide als 'publieke bedrijven' gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van Parijs. Met ieder een eigen route daar naartoe. Dat betekent wel iets. Natuurlijk rijden de treinen al op windenergie en wordt er zuiniger met energie omgesprongen en hebben al verschillende stations een houten stationskap (Ede-Wageningen en Assen).

“We hebben niet de tijd, het geld, de ruimte en de mensen om opgaven los van elkaar aan te pakken.”

Toch zullen er de komende jaren extra stappen moeten worden gezet. Zoals ook blijkt uit de Paris Proof-studies van Bureau Spoorbouwmeester van de afgelopen jaren. Daarbij ligt het voor de hand om te kijken hoe we met deze publieke investeringen de steden en dorpen waar deze stations onderdeel van zijn, kunnen helpen om klimaat- en toekomstbestendig te worden.

Grote verstedelijkingslocaties nabij stations

Het Rijk heeft een NOVEX-programma Grootschalige Woningbouwlocaties opgetuigd en een ontwerp Nota Ruimte gepubliceerd. Van de circa 50 NOVEX-gebiedsontwikkelingen liggen er 40 rondom of nabij een station. Van de befaamde één miljoen te bouwen woningen zijn er zeker tweederde al gepland rondom bestaande stations. Kleinschaligere woningbouwplannen voor optoppen, splitsen en bijbouwen zijn daarin nog niet eens meegenomen. Deze enorme investeringsgolf in woningbouw biedt enorme kansen om werk met werk te maken. Al zullen we, als spoorse sector, alert moeten blijven dat de focus op ‘bouwen, bouwen, bouwen’ niet ten koste gaat van het functioneren en de toekomstbestendigheid van stations, zoals terecht betoogd wordt in het advies ‘Verstandig verdichten’.

Busstations

Ergo, er lopen vele vernieuwingsopgaven van en rond stations. Daarbij gaat het niet alleen over hoe de spoorknoop aansluit op zijn omgeving. Ook hoe de verschillende componenten zich binnen de OV-knoop tot elkaar verhouden

verdient extra aandacht. Het valt mij op dat een aantal van die componenten een heel bepalende impact hebben op het ruimtebeslag, de beschikbare budgetten en wellicht zelfs het humeur aan tafel. Dan gaat het met name over de grote claims die busstations leggen: van aantal halte-, buffer- en laadplekken, tot pauzeruimtes voor chauffeurs en de benodigde budgetten voor dit alles. Met enige regelmaat ontbreekt, in mijn ogen, een afweging op een groter schaalniveau. Of het daadwerkelijk de beste keuze is, om al deze ruimteclaims op de schaarse en dure (vierkante) meters rond het (centrale) station te accommoderen. En of al die claims echt noodzakelijk zijn.

Het roept vragen op: Hoe toekomstvast zijn de buslijnen? Kan er ook gebufferd en geladen worden op een eindhalte een eindje verderop? Wat is het verband tussen de treinfrequentie en de concentratie van bussen op piekmomenten? Betekent een hogere treinfrequentie dat er minder kritische overstappen zijn en minder noodzaak om alle bussen op hetzelfde moment op het station te laten halteren? Van mobiliteitsexperts leerde ik dat in de toekomst ‘dikke lijnen dikker worden en dunne lijnen dunner’. Dat zou eerder leiden tot minder buslijnen op een station dan meer. Wat het extra complex maakt is dat deze busstations buiten het mandaat van ProRail en NS liggen, maar dat zij wel met de budgettaire, ruimtelijke en functionele consequenties te maken krijgen. Wat ik hier beschrijf over busstations geldt in meer of mindere mate ook voor trams en fietsenstallingen.

Sociale veiligheid

Het sluimerde al een tijd in de maatschappij. Maar in de zomer van 2025 barstte het maatschappelijk debat open over sociale veiligheid voor vrouwen en meisjes in de publieke ruimte, naar aanleiding van de tragische moord op Lisa uit Abcoude. Met acties als "Wij eisen de nacht op. Laat vrouwen veilig thuiskomen." Uit diverse onderzoeken, van onder meer tv-programma Pointer (KRO-NCRV) blijkt dat vrouwen en meisjes zich vaak niet veilig voelen in de openbare ruimte, waaronder op stations. Eerste indrukken zijn dat het een veelkoppig monster is. Het gaat om zowel gevoelens van onveiligheid als om werkelijke incidenten, op momenten van rust en drukte, beleefd door reizigers en medewerkers. Het voorstelbare palet aan oplossingsrichtingen is minstens zo breed: van langere waktijden, inzet van technische oplossingen (meer camera's en betere verlichting) tot crowdsourcing waarbij het reizende publiek wordt gevraagd bij te dragen. Het vorige kabinet zag ook de urgentie en trok € 20 miljoen uit voor sociale veiligheid op stations en wees drie pilots aan: Almelo, Bergen op Zoom en Purmerend. Dit lijkt nog maar het begin.

Het zegt ook iets over de veranderende rol van stations in onze samenleving. Vele stations zijn niet alleen een overstapmachine, maar inmiddels ook een publieke plek waar mensen demonstreren, een verzamelpark voor daklozen en een plek waar mensen met 'een rugzakje' als onderdeel van de maatschappij zich manifesteren. Zoals NS Stations in haar Visie 2035 stelt: "het station is de meest waardevolle ontmoetingsplek van Nederland". Een plek waar de maatschappij zich presenteert, in zijn veelkleurigheid en met alle voor- en nadelen. Daar zullen we mee moeten leren omgaan op een voor een breed publiek acceptabele wijze.

Om ons goed voor te bereiden op de toekomst, helpt het om ook eens terug te kijken. Wat de lange lijnen zijn. Hoe van het een het ander komt. Wat er werkt en wat niet.

Lange traditie van goed ontwerp

Het Nederlandse spoor heeft een lange historie van sterke publieke ontwerpen en goed design. Daarin hebben comfortabel reizen, aantrekkelijke stations en de fiets steeds een centrale rol. Met de privatisering en de splitsing van de spoorwegen in NS en ProRail in de jaren 90 brak hierin een nieuw hoofdstuk aan. In diezelfde tijd startten er Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's): met de komst van de hogesnelheidslijn (HSL) werd er geïnvesteerd in de internationale stations die deze lijn aandeed. Deze stations werden tegelijkertijd beter verbonden met hun regionale OV-netwerken. Denk aan projecten als RandstadRail, Uithooflijn en Noord-Zuidlijn.

Oude Lijn

Met de komst van de HSL als 'nieuwe lijn' in het netwerk werd ook duidelijk dat er capaciteit zou vrijkomen op de 'oude lijn'. In het Atelier Zuidvleugel (2005-2008) van de Provincie Zuid-Holland wordt het concept Stedenbaan langs deze Oude Lijn ontwikkeld. Dit gaf invulling aan de kans om een metropolitaner -hoogfrequenter, lichter, sneller- OV aan te bieden en veel meer te verstedelijken rond de stations om zo ook de samenhang in de (sociaal-) economisch kwetsbare zuidvleugel van de Randstad te vergroten. Nu ruim 20 jaar later vallen pas de eerste bestuurlijke besluiten om vanuit het Rijk stevig te investeren in deze Oude Lijn. Tegelijkertijd zullen er ongeveer 200.000 (!) woningen langs deze lijn worden gerealiseerd. Ruimtelijke ordening is een traag vak. Na de zes NSP's volgden golven van volgende generaties stationsverbouwingsprojecten van hoge kwaliteit. Denk aan Delft, Ede-Wageningen, Eindhoven, Zwolle en Tilburg.

“Veel stations zijn niet alleen een overstapmachine, maar inmiddels ook een publieke plek waar de maatschappij zich presenteert, met alle voor- en nadelen.”

Géén champagne

In de periode van planontwikkeling rond de sleutelprojecten worden, nog immer actuele, lessen geleerd over de relatie tussen stationsprojecten en de gebiedsontwikkeling daar omheen. In 2001 presenteerde William Alsop zijn grootse plannen voor Rotterdam Centraal. Rond de gemeenteraadsverkiezingen torpedeerde lijsttrekker Pim Fortuyn het plan door het ‘champagneglazen’ te noemen. Dit plan, met inderdaad torens in de vorm van champagneglazen boven het station, verdwijnt van tafel. Er kwam een nieuw en soberder plan voor het station. De gebiedsontwikkeling wordt voortaan zo veel mogelijk losgekoppeld van het station. Rotterdam Centraal is inmiddels al 10 jaar heel succesvol in gebruik (als beste stationskathedraal), terwijl de gebiedsontwikkeling in ieder geval het komende decennium nog wel doorloopt. Deze wijze les komt herkenbaar terug in onder meer het briefadvies “Verstandig Verdichten” van Bureau Spoorbouwmeester en het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs (2023).

Januskop

Het idee van een ‘oude lijn’ met metropolitane potentie en een internationale hogesnelheidslijn verbreedde de conceptuele blik. Nederland is geen dichtbevolkt land maar een lege stad; één samenhangende verstedelijke delta. Met de daarop volgende gedachte dat ons spoornetwerk minder goed te vergelijken is met

andere nationale spoorwegen, maar eigenlijk beter met metronetwerken van Europese metropolen en forensennetwerken als de Duitse S-Bahn. Daarbij heeft het Nederlandse spoornetwerk een januskop. Enerzijds is het feitelijk een metronetwerk dat dagelijks (of toch vooral op dinsdag en donderdag) honderduizenden forenzen naar hun werk en studie brengt. Anderzijds is het een wijdvertakt maatschappelijk netwerk dat een basisbehoefte en sociaal vangnet biedt: voor groepen die niet zelfstandig kunnen en willen reizen. Denk onder meer aan studenten en ouderen. Dat netwerk is zo fijnmazig en wijdvertakt dat tweederde van de Nederlanders binnen 15 minuten fietsen van een station woont. En ook ligt tweederde van de banen binnen eenzelfde afstand van een station. Het leeuwendeel van de Nederlanders heeft er daarom baat bij dat zij en/of anderen heel goed bij het station kunnen komen.



Vitale steden als investering

Ten opzichte van onze buurlanden valt het onder tussen wel op dat onze Nederlandse steden (en dorpen) buitengewoon vitaal zijn. Dat komt volgens experts voor een belangrijk deel omdat we er stevig in geïnvesteerd hebben, onder andere in onze binnensteden, stations en stationsgebieden. Dat heeft ze up-to-date en aantrekkelijk gehouden. De nieuwe generatie stationsprojecten en de gebiedsontwikkelingen eromheen hebben inmiddels brede erkenning gekregen: in de maatschappij, van de reiziger, maar ook internationaal en vanuit de vakwereld. Dit blijkt onder meer uit de regen van Brunel Awards die de Nederlandse spoorsector afgelopen jaar ten deel viel. Laten we deze les ter harte nemen en onze huidige grote opgaven ook benutten als investering in onze steden, dorpen en maatschappij. Kortom, bouwen waar de mensen zijn.

De januskop van het Nederlandse spoornetwerk: tegelijk een hoogfrequent metropolitaan systeem én een maatschappelijke infrastructuur die Nederland als geheel verbindt.

Bureau Spoorbouwmeester

Na de splitsing van NS en ProRail en met het uitwerken van de NSP's ontstond er behoefte aan kwaliteitsborging en samenwerkingsbevorderende ondersteuning. De oprichting van Bureau Spoorbouwmeester en de aanstelling van Spoorbouwmeester Rob Steenhuis in 2001 zijn daar het resultaat van. Daarmee staan Bureau Spoorbouwmeester en de Spoorbouwmeester vanaf hun geboorte voor de cultuur van samenwerking door ontwerp. Om bruggen te slaan tussen NS en ProRail, het Rijk en lokale overheden, tussen het station en omgeving, tussen functionaliteit, kwaliteit en beleving, een herkenbare spoorse identiteit en lokale eigenheid. Als kersverse Spoorbouwmeester, zie ik dat tot op de dag van vandaag als dé kwaliteit. Van het Nederlandse spoor, haar stations, hun stationsomgevingen en de rol daarin van Bureau Spoorbouwmeester en de Spoorbouwmeester zelf, bij de geleidelijke (door)ontwikkeling van dit alles. Bureau Spoorbouwmeester bewaakt en promoot het Spoorbeeld, dat de omgevingskwaliteit borgt vanuit het perspectief van de reiziger.

.....
V.l.n.r.: Miguel Loos, Evelien de Munck Mortier, Palmyra Merkx, Daan Zandbelt, Chris Nijkamp, Karen Drost, Rogier Kuiper, Liesbeth Boeter en Jos van den Hende.

Inspireren, adviseren, reguleren

Die rol vervult Bureau Spoorbouwmeester grofweg op drie niveaus: inspireren, adviseren en reguleren. Via (ontwerpend) onderzoek en het agenderen van nieuwe thema's en concepten proberen we NS, ProRail en haar partners te inspireren. Dat heeft regelmatig een effect op het reguliere werk. Zoals onder meer blijkt uit de Paris Proof-onderzoeken, waarvan een belangrijk deel nu is geland in beleid en ambities van ProRail. De publicatie Het Nieuwe Stationskwartier wordt in talloze gemeenten ingezet om hun gebiedsontwikkeling goed aan te laten sluiten op een goed functionerend station. Adviseren doen we met het team van adviseurs in tientallen projecten en zo nu en dan met een strategisch advies, zoals het briefadvies 'Verstandig Verdichten'. Niet alle adviezen worden opgevolgd en dat is prima. We blijven ten slotte adviseurs van NS en ProRail, die in al hun wijsheid ook kunnen besluiten om moverende redenen ons advies naast zich neer te leggen. Uiteindelijk leiden veel van de losse adviezen ook tot structurele adviezen en regelgeving. Die landen in het Spoorbeeld en een hele reeks handboeken. Daarbij kijken we mee bij het opstellen van diverse ontwerpvoorschriften en richtlijnen die hun plek krijgen in de Rail Infra Catalogus.





Visie, kaders en ontwerputgangspunten

Spoorbeeld is het vormgevingsbeleid van de spoorsector. Het biedt inspiratie en stimuleert samenhang en integraliteit bij iedere spoorse ontwerpopgave. Bureau Spoorbouwmeester houdt het Spoorbeeld actueel. Jaarlijks worden nieuwe opgaven verkend, visies geactualiseerd en kaders en ontwerputgangspunten aangescherpt. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de ontwikkelingen in 2025.

Paris Proof Stations



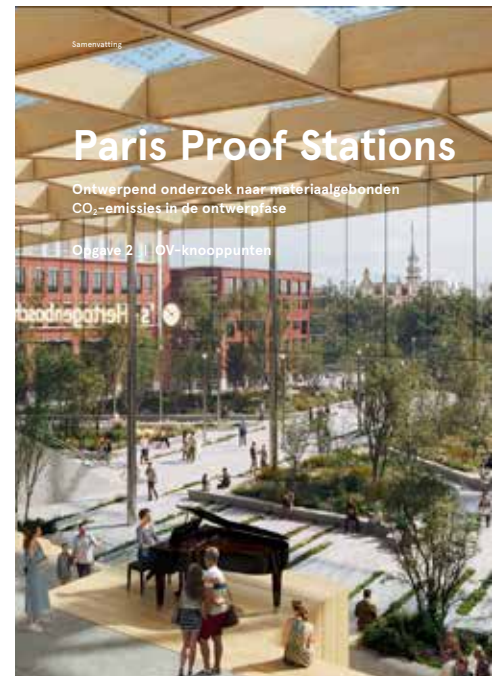
Vervolg ontwerpend onderzoek Paris Proof Stations

In 2025 werkte Bureau Spoorbouwmeester samen met ProRail, NS en GROUP A aan het project Paris Proof Stations, gericht op het verminderen van de CO₂-uitstoot van stations. Deze inzet sluit aan bij de nationale klimaatdoelen uit de Klimaatwet: 55% CO₂-reductie in 2030 en 95% in 2050, en bij de ambitie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om vanaf 2030 klimaatneutrale infrastructuur te realiseren.

Binnen de spoorsector zijn deze doelen vertaald naar concrete ambities:

- ProRail focust zich voor 2030 op 55% reductie van materiaalgebonden CO₂ en 50% reductie van de MKI.
- NS richt zich via het Paris Proof-commitment op energiebesparing en verduurzaming van het vastgoed.

Met het Paris Proof-onderzoek willen Bureau Spoorbouwmeester, ProRail en NS inzicht krijgen in de materiaalgebonden CO₂ van stations en in de benodigde CO₂-budgetten in de ontwerpfase, zodat stations in de toekomst binnen de grenzen van het Klimaatakkoord van Parijs kunnen blijven. In 2024 werd in Ontwerpopgave 1



de CO₂-footprint van stations en de mogelijkheden om deze te verlagen onderzocht. Dit leverde ook veel inzicht op in de verschillende bouwstenen van een station. Het tweede deel van de opgave – dat in 2025 werd afgerond – richt zich op inzicht in de CO₂-footprint van OV-knooppunten in de vroege (MIRT) ontwerpfase en op mogelijkheden om deze

te reduceren. Het laat zien dat de grootste reductie-opgave in deze vroege fase ligt. Dat betekent veel voor de ontwerpopties van de komende jaren: we moeten op CO₂-dieet. Dat wil zeggen: minder ondergronds bouwen, meer hergebruik van gebouwen en toepassing van biobased materialen. Een mooi voorbeeld is het ontwerp voor de aanpassing van station Zwolle van Studio Nauta. Van de twee ontwerpende onderzoeken is een samenvatting op de website verschenen.

MKI in de MIRT-verkenningen en in de projecten

De inzichten uit het Paris Proof-onderzoek zijn ook geland in de projecten van ProRail en in de MIRT-verkenningen. Zo is een implementatieplan opgesteld voor de toepassing van de Milieu Kosten Indicator (MKI) in alle projecten. Het gebruik van de MKI is vanaf 2025 verplicht in alle nieuwe projecten en aanbestedingen. Dat geldt ook voor de nieuwe planfasen van de MIRT-verkenningen. De verplichte toepassing van MKI zal naar verwachting bijdragen aan meer inzicht in de milieueffecten en aan het gebruik van duurzamere materialen.

CO₂ en kosten

In een vervolgonderzoek heeft Alba Concepts in 2025 de financiële haalbaarheid van circulaire ontwerpkeuzes bij OV-knooppunten onderzocht. Daarbij is gekeken naar de invloed van materiaalprijsontwikkelingen, CO₂-beprijzing en de financiële restwaarde. Voor drie locaties – Dordrecht, Den Haag Laan van NOI en Zwolle – zijn financiële casestudies uitgevoerd.

Doel van het rapport was inzicht te geven in de financiële gevolgen van circulaire varianten en aanbevelingen te doen om de financiële haalbaarheid voor ProRail en NS te vergroten. De centrale vraag is hoe prijsontwikkelingen, CO₂-beprijzing en restwaarde de ontwikkeling van OV-knooppunten beïnvloeden.

Een belangrijke conclusie is dat de meerkosten van circulaire varianten richting 2035 waarschijnlijk afnemen, als gevolg van onder andere CO₂-beprijzing, dalende materiaalprijzen voor circulaire materialen en betere mogelijkheden om restwaarde financieel te benutten.

Hierdoor worden circulaire oplossingen op langere termijn financieel aantrekkelijker. De ruimtelijke configuratie heeft echter meer invloed op de investeringskosten dan de keuze voor circulair of conventioneel bouwen. Het blijft dus zaak om slim te ontwerpen.

Ontwerpend onderzoek fietsenstallingen

De Paris Proof-ambities keren ook terug in het ontwerpend onderzoek naar fietsenstallingen. Een van de conclusies van het onderzoek GWP_a Paris Proof Stations was dat voor verdere implementatie van streefwaarden in nieuwe projecten van ProRail en NS aanvullende studie nodig is: naar andere typen stations en naar meer vergelijkend onderzoek naar typen bouwstenen. Dat is inmiddels gedaan voor perronkappen en nu ook voor fietsenstallingen.

GROUP A heeft ontwerpend onderzoek gedaan naar zes recent gerealiseerde en/of recent ontworpen fietsenstallingen: drie bovengronds en drie ondergronds. Hiervan is de footprint bepaald. Het onderzoek is uitgevoerd door GROUP A in samenwerking met Movares, om te zien welke lessen kunnen worden geleerd wanneer verschillende teams dezelfde gebouwen op MKI en GWP_a (Global Warming Potential – annualised) doorrekenen. Het onderzoek geeft inzicht in zowel methode en resultaten als in de toekomstige toetsing van ontwerpen door derden.

Een ander doel is het opnemen van de streefwaarden bij aanpassing van de Ontwerpvoorschriften (OVS) voor fietsenstallingen.

Het Stationsconcept

Nadat kort voor kerst de derde versie van het Stationsconcept werd goedgekeurd, werd het document op 28 februari tijdens de Stationsdag van ProRail en NS Stations gelanceerd.

Het Stationsconcept, dat sinds 2010 ten grondslag ligt aan alle ontwerp-opgaven op en rond het station, is grondig onder handen genomen, zowel in vorm als in inhoud. In de nieuwe versie is dankbaar gebruikgemaakt van de nieuwste onderzoeken naar de stationsbeleving door reizigers, en dit is vertaald naar een meer concrete invulling van de gewenste ervaring die we gezamenlijk willen bereiken. Ook de overstap tussen trein, bus, tram en metro krijgt meer aandacht, zowel binnen OV-terminals als in het omgevingsdomein.

In 2025 is gestart met het uitwerken van de uitgangspunten voor het aankomen en vertrekken bij het station. De toepassingsvoorbeelden zijn vernieuwd, er is een geïllustreerd

stappenplan opgenomen voor het bepalen van de stationsdomeinen en er zijn verwijzingen toegevoegd naar alle relevante onderliggende Spoorbeeldvisies en handboeken.

Na de publicatie van het Stationsconcept is gezamenlijk benoemd hoe het Stationsconcept verder wordt gebracht: er is een basispresentatie gemaakt en met EDHV een script voor een explanimatie die in het voorjaar van 2026 op twee stations wordt gefilmd.

Er is gestart met een workshopformat dat ingaat op de toepassing van het Stationsconcept, het stappenplan en de relatie met andere Spoorbeeld-documenten en deelnemers leert om stationsdomeinen te programmeren en in te tekenen. Dit is een eerste keer beproefd met de planontwikkelaars van ProRail. Daarnaast wordt in Q1 2026 een tekentool voor ontwerpers om op een herkenbare wijze de stationsdomeinen te kunnen vertalen naar ontwerp-tekeningen afgerond.

Pop-up van
Het Stationsconcept.



Review richtlijnen transfer ProRail

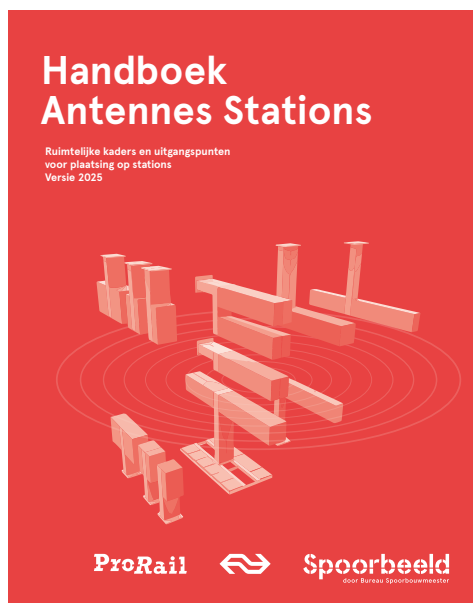
In 2024 en 2025 zijn door Bureau Spoorbouwmeester de richtlijn en ontwerpvoorschriften voor de transfer RLN 00135 en OVS 00014 gereviewd. Begin februari 2026 zijn beide documenten geactualiseerd in de RIC (Rail Infra Catalogus). Er is aandacht gevraagd voor de mogelijke gevolgen van de transfernormen en het aanbod van voorzieningen voor de inrichting. Omdat de scope van deeldocumenten is versmald tot transfercapaciteit en een aantal onderwerpen zal worden verhuist naar een nieuw document over de inrichting van stations, is afgesproken om in de ontwikkeling daarvan samen op te trekken.

Handboek Antennes

De komende jaren zal door de verschillende telecombedrijven fors in het netwerk geïnvesteerd worden om aan de groeiende vraag naar goede draadloze voorzieningen tegemoet te kunnen komen. Deels betreft dit het gebruik door reizigers via hun smartphones. Tegelijkertijd worden draadloze netwerken door ProRail en NS gebruikt voor communicatie en services en is er een netwerk voor de hulpdiensten.

Bij de plaatsing van antennes moeten telecombedrijven aan verschillende technische voorwaarden voldoen. Dit om te garanderen dat de netwerken optimaal naast elkaar kunnen functioneren. Naast technische en radiografische afspraken zijn er ook ruimtelijke kaders voor het zorgvuldig inpassen van kabels en antennes, opdat de reizigersbeleving en de stationsfunctionaliteit niet verstoord worden.

In het Handboek Antennes beschrijven ProRail en NS hoe zij omgaan met de plaatsing en vormgeving van de fysieke, zichtbare delen van het netwerk. Het handboek is gereed. Op het moment van schrijven ligt het intern bij ProRail, voorafgaand aan goedkeuring door de directies van NS en ProRail in het sturingsoverleg.



Handboek Antennes Stations

Bij de stations Rotterdam Centraal, Amsterdam Bijlmer ArenA, Rijswijk en Lelystad is een voorschot genomen op een passende inpassing van antennes, installatiecomponenten en kabels boven de perrons. De stations worden voorzien van 4G- en 5G-antennes en krijgen een behuizing die aansluit op de vormgevingsfamilie van de standaard antennebehuizingen. Waar ontwerpkracht gevraagd wordt, verzorgt ontwerpbureau IPV Delft het ontwerp van de behuizing en de constructie. In Rotterdam is de architect van het station betrokken bij de vormgeving van de behuizing en de positionering binnen de bijzondere draagconstructie van het dak boven de perrons. Begin 2025 werkt Arcadis door aan de uitwerking.

Station Utrecht Centraal, standaard antennesysteem op lift

[illegible]



Programma's

Projecten en ontwikkelingen die invloed hebben op het hele OV-netwerk, of op specifieke routes en trajecten, vallen onder programma's. Dit zijn vaak concrete en langlopende ontwerptrajecten. Binnen deze programma's heeft Bureau Spoorbouwmeester een adviserende rol. Ook is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp)briefings.

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de programma's waar Bureau Spoorbouwmeester in 2025 bij betrokken was.

Toekomstateliers

Na het pleidooi 'Verstandig verdichten' onderzochten Bureau Spoorbouwmeester en het College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs in een toekomstatelier de relatie tussen verstedelijking en OV-bereikbaarheid. Met ProRail, NS en



Leporello (harmonicaboekje) van het Toekomstatelier.

de ministeries van IenW en VRO aan tafel, gevoed door de kennis van Studio Bereikbaar en uitgedaagd door de toekomstbeelden van OBSCURA, werden kennis, dialoog en verbeeldingskracht samengebracht. Het doel was niet zozeer om tot een ruimtelijke visie te komen, maar om via waardengedreven kaarten nieuwe inzichten bloot te leggen over ruimtelijke keuzes met betrekking tot de samenhang tussen openbaar vervoer en verstedelijking.

Op welk kompas varen we en hoe willen we vormgeven aan onze toekomst? Nederland verandert door klimaat, economie en maatschappelijke en internationale verschuivingen. Natuurlijke en menselijke waarden lijken nu ondergeschikt aan economische en technologische belangen, terwijl ze juist onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Tijdens drie atelierssessies werden deze waarden tastbaar en bespreekbaar gemaakt, met beeldende werkvormen, data-analyse, kaarten en maquettes.

Tijdens de ateliers zijn de stand van zaken in 2025 én de nu bekende plannen voor 2050 (openbaar vervoer en verstedelijking) geanalyseerd en in beeld gebracht. Aan de hand van twee waardengedreven perspectieven is verkend hoe een andere houding ten opzichte van de toekomst kan bijdragen aan keuzes die nu worden gemaakt. Niet de exacte uitkomst stond centraal, maar het stimuleren van een bredere reflectie en het zichtbaar maken van de langetermijnopgaven.

Inzichten:

- Door naast netwerk en plaats ook natuurlijke en menselijke waarden mee te nemen, veranderen keuzes en kan een ander spreidingspatroon van verstedelijking en mobiliteit ontstaan.
- Het oosten van Nederland vraagt om meer aandacht en ontwerpkracht.
- Ook op het niveau van OV-knooppunten leiden menselijke en natuurlijke waarden tot andere keuzes: ruimte om aan te komen, over te stappen,

te ontmoeten en te verblijven, naast bovenregionale maatschappelijke voorzieningen én ruimte voor waterberging, klimaatadaptatie en verbinding met het landschap. Voldoende ademruimte vergroot de flexibiliteit en maakt het mogelijk mee te bewegen met toekomstige veranderingen.

- Ten slotte: een verbonden samenleving is een weerbare samenleving. Nabijheid en bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals zorg en onderwijs voor iedereen zijn daarbij cruciale publieke waarden. Dit vraagt met name om het inzetten op regionale OV-netwerken en een goede bereikbaarheid van stations per OV, te voet en per fiets.

De deelnemers waren enthousiast over de uitwisseling. Voor allen benadrukte het nogmaals het bewustzijn van de samenhang tussen spoornetwerk, verstedelijking en knooppuntontwikkeling en stimuleerde het het denken over de doorwerking van het Toekomstbeeld OV 2040 en de Nota Ruimte op de ontwikkeling van OV-knooppunten in Nederland.

MIRT-verkenningen De Oude Lijn

Langs de spoorlijn Leiden–Dordrecht, bekend als De Oude Lijn, worden circa 54.000 woningen gebouwd en 80.000 extra werkplekken gerealiseerd. Om extra drukte op de wegen te voorkomen en een milieuvriendelijk alternatief voor de auto te bieden, wordt volop geïnvesteerd in de OV-bereikbaarheid. Aansluitend worden de bestaande stations en stationsgebieden Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht aangepakt. Bovendien komen er in de buurt van nieuwbouwlocaties vier nieuwe stations: Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

In 2025 heeft Bureau Spoorbouwmeester, al dan niet als onderdeel van kwaliteits-teams, een vervolg gegeven aan het reguliere advieswerk rondom de

MIRT-verkenningen die voortvloeien uit alle ambities rond De Oude Lijn. Daar kwam het advies met betrekking tot het vastleggen van de voorkeursalternatieven (VKA) bij. Naast het advieswerk vervult Bureau Spoorbouwmeester een agenderende en reflecterende rol. Daarin werd onder meer aandacht gevraagd voor thema's als duurzaamheid en omgang met cultuurhistorie. Ook de inrichting van de openbare ruimte, vaak gepaard met de vraag hoe het groeiende aantal bussen en fietsen in te passen én vergroening ten behoeve van klimaatadaptatie voldoende ruimte te bieden. Deze aspecten bleken maatgevend om bepaalde oplossingsrichtingen wel of niet verder uit te werken.

Bij de bestaande stations is overkoepelend geadviseerd op governance en beoordelingscriteria. Per station is middels workshops advies uitgebracht over mogelijke combinaties van thema's en bouwstenen die kunnen leiden tot een voorkeursalternatief. Hierbij werd zeker ook gelet op de belangen van externe stakeholders, waaronder de betrokken gemeenten. Zij zijn, met uitzondering van station Dordrecht (in opdracht van ProRail), ook de formele opdrachtgevers bij de diverse stationsontwikkelingen langs De Oude Lijn.

MIRT-knooppunten 's-Hertogenbosch en Eindhoven Centraal

Naast de verkenningen op De Oude Lijn worden ook de OV-knooppunten 's-Hertogenbosch en Eindhoven Centraal in een MIRT-verkenning onderzocht. Kenmerkend voor de Multimodale Knoopstudie (MMK) van station Eindhoven Centraal is de zoektocht naar mogelijkheden om het groeiende aantal bussen in een ondergrondse terminal te koppelen aan het treinstation. Binnen dit vraagstuk moet ook rekening gehouden worden met het sterk groeiende aantal te stallen fietsen en de gemeentelijke ambitie om veel vastgoed aan het stationskavel toe te voegen. In Eindhoven is eind 2025 een voorkeursvariant gekozen

waarbij het ondergrondse busplein niet door vastgoed wordt overbouwd en het dak van het ondergrondse busstation fungeert als openbare ruimte. Wel zal in het voorkeursalternatief het bestaande stationsgebouw Noordzicht worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw.

Parallel loopt er een MIRT-verkenning voor de Spoorknoop Eindhoven (SKE). Daar wordt onderzocht hoe het emplacement en het station gereed gemaakt kunnen worden voor een schaa sprong in het openbaar vervoer, met daarbij ook internationale treinen richting Duitsland. Relevant hierbij is het inpassen van extra zijperrons aan noord- en zuidzijde, ter zijde van de bestaande sporenkap.

Naast deelname aan diverse integrale overleggen is in 2025 geadviseerd over het gekozen voorkeursalternatief (VKA). Bosch Centraal, zoals de MIRT-verkenning in 's-Hertogenbosch heet, stond in het teken van het uitwerken en optimaliseren van het VKA. Om ook in de planfase de ruimtelijke kwaliteit te borgen, is een Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) opgesteld, waarin ook de uitgangspunten ten aanzien van de monumentale perronkappen verder zijn uitgewerkt.

Alle projecten die in de MIRT-verkenningstrajecten zaten, zijn eind 2025 besproken in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT. Hierbij is een aanzienlijk deel van de voor de VKA's benodigde financiële bijdragen van het Rijk toegekend, maar niet volledig.

Perronprogramma (PPP) en Stationsoutillage

Ook in 2025 is de nieuwe stationsoutillage verder uitgerold. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de plaatsing van stationsoutillage (ProRail) en reclaimedragers (NS Stations), de doorontwikkeling van de outillage en de vernieuwing van perrons (ProRail). In regulier overleg werd de domeinregisseur Stationsoutillage en

het ProRail Perronprogramma (PPP) geadviseerd over actuele vraagstukken en toekomstige ontwikkelingen. Naast het reguliere advieswerk heeft ProRail Bureau Spoorbouwmeester gevraagd alle geëiste opleverdocumenten van de huidige leverancier te beoordelen. Om de perrons verder te vergroenen, is onder andere besloten om meer groeneilanden op alle stations toe te gaan passen: voor elk station twee groeneilanden of één groter groeneiland in plaats van een klein groeneiland per perronuiteinde.

Vergroening van perrons, ontwerp en onderzoek

ProRail liet Flux landscape architecture, met advies van Bureau Spoorbouwmeester, onderzoeken hoe perrons groener en klimaatadaptiever kunnen worden. Het gaat daarbij onder andere om meer groen én meer halfverharding om wateroverlast en hittestress te verminderen.

Flux ontwierp drie toepasbare varianten:

1. Tegelwippen met maximaal hergebruik.
2. Een modulaire variant bovenop of in het perron.
3. Een circulaire variant met hergebruikte materialen.

Groene perrons verbeteren de stationsbeleving en dragen bij aan biodiversiteit, comfort en duurzaamheid. Volgend jaar worden enkele varianten getest; daarna kan dit uitmonden in een nieuwe standaard.

Leidraad voor Kwaliteit

Nederland staat voor grote ruimtelijke opgaven: verstedelijking, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, circulariteit en sociale inclusie. In die context zijn stationsomgevingen geen neutrale infrastructuur, maar publieke ruimten met maatschappelijke betekenis. Daarom is het van essentieel belang dat ontwerpkracht – het vermogen om ambities ruimtelijk te vertalen – vanaf het begin leidend is in projecten.



Flux landscape
 architects -
 Ontwerpend
 onderzoek
 perronvergroening
Boven: variant
 met biobeton.
Onder: variant met
 stoepbanden.





Hoe zorg je ervoor dat ontwerpkracht, duurzaamheid en diversiteit daadwerkelijk richtinggevend worden in de keuze voor ontwerpteams? Hoe creëer je ruimte voor verbeeldingskracht én maatschappelijke relevantie vanaf het begin van een project? Dat begint met een selectieproces dat transparant, proportioneel en inhoudelijk gedreven is – en dat ruimte biedt voor gesprek over kwaliteit en gedeelde ambities.

Een gezonde ontwerpcultuur vraagt daarbij niet alleen om ervaring en brede kennis van infrastructurele projecten, maar ook om ruimte voor andere perspectieven: ontwerpers met een frisse blik, uiteenlopende achtergronden en vernieuwende benaderingen. Selectieprocedures moeten kansen bieden aan jonge bureaus, aanstormend talent en ontwerpers met andere ervaringen dan de traditionele infrastructuurpraktijk. Het verbreden van de toegang tot opdrachten – voorbij de gevestigde orde – versterkt de vitaliteit van de sector. Openheid voor nieuwe ontwerpers betekent ook openheid voor nieuwe ideeën, duurzame innovaties en bredere maatschappelijke verbondenheid.

Om dat mogelijk te maken, ontwikkelden Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail de Leidraad voor Kwaliteit: de standaardprocedure voor selectie

op ontwerpkracht bij meervoudig onderhands aanbesteden. Het is een methode die helpt om zorgvuldig, navolgbaar en inhoudelijk ontwerpteams te selecteren en tegelijk richting geeft aan samenwerking, reflectie en toekomstwaarde. De Leidraad blijkt in de praktijk niet alleen effectief om kwaliteit te selecteren, maar ook een krachtig hulpmiddel voor samenwerking tussen opdrachtgevers, ontwerpers en stakeholders.

Kunstcommissie voor stations

Vrijwel ieder jaar groeit het aantal adviesvragen voor de kunstcommissie voor stations van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester. Soms zijn er al kunstenaars betrokken en ligt er zelfs al een ontwerp dat al dan niet in samenwerking met de buurt tot stand is gekomen. De vragen komen overal vandaan: van ProRail, NS en gemeenten tot scholen, bewoners en kunstenaars zelf. Bij iedere beoordeling wordt uiteraard gekeken naar de artistieke kwaliteit, de thematiek en of het past binnen de stationsomgeving en bij de uitstraling en functie van het station. Een ontwerp kan te overheersend zijn of geen rekening houden met de ruimtelijke context. Ook kan de aanleiding te persoonlijk zijn voor een publieke plek als een station. Soms wordt daarom geadviseerd om het niet of anders te doen.

Dat is vaak een lastige boodschap, als kunstenaars of partijen uit de omgeving al veel energie hebben gestoken in een voorstel of ontwerp voordat de stationspartijen worden benaderd. Dit was voor de kunstcommissie en ProRail aanleiding om het juridische kader nog een keer te verhelderen. Samen met een jurist hebben we een presentatie en notitie gemaakt voor de public affairs- en gebiedsmanagers over het eigendom van en de zeggenschap over spoorassets en wat er bijvoorbeeld in een onderdoorgang bij een station mag worden gedaan. Los van wie de onderdoorgang onderhoudt, als ProRail eigenaar is, adviseert de kunstcommissie ProRail of het voorstel passend is en besluit ProRail of zij toestemming wil verlenen voor de uitwerking van het idee. Daarnaast is een omgevingsvergunning "Beperkingengebiedactiviteit bij een hoofdspoorweg" nodig en wordt getoetst of de kunsttoepassing de spoorconstructie niet aantast of het beheer bemoeilijkt. Het is daarom goed om al in een vroeg stadium de kunstcommissie te betrekken.

In 2024 adviseerde de kunstcommissie positief over een tijdelijk kunstwerk van Jerry van der Bol in de omgeving van Zwolle. Er werd geadviseerd over de plaatsing van een object van Dora Dolz bij Heino en over een muurschildering in Haren en over de toepassing van kunst om de sociale veiligheid bij Arnhem Velperpoort te verbeteren. De plaatsing van een bestaand lichtkunstwerk van Titia Ex in Raalte werd onderzocht. Ook voor Almere Poort wordt de mogelijkheid onderzocht van een muurschildering door Kasper Jongejans in samenwerking met scholieren uit de buurt. Een kunstwerk van Harry Bayens werd teruggeplaatst in de hal van station Maastricht. Er was een tijdelijk kunstwerk van Bas Kusters in Zutphen, een performance van Sarah van Sonsbeeck en Faustine Gauthier bij het kunstwerk Tristan Gong op Utrecht Centraal.

Voor station Zwolle is de revitalisatie van het kunstwerk De Onzichtbare

Abstract gevelkunstwerk

Jan Dijker, 1967

Voor de Katholieke Academie voor Lichamelijke Opvoeding (KALO) aan de Goirleseweg maakte Jan Dijker een gevelkunstwerk, waarin hij experimenteerde met nieuwe materialen en moderne technieken. Het bestaat uit twaalf panelen met sgraffito in rood, geel en zwart, afgewisseld met grint-, tegel- en glasmosaïek gevat in beton.

In 2026 is het kunstwerk in opdracht van de gemeente Tilburg en in samenwerking met ProRail herplaatst op station Tilburg.



Vorm van David Kessler (programma Kunstlijn/Kunstwegen) in volle gang, in het kader van het project beglazing spoorkap van ProRail. Met de kunstenaar en lichtadviseur is een keuze gemaakt voor een nieuwe energiezuinige techniek om de lichtlijnen in de spoorkap terug te brengen. De techniek past nog beter bij het beoogde effect dan de oorspronkelijke light tubes uit 1994. Er is in oktober een start gemaakt met een kunstopdracht voor de onderdoorgang van station Breukelen, als onderdeel van het samenwerkingsproject tussen provincie, gemeente, ProRail en NS. De kunstcommissie maakt deel uit van de beoordelingscommissie. De opdracht wordt begeleid door QKunst en spitst zich toe op de onderdoorgang, waardoor ook de Stichtse Vecht stroomt en die deel uitmaakt van een belangrijke fietsroute. Voor station Best vraagt ProRail of kunst kan helpen om het spuiten van graffiti te laten verminderen. Een hardnekkig probleem in de tunnelbak, dat bovendien levensgevaarlijk is. Met Murals Inc.

🚧 In 2025 is Bureau Spoorbouwmeester gestart met het plaatsen van kunstbordjes op stations, waarmee reizigers meer te weten komen over de kunstwerken in de spooromgeving.

wordt de opdracht voorbereid en wordt onderzocht welke vorm en street artists geschikt zijn. De uitvoering zal meeliften op buitendienststellingen in 2026-2027.

Andere projecten waar de kunstcommissie bij adviseert en die zich in de ontwerpfase bevinden, zijn het kunstwerk van Black Childish (Mickaël Mehala) voor het busstation van Almere en het lichtkunstwerk van Matthias Oostrik voor de fietsenstalling van Eindhoven. Een wandkunstwerk voor de fietstunnel van Lelystad wordt niet doorgezet en ook de opdracht voor een kunstwerk op het stationsplein van Amersfoort is on hold gezet. In 2025 heeft bij de herinrichting het kunstwerk Eigentijdse zonnewijzer van Jurgen Bey en Jan Konings plaatsgemaakt voor een boom. De financiële haalbaarheid van het herplaatsen van videokunstwerk Douche van Marijke van Warmerdam is nog in onderzoek. De realisatie van het kunstwerk van Xandra van der Eyk in opdracht van de gemeente Utrecht wacht op groen licht voor de herinrichting van de Van Sijpesteijntunnel. In Tilburg is samen met de RCE (Rijksdienst voor het Cultureel

Erfgoed) geadviseerd over de realisatie van het abstracte gevelkunstwerk van Jan Dijker uit 1967 op de wand van ProRail tegenover het busstation.

In 2025 zijn ongeveer zeventig kunstwerken van ProRail en NS voorzien van een kunstbordje. Op het bordje wordt het kunstwerk kort toegelicht en staat een QR-code die leidt naar de kunstbeschrijving op www.spoorbeeld.nl. Het bordje is uitgevoerd in een duurzaam materiaal. De vormgeving is afgeleid van de blauwe informatieborden op stations, maar heeft een afwijkende grijze kleur. Deze lijn kan ook doorgetrokken worden naar andere informatieve borden over bijvoorbeeld de cultuurhistorie van stations en naar plaquettes.

De kunstcommissie is van start gegaan met een nieuwe versie van het Handboek Kunst op stations, waarbij lessen uit de afgelopen jaren, zoals de omgang met verzoeken, en nieuwe ontwikkelingen, zoals streetart, zijn verwerkt. De kunstcollectie krijgt thematisch ook een update: het karakteristiek Natuur wordt toegevoegd, dat niet alleen de ervaring van landschap rond het spoor, maar ook de relatie tussen mens en natuur en klimaat als onderwerp heeft. Ook zullen verschillende bijlagen voor opdrachten, contracten en stappenplannen voor kunstprojecten worden samengevat in een bijlagenhandboek voor stationscollega's. De update wordt gepubliceerd in 2026.

Handboek Kunst
op stations



Verbeteringsslag Multipurpose Mast

ProRail heeft met ontwerp bureau Scope Design de Multipurpose Mast (MP-mast) geoptimaliseerd. Het luik en de fixering van installatiecomponenten in de mast zijn vergroot en verbeterd. De mast biedt veel ruimte voor componenten en heeft een betere bereikbaarheid. Naast een groter luik is de mast voorzien van kabeltrekontlasting en voorbereide posities voor bekende installatiecomponenten. Parallel aan de optimalisatie zijn de vermoeiing, stijfheid en sterkte van de mast, in



combinatie met klokken, doorgerekend. Dit samen maakt de weg vrij voor het actualiseren van de MP-mast in de RIC (Rail Infra Catalogus). Voor komend jaar wil ProRail de doorontwikkeling van de MP-mast voortzetten met optimalisatie van de top, waarbij nader wordt gekeken naar het luik en mogelijke toepassingen van sensoren en camera's.

Routing, Signing en Branding (RSB)

In het ontwerpteam RSB worden onder leiding van ProRail alle gewenste aanpassingen van het Handboek Routing, Signing en Branding voorgelegd aan NS en Bureau Spoorbouwmeester, de zogenoemde change requests. Waar nodig worden ook andere vervoerders en stakeholders betrokken. Bureau Spoorbouwmeester adviseert integraal, met samenhangende aandacht voor alle thema's en onderdelen, van bewegwijzering en de stationsoutillage tot de Visie op Informatie en het

Handboek Retail. Onderwerpen worden in de Stuurgroep BTS ingebracht.

📍 Multipurpose Mast op station Hardinxveld-Giessendam



📖 Handboek Routing, Signing en Branding



Stationsagenda – Profilering

De Stationsagenda van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en NS Stations bevat gezamenlijke doelen en ambities ten aanzien van de publieke waarde van stations. Een van de thema's is profilering, ofwel de wijze waarop vervoerders en/of concessieverleners van trein, bus, tram en metro zich in, op en bij stations kenbaar maken aan reizigers. De ambitie is dat reizigers op een overzichtelijke en eenvoudige wijze in staat worden gesteld om hun keuzes te maken, onafhankelijk van de modaliteit. Daartoe dienen het aanbod en de presentatie van OV-vervoerders en OV-concessieverleners op het station eenduidig en herkenbaar te zijn, goed afgestemd op de behoefte van de gebruikers. De werkgroep Profilering buigt zich over de wijze waarop hier nu en in de toekomst vorm aan kan worden gegeven. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken.

Door de bureaus Beautiful Lives en Caracta is een onderzoek uitgevoerd onder reizigers en vervoerders en concessieverleners. Zij kijken vanuit verschillende perspectieven naar profilering. Voor NS Stations, ProRail en IenW is het reizigersbelang leidend. In het afgelopen jaar zijn de uitkomsten daarvan vertaald naar een set aanbevelingen. Voor de gevelbelettering geldt als nieuw uitgangspunt dat een station herkenbaar is aan de combinatie van de stationsklok en stationsnaam. ProRail en NS maken in 2026 afspraken over hoe dit uitwerkt bij vernieuwbouwprojecten. Daarnaast zal in het team Routing Signing Branding met vervoerders en concessieverleners worden gesproken over hoe vervoerders zich bij de entree van een station kunnen profileren, rekening houdend met de ontwikkeling waarin er steeds meer en wisselende vervoerders en andere mobiliteitsaanbieders gebruikmaken van het station.

De nieuwe 113-suicide-preventieborden

Telecom op stations

ProRail neemt de telecom op verschillende stations onder handen. Het opruimen van niet-gebruikte kabels en kabelgoten en het aanleggen van nieuwe kabels zijn onderdeel van het programma. Daarnaast omvat het de vervanging van oude omroepsystemen en speakers en het herplaatsen van camera's en andere telecomobjecten. In de projectgroep TOS (Telecom op Stations) adviseert Bureau Spoorbouwmeester over generieke uitgangspunten en principes voor inpassing, constructie, kleurstelling en integratie van kabels, kabelgoten, speakers en camera's. In het bijzonder is er aandacht voor de monumentale stations. In 2025 kwamen diverse stations aan de orde, waaronder Amsterdam Amstel, Alkmaar, Amersfoort, Baarn, Gouda, 's-Hertogenbosch Oost, Dordrecht en Lelystad.

113-borden

ProRail heeft in 2025 het plaatsen van de nieuwe 113-suicidepreventieborden bij overwegen en perroneinden voortgezet.

Lijkt je leven
uitzichtloos?

Bel me,
ik luister

Wat je verhaal ook is.

Bel 113

Chat 113.nl

Dag en nacht, anoniem en gratis



113

Bureau Spoorbouwmeester heeft ProRail en Stichting 113 Zelfmoordpreventie geadviseerd over de opmaak, het kleurgebruik, biobased materialen en de teksten. Bureau Mijksenaar heeft het ontwerp verzorgd. Ook zijn de nieuwe borden en eisen aan de borden opgenomen in de vernieuwde Richtlijn Niet-spoorspecifieke bebording RLN00225. Bureau Spoorbouwmeester heeft geadviseerd over de tekeningen, afbeeldingen, materiaaleisen, bevestigings- en hergebruikeisen en plaatsingscriteria, met het oog op het zo duurzaam mogelijk inpassen van deze borden op de locaties.

Draadglas

ProRail en NS hebben in 2025 onderzoek laten doen naar een generieke standaard als alternatief voor draadglas. Aanleiding is een veiligheidsrisico van bestaand draadglas, dat mogelijk bij breuk kan falen. Samen met Bureau Spoorbouwmeester zijn drie alternatieven voor gelaagd glas met geprint draad samengesteld en is een afwegingsschema ontwikkeld om:

1. het risico te bepalen dat kan leiden tot vervanging,
2. te bepalen of het draadglas van monumentale waarde is en
3. te bepalen welk alternatief aansluit.

OV-fiets

De werkgroep, waarin NS OV-fiets, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester deelnemen, adviseert over de locatiebepaling van de paviljoens en OV-fietsframes in abri's. Ingenieursbureau Haskoning is betrokken als externe adviseur. Het bureau doet vooronderzoek en brengt alle afwegingskaders integraal in beeld.

Update Handboek Bewegwijzering

In 2025 heeft ProRail de update van het Handboek Bewegwijzering Nederlandse Treinstations (OVS00214) voortgezet na de herstart in 2024. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over de inhoud en de structuur van het handboek,



Handboek
Bewegwijzering



heeft het hoofdstuk voor architecturale inpassing doorontwikkeld en is betrokken bij de reviewsessies. In 2019 is gezamenlijk al een update ontwikkeld. Deze vormt de basis bij de verdere vernieuwing. Daaraan wordt nieuwe Europese regelgeving toegevoegd, evenals de architecturale inpassing die al in 2020 werd onderzocht en uitgewerkt. Het handboek heeft niet de verwachting waargemaakt om in 2025 afgerond te worden. Voorzetting zal op initiatief van ProRail plaatsvinden in 2026. Bureau Mijksenaar verzorgt daarbij de opmaak en draagt bij met advies op het vlak van wayfinding.

Update Verlichting in Bewegwijzering

ProRail is in 2025 gestart met de update van het specificatiedocument SPC00177. De bestaande specificaties en het elementenhandboek voor bewegwijzering zijn verouderd en het doel is om een nieuw, kloppend document op te stellen waarin relevante documenten zijn samengevoegd. Haskoning verzorgt het proces en de inhoud en betreft stakeholders, kennisdragers en adviseurs van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester.

- Dark mode op het grote reisinformatiescherm op station Utrecht Centraal.



Samenvoeging van meerdere documenten:

- SPC00176: bewegwijzeringslichtbak
- SPC00177: bewegwijzeringsborden
- SPC00283: bewegwijzering met LED-verlichting
- OHD00032: Elementenhandboek Belettering en bewegwijzering NS Stations
- eisen LED-retrofit op treinstations

Intelligent Platform Bar Schiphol

ProRail heeft in 2025 het onderzoek naar spreiding op het 1e perron, spoor 1 en 2, met behulp van de Intelligent Platform Bar (IPB) afgerond. Dit is gedaan in samenwerking met NS en Bureau Spoorbouwmeester. Uit de uitvoerige test, die met name in 2024 plaatsvond, zijn de resultaten besproken en werd geconcludeerd dat de IPB in de geteste vorm vrijwel geen invloed heeft op de spreiding van reizigers, ook niet in drukke periodes. De besluitvorming is in 2025 ter goedkeuring binnen ProRail voorgelegd. De IPB zal worden gedemonteerd, waarmee de kosten voor het in stand houden van de IPB eindigt.

Dark Mode-displays

NS heeft in 2025 bij de digitale reisinformatieschermen de achtergrondkleur van wit naar donkerblauw veranderd. Deze zogenoemde dark mode zorgt voor een lager energieverbruik en een betere leesbaarheid in de meeste situaties. Daarnaast is er een grotere energiebesparing met de dark mode bij de vernieuwing van de displays waar ProRail mee aan de slag gaat. Voorafgaand aan de implementatie heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over kleurstellingen vanuit de Visie op Informatie en over kwalitatief onderzoek, met name gericht op reizigers met een visuele beperking. NS heeft daarmee uitvoerig onderzoek gedaan naar de leesbaarheid, met varianten in kleur en contrast.



Projecten

Bureau Spoorbouwmeester werkt ieder jaar aan veel verschillende projecten. Dat gaat niet alleen om nieuwbouw, verbouw en de renovatie van stations, maar ook om de inrichting van stationsomgevingen en het ontwerp van kunstwerken. Ons werk is divers: we geven advies, werken aan ontwerpreviews, nemen deel aan Kwaliteitsteams en begeleiden architectenselecties. In dit hoofdstuk laten we een zo compleet mogelijk beeld zien aan welke projecten we in 2025 hebben meegewerkt.

Almelo

In de nieuwe Nota Ruimte is de regio Twente aangemerkt als plek met potentie voor een schaa sprong in economie en bevolking. De regio kan ruimte bieden aan meer dan 100.000 extra inwoners. De Spoorzone Almelo vormt een belangrijke 'motor' voor deze verdichting. Voor station Almelo en omgeving werd in 2025 een ontwikkelkader opgesteld. Met het ontwikkelkader, opgesteld door

.....
Ontwikkelkader
Intercityknoop Almelo



architectenbureau Keizer Koopmans, Bureau B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur en Sweco, dat het resultaat is van gezamenlijk ontwerpend onderzoek, werd een aantal integrale ontwikkelscenario's voor de intercityknoop en omgeving verkend, waarbij het station een verbindende rol gaat spelen tussen de wijken Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden.

Alkmaar – perronkappen

Vanuit het Programma Perronkappen wordt een groot aantal historische perronkappen gerestaureerd en gerenoveerd. Dat is goed nieuws, want de kappen zijn vaak beeldbepalend en soms zelfs monumentaal. Bovendien bieden ze beschutting, zo ook de kappen van station Alkmaar. Op basis van een bouw- en cultuurhistorisch onderzoek en technische onderzoeken zijn in 2025 voorstellen gedaan voor herstel en herplaatsing van de drie generaties kappen door studioSK en Movares.

Alkmaar

Het oorspronkelijke stationsgebouw Alkmaar, dat in 1865 is gebouwd, wordt niet meer gebruikt als stationstoegang. NS onderzocht in 2025 hoe het stationsgebouw een andere indeling en programmering kan krijgen, zodat het in het stationsgebied weer een nieuwe betekenis kan krijgen. Uiteraard werd ook verkend hoe het gebouw verduurzaamd kan worden.

Alkmaar – geluidsschermen PHS

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gaan er in de toekomst meer treinen rijden op het traject Alkmaar-Amsterdam. Hierdoor zijn er aanvullende geluidsschermen nodig aan de zuidzijde van het spoor aan de westzijde van het station. In 2025 werd een vormgevingsvisie gemaakt voor de nieuwe schermen zodat deze samen met de al aanwezige schermen als basis dienen van een zorgvuldige inpassing en ontwerp.

Apeldoorn

Apeldoorn groeit van 165.000 naar minstens 180.000 inwoners, met ook meer werkgelegenheid. Daarom ontstaan nieuwe woon- en werkgebieden. In de binnenstad, de kanaalzone en in de spoorzone werkt de gemeente aan een nieuwe vorm van stedelijkheid, waarin bouwen en vergroenen samenkomen. Het centraalgelegen stationsgebied vormt in deze ontwikkelingen het brandpunt van duurzame mobiliteit en is een spil in de bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werkgebieden. Tegelijkertijd wil men het stationsgebied verdichten met gestapelde woon-, werk- en onderwijsmilieus met ruimte voor ontmoetingsplekken en kenniscentra. Voor een uitgebreide ruimtelijke verkenning van deze opgave en het maken van een nieuwe strategie in het komend jaar, werd samen met de gemeente, provincie en spoorpartijen een uitvraag geformuleerd voor een meervoudig onderhandse aanbesteding, werden aansprekende bureaus geselecteerd en werd de combinatie Urhahn, Okra en Movares geselecteerd.

Amersfoort Centraal

Amersfoort ontwikkelt zich tot een steeds aantrekkelijkere plek om te wonen, werken en reizen. De centrale ligging en de nabijheid van landschappen als de Utrechtse Heuvelrug, de Gelderse Vallei en de Eemvallei versterken die aantrekkingskracht. De historische binnenstad en de hoge leefkwaliteit in de omliggende wijken maken de stad geliefd bij bewoners en bezoekers. De groei in wonen en werken vraagt echter om een stevige mobiliteitstransitie. Daardoor neemt de druk op de mobiliteitsknoop Amersfoort Centraal toe. In 2025 werd gewerkt aan een nieuwe visie voor het stationsgebied. De visie is opgesteld in nauwe samenwerking tussen de gemeente Amersfoort, ProRail, NS Stations, de provincie Utrecht en Bureau Spoorbouwmeester. Civic Architects, Flux landscape architecture en Witteveen+Bos voerden het onderzoek

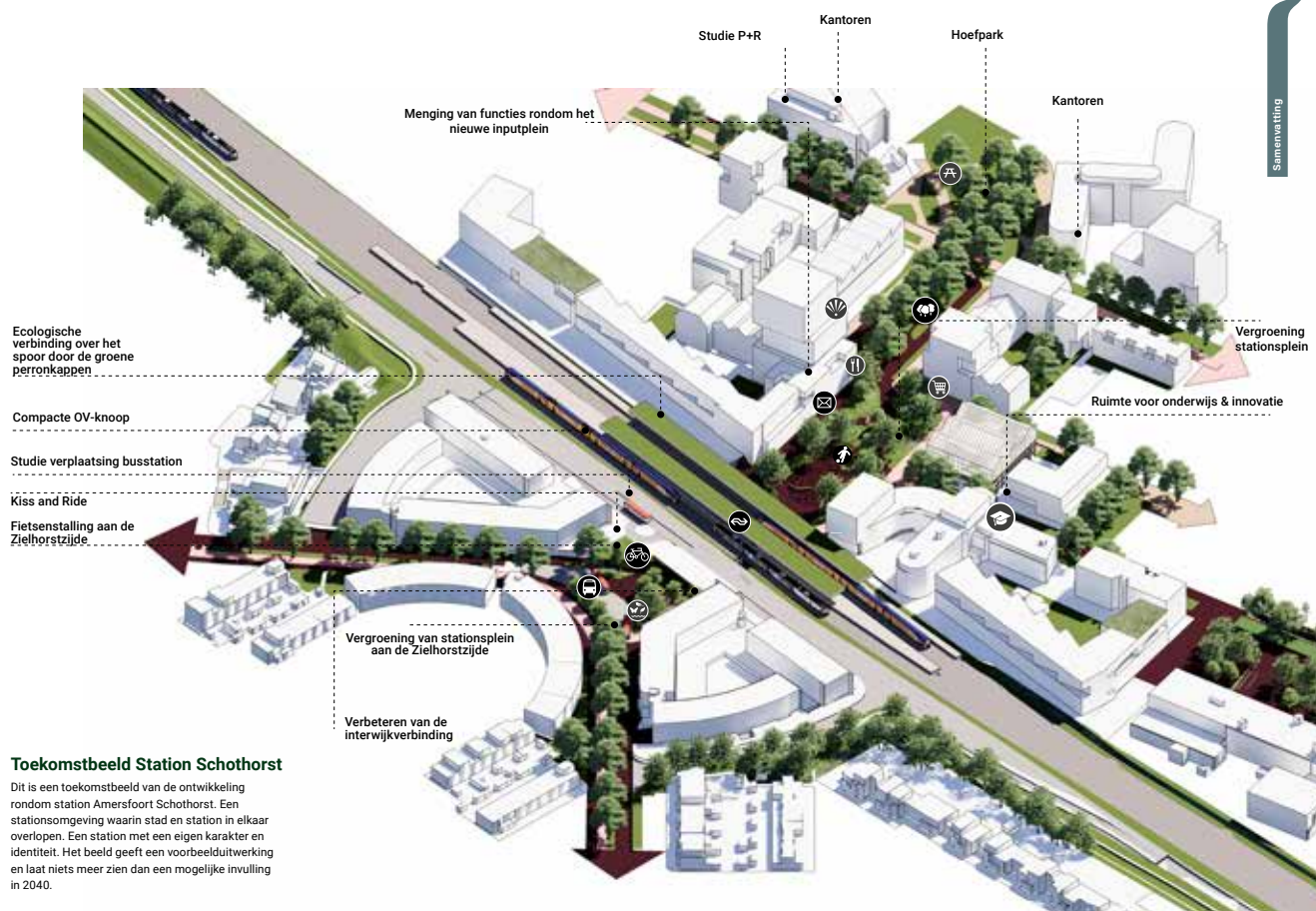
uit. Via workshops zijn opgaven, kansen en knelpunten in kaart gebracht, met expliciete aandacht voor de samenhang tussen bestaande plannen. De visie bouwt voort op analyses, beleidsstukken en het ambitiedocument en schetst niet alleen een toekomstbeeld, maar ook concrete ingrepen die stapsgewijs uitvoerbaar zijn. Een structurele uitbreiding vergt immers een ingrijpende herontwikkeling van het hele stationsgebied. In deze visie zijn mogelijke oplossingsrichtingen verkend en vertaald naar afzonderlijke bouwstenen.

Amersfoort Centraal – fietsenstalling Piet Mondriaanplein

Terwijl voor de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het station het terrein bouwrijp wordt gemaakt, verkenden de spoorpartijen samen met de gemeente Amersfoort een nieuwe fietsenstalling aan de noordzijde van het station: op, aan of onder het Piet Mondriaanplein. De fiets en de trein zijn inmiddels een succesvol 'groen duo', maar de vaak ondergrondse fietsenstallingen zijn voor een belangrijk deel bepalend voor de CO2-footprint van stations. Dit keer werd daarom ook de mogelijkheid onderzocht om fietsenstallingen te realiseren in bestaand, leegstaand vastgoed, omdat het automatisme waarmee fietsen vooral ondergronds worden gestald, niet als duurzaam wordt beschouwd.

Amersfoort Schothorst

Station Amersfoort Schothorst ontwikkelt zich tot een toekomstbestendig OV-knooppunt dat past binnen de ambities van de snelgroeiende Metropoolregio Utrecht (MRU). De regio breidt sterk uit, onder andere via de grootschalige gebiedsontwikkeling van het Hoefkwartier, waar wonen, werken en leren samenkomen, met de MBO Campus Amersfoort als belangrijke trekker. De verwachte groei naar 9.000 in- en uitstappers per dag vraagt om een kwaliteitsimpuls. Met een hoogwaardige, groene en veilige stationsomgeving worden de ruimtelijke kwaliteit, sociale



Toekomstbeeld Station Schothorst

Dit is een toekomstbeeld van de ontwikkeling rondom station Amersfoort Schothorst. Een stationsomgeving waarin stad en station in elkaar overlopen. Een station met een eigen karakter en identiteit. Het beeld geeft een voorbeelduitwerking en laat niets meer zien dan een mogelijke invulling in 2040.

Toekomstbeeld station Amersfoort Schothorst

veiligheid en het overstapcomfort versterkt. Stap voor stap wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een toegankelijk en herkenbaar station dat bijdraagt aan een leefbare, gezonde en economisch sterke stad. In 2025 werd door Bureau Spoorbouwmeester samengewerkt met de gemeente Amersfoort, de provincie Utrecht en de spoorpartijen aan een toekomstvisie voor het stationsgebied rond station Amersfoort Schothorst. Karres en Brands en Sweco analyseerden, tekenden en rekenden.

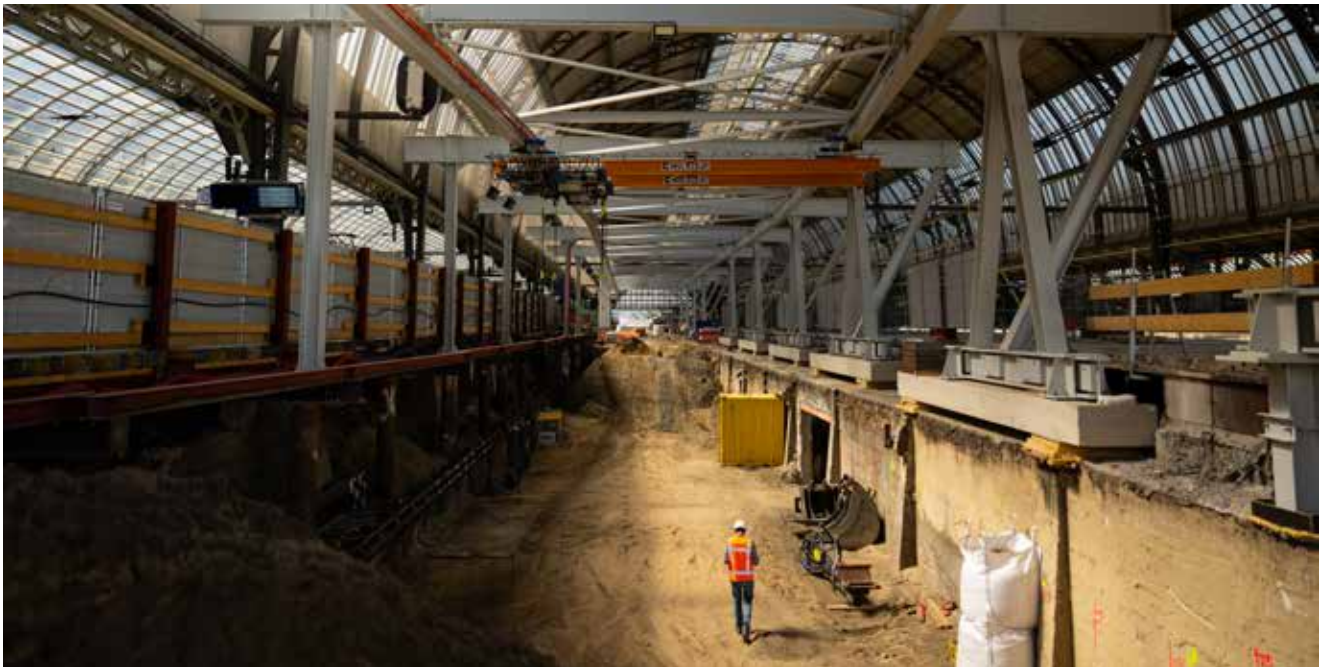
In 2026 zal een reeks artikelen op Spoorbeeld worden gepubliceerd die een kijkje in de keuken geven van het ontwerpen en borgen van ruimtelijke kwaliteit in deze grote opgave.

Amsterdam Centraal

Afgelopen jaar is door ProRail en de aannemers hard gewerkt aan de afronding van de eerste fase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): de Westknoop. Deze is halverwege 2025 geopend en deze eerste stap geeft een goed beeld van de beoogde ruimtelijke kwaliteit van het toekomstige station na realisatie van PHS (2031).

De vernieuwde Westknoop (de entree van de westelijke reizigerstunnel en het stationsplein) op station Amsterdam Centraal.





Er is in 2025 ook gestart met de volgende fases, stap voor stap worden de perrons verbreed en worden de oosttunnel en de nieuwe fietsenstalling aan de oostkant aangelegd. Een enorme operatie waarbij ook veel aandacht is voor de kwaliteit van het station in verbouwing. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over tijdelijke middelen in de geest van het Handboek Stationsconcept in Tijdelijke Situaties (SITS).

Ondertussen is doorgewerkt aan het plan voor restauratie van de voorgevel van het Cuypersgebouw en het postzakkengebouw (in opdracht van NS), de rijtuigkappen en de luifel van het stationsgebouw (in opdracht van ProRail). Wanneer deze restauratie achter de rug is, zal Amsterdam Centraal zich weer in volle glorie aan de stad en de reizigers tonen. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij alle grote opgaven en projecten rond Amsterdam Centraal. Daarnaast werden in 2025 een aantal kleinere adviezen uitgebracht rond de bewegwijzering, de inrichting van de nieuwe locatie van de bagagekluizen, klantbelevingsvoorstellen en de tijdelijke inrichting van het station (SITS).

Amsterdam Amstel

Voor station Amstel is in 2025 een begin gemaakt met een studie naar een geheel nieuwe fietsenstalling in twee lagen evenwijdig aan het spoor in het spoortalud. Dit betekent een ingrijpende verandering aan de 'achterzijde' van dit monumentale station. Naast de stalling is ook onderzocht hoe een vernieuwde stationsentree (geen onderdeel van het fietsbudget) bij het bouwvolume van de stalling gevoegd kon worden. Hierbij moest zowel rekening worden gehouden met het kenmerkende karakter van het station, de groenstructuur, de nieuwbouwontwikkelingen in de buurt en de vernieuwde ambities voor de openbare ruimte (ontwerp: Office Winhov). Het definitieve ontwerp zal gereed zijn in 2026.

Amsterdam-Haarlemmermeer - OV-verbinding

Het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) onderzoekt oplossingen voor de toekomstige knelpunten in de bestaande OV-systemen en stations in de gebieden rond Amsterdam en Haarlemmermeer. Overheden, publieke en private instellingen en

Uitgraven
fietsenstalling station
Amsterdam Centraal.

vervoerbedrijven werken samen aan het OVAH-project, dat valt onder het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), dat de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevordert. Het project beschreef oplossingsrichtingen voor de huidige en toekomstige OV-knelpunten. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de ruimtelijke kwaliteit van de stations vanuit het perspectief van reizigers en omwonenden en de stedelijke verdichting op en rond bestaande en nieuwe knooppunten.

Amsterdam ZuidasDok

Voor de bouw van ZuidasDok was 2025 een belangrijk jaar: alle civiele constructies van de nieuwe Brittenpassage werden opgeleverd, zodat de tunnel in 2026 afgebouwd en in 2027 geopend kan worden. Op spoorniveau is een deel van de nieuwe, kenmerkende perronkappen gerealiseerd, waarbij de perrons richting westen zijn aangepast. Wel blijft er nog veel onderzoek- en ontwerpwerk voor dit station nodig, aangezien er is gekozen om een derde treinperron aan het station toe te voegen. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat internationale treinen naar het zuiden in de toekomst niet op Amsterdam Centraal zullen halteren, maar op Amsterdam Zuid. Hiervoor moet ook een internationale lounge voor reizigers naar het Verenigd Koninkrijk onder de sporen worden ingepast. Deze lounge en de extra sporen leggen aan de zuidkant van het stationscomplex een grote ruimteclaim neer. In 2025 is er begonnen om in diverse workshops en ateliers deze scope te verkennen. Naar verwachting zal 2026 hierover meer duidelijkheid brengen.

Barneveld

Op station Barneveld Centrum vraagt de perronveiligheid extra aandacht. Het perron langs spoor 2 is te smal, wat leidt tot een transferknelpunt. Het ministerie van IenW heeft ProRail gevraagd een verkenning uit te voeren met als resultaat een ontwerp en een kostenraming.

Ofschoon de doelstelling het oplossen van het transferknelpunt tegen acceptabele kosten en doorlooptijden is, wordt er ook gekeken naar de ruimtelijke implicaties en het effect op de (toekomstige) omgeving. Ook in Barneveld is verdichting in het stationskwartier een actueel thema.

Beverwijk

In 2025 gaf NS Stations een vervolgoopdracht voor de transformatie van het monumentale stationsgebouw. Het modernistische pand, een iconisch ontwerp van architect G.J. van der Grinten, beschikt over een kenmerkende lessenaarskap en neemt een prominente plaats in op het stationsplein. Door toevoeging van nieuwe functies kan het stationsgebouw weer leven en betekenis krijgen. Ook werd gestart met het stedenbouwkundige ontwerp (NEXT architects) van het plot naast het stationsgebouw: de voormalige fietsenstalling die ook onderdeel uitmaakte van het vroegere complex. Daar is ruimte voor een ontwikkeling met woningbouw en andere functies. Bureau Spoorbouwmeester was als adviseur betrokken.

Best

In 2025 is geadviseerd over de vervanging van beschadigd trapmateriaal. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester is een architect betrokken (Joost Ruland) om qua materiaal de juiste kleur en composietsamenstelling te bepalen.

Den Haag Centraal

Het brutalistische stationsgebouw uit 1976 van architect Koen van der Gaast is een Post 65-icoon. Het gehele complex, Stichthage genaamd, is sterk verouderd en moet worden verduurzaamd. Het nieuwe Stichthage kan een brug slaan tussen de brutalistische architectuur uit de jaren 70 en de veranderende dynamiek in het Central Innovation District: het gebied tussen de Haagse stations Holland Spoor, Centraal en Laan van NOI. Voor de ontwerpwerkzaamheden



is atelier PRO architects geselecteerd. Zij hebben in 2025 het ontwerp uitgewerkt tot een uitvoeringsontwerp. De Spoorbouwmeester nam samen met de Rijksbouwmeester en de stedenbouwkundig expert van de gemeente Den Haag deel aan het Q-team voor het gebied rondom Den Haag Centraal.

Den Haag Hollands Spoor

In 2025 werden verschillende projecten afgerond. Ruland Architecten maakten een ontwerp voor de perrontunnel. De aanpassingen aan de hal werden afgerond. Het sluitstuk daarvan zijn de LED-kroonluchters die begin 2026 worden geplaatst. Ook was er uitgebreid schilderwerk aan de perronkappen. Hiervoor werd onderzoek gedaan door Ruland Architecten in samenspraak met Bureau Spoorbouwmeester en met de gemeente Den Haag. Het

eindresultaat is een zeer kleurig station, waarin de oorspronkelijke kleuren weer zoveel mogelijk zijn teruggebracht.

Den Haag Laan van NOI

Station Den Haag Laan van NOI is onderdeel van de MIRT-verkenning De Oude Lijn. Middels workshops en ateliers zijn in 2024 kansrijke scenario's ontwikkeld die de basis vormen van de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO), waaruit een voorkeursvariant moet voortkomen. Parallel heeft de gemeente Den Haag gewerkt aan een ontwikkelvisie voor het stationsgebied, waar een omvangrijk vastgoedprogramma gerealiseerd moet worden. De visie heeft veel raakvlakken met de stationsontwikkeling. Bij beide trajecten is Bureau Spoorbouwmeester betrokken als adviseur. De Spoorbouwmeester heeft zitting in het Q-team en bracht een aantal adviezen uit aan het project.

De geschilderde stationskappen van station Den Haag Holland Spoor. Kleurenonderzoek uitgevoerd door Ruland Architecten en Stichting Restauratie Atelier Limburg.

Den Haag – Velostrada en Vlietlijn

Tussen de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg komt een nieuwe fiets- en wandelroute: de Velostrada. Met de aanleg van deze route kunnen fietsers en wandelaars straks veilig het spoor en de A12 oversteken. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuwe tramlijn: de Vlietlijn. Beide projecten hebben invloed op het spoor en vragen om aanpassingen in de spoordijk en de stationsomgeving van Voorburg, Den Haag Centraal en Hollands Spoor. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en de gemeente over de inpassing van deze twee projecten.

Deventer

Om de reistijd van de IC Berlijn in 2030–2035 met ongeveer een half uur te versnellen op het traject Deventer–Duitse grens, is een aantal structurele maatregelen noodzakelijk op de corridor Amersfoort–Bad Bentheim. Zo is er op station Deventer een extra perronspoor nodig. Dat is aanleiding om ook na te denken over de aanpassing van de stationsentree aan de Diepenveenseweg, uitbreiding van fietsparkeren en vergroting van de capaciteit van het station, aangezien een toename van het aantal reizigers wordt voorzien en het station dan veilig en groot genoeg moet zijn. In 2025 werd een aantal oplossingsrichtingen verkend die de basis vormen van een Ruimtelijk Functioneel Ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en NS.

Dordrecht

In het kader van de MIRT-verkenning is er in opdracht van ProRail voor station Dordrecht in 2025 intensief gestudeerd (door VenhoevenCS architecture+urbanism) op de implicaties van de te wijzigen treinhaltering op het station, waarbij een extra perron toegevoegd moet worden. In diverse alternatieven is onderzocht hoe de groeiende stroom reizigers langs of door het monumentale stationsgebouw geleid

moet worden en of dat beter via tunnels of traversen in te passen is. Eind 2025 is een voorkeursalternatief vastgesteld, dat beoogt om de reizigers weer via het stationsgebouw naar de treinen te leiden. Doorslaggevend voor deze keuze was mede de herwaardering van het gebouw als adres, de daadwerkelijke inpasbaarheid van trappen naar de traverse in het monumentale gebouw, alsook de lagere milieu-impact van een lichte bovengrondse traverse ten opzichte van een zware ondergrondse betonnen tunnel.

Dijk en Waard

Het station Heerhugowaard ligt in het hart van de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Het goed bereikbare stationskwartier wil de gemeente de komende jaren transformeren tot een fijne plek om te wonen en te werken. In het afgelopen jaar werden de ambities van de spoorsector, gemeente en provincie door De Zwarte Hond en Arcadis vertaald naar ruimtelijke plannen op en rond de OV-knoop, op basis waarvan de gemeente van de provincie en het Rijk een subsidie van €38,5 miljoen toegekend kreeg voor het OV-knooppunt en voor de bouw van 6.740 woningen in de gemeente. Een geweldige impuls voor de transformatie van het stationsgebied en de leefbaarheid en bereikbaarheid van Dijk en Waard.

Eindhoven Strijp-S

De gemeente Eindhoven gaat samen met ProRail station Strijp-S stevig onder handen nemen. In 2030 moet een nieuw station klaar zijn, is de ambitie, waarbij een nieuwe interwijkverbinding onder de spoordijk de te ontwikkelen gebieden langs het spoor beter met de stedelijke structuur verbindt. Station Strijp-S was de laatste jaren een onderwerp van studie; het is namelijk niet toegankelijk. Door de sterke groei van onder andere de wijken Strijp-T en Strijp-S neemt in de toekomst het aantal gebruikers toe en krijgt het station ook een andere betekenis binnen Eindhoven.

In het verlengde van hun betrokkenheid bij het ontwerpen voor het toegankelijk maken van stations heeft VenhoevenCS architecture+urbanism ook een studie verricht naar dit station. Hierbij zijn onder adviserende begeleiding van Bureau Spoorbouwmeester drie schaalbare ontwerpvarianten ontstaan (van basis tot uitgebreid). In 2025 werd door ProRail aan Bureau Spoorbouwmeester gevraagd om te adviseren over de contracteringsstrategie voor architect, ingenieursbureau en aannemer. Op basis van door Bureau Spoorbouwmeester opgestelde selectiecriteria en een shortlist van architecten is geadviseerd om de opdracht aan een architect onderhands te gunnen. De uitvraag komt in 2026.

Enschede

Enschede heeft de ambitie om de komende jaren flink te groeien, zowel in aantal woningen als in aantal banen. Dit vraagt om een spoorimpuls waarbij de stationsomgeving een belangrijk onderdeel vormt van de Spoorzone Hengelo Enschede (SHE). In het afgelopen jaar werd onderzocht (Keizer Koopmans) wat de betekenis en de impact zouden kunnen zijn van een verdiepte ligging van het spoor, als alternatief voor de geplande maaiveldoplossing, ervan uitgaande dat daarmee de doorsnijding van de stad tot een minimum wordt beperkt. Aansluitend werd in kaart gebracht (Buck Consultants International in samenwerking met BVR Adviseurs) welke economische, ruimtelijke, programmatische en sociaal-maatschappelijke gevolgen er voor de stad zijn van de beoogde spoorimpuls, bestaande uit elektrificatie en doorkoppeling, de upgrade van de stationsomgeving, de verdiepte ligging van het spoor en een passend spoorproduct voor de lange termijn. Met als kernvraag: wat betekenen beide varianten (maaiveld en verdiept) in het licht van brede welvaart voor het stationsgebied, het centrum van Enschede en de schaa sprong van stad en regio. De conclusie was dat de spoorimpuls van

groot belang is op zowel het niveau van Rijk, regio, stad en stationskwartier, en dat de verdiepte ligging op korte termijn niet dusdanig onderscheidend was dat daarmee de forse investering ten opzichte van een maaiveldvariant te verantwoorden is. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeenschappelijke stakeholders en was lid van het kwaliteitsteam.

Gooicorridor – hubstrategie

Hoe kan het station als buitenpoort, in combinatie met de nabijheid van de natuur, samen met toeristische opstapplaatsen (TOP's), P+R terreinen, OV-knooppunten en busstations een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en de regionale vervoerstransitie? Sinds 2024 werken alle partijen van het samenwerkingsverband Gooicorridor aan een gezamenlijke hubstrategie. Dit is een bittere noodzaak, in de wetenschap dat in de nabije toekomst steeds meer mensen mobieler gaan worden. Er wordt gefocust op drie hoofdelementen van 'haalbaarheid': de fysiek-ruimtelijke inpassing, governance en de kosten en baten. Namens de spoorsector zijn NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester betrokken. Binnen de brede regionale opgave brengen we de (toekomstige) betekenis van het spoornetwerk en de stations in kaart.

Groningen

Wat begon met de verplaatsing van de opstelsporen achter het station naar het nieuwe emplacement De Vork en het doortrekken van de spoorlijnen, zodat het Hoofdstation niet langer een dubbel kopstation maar een doorstroomstation is, heeft geresulteerd in een rigoureuze vernieuwing van station Groningen en de (her)ontwikkeling van een nieuw stationskwartier. Hoewel er de komende tijd nog veel gebouwd gaat worden – zeker rondom het station – werden na lange voorbereiding, zorgvuldig ontwerpen en jarenlang bouwen de contouren van het nieuwe station leesbaar toen na een grootscheepse buitendienststelling de reizigerstunnel werd opengesteld



en reizigers en Groningers voor het eerst het nieuwe Hoofdstation konden bewonderen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS, ProRail en de gemeente over de puntjes op de i met betrekking tot het station en de toekomstplannen voor het stationskwartier.

Groningen - Stationsgebouw

In het vernieuwde station Groningen speelt het stationsgebouw van architect Izaak Gosschalk opnieuw een hoofdrol, niet alleen als entreegebouw van het station, maar ook als baken in de stad en als centrum van het nieuwe stationskwartier. Het station dat straks een pleisterplaats is in regio, stad en het netwerk van het openbaar vervoer wordt gerenoveerd en verduurzaamd. In nauw overleg met de RCE en de gemeente werd door NS een plan opgesteld voor verduurzaming, herinrichting en herprogrammering, zodat het meesterwerk van Gosschalk ook in de komende eeuw weer het visitekaartje van de spoorwegen en Groningen kan zijn. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde.

Groningen - Personeelsverblijf

Voor de treinen van NS is station Groningen een belangrijk keerpunt. Terwijl de lange intercity's 'kop maken', wordt het interieur van deze treinen grondig gereinigd. Ten behoeve van deze service realiseert NS Concernhuisvesting aan het eind van de zuidelijke eilandperrons een voorziening voor personeel en materieel. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS over het ontwerp van dit gebouw, zodat het zich samen met de voorzieningen voor de bussen kan voegen in een ensemble van technische gebouwen aan de zuidzijde van het stationsemplacement.

Groningen Suikerzijde

De Suikerzijde wordt het nieuwe stadsdeel van Groningen op het terrein van de vroegere suikerfabriek. Vlak bij het centrum van de stad komen hier ongeveer 5.000 woningen. Het wordt een stedelijke wijk met een stevige hoofdstructuur van straten, pleinen en boulevards, met naast wonen ruimte voor werken, onderwijs en veel groen en, zoals men wil, een nieuw station.

Afgelopen jaar werd onderzocht hoe het station ingepast kan worden in het spoornetwerk en de dienstregeling tussen Groningen en Leeuwarden, en werd op stedelijk niveau de relatie van het station, de ketenvoorzieningen en de toeleidende en kruisende routes ruimtelijk verkend. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de stad en ProRail over de inpassing en ruimtelijke kwaliteit.

Haarlem

Op station Haarlem speelden in 2025 een aantal verschillende projecten waarop Bureau Spoorbouwmeester heeft geadviseerd. Deze waren best uiteenlopend in maat en schaal, maar alle hadden direct betrekking op de monumentale waarde van het station. Zo is er geadviseerd over het verlengen van de ooit in metselwerk opgetrokken perrons, met daarbij de vraag welk type aanvullend hekwerk passend zou zijn. Ook zijn in 2025 de nieuwe kroonluchters (ontwerp: Robert Jan Vos) in de stationshal opgehangen; hierop had Bureau Spoorbouwmeester in 2024 en 2025 advies geleverd. Bij de restauratie van de wachtkamer op het perron heeft een lokale erfgoedexpert advies gegeven. Op groter schaalniveau is er veel gestudeerd naar de ontwikkeling van het stationsplein aan de zuidzijde. De gemeente wil het busstation daar anders inrichten, de bestaande

ondergrondse stalling moet groter, en er zijn ambities om het Berenstein complex tegenover het stationsgebouw te verbouwen c.q. te vervangen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde hierbij NS, ProRail en de gemeente over de verschillende scenario's, zoals vastgesteld in de gemeentelijke visie.

Haarlem - NTSM-terrein

Haarlem kent naast een uniek station ook een bijzondere wagenwerkplaats: het NTSM-terrein. Eerder (2023) is al door Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over de cultuurhistorische analyse en waardering van het terrein. In 2025 heeft Spoorbouwmeester Marianne Loof nog een pleidooi bij NS gehouden om de aanbevelingen uit de waardestelling ter harte te nemen en zorgvuldig om te gaan met de restanten van de historische bebouwing aldaar.

Heiloo

De vernieuwing van station Heiloo is, mede door Bureau Spoorbouwmeester, uitgegroeid van een eenvoudige vervangingsopgave tot een integrale architectonische verbetering. Daarbij is gekozen voor duurzamere en toekomstbestendige oplossingen, waaronder nieuwe materialen en zonnepanelen. Ook het stationsgebied



.....
« Het vernieuwde station Heiloo

is aangepakt: de stationsoutillage is vernieuwd en de kiosk verwijderd, waardoor meer ruimte en gebruiksgemak is ontstaan. Het vernieuwde station is medio 2025 in gebruik genomen.

Heemskerk

Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de gebiedsontwikkelingen rondom het station, de aanpassing van de fietsenstallingen en de aanpassingen van de perrons.

's-Hertogenbosch

Voor station 's-Hertogenbosch ligt er een inspirerende, breed gedragen ambitie: de creatie van een duurzame en klimaatadaptieve OV-knoop. In 2025 is de voorkeursvariant, naar ontwerp van Team V Architecture/Arup, gekozen en heeft Bureau Spoorbouwmeester advies uitgebracht over de ontwerpen en varianten in het MIRT-traject. Er is gewerkt aan een Kader Ruimtelijke Kwaliteit dat moet zorgen voor de borging van de ruimtelijke kwaliteit in de vervolgfases. Het jaar stond verder in het teken van kostenoptimalisatie van de voorkeursvariant en de borging van het budget.

Hilversum – Bruisend Hart

Niet alleen de centrumzijde van station Hilversum gaat op de schop. Ook wil Hilversum van het Oosterspoorplein en de omliggende winkel- en woonstraten een fijne, levendige en veilige plek maken. Samen met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen, onder wie de spoorpartijen, ontwikkelde de gemeente nieuwe plannen voor de oostzijde van het spoor: het Bruisend Hart. Deze ontwikkeling staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied, dat een complete metamorfose krijgt. Daarbij worden het Stationsplein en het Oosterspoorplein vernieuwd. In 2030 is dit een aantrekkelijke, bruisende, groene en veilige plek waar mensen zich welkom voelen en waar ze graag reizen,

wonen, werken en verblijven. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde samen met NS en ProRail over de verbinding tussen de wijken aan weerszijden van het spoor, een nieuwe stationsentree en de stedelijke verdichting langs het spoor.

Hilversum Sportpark

Het Arenapark is de belangrijkste kantoorlocatie in de Gooi- en Vechtstreek. En het wordt nog belangrijker door de bouw van extra kantoren en andere werkplekken voor bedrijven die werken in sport, gezondheid en innovatie. Maar 's avonds is het er stil, terwijl een plek zo dicht bij station Hilversum Sportpark op de drukke Gooicorridor heel geschikt is om nieuwe woningen en kantoren te bouwen. Er is veel ruimte en je kunt er makkelijk komen met de fiets, openbaar vervoer of met de auto. Hilversum transformeert het Arenapark, inmiddels omgedoopt tot Sportpark, tot een levendige groene buurt. In het afgelopen jaar werkten de gemeente en spoorpartijen aan de verbetering van het Sportpad, de 'last mile' tussen het station en het Arenapark, aan een herinrichting van de ontvangstdomeinen van het station en werd verkend hoe de weerszijden van het spoor verbonden kunnen worden: met een tunnel onder het spoor door en een traverse bovenlangs. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in de diverse deelopdrachten de opdrachtgevers en de ontwerpende partijen.

Hoorn

Het stationsgebied van Hoorn moet uitgroeien tot een nieuwe, levendige stedelijke omgeving. Op deze toplocatie, grenzend aan de historische binnenstad en op loopafstand van het grootste stadsstrand van Nederland, komen circa 500 woningen en vele nieuwe voorzieningen. Ook wordt het stationsgebied als knooppunt voor trein, bus, fietser, voetganger en auto verbeterd. Eind 2023 heeft de gemeenteraad groen licht gegeven voor de ontwikkeling.

In 2024 werd verder gewerkt aan de ruimtelijke vertaling van deze visie en werd gezocht naar de mogelijkheden om ook op het station een verbeteringslag te maken, zodat niet alleen de omgeving en de sporen, maar ook het station weer helemaal klaar is voor de toekomst. In 2025 werd gewerkt aan de verdere doorwerking van de uitgangspunten voor de traverse, die zowel voor de stad als voor het station van groot belang is.

Leeuwarden

Het station Leeuwarden heeft jarenlang in de steigers gestaan. Een reeks aan projecten en (onderhouds-)programma's deden het station aan. Tien jaar geleden werd hiervoor samen met de gemeente, NS en ProRail een gezamenlijk eindbeeld geformuleerd, waar met veel geduld

en vakmanschap naartoe is gewerkt. Zo werden de kappen gerestaureerd, funderingen gerenoveerd, werd het stationsgebouw weer volledig geschilderd in de originele kleuren, werden de tegelvloeren vervangen door terrazzo, werd de verlichting verduurzaamd en kreeg het kunstwerk een opknapbeurt. In 2025 werd zichtbaar hoe alle deelplannen, haast als vanzelfsprekend, in elkaar passen als stukjes van een Tetris-puzzel, en hoe het monumentale station weer kan beginnen aan een tweede jeugd.

Leeuwarden Middelsee

Aan de zuidkant van Leeuwarden komt een nieuw station: Leeuwarden Middelsee (voorheen werknaam: Leeuwarden Werpsterhoeke). In 2029 gaat dit station de gelijknamige nieuwbouwwijk

.....
➤ Station Leeuwarden



Middelsee en de nieuwbouwwijk De Zuidlanden ontsluiten op het traject naar Heerenveen. Samen met NS, vervoerders en de provincie en de gemeente en Bureau Spoorbouwmeester verkende ProRail de verschillende stationsconfiguraties op basis van een aantal mogelijke ontwikkelstrategieën en verdichtingsopgaven uit het stedenbouwkundige Basisplan Middelsee.

Leiden

Als onderdeel van de MIRT-verkenning van De Oude Lijn speelt station Leiden een prominente rol in de discussie over de grote impact van de beoogde wijzigingen op de bestaande stationsarchitectuur. Kort gezegd vergen alle in de MIRT-verkenning onderzochte alternatieven een ingrijpende aanpassing van de kenmerkende stationshal en spooroverkapping, terwijl het station wel deel uitmaakt van De Collectie. Dit heeft alles ermee te maken dat de bestaande stationspassage ruim verbreed moet worden (om aan de sterke groei te kunnen voldoen). Hierdoor zijn de kenmerkende stalen boogconstructies die boven de passage staan niet meer op de huidige plek te houden. Een andere ingrijpende factor is het aan te passen busstation, dat in het voorkeursalternatief aan de binnenstadzijde als eilandperron op het niveau van de treinen getild wordt. Hierdoor kan ook het ontvangstgebouw aan de binnenstadzijde niet meer in zijn huidige vorm overeind blijven. Vanuit Bureau Spoorbouwmeester is tijdens de MIRT-verkenning kritisch over deze onderwerpen geadviseerd, zowel in de projectoverleggen als in het Q-team. Dit ook in het verlengde van het eerder opgestelde algemene advies van Bureau Spoorbouwmeester voor De Oude Lijn uit 2024. Meest doorslaggevend in de keuze voor het voorkeursalternatief was het gebrek aan ruimte in de stationsomgeving voor deze schaalsprong, waardoor voorzieningen gestapeld ingepast moeten worden, met alle complexiteit van dien.



Lelystad

De omgeving van station Lelystad gaat volledig op de schop. Het busstation wordt opnieuw ingericht en het plein wordt vergroend. Ook de fiets krijgt opnieuw aandacht. In het station wordt de (bewaakte) fietsenstalling uitgebreid en vernieuwd. De fietsen op maaiveld krijgen een nieuwe plek.

Middelburg

In 2025 werd het ontwerp van de restauratie van het station door architectenbureau 1m98 in opdracht van NS verder uitgewerkt en aanbesteed. Er werd geadviseerd over de uitwerking en detaillering. Ook adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de aanpassing van het ontvangstdomein, het maken van een nieuwe overkapping van de tunnelentree en de aanpassing van de tunnel. Dit ontwerp werd door StudioSK verder uitgewerkt.

Verder speelden in Middelburg de restauratie van de perronkappen en de ontwerpwerkzaamheden voor het Programma P76, gericht op een drempelloze uitstap, waarbij 76 staat voor de hoogte in centimeters conform Europese regelgeving. In 2026 wordt gestart met de uitvoering van alle werkzaamheden.

Nieuwerkerk aan den IJssel

Op station Nieuwerkerk aan den IJssel wordt de komende jaren hard gewerkt aan een grote vernieuwing. De perrons en overkappingen zijn namelijk verouderd en in slechte staat. Ook voldoen de perrons niet meer aan de huidige eisen voor reizigersstromen: ze moeten breder en veiliger worden. Daarnaast zijn ook andere onderdelen, zoals de liften en trappen, aan vervanging toe. Omdat zoveel elementen tegelijk vernieuwd moeten worden, heeft ProRail ervoor gekozen om het station in één keer grondig aan te pakken. StudioSK maakte het ontwerp, met advies van Bureau Spoorbouwmeester. Daarbij is gekozen voor een duurzame, houten overkapping die zowel het stationsplein als de perrons beschut. De nieuwe kap wordt voorzien van groen en zonnepanelen, waardoor het station niet alleen prettiger, maar ook duurzamer wordt. De werkzaamheden worden in twee fases uitgevoerd. De aanbesteding hiervoor is in 2025 gestart.

Nedersaksenlijn

Het gesprek over de aanleg van de Nedersaksenlijn wordt al jaren gevoerd. In het Noorden en Oosten van Nederland verbaast men zich over de 'Haagse prioritering', want men ervaart dagelijks dat de OV-bereikbaarheid cruciaal is voor de leefbaarheid van de streek. Met de upgrade van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal worden afstanden in de regio overbrugd en reistijden naar Groningen aanzienlijk verbeterd. Duidelijkheid over de Nedersaksenlijn is cruciaal om te kunnen sturen op de



ontwikkeling van woon- en werkgebieden en regionale onderwijsvoorzieningen, en om jonge en ambitieuze bewoners te overtuigen om de streek niet te verlaten.

Nijmegen

Ook op station Nijmegen was 2025 het jaar van de MIRT-verkenning, maar dan uiteraard niet als onderdeel van een lijnsgewijze studie (zoals De Oude Lijn). Op Nijmegen speelt een PHS-project (in uitvoering) waarbij een extra perron wordt toegevoegd en de bestaande tunnel wordt verbreed en verlengd, om uit te monden in een volwaardige nieuwe westelijke stationsentree met bijbehorende stalling en voorplein. Bureau Spoorbouwmeester blijft tot in de uitvoering betrokken met adviezen voor de uitvoering van dit project. Aan de binnenstadzijde bleef het echter nog onderzoeken geblazen. De beoogde aanpassingen aan stalling, businfrastructuur, plein- en



☞ Het vernieuwde station Nijmegen Heyendaal

wegenstructuur in aansluiting op de tweesprong van verbindingen naar de binnenstad bleven in 2025 een punt van discussie. Op basis van het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (Ziegler Brandenhorst) is, in overleg met de gemeente, verder gestudeerd naar de mogelijke alternatieven voor de inrichting van het plein. Uiteraard hoort daar ook de verbouwing van de stationshal bij; ook hiervoor zijn eerste studies verricht.

Nijmegen Goffert

In 2025 is Bureau Spoorbouwmeester door ProRail gevraagd om te adviseren over de beoogde gebiedsontwikkeling (Winkelsteeg) rondom het station en de impact die deze op de transfer en toegangen zou kunnen hebben. Bureau Spoorbouwmeester heeft aan de gemeente en ProRail geadviseerd om nog goed te kijken naar de looplijnen en te zorgen voor duidelijke looproutes vanuit

de woongebieden en vanuit het busplein. Ook is er geadviseerd om te zijner tijd de oorspronkelijke ontwerper van het station bij de ontwikkelingen te betrekken.

Nijmegen Heyendaal

In 2025 zijn de werkzaamheden voor het aanleggen van een nieuwe traverse met liften en de landschappelijke herinrichting van de stationsomgeving (inclusief stallingen) gereedgekomen. Een mooi resultaat. Echter bleek dat de lijn aan dit station geëlektrificeerd moest worden. Bureau Spoorbouwmeester is door ProRail in 2025 gevraagd om te adviseren over kleurstelling, vormgeving en inpassing van de nodige bovenleidingsportalen, aansluitend bij de vormgeving van de net gerealiseerde traverse.

Oldenzaal

Om de reistijd van de IC Berlijn met ongeveer een half uur te versnellen, is bij station Oldenzaal en op het traject Deventer–Duitse grens een aantal tijdelijke maatregelen getroffen. Voor de toekomst zijn meer structurele en robuuste maatregelen noodzakelijk op de corridor Amersfoort–Bad Bentheim om te voldoen aan de behoeften in 2030–2035; daarvoor maakte ProRail in 2025 een FIS (Functioneel Integraal Systeemontwerp). Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail over de implicaties van deze infrastructuurle aanpassingen voor de configuratie van het station, de ruimtelijke kwaliteit van station en omgeving en de oriëntatie, het gebruiksgemak en de sociale veiligheid van gebruikers en reizigers.

Oss

Een verdiept spoor zoals in Delft en Best: het leek ook voor de gemeente Oss de ultieme oplossing voor de barrière die het spoor voor hen vormt. Maar het gaat er niet van komen; de kosten voor een ingrijpende tunnel waren te hoog. Om de stationsomgeving toch in kwaliteit te verbeteren en de gelijkvloerse spoorkruising te verbeteren, is in 2025 onderzocht waar nog de ruimtelijke mogelijkheden liggen. Met name aan de zuidzijde van het station valt er veel te verbeteren. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de herinrichting van het (openlucht) ontvangstdomein en de fiets c.q. P+R voorzieningen.

Roosendaal

Het grensstation Roosendaal kent een uitgebreid spoorsgebied, met veel rangeersporen, locloodsen en uiteraard een prominent en groot station. In 2025 liepen er meerdere onderzoeken naar mogelijke aanpassingen van verschillende onderdelen van het stationscomplex en emplacement. Aan Bureau Spoorbouwmeester werden adviezen gevraagd over (hernieuwde) herplaatsing van een voormalige – nu monumentale – seinbrug, maar ook over mogelijke

aanpassingen aan de pas tien jaar oude passerelle ten westen van het station. De passerelle kampt door zijn iets verlaten positie en de nog niet gerealiseerde gebiedsontwikkeling aan de noordwestzijde van het station vaak met vandalisme en defecte liften. Tevens leeft de ambitie om het huidige parkeerterrein ten zuidwesten van het station toe te wijzen aan een busperron. De gemeente heeft in 2025 eigenaar ProRail verzocht om onderzoek te doen hoe men de traverse kon aanpassen (aan de noordzijde wellicht zelfs inkorten) om beter aan te sluiten op de nieuwste plannen voor gebiedsontwikkeling en busvervoer. Bureau Spoorbouwmeester heeft hieromtrent geadviseerd, maar ook over de inpassing van een hekwerk langs het zijperron (in verband met de monumentenstatus).

Rotterdam Lombardijen

Station Rotterdam Lombardijen vormt de schakel tussen de wijken Lombardijen en Groot-IJsselmonde, gelegen aan weerszijden van de spoorlijn Rotterdam–Dordrecht. Pal naast het station ligt het Maasstad Ziekenhuis en in de directe nabijheid bevinden zich veel scholen. De potentie van de plek is enorm. Op termijn kan het stationsgebied uitgroeien tot een belangrijk stationskwartier voor Rotterdam–Zuid. In de tussentijd proberen NS, ProRail en de gemeente met onderhoudswerkzaamheden en tijdelijke maatregelen de kwaliteit van station en omgeving te verbeteren. Bureau Spoorbouwmeester adviseert de betrokken partijen voor de korte en middellange termijn.

Rotterdam Stadionpark

Het bestaande station Rotterdam Stadion bij De Kuip is nu alleen in gebruik bij voetbalwedstrijden. Dit evenementenstation wordt omgebouwd tot een station met dagelijks zes treinen per uur tussen Dordrecht en Den Haag en met een halte van de nieuwe tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Dit station krijgt de naam Rotterdam



Impressie van het voorkeursalternatief voor het vernieuwde stationsplein, de entree en het busstation van station Schiedam Centrum.

Stadionpark en wordt het middelpunt van de grootste gebiedsontwikkeling van Rotterdam, met ruim 10.000 nieuwe woningen en veel ruimte voor sporten, natuur en groen, onderwijs, werken, ontspanning en cultuur. Het station verbindt met een brede loopbrug met veel groen over de sporen de wijken Hillesluis en de Stadiondriehoek en het gebied rondom De Kuip. In het afgelopen jaar werd in nauw overleg met de gemeente en de provincie en NS door ProRail een schetsontwerp gemaakt. Daartoe selecteerden zij een ontwerpteam bestaande uit ingenieursbureau Haskoning en Benthem Crouwel Architects. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de stakeholders en ontwerpers.

Schiedam

Voor station Schiedam is binnen de MIRT-verkenning De Oude Lijn in 2025 een voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld. Op basis van de onderzoeken van het consortium Team SDM (ingenieursbureau Haskoning, adviesbureau AT Osborne en architectenbureaus West 8 en Benthem Crouwel) bleek dat een aantal mogelijke alternatieven met een zeer brede passage

(inclusief interwijkverbinding) op deze locatie niet haalbaar en betaalbaar waren. Het voorkeursalternatief voorziet in een optimaal (lees: niet te groot) verbrede tunnel met een gemengd reisdomein voor trein en metro. Ook de kenmerkende hoogteverschillen van dit samengestelde trein- en metrostation zijn in dit ontwerp op een kostenbewuste manier aangepakt en verbeterd. Verder wordt het busstation ook ingrijpend geherstructureerd en als eilandperron op een logischere manier aan de totale knoop gekoppeld. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ook bij dit station uitgebreid NS, ProRail en de gemeente over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.

Schiphol

Reizigers kunnen in de toekomst gebruikmaken van een verbeterd station Schiphol Airport. Op Schiphol komen in een relatief klein gebied veel functies samen. Dit wordt de Multimodale Knoop Schiphol (MKS) genoemd. Om voldoende ruimte te maken voor reizigers zijn aanpassingen nodig aan het station; dit zijn niet alleen de passagiers die van of naar de luchthaven gaan, maar ook de werknemers van

de bedrijven op Schiphol en de vele overstappers die in dit multimodale knooppunt hun weg moeten vinden. Vorig jaar werden op Plaza, in het hart van het knooppunt, de stijpunten aangepast. Dit jaar stonden de herinrichting van de perrons en het nieuwe busstation op het Jan Dellaertplein centraal. Bureau Spoorbouwmeester adviseert samen met de Supervisor Schiphol de projecten en gezamenlijke stakeholders over de integrale ruimtelijke kwaliteit van het OV-knooppunt.

Vlissingen

In opdracht van de gemeente Vlissingen wordt de stationsomgeving getransformeerd. De ingreep omvat onder meer de verplaatsing van de bus en het fietsparkeren. De ambitie is het maken van een aangenaam, duurzaam, klimaatadaptief en beschut plein dat bezoekers welkom heet in de stationsomgeving en het centrum van Vlissingen. StudioSK maakte het schetsontwerp en Bureau Spoorbouwmeester was adviseur. Ook wordt het monumentale stationsgebouw van architect Sybold van Ravesteyn (gevels door NS en perronkappen door ProRail) gerestaureerd, en wordt de fietsenstalling getransformeerd. Bureau Spoorbouwmeester stuurt op een integrale aanpak van de opgaven.

Amsterdam Lelylaan

Station Amsterdam Lelylaan scoort laag op klanttevredenheid. Daarom wordt gewerkt aan een nieuw ontwerp voor een nieuwe hal, een nieuwe gebouwde stalling, de toevoeging van een tramkeerlus, een herinrichting van de openbare ruimte en aanpassingen aan de perrons. Het VO+ dat in 2022 werd opgesteld, dient als referentie voor een baselineontwerp op grond waarvan een bouwteam geselecteerd kan worden. In 2024-2025 was station Lelylaan ook onderdeel van het project Paris Proof Stations. Daarin is onderzocht of het mogelijk is CO₂-plafondwaarden mee te geven in de aanbesteding. In 2025-2026 is er een

aanvullend onderzoek verricht waarin de opties “renovatie, circulair hergebruik of nieuwbouw” op MKI-waarden en constructieve eisen zijn vergeleken. In opdracht van de gemeente, NS en ProRail heeft Bureau Spoorbouwmeester in 2025 opnieuw (nadat een eerdere aanbesteding door een overspannen markt was mislukt) geadviseerd over de aanbesteding van architectendiensten. De gunning vindt eind januari 2026 plaats.

Amsterdam Sloterdijk

In 2024-2025 is in verschillende deelonderzoeken uitgebreid onderzocht hoe het multimodale knooppunt en de mogelijke overbouw van de sporen zich zouden kunnen ontwikkelen. Naast de deelstudie Ordening Mobiliteitsknoop is er ook gekeken naar de constructieve aspecten van een mogelijke spooroverbouw. De studies gaven veel inzichten mee, maar hebben nog niet geresulteerd in besluitvorming. Ondertussen blijven er veel beheer- en onderhoudsvragen voor dit station opkomen (schilderwerk vakwerkconstructies, inrichting perrons, outillage, enz.). In 2025 heeft Bureau Spoorbouwmeester hierin regelmatig geadviseerd.

Amsterdam Muiderpoort

In 2025 is door ingenieursbureau Movares in kaart gebracht hoe de grote fietsopgave rondom station Muiderpoort in goede banen gebracht kan worden. Hierbij zijn verschillende bovengrondse en ondergrondse oplossingen met elkaar vergeleken, waarbij ook veel oog was voor de impact op de openbare ruimte en het monumentale stationscomplex. Bureau Spoorbouwmeester was en is pleitbezorger van een ondergrondse oplossing, maar het definitieve besluit moet nog in 2026 genomen worden.

Ede-Wageningen

In 2025 is station Ede-Wageningen in de prijzen gevallen (Brunel Award, Archello

Award) en door NRC uitgeroepen tot een van de beste gebouwen gerealiseerd in 2024. Daar zijn we bij Bureau Spoorbouwmeester natuurlijk ook een beetje trots op, aangezien veel van ons advieswerk in het behouden en versterken van de kwaliteit van het ontwerp van Mecanoo lag. Het stationcomplex gaf ook aanleiding voor verdiepend onderzoek: in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester is het ontwerp retrospectief geanalyseerd op zijn CO2-uitstoot, en is daarbij ook gekeken waar de lessen voor toekomstige stations uit getrokken zouden kunnen worden.

Haarlem – voorpleinen

In 2025 is het onderzoekstraject voor een aangepast voorplein van station Haarlem afgerond. Hierbij is gezocht naar een herstructurering van de busroutes en de loop- en fietsroutes van en naar het station. Het vraagstuk werd gekoppeld aan de mogelijke vastgoedontwikkeling tegenover het station en de aanpak van de openbare ruimte op het stationsplein. Het door de gemeentelijke ontwerpers geprefereerde model van een enkelzijdige toe- en afvoer van bussen langs de Jansstraat kon uiteindelijk niet rekenen op steun van de Haarlemse burgers en het college. De verkeersstructuur blijft daardoor in hoofdlijnen ongewijzigd. Wel worden de belendende bebouwing, de openbare ruimte en de ondergrondse fietsenstalling aangepast. In 2026 zal naar verwachting verder gestudeerd worden aan deze planvorming. Bureau Spoorbouwmeester blijft als adviseur betrokken, zowel voor de gemeente als voor NS en ProRail.

Venlo

De hal van collectiestation Venlo wordt op initiatief van NS Stations heringericht. Storende objecten en ingrepen worden zo veel mogelijk verwijderd, waardoor de hal weer (nagenoeg) zijn oorspronkelijke waarden en contouren terug zal krijgen. In 2024 hebben de restauratiearchitecten van Braaksma &

Roos de puntjes op de i van hun ontwerp gezet. De vergunning is aangevraagd en de aanbesteding voorbereid. De beoogde start van de verbouwing ligt medio 2026. Bureau Spoorbouwmeester is vanaf het begin nauw betrokken geweest bij de operatie en adviseerde mede op initiatief van de gemeente over de wenselijkheid van aanpassingen aan het bordes buiten het station.

Zandvoort

In 2025 is duidelijk geworden dat er met name voor de monumentale kapconstructies van station Zandvoort dringend restauratiewerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Deze houden ook verband met de lift-installaties (voor toegankelijkheid) en de fietsenstallingen op perronniveau. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de initiële uitgangspunten en programmatische context. In 2026 zal het inhoudelijke (advies-) werk daadwerkelijk gaan starten.

Zwolle – Traverse

Soms past een plan zó goed in zijn omgeving dat je je bijna niet kunt voorstellen dat het er ooit níet was. Na jaren van voorbereiding, ontwerp en realisatie werd in september de traverse in Zwolle geopend. Als integraal onderdeel van de spoorzone verbindt het het centrum met het Hanzeland, maar het is zoveel meer dan een brug over het spoor. Het is een park van 130 bij 10 meter, waarin een opgetilde stadsstraat loopt, voorzien van zitgelegenheid en zelfs water, met prachtig zicht op de omgeving, die door een volledig houten brug over de sporenbundel naar de andere kant wordt geleid. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in de initiatief-, ontwerp- en aanbestedingsfase de gemeente, ProRail en het ontwerpteam; weliswaar niet in 2025, maar de wijze waarop dit ontwerp het afgelopen jaar door Zwolle werd omarmd, was zo memorabel dat de traverse niet mag ontbreken in dit jaaroverzicht.



Zwolle - Noordentree

Nadat in 2024 samen met de gemeente, NS en ProRail het gunningsontwerp van Studio Nauta was geselecteerd, werd in 2025 gestart met een voorlopig ontwerp. Samen met de ingenieurs van Movares werkten Studio Nauta en landschapsarchitect Joost Emmerik aan de doorwerking van het gunningsontwerp naar een voorlopig ontwerp. In nauw overleg met de gemeente, NS en ProRail

werden werksessies georganiseerd en werden de ambitieuze ideeën vertaald naar concrete plannen. Het 'Groenste Station van Nederland' blijkt meer te zijn dan een vooruitstrevend gebouw; ook de wijze van samenwerken en van innoveren vraagt om een andere manier van samenwerken, om vernieuwende procedures, een andere energie: kortom, een nieuwe bouwcultuur. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS, ProRail en het ontwerpteam.

.....
 Houten traverse op station Zwolle

.....
 » Gunningontwerp Noordentree station Zwolle: DP6 (linksboven) De Zwarte Hond (rechtsboven) Nieuwe Architecten (linksonder) Studio Nauta (rechtsonder).





Communicatie

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

Team

Met de komst van communicatieadviseur Rogier Kuiper is er in 2025 weer volledige aandacht voor communicatie. Zijn aanwezigheid heeft geresulteerd in een significante stijging van het aantal socialmediaposts en volgers. Met deze vergrote zichtbaarheid op interne en externe kanalen is een stap gezet in het verbeteren van de zichtbaarheid en vindbaarheid van Spoorbeeld – en daarmee van het bureau.

.....
] Communicatieadviseur
Rogier Kuiper



Merkidentiteit

Samen met ontwerpbureau Lava is een analyse gemaakt van de positionering van Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester. Dit heeft geresulteerd in een rapport en een merkkompas. Het rapport laat zien dat het bureau een sterk inhoudelijk fundament heeft, met een unieke rol tussen ontwerp, beleid en gebruik. Ook toont het welke richting logisch is voor verdere positionering van het bureau.

Het groenste station van Nederland

De weg naar een nieuwe noordentree van station Zwolle



ProRail

Zwolle



Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Uitgave Het groenste station van Nederland



Het Groenste Station van Nederland

De noordentree van station Zwolle markeert een nieuw hoofdstuk in de ontwikkeling van stations en spoorzones. Het station is niet alleen een knooppunt van mobiliteit, maar vooral ook een plek waar stad en spoor elkaar ontmoeten, en is een proeftuin van nieuwe inzichten voor een gezamenlijke duurzame transitie. Het project Zwolle Noordentree toont de opmaat naar een nieuwe bouwcultuur.

In de uitgave Het Groenste Station van Nederland vertellen we over de opgave, de ambities, de manier waarop de markt is benaderd en tonen we alle vier de gunningsontwerpen.

Bovendien bevat deze publicatie een tweetal interviews door Kirsten Hannema, waarin respectievelijk de architecten en de opdrachtgevers reflecteren op de aanbesteding, de duurzame opgave en toekomstig opdrachtgeverschap.

Deze publicatie, die tijdens het event Tijd voor Transitie werd uitgereikt, is een gezamenlijke uitgave van ProRail, NS, de gemeente Zwolle en Bureau Spoorbouwmeester, met dank aan DP6 architectuurstudio, De Zwarte Hond, Nieuwe Architecten en Studio Nauta, die allen toestemming gaven voor de publicatie van het gunningsontwerp dat zij in het kader van de meervoudige aanbesteding hadden ingediend.

Lezingen, presentaties en bijeenkomsten

Lezing Paris Proof Stations in de MIRT

16 januari 2025

Samen met Willem van Genugten van GROUP A gaf adviseur Liesbeth Boeter een inspiratielezing over het ontwerpen van Paris Proof Stations voor het project Den Haag Laan van NOI. Aanwezig waren stakeholders zoals ProRail, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente, de architect en het ingenieursbureau.

Werkbezoek Spoorzone Tilburg

17 februari 2025

Tijdens het werkbezoek van minister Mona Keijzer (minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) in Tilburg lichtte Spoorbouwmeester Marianne Loof samen met Rijksbouwmeester Francesco Veenstra de spoorzone rondom Tilburg Centraal toe. Tilburg is bezig met de herontwikkeling van dit stedelijke gebied, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit en het behoud van het karakter van Tilburg.

Netwerkevent toekomstscenario's stations en transit

13 februari 2025

Ter viering van zijn 25-jarige bedrijfsjubileum had ingenieursbureau Arup een netwerkevent in Amsterdam georganiseerd dat zich richtte op toekomstscenario's voor stations en transit. Hierbij werden vijf projecten van studenten van de TU Delft gepresenteerd (over autonome voertuigen, vraaggestuurde mobiliteitshubs, wachtbeleving en hyperloopruimtereizen). Uit de gepresenteerde projecten werd uiteindelijk één project van een prijs voorzien. In de jury zaten op uitnodiging van Arup verschillende vertegenwoordigers van gemeenten en de spoorsector, waaronder adviseur Miguel Loos namens Bureau Spoorbouwmeester.

Spoorbeeld Inspireert: Het Stationsconcept

18 februari 2025

Op de Stationsdag van NS Stations en ProRail presenteerde Evelien de Munck Mortier namens de werkgroep het nieuwe Stationsconcept. Na een korte introductie van het Stationsconcept, het belang en de toepassing ervan, in een vraaggesprek met Arjan Spoormans, werd iedereen uitgenodigd om mee te doen met een stationsdomeinenspel en om te bedenken wat een station vertrouwd of juist verrassend maakt. Iedereen kreeg een pop-upkaart die de stationsdomeinen in één oogopslag illustreert en alle aanwezigen oproept om toegankelijke en aantrekkelijke stations voor iedereen te maken.

Presentatie Spoorbeeld Universiteit Weimar

7 maart 2025

Begin 2025 heeft de Duitse Bauhaus-Universiteit Weimar adviseur Miguel Loos benaderd met een verzoek om bemiddeling richting NS en ondersteuning bij een onderzoeksproject betreffende mobiliteit en klanttevredenheid op stations van treinreizigers binnen een Europese context (*Train Stations as New Hubs of Multimodal Mobility – Research on Best Practice Projects in Europe* door Bauhaus University Weimar). In het kader van het onderzoek waren een aantal studenten en docenten naar Nederland afgereisd en hebben daar diverse stations bezocht. Miguel Loos heeft in een presentatie op het kantoor van Bureau Spoorbouwmeester de missie en visie van het Spoorbeeld toegelicht. Ook heeft er een kort interview plaatsgevonden.

Spoorbeeld Inspireert: Week van de Circulaire Economie

20 maart 2025

Spoorbeeld Inspireert vindt één à twee keer per jaar plaats in De Inktpot, het kantoor van Bureau Spoorbouwmeester,



Directierondgang in Noord-Holland

en werd dit keer georganiseerd in het kader van de Week van de Circulaire Economie. Spoorbouwmeester Marianne Loof en adviseur Liesbeth Boeter gaven een presentatie over het ontwerpend onderzoek naar een Paris Proof Station. Adviseur Jos van den Hende en architect Jan Nauta vertelden over de inzichten en het ontwerp van de aanbesteding in Zwolle.

Directierondgang Noord-Holland: Kleine stations, grote vragen

10 april 2025

Thema van deze Directierondgang was kleine stations in Noord-Holland, met een focus op de kwaliteit van het wachten en de impact van de omliggende verdichting op de stations. Samen met de directies van ProRail en NS bezochten Spoorbouwmeester Marianne Loof, manager Karen Drost en adviseurs Jos van den Hende en Liesbeth Boeter een reeks locaties in Noord-Holland die goed lieten zien welke opgaven, kansen en dilemma's in de komende jaren steeds nadrukkelijker spelen.

Teamdag: Workshop Scenariodenken – vervolg

16 april 2025

In de hoogdynamische en complexe wereld waarin de OV-wereld zich bevindt, is het goed om als bureau meer 'out of the box' te denken en naar de toekomst te kijken. Als vervolg op de eerste workshop scenariodenken in 2024, met vier omgevingsscenario's en de publicatie 'HUB OV' als eindresultaat, werd dit keer gewerkt aan het uitwerken van doelscenario's. Hierbij werd gekeken naar de belangrijkste strategische vragen en werden een aantal ontwikkelpaden voor het bureau beschreven.

Klankbordgroep: langetermijnperspectief en uitvoeringsstrategie infra en woningbouw

9 mei 2025

Het kabinet heeft eind 2024 opdracht gegeven om een langetermijnperspectief en uitvoeringsstrategie voor de bereikbaarheid van een veranderend Nederland (woningbouw, economie en mobiliteit) op te stellen. Het tussenproduct bevat een eerste uitwerking van de probleemanalyse,

structuurversterkende projecten en financierings- en bekostigingsmogelijkheden. Oplevering van het eindproduct staat – gelijk met de Ontwerpnota Ruimte – gepland vóór de zomer van 2025. Tijdens de klankbordgroep op 9 mei wordt input opgehaald op het tussenproduct. De klankbordgroep werd bijgewoond door Spoorbouwmeester Marianne Loof.

Vakdag Railtechniek van ProRail **12 mei 2025**

Weet je dat de spoorsector een eigen vormgevingsbeleid heeft, het Spoorbeeld? En dat er een Bureau Spoorbouwmeester is dat dit voor en met ProRail en NS maakt? En dat dit beleid, de visies en de inzichten gedeeld worden op de site www.spoorbeeld.nl, zodat alles ook beschikbaar is voor de omgevingspartijen waarmee de spoorsector samenwerkt in en om stationskwartieren en langs de baan? Tijdens de Vakdag Railtechniek gaf Jos van den Hende de technische projectleiders van ProRail een ‘rondleiding’ door het Spoorbeeld.

Opening overzichtsvoorstelling De Mix **26 juni 2025**

In 2025 is de succesvolle samenwerking met de stichting De Mix op 11 stations en in musea en culturele instellingen in alle provincies afgerond met een overzichtstentoonstelling Vier de Beeldmix in Museum Hilversum. De Beeldmix was een verrassende ontdekkingsreis door het Nederland van toen en nu. Het smaakte naar meer en daarom worden nu plannen gemaakt voor een tweede serie met als thema Connect.

Traineelunch **01 juli 2025**

De trainees van ProRail werden meegenomen in de werkzaamheden en advisering van Bureau Spoorbouwmeester. Het onderwerp van de lunch was: Bij ProRail draait het niet alleen om techniek, maar ook om de kwaliteit en beleving van stations en hun omgeving.

Leiderschapsdag ProRail

02 juli 2025

Vorbereiding voor het Leiderschapsplatform ProRail, waarbij Spoorbouwmeester Marianne Loof een presentatie over Paris Proof heeft voorbereid. De directeur Stations van ProRail heeft deze presentatie verder uitgezet binnen de managementlagen van ProRail.

Directierondgang **Zuid-Holland: De Oude Lijn**

21 augustus 2025

Tijdens deze Directierondgang bezochten Marianne Loof en adviseur Miguel Loos samen met directieleden van ProRail en NS de stationsgebieden van Leiden, Den Haag Laan van NOI, Den Haag Centraal en Dordrecht. Deze stations (met uitzondering van Den Haag Centraal) maken deel uit van De Oude Lijn, waar de afgelopen twee jaar aan de MIRT-verkenning werd gewerkt. Samen werd gekeken naar de ongekende transitie van deze stationsgebieden en werden de grote ambities, de beschikbare fysieke en financiële ruimte en de prioriteiten besproken.

Houtbouw- en Innovatiekennisfestival: **Brug naar de Toekomst**

15 september 2025

Het festival, georganiseerd door Spoorzone Zwolle, draait om kennisdeling over grootschalige houtbouw, innovatieve toepassingen en samenwerking over sectorgrenzen heen. Op vrijdag 5 september werd in Zwolle de nieuwe Passerelle geopend: een 130 meter lange voetgangersbrug van duurzaam Europees hout, dwars over het spoor. Rondom deze opening vond het Houtbouw- en Innovatiekennisfestival plaats, met verdiepende sessies over grootschalige houtbouw, vernieuwende toepassingen en inspirerende samenwerking. Spoorbouwmeester Marianne Loof gaf de workshop ‘CO2-reductie als opgave én kans’.



Teamdag: Toegankelijkheid & Duurzaamheid

18 september 2025

Op Utrecht Centraal liet Stichting Bartiméus ervaren hoe belangrijk duidelijkheid en voorspelbaarheid zijn voor reizigers met een visuele beperking. In Ede-Wageningen namen Berry van den Hout (ProRail), Peter van Kleunen (de gemeente Ede) en adviseur Miguel Loos het bureau mee in het complexe proces van het duurzame station. In Groningen bekeken we met Michel van der Kaaij (ProRail) en adviseur Jos van den Hende de tussenstand van de indrukwekkende verbouwing. Architect Marnix van der Scheer (MX13) presenteerde de renovatie- en verduurzamingsplannen van het historische stationsgebouw. In Zwolle werd de Passerelle bezocht: de nieuwe houten brug over het spoor.

Watford Conferentie en Brunel Awards, Londen

21 t/m 24 september 2025

De Watford-conferentie van 2025 viel samen met het tweehonderdjarig bestaan van de spoorwegen in het Verenigd Koninkrijk en richtte zich op het thema 'Erfgoed', met een blik op het verleden, het heden en de toekomst. Adviseurs Chris Nijkamp, Evelien de Munck Mortier en Miguel Loos presenteerden diverse Spoorbeeldonderwerpen. Tijdens de conferentie werden ook de Brunel Awards uitgereikt: een prestigieuze internationale ontwerpwedstrijd voor architectuur, ontwerp en innovatie in de spoorsector. De Nederlandse spoorsector ontving diverse prijzen voor verschillende projecten, zoals de onderwaterfietsenstalling Amsterdam Centraal, station Lansingerland-Zoetermeer, OV-terminal Breda, station Driebergen-Zeist, station Dordrecht en station Eindhoven Centraal (grootschalige uitbreiding en renovatie). Ook het Landschapsplan voor het Spoor, de

Teamdag
Toegankelijkheid &
Duurzaamheid



Brunel Awards

integrale visie ontwikkeld door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester, met als doel om de spooromgeving, inclusief stations, spoorbermen en omliggende terreinen, op een ecologisch waardevolle, ruimtelijk aantrekkelijke en toekomstbestendige manier in te richten, viel in de prijzen. Daarnaast waren er twee eervolle vermeldingen (station Nijmegen Goffert, station Delft Campus). Ook werd een Special Jury Prize uitgereikt, die Spoorbouwmeester Marianne Loof namens de gehele spoorsector in ontvangst mocht nemen. De jury gaf met deze prijs unieke erkenning voor de gezamenlijke inzet van de Nederlandse spoorsector op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en reizigersbeleving.

Stationsgebieden 2025

30 september 2025

Tijdens de eerste editie van *SPRYG: Stationsgebieden 2025* in Den Haag kwamen professionals uit overheid, markt en spoorsector samen. Centraal stonden thema's als verdichting, bereikbaarheid en klimaatbestendigheid van stationsgebieden. Spoorbouwmeester Marianne Loof deelde haar visie op deze opgaven.

Presentatie Paris Proof Stations

9 oktober 2025

Marianne Loof gaf een lezing over Paris Proof Stations aan NS Stations.

Toren van Babel: podcast van Daan Roggeveen

10 oktober 2025

Toren van Babel is een maandelijkse serie binnen de Architectenweb Podcast, waarin architect Daan Roggeveen spreekt met ontwerpers, ontwikkelaars en andere experts over hoogbouw. Marianne Loof was te gast en deelde de inzichten die vier jaar Spoorbouwmeesterschap haar hebben opgeleverd, met nadruk op verdichting en hoogbouw rond stationslocaties.

Presentatie delegatie Deutsche Bahn

29 oktober 2025

In oktober 2025 ontvingen adviseurs Evelien de Munck Mortier en Miguel Loos in het kader van collegiale kennisuitwisseling een delegatie van Deutsche Bahn (DB InfraGO AG), met als thema de stationsomgeving en ketenmobiliteit. Hierbij werd gezocht naar de overeenkomsten en verschillen tussen de Duitse en Nederlandse context van het omgevingsdomein, en de specifieke beleidsstukken die Bureau Spoorbouwmeester in deze context beschikbaar heeft. Tevens heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over een excursieschema voor de delegatie naar de stations Tilburg, Ede-Wageningen en Driebergen-Zeist.

Van bouwhistorisch onderzoek tot ontwerp 2.0

30 oktober 2025

Op de studiedag "Van bouwhistorisch onderzoek tot ontwerp 2.0", georganiseerd door de VAWR (Vereniging van Architecten Werkzaam in de Restauratie) en de Bond van Nederlandse Bouwhistorici, vertelde adviseur Miguel Loos over de erfgoed aanpak van Bureau Spoorbouwmeester in de afgelopen tien jaar.

Presentatie Stationsconcept

11 november 2025

Bij de planontwikkelaars van ProRail, bij wie het Stationsconcept en de stationsdomeinen al bekend waren, heeft Evelien de Munck Mortier een korte presentatie gegeven over de update van het Stationsconcept. Vervolgens gingen de deelnemers in groepjes aan de slag met plattegronden van bestaande stations om de stationsdomeinen te analyseren en te bekijken waar ruimte en programma goed of minder goed op elkaar aansloten. De omvang van het ontvangstdomein, logische routing en de behoefte aan wanden om informatie en services te programmeren waren terugkerende onderwerpen.

Presentatie delegatie Japan

10 november 2025

In november bracht het Bureau voor Stedelijke Ontwikkeling van Tokyo (afdeling Beleid voor Gemeenschapsontwikkeling) een bezoek bij Bureau Spoorbouwmeester. Deze afdeling houdt toezicht op de stadsontwikkeling in de Tama-regio van Tokio. Het stelt plannen op en stimuleert projecten die inspelen op de specifieke kenmerken van het gebied, die verschillen van die van de centrale stadsdelen. Voorbeelden hiervan zijn de vorming van knooppunten, gemeenschapsontwikkeling langs het spoor, het ontwerp van stations en de herontwikkeling van Tama New Town. Adviseur Miguel Loos informeerde via een presentatie in De Inktpot de delegatie over de opbouw van het Spoorbeeld in het algemeen en specifiek over voorbeelden van Nederlandse ontwikkelingen waarbij spoorwegen en stedelijke gebieden aan elkaar gekoppeld worden. Uiteraard kwamen hierbij ook de Bureau Spoorbouwmeester-publicaties *Hartelijk Welkom* en *Het Nieuwe Stationskwartier* aan de orde.

Presentatie: Wat vinden mensen met én zonder een beperking belangrijk voor toegankelijk OV?

18 november 2025

Jelmer Nederhof (TU Delft, Populytics) presenteerde de uitkomsten van zijn

onderzoek naar hoe het OV toegankelijker kan worden gemaakt voor mensen met een beperking en zonder beperking. Nederhof deelde inzichten in wat reizigers kwalitatief belangrijk vinden, zoals werkende liften en rolstoeltoegankelijke treinen. Specifiek geven ouderen wc's hoge prioriteit en jongeren geven prioriteit aan training en assistentie.



Teamdag: Amsterdam

11 december 2025

Inspiratiemiddag en jaarafsluiting, met een inhoudelijk werkbezoek aan Informatiecentrum Zuidasdok en station Amsterdam Zuid. Ontwerpbureau Thonik gaf een toelichting op hoe zij de merkidentiteit en de nieuwe signing voor Schiphol hebben aangepakt.

.....
Presentatie bij
ontwerpbureau Thonik

Jong talent

Bureau Spoorbouwmeester ziet het begeleiden van jong talent als een kans om kennis verder te delen. Ook in 2025 is er ondersteuning en advies geleverd aan studenten in opleiding in de vakgebieden architectuur. Adviseur Miguel Loos heeft zowel aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam als lid van een afstudeercommissie student Dion Bruins begeleid en heeft in 1-op-1-interviews toelichting gegeven op vragen van studenten over het Spoorbeeld en het beleidswerk van Bureau Spoorbouwmeester, onder andere aan Ruben Senden en Thijs van Royen.

Event Bureau Spoorbouwmeester: Tijd voor Transitie

20 november 2025

Samen met meer dan 130 denkers én doeners uit het spoor werd tijdens het event Tijd voor Transitie in De Hondekop in Utrecht terug- en vooruitgekeken. Onder leiding van Indira van 't Klooster doken de aanwezigen in drie thema's die steeds belangrijker worden voor de toekomst van het openbaar vervoer: Observeren, Agenderen en Realiseren. Er werden scenario's voor de toekomst verkend, de uitdagingen van vandaag onderzocht en bekeken hoe ideeën en ambities hun weg vinden naar concrete stationsprojecten. Er werd geluisterd naar scherpe, inspirerende en soms prikkelende bijdragen van Karen te Boome, Sebastiaan de Wilde, Mirjam van Velthuisen-Lormans,

Wijnand Veeneman, Errik Buursink, Mike Emmerik, Jens Jorritsma, Martin Verwoest, Willem van Genugten, Gerwin de Vries, Chantal Zeegers, Alexander Pieters, Francesco Veenstra, Do Janne Vermeulen, Jan Nauta, Gerdien Rots, Jildou van der Sluis. Een inleiding op de verschillende thema's werd verzorgd door adviseurs Evelien de Munck Mortier, Liesbeth Boeter en Miguel Loos. Adviseur Jos van den Hende lanceerde de publicatie Het groenste station van Nederland. Een bijzonder moment was het afscheid van Spoorbouwmeester Marianne Loof, die de afgelopen vier jaar met enorme bevoegdheid heeft gewerkt aan kwaliteit, ontwerpkracht en toekomstgericht denken binnen het spoor, en de overdracht aan de nieuwe Spoorbouwmeester Daan Zandbelt.

.....
Tijd voor Transitie



Colofon

Het Jaarbericht 2025 is een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester, juni 2026.

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

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

Plan B Creatieve Communicatie, planb.nl

Beeld, foto's

- Cover, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 6, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 12, links: Daan Zandbelt (2003), rechts: NOVI (2020)
- Pagina 13, Joni Israeli | Shutterworks, teamfoto Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 14, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 15, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Paris Proof Stations Opgave 2*
- Pagina 17, Bureau Spoorbouwmeester, Evelien de Munck Mortier
- Pagina 18, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Handboek Antennes Stations*
- Pagina 19, Jannes Linders, Utrecht Centraal, BAS op lift
- Pagina 20, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 21, Bureau Spoorbouwmeester, Rogier Kuiper
- Pagina 24, Flux landscape architects, ontwerpend onderzoek perronvergroening
- Pagina 25, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Leidraad voor kwaliteit*
- Pagina 26, Bureau Spoorbouwmeester, Chris Nijkamp, kunstbordjes
- Pagina 27, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Handboek Kunst op stations*
- Pagina 28, Henk Snaterse Fotografie, Multipurpose Mast op station Hardinxveld-Giessendam
- Pagina 28, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Handboek Routing, Signing & Branding*
- Pagina 29, ProRail, Mijksenaar en Stichting 113 Zelfmoordpreventie, ontwerp preventieborden
- Pagina 30, Bureau Spoorbouwmeester, cover *Handboek Bewegwijzering*
- Pagina 31, Bureau Spoorbouwmeester, Chris Nijkamp, dark mode-reisinformatiescherm
- Pagina 32, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 33, *Ontwikkeldkader Intercityknoop Almelo*, cover van het ontwikkeldkader
- Pagina 35, *Toekomstbeeld Station Schothorst*, bron: *Toekomstvisie Amersfoort Schothorst*, Karres en Brands en Witteveen+Bos
- Pagina 35, Shane van Hattum, duckdev., vernieuwde Westknoop
- Pagina 36, Shane van Hattum, duckdev., uitgraven fietsenstalling station Amsterdam Centraal
- Pagina 38, Shane van Hattum, duckdev., stationskappen van station Den Haag Holland Spoor
- Pagina 41, Bureau Spoorbouwmeester, Jos van den Hende, reizigersplein station Groningen
- Pagina 42, Jody van den Berg, station Heiloo
- Pagina 44, Stefan Verkerk, station Leeuwarden
- Pagina 45, Jannes Linders, station Lelystad
- Pagina 46-47, Lucas van der Wee, station Nijmegen Heyendaal
- Pagina 49, consortium TEAM SCHIEDAM | Benthem Crouwel Architects, West 8, Haskoning en AT Osborne, impressie van het voorkeursalternatief voor station Schiedam Centrum
- Pagina 52, Robert Flierman, houten traverse op station Zwolle
- Pagina 53, Gunningsontwerp Noorentree station Zwolle, bron: *Het groenste station van Nederland*
- Pagina 54, Plan B Creatieve Communicatie
- Pagina 55, Joni Israeli | Shutterworks, portret van Rogier Kuiper
- Pagina 56, Bureau Spoorbouwmeester, NS, ProRail en Gemeente Zwolle, cover *Het groenste station van Nederland*
- Pagina 58, Bureau Spoorbouwmeester, Karen Drost, directierondgang in Noord-Holland
- Pagina 60, Bureau Spoorbouwmeester, teamdag Toegankelijkheid & Duurzaamheid
- Pagina 61, Bureau Spoorbouwmeester, Rogier Kuiper, Brunel Awards
- Pagina 62, Bureau Spoorbouwmeester, presentatie bij ontwerp bureau Thonik
- Pagina 63, Joni Israeli | Shutterworks, drie foto's

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

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester