

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht 2017





Voorwoord

Het Jaarbericht van Bureau Spoorbouwmeester geeft inzicht in de volle breedte van onze werkzaamheden en het laat de diversiteit van de spoorse opgave zien. Als een scharnier tussen heden, verleden en toekomst blik ik terug én vooruit. Waar liggen de opgaven? En wat zijn mijn speerpunten?

Werken aan het spoor is een gezelschapsspel geworden. Daarin zijn ProRail en NS allang niet meer de enige spelers. Gemeenten, provincies, stadsregio's en tal van andere partijen spelen het spel mee. Als we dat goed doen, dan kent het spel louter winnaars. Wat dat betreft is de puzzel de beste metafoor. Samen leggen we de ruimtelijke, bouwkundige en landschappelijke stukjes. En als de puzzel af is, kunnen we het resultaat samen vieren.

Bureau Spoorbouwmeester stuurt op integrale ontwerpkaders. De bulk van het werk blijft de advisering op lopende programma's en projecten, en de ontwikkeling van beleid. Neem bijvoorbeeld de opgave die het Programma Hoogfrequent Spoor met zich meebrengt, en thema's als knooppuntontwikkeling, gebiedsontwikkeling, Openluchtstations, OVCP, RSB, Visie op Informatie en ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid die natuurlijk ook veel aandacht blijven vragen.

Het Openluchtstation is een mooi voorbeeld van een door ons bureau geagendeerd thema. Dit is samen met NS en ProRail verder uitgewerkt tot een inspiratiedocument én een symposium. De inhoud van de studie

vindt weerklank, we hebben de opgave in beeld, de diagnose is gesteld. Nu moeten we op weg naar de behandeling en doorwerking in de praktijk. Andere mooie verrassingen betroffen De Collectie en de waardestellingen die de afgelopen jaren tot stand gekomen zijn. Samen zorgen ze voor een geweldige beschrijving van de kwaliteit van onze 'voorraad'. Hetzelfde geldt voor de inventarisatie van de kunstcollectie die afgelopen jaar in gang is gezet. En tot slot het Spoorbeeld: dat prachtige vormgevingsbeleid voor het spoor. Daarover later meer.

De ervaringen van de afgelopen maanden hebben mij geholpen om mijn speerpunten voor de komende jaren te bepalen. Zo begint de duurzaamheidsopgave steeds urgenter te worden. Ik vind het van groot belang dat we als bureau mee blijven denken met onze partners. Wat is duurzaamheid meer dan alleen energietransitie? Welke implicaties heeft het voor beheer en kwaliteit? Wat is de ruimtelijke consequentie? Gaat het tot substantieel andere stations leiden, en wat betekent de energietransitie voor het (spoor) landschap? Hoewel de druk hoog is, wil ik de tijd nemen om goed onderzoek te doen en de meningsvorming rond de duurzaamheidsopgave te voeden. Een groot essay over het circulaire station is inmiddels in de maak. Wellicht dat het kan uitmonden in een pilot: een volkomen circulair station.

Gebiedsontwikkeling hangt direct samen met de enorme slag die de spoor- en omgevingspartijen afgelopen jaren hebben geslagen met de grote Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). Al deze knooppunten laten zien dat het ruimtelijke en maatschappelijke epicentra zijn; de verbouwingen werken door in de omgeving. Maar wat is nou de precieze invloed van een nieuw station? Kunnen we achterhalen welke dynamiek een zekere wetmatigheid heeft en wat contextueel is? Kunnen we nog scherper krijgen wat de interactie is tussen stations- en gebiedsontwikkeling?

Ook op dit thema willen we een vergelijkend onderzoek starten. De resultaten kunnen ons helpen om de aanpak van onze stations en stationsomgevingen nog systematischer aan te pakken.

Net als duurzaamheid is ook corridorvorming een belangrijk thema. We weten dat het de komende jaren nog veel drukker gaat worden op het spoor. Dat hangt voor een belangrijk deel samen met de stedelijke programmering en ontwikkeling. Ik wil juist deze kant van het verhaal vanuit mijn positie graag nog helderder krijgen. Die brede stedelijke ontwikkeling en het ontstaan van stedelijke corridors klinkt misschien niet meteen als een taak voor de Spoorbouwmeester. Toch verwacht ik dat goed inzicht kan helpen om de spoorse opgave scherper te krijgen, bijvoorbeeld bij de ruimtelijke en programmatische profilering van stations. Tegelijkertijd kan het spoornetwerk van grote waarde zijn in stedelijke en regionale ontwikkeling. Wij verwachten dat kennis daarover omgevingspartijen enorm kan inspireren.

Bureau Spoorbouwmeester blijft de waarde van ruimtelijke kwaliteit en ontwerp agenderen. En op heel veel andere plekken is het inmiddels een vanzelfsprekend onderdeel van het planproces. Toch kan het altijd beter, in iedere fase: van initiatief tot ontwerp en van aanbesteding tot beheer. Daarbij refereer ik graag aan de resultaten van de NSP's: stations waar we allemaal trots op zijn. Die trots is mede het gevolg van het feit dat de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit vanaf het begin groot(s) is geweest. Willen we deze kwaliteit in deze projecten behouden en ook elders in het netwerk daar op willen doorbouwen, dan zullen we scherp moeten blijven. Dat zijn we verplicht aan onszelf, aan onze ambities en zeker ook aan onze reizigers.

Tot slot het Spoorbeeld, het vormgevingsbeleid van NS en ProRail. De visie staat, de inhoud is sterk. We willen de boodschap nog breder uitdragen

zodat iedereen die aan het spoor werkt er volop van kan profiteren: van ProRail en NS tot gemeente, stadsregio, provincie en al die andere partijen die samen puzzelen aan het spoor.

Ik ben de eerste landschapsarchitect in de functie als Spoorbouwmeester. Het landschap zal daardoor nooit ver weg zijn. Vanuit de trein kijken we uit over het landschap en ervaren we de geografie van Nederland. Dat is een enorme kwaliteit. Bovendien staan weinigen erbij stil dat die smalle lijnen door het landschap ecologisch bijzonder rijk zijn. Deze waarden komen misschien later nog aan bod. Iedere schakel op de route is immers van belang. Samen bepalen zij de diversiteit en de schoonheid van de spoorse opgave.

Eric Luiten
Spoorbouwmeester

Inhoud

Voorwoord	5
Essay	9
Visies en beleid	21
Programma's	26
Projecten	29
Partners en samenwerking	40
Communicatie en inspiratie	41
Spoorbeeld	45
Colofon	46

SPOORWEGKAART

VAN

NEDERLAND

SCHAAL 1 : 100000

NOORD ZEE

ZUIDER ZEE



VERKL

SPOORWEG

BIJ DE M.T.

OVERIGE S



Essay

Landschap, spooromgeving en de kaart als hulpmiddel voor ruimtelijke kwaliteit

Kaartenfanaten, map-gekken en atlas/overs: de wereld zit er vol mee. Dat is niet voor niets. Kaarten prikkelen de fantasie. Ze laten je verdwalen in een wereld die je dacht te kennen. Ze lichten elementen uit, laten samenhang zien en brengen verhelderende, soms zelfs verrassende inzichten. Neem de snelwegkaart van Sebas van den Brink die in december 2017 in NRC-handelsblad verscheen.¹ De zelfbenoemde *map-geek* vertaalt hierin het Nederlandse snelwegennet naar een kaart geïnspireerd op de wereldberoemde London Tube Map waarvoor Harry Beck in 1933 basis legde. Het levert een bijzonder beeld op: hoekig, kleurig en met een eindeloze hoeveelheid afslagen en knooppunten. Om ruimte te geven aan al die wegen en afslagen is het onderliggende Nederland bijna niet meer te herkennen. De weg dwingt z'n wil op en laat het land eronder ietwat misvormd achter. En juist hiermee illustreert de kaart als geen ander de enorme dichtheid van het Nederlandse wegennet.

In zekere zin heeft de snelwegkaart van Van den Brink wel wat van de alom bekende Spoorkaart. Niet gek, want ook hierin klinkt het werk van Harry Beck al

jaren door. Sterker: net als de London Tube Map is inmiddels ook de (gele) spoorkaart uitgegroeid tot een icoon. Spoorlijnen zijn geabstraheerd in lijnen en hoeken van 45 graden. Ook de rest van de kaart volgt deze opzet. Blokvormige Waddeneilanden, strakke grenzen en hoekige kustlijnen bepalen het beeld, natuurlijk samen met de spoorlijnen en de stations. Andere topografische informatie is afwezig. Nederland is 'slechts' een gelige onderligger, omringd door water en grijs buitenland. Logisch ook. Deze kaart is opgebouwd vanuit de logica van het spoor. Juist daardoor is het, hangend naast de dienstregeling, een uitstekend hulpmiddel voor het plannen van de reis.

Jaren geleden was dat wel anders. Kijk bijvoorbeeld naar de Spoorkaart van 1889 van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij of het prachtige tegeltabelau in de monumentale negentiende-eeuwse spoorwegkathedraal van Groningen waarop alle lijnen op een rijke, kleurige ondergrond zichtbaar zijn. Hetzelfde geldt voor *Kaart der Nederlandsche Spoorwegen en Tramwegen* uit 1934, gezamenlijk uitgegeven door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en de N.V. Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en gemaakt op het moment dat Nederland de meeste actieve spoor- en tramwegen kende.

Op veel van de vooroorlogse kaarten zien we heel duidelijk de Friese meren. We zien een glooiende Hollandse kustlijn, rivieren die het land doorkruisen en – natuurlijk – de diverse haltes en spoorlijnen. Stationsnamen zijn in tegenstelling tot de huidige Spoorkaart alleen nauwelijks te lezen. Het is zelfs moeilijk om alle haltes te zien. Ze vechten om aandacht tussen de plaatsnamen en de namen van rivieren, meren en beken. Het is net alsof het spoor een vanzelfsprekende relatie had met de onderliggende topografie. Eigenlijk missen alleen nog de groen streepjes langs landschappelijk mooie lijnen, zoals deze nog altijd op de papieren Michelin wegenkaarten staan. Wellicht hoort het

1 Maartje Geels, Als onze snelwegen metrolijnen waren geweest, NRC Handelsblad, 7 december 2017.

bij de tijd. Reizen had nog iets romantisch, met de negentiende- en vroeg twintigste-eeuwse spookkathedralen als kersen op de taart.

Spoor en omgeving: een bijzondere relatie

Zou er wat dat betreft de cartografische weergave van de lijnen een verband zijn met de spoorse houding en ontwikkeling in brede zin? Aan de hand van de voorbeelden van voor en na de oorlog – het moment waarop de Spoorkaart haar topografische context ‘verloor’ – zou je het haast denken: hoe strakker en functioneler de kaart, hoe minder aandacht voor context, kwaliteit en beleving. Neem de Spoorkaarten uit de jaren ‘70 en ‘80 van de vorige eeuw: grafische iconen maar wel verschenen in een periode waarin de trein ‘verguist door de reiziger en vergeten door de politiek’ rondreed. Het spoor legde het af tegen de auto en werd zelfs bestempeld als oubollig. De grandeur van de spookkathedralen verdween in die jaren achter systeemplafonds. En als er al nieuwe stations werden gebouwd, waren dat functionele apparaten met nauwelijks meer aandacht voor architectuur en context dan strikt noodzakelijk.²

Toch zit het anders. Juist op het moment dat de Spoorkaart nog glooide en ten koste van de leesbaarheid veel meer informatie gaf dan louter een overzicht van lijnen en stations, hadden het spoor en de omgeving nauwelijks een relatie. Efficiëntie stond voorop bij de aanleg van het spoor. Korte routes, met zo veel mogelijk rechte lijnen; dwars door het landschap en zo goedkoop mogelijk: dat was het devies. Zo was de nu unieke route door het Naardermeer gewoon de makkelijkste route. Elders had eerst veen afgegraven moeten worden. En het

vermijden van bossen kwam door de lage houtprijs van dat moment. Kappen en afvoeren van ‘waardeloos’ hout was duurder.³

En oh ironie, juist op het moment dat de Spoorkaart functioneler werd en Nederland ‘degradeerde’ tot een neutrale onderligger, kreeg het spoor aandacht voor de spoor- en stationsomgeving. Illustratief is de aanstelling in 1946 van Hein Otto als NS’ eerste landschapsarchitect. Zijn taak binnen de afdeling Stedebouw van NS: *den spoorweg te doen opgaan in het beeld van de stad, maar ook in dat van het landschap*. Om daar invulling aan te geven werd vanaf dat moment voor het eerst in de spoorse geschiedenis geld uitgetrokken voor beplanting rond stations en emplacementen. Hiermee staat Hein Otto symbool voor de omarming van de landschapsarchitectuur door het spoor.⁴

Ruim dertig jaar was Otto actief voor NS. Zijn werk concentreerde zich op de inrichting van de openbare ruimte rond stations; dat wat we nu in Spoorbeeld- termen de Stationsomgeving noemen, of, nog beter: het omgevingsdomein. Net als de Spoorbouwmeesters Sybold van Ravesteyn, Herman Schelling, Koen van der Gaast en Cees Douma leverde hij daarmee een belangrijke bijdrage aan de (groene) identiteit van het spoor.⁵ Alleen van de landschappelijke inpassing van compleet nieuwe lijnen was, ondanks de brede taakstelling, nauwelijks sprake. Simpelweg omdat er geen nieuwe lijnen nodig waren. Dat was pas weer aan de orde met de aanleg van de Schiphollijn in 1976. Het werd de eerste Nederlandse spoorlijn die op basis van een beplantingsplan werd ingepast in de omgeving, met Hein Otto, een paar jaar voor zijn pensioen, in een

.....

Het spoor staat voor enorme opgaven. Daarin gaat het al lang niet meer alleen om het station. Juist in de relatie tussen station en stationsomgeving, en tussen spoor en spooromgeving dienen zich kansen aan. De kaart kan een prachtig hulpmiddel zijn om grip te krijgen op deze opgaven. Kaarten helpen om samenhang te zien en het gesprek te voeren. Dit essay verhaalt over de historische relatie tussen spoor en landschap, over het belang van de omgeving, de kaart als hulpmiddel en de rol die een ware Spooratlas kan spelen bij het ontrafelen van complexe relaties en het ontdekken van onvermoede kansen en verbanden.

2 Jo Coenen, ‘Kathedralen van de 21ste eeuw’, in: Wereldstations. Treinreizen in de 21ste eeuw (Utrecht, 2002) 20-24, aldaar 22.

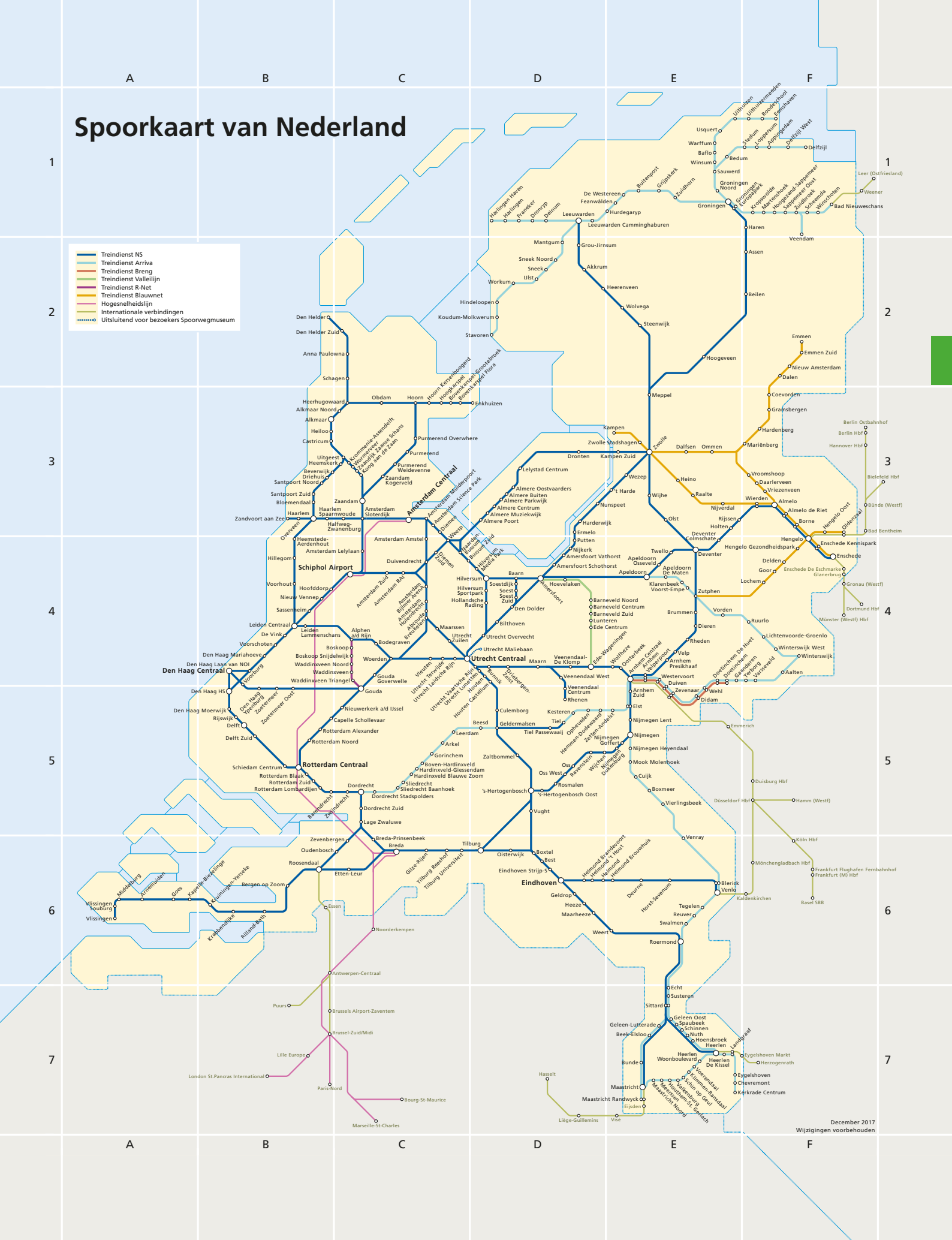
3 MUST Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten, Visie op de omgeving van spoor en station: bijdrage aan het Spoorbeeld, tweede uitgave, mei 2015, p. 53-54.

4 Marinke Steenhuis en Lara Voerman, Landschap en spoor. Hein Otto: landschapsarchitect bij NS van 1946 tot 1979, september 2012, p. 11.

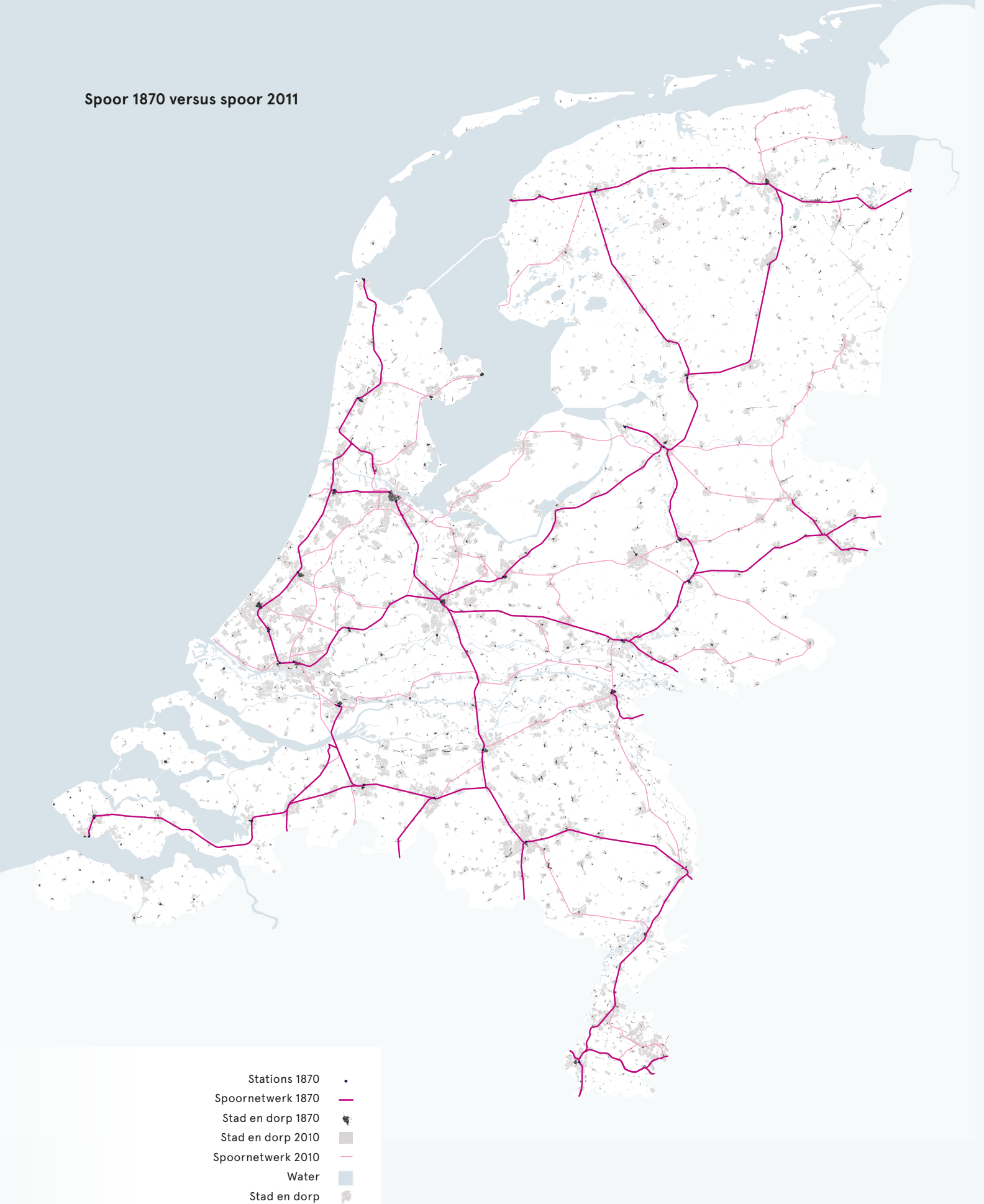
5 Marinke Steenhuis en Lara Voerman, Landschap en spoor, p. 7.

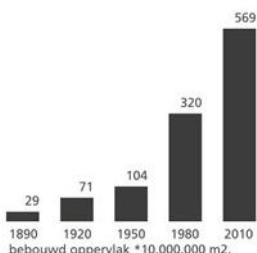
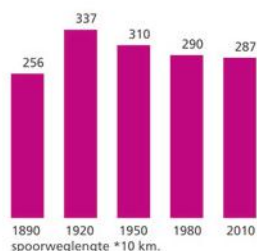
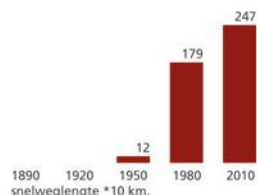
Spoorkaart van Nederland

- Treindienst NS
- Treindienst Arriva
- Treindienst Breng
- Treindienst Valleilijn
- Treindienst R-Net
- Treindienst Blauwmet
- Hogesnelheidslijn
- Internationale verbindingen
- Uitsluitend voor bezoekers Spoorwegmuseum



Spoor 1870 versus spoor 2011





.....
Schematische weergave
ontwikkeling van
netwerken en bebouwing
in Nederland. Bron: Must
stedebouw (2010)

adviserende rol. Niet veel later werd de lijn tussen Almere en Lelystad – aangelegd volgens het zogenaamd badkuiptracé waarmee het nieuwe natuurgebied rond de Oostvaardersplassen werd gespaard – het bewijs dat de aanleg van nieuw spoor definitief een integrale opgave was geworden waarbij natuur, landschap en esthetiek net zo belangrijk werden geacht als geluid en veiligheid.⁶

Het Spoorbeeld: aandacht voor de hele route

De erfenis van Hein Otto galmt nog altijd door in het vormgevingsbeleid van de spoorsector. Zeker sinds 2010: het moment waarop Bureau Spoorbouwmeester startte met de vernieuwing van het overkoepelende ontwerp- en vormgevingsbeleid van de Spoorsector, beter bekend als het Spoorbeeld. Tot dat moment was het Spoorbeeld – waarvan de eerste versie in 2004 het licht zag – vooral gericht op stations. Een forse kwaliteitsslag door meer samenhang, herkenbaarheid, uniformiteit, evenwicht vormde de basis van dit Spoorbeeld. Het verscheen op het moment dat de voorbereidingen in volle gang waren om Nederland aan te sluiten op het Europese HSL-netwerk. De inmiddels opgeleverde NSP-stations van Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda tonen de doorwerking van dit eerste, op samenhang gerichte Spoorbeeld.

Zes jaar na het verschijnen van de eerste versie wilde Bureau Spoorbouwmeester met een vernieuwd Spoorbeeld het blikveld vergroten. Dit vanuit de constatering dat het reizen met de trein om zo veel meer gaat dan het station. Het gaat (ook) om de inscenering en beleving van de reis; de manier waarop de trein door het landschap gaat; het uitzicht vanuit de trein op de omgeving en andersom. Kortom, de ontmoetingen tussen spoor, stad en landschap. Al deze ontmoetingen, ook de ontmoetingen op en rond het station, bepalen hoe

de reiziger het spoor beleeft, zo stelde Bureau Spoorbouwmeester in het Jaarbericht van 2010. De directies van ProRail en NS onderschreven het belang van een verbrede visie met aandacht voor de gehele route: van het station en de stationsomgeving tot het spoor en de spooromgeving.⁷ Daarmee werd recht gedaan aan een verschuiving van de opgave. Juist in de ontmoeting tussen de schaalniveaus dienden zich kansen aan.

Als onderdeel van de verbreding van het Spoorbeeld zette Bureau Spoorbouwmeester diverse essay-opdrachten uit. Een kwam terecht bij MUST Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten. Zij kregen de vraag om verder inhoud te geven aan de omgeving van spoor en station. Hun *Visie op de omgeving van spoor en station* is niet alleen zeer lezenswaardig; het is ook interessant vanwege de cartografische benadering. Beginnend met de bekende Spoorkaart, komen talloze kaarten voorbij waarin ze de lijnen combineren met andersoortige informatie. De kaarten in de visie zijn niet hoekig en scherp gesneden. Het 'echte' Nederland dient als onderligger: een kaart die recht doet aan elegante langgerekte gebogen kustlijn en de door getijden en rivieren gevormde delta.⁸

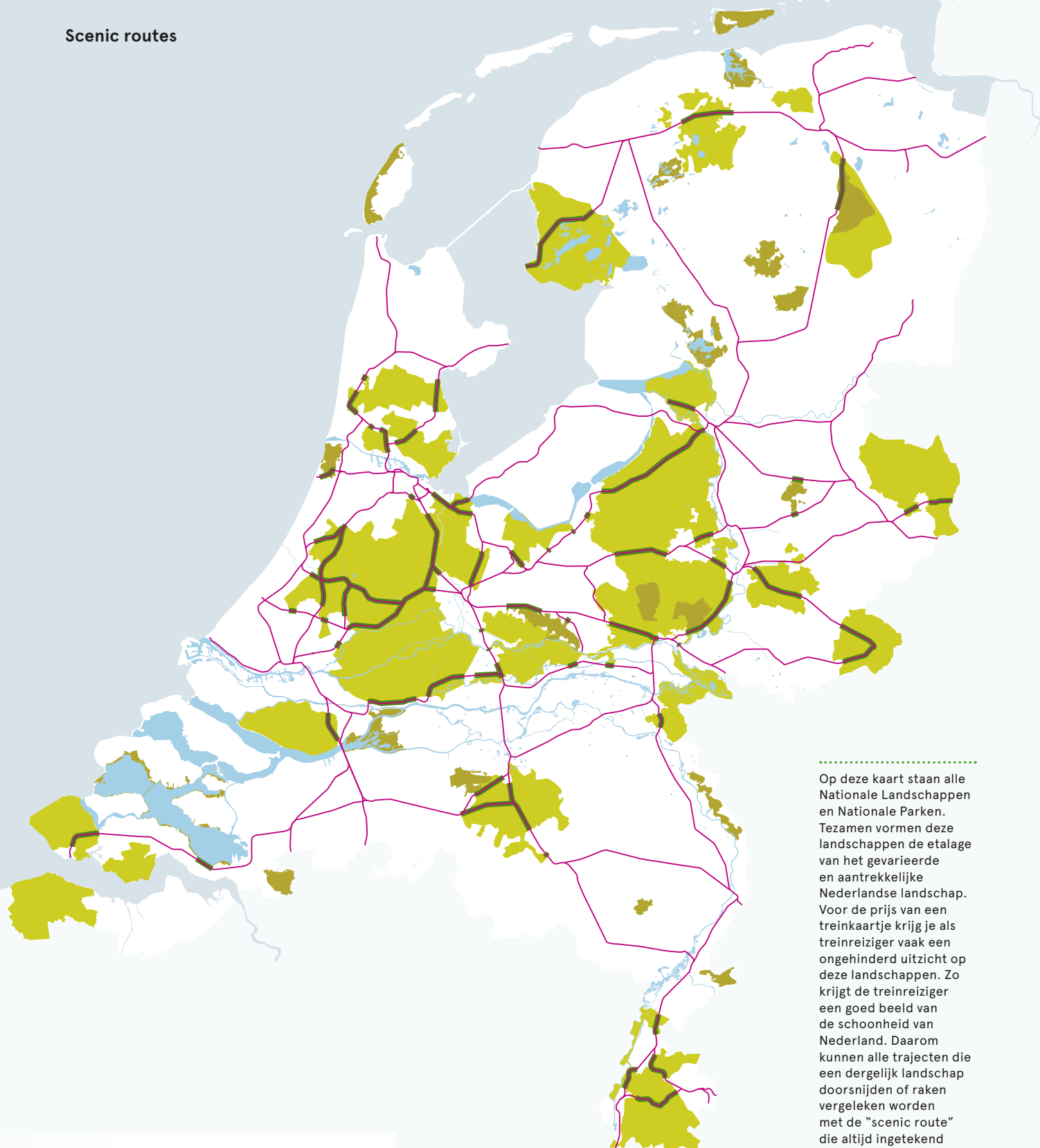
Een centrale rol speelt kaart nummer 4: de Spooromgevingskaart waarin MUST en Strootman het spoor combineren met de karakteristieken van het Nederlandse landschap. Net als de snelweg-metrokaart van Sebas van den Brink zorgt dat voor een verhelderend inzicht. In één beeld laat Kaart 4 zien wat de treinreiziger, niet afgeleid door tablet, laptop of smartphone, dagelijks kan ervaren: een rijk en veelzijdig landschap. Hiermee toont de kaart een grote waarde van het reizen met de trein: de waarde van de omgeving en de beleving daarvan. Werkelijk ieder landschapstype komt voorbij: van de kustzone met strand en duinen, de zeekleipolders en het terpenlandschap

6 MUST Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten, *Visie op de omgeving van spoor en station*, p. 69.

7 Bureau Spoorbouwmeester, *Jaarbericht 2010*, p. 16.

8 MUST Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten, *Visie op de omgeving van spoor en station*, p. 13.

Scenic routes



- Potentiele scenic route ———
- Spoornetwerk ———
- Nationaal Park —■—
- Nationale Landschappen —■—
- Water —■—

Op deze kaart staan alle Nationale Landschappen en Nationale Parken. Tezamen vormen deze landschappen de etalage van het gevarieerde en aantrekkelijke Nederlandse landschap. Voor de prijs van een treinkaartje krijg je als treinreiziger vaak een ongehinderd uitzicht op deze landschappen. Zo krijgt de treinreiziger een goed beeld van de schoonheid van Nederland. Daarom kunnen alle trajecten die een dergelijk landschap doorsnijden of raken vergeleken worden met de "scenic route" die altijd ingetekend staat op de toeristische wegenkaart.

tot de hoogveenontginningen, de veenweidegebieden, de droogmakerijen, het rivierenlandschap, de stuwwallen, het zand, de heuvels en het open water.

Na een cartografische analyse van het netwerk gaan MUST en Strootman verderop in de visie in op de bijzondere relatie tussen spoor en landschap, zoals deze hierboven al kort werd geschetst. Ze benoemen de efficiënte aanpak en komen vervolgens tot de conclusie dat juist het negentiende-eeuwse pragmatisme dat ten grondslag lag aan de aanleg van het spoor bepalend is voor de kwaliteit van het spoor. De lange rechte lijnen en royale bochten zorgen voor een uniek perspectief. Kilometers spoor snijden door het landschap. Ze bieden de reizigers op veel plekken een eersterangs uitzicht op de omgeving.

Behalve de Spooromgevingskaart, bevat de visie van MUST en Strootman nog diverse andere boeiende kaarten die voor nieuw perspectief op de omgeving zorgen. Grafische hoogstandjes zijn het misschien (nog) niet maar ze geven wel een mooi inzicht in de relatie tussen het spoornetwerk en andere 'grootheden': van kunstwerken en beeldbepalende spoorbruggen tot de ecologische hoofdstructuur, de ligging van toeristische topattracties, stations bij wandelroutes, stations bij fietsroutes en de typologie en omvang van stations.

Ook in andere essays die volgden uit het besluit tot verbreding van het Spoorbeeld kwamen vergelijkbare kaarten voort. *Het essay Natuur langs het spoor. Flora en fauna in kaart gebracht* bijvoorbeeld. Hier komen diverse kaarten voorbij waarmee de lijnen worden gecombineerd met data op het vlak van flora en fauna. En wat blijkt? Het spoornetwerk is een essentieel, bijzonder en bio-divers leefgebied voor plant en dier: van grasklokje tot rietorchis en van rietzanger tot ringslang.⁹

Sinds het initiatief om vanuit een ontwerp- en vormgevingsvisie naar de gehele route te kijken, beschikt Bureau

Spoorbouwmeester over circa 25 - 30 bijzondere kaarten van het spoor. Ze hebben hun waarde (gehad) voor het huidige Spoorbeeld en leren ons veel over de relatie tussen spoor en spooromgeving. Ook leggen ze opgaven en kansen bloot. Zozeer zelfs, dat we de kaart misschien nog veel meer zouden moeten omarmen als hulpmiddel bij het werken en ontwerpen aan het spoor.

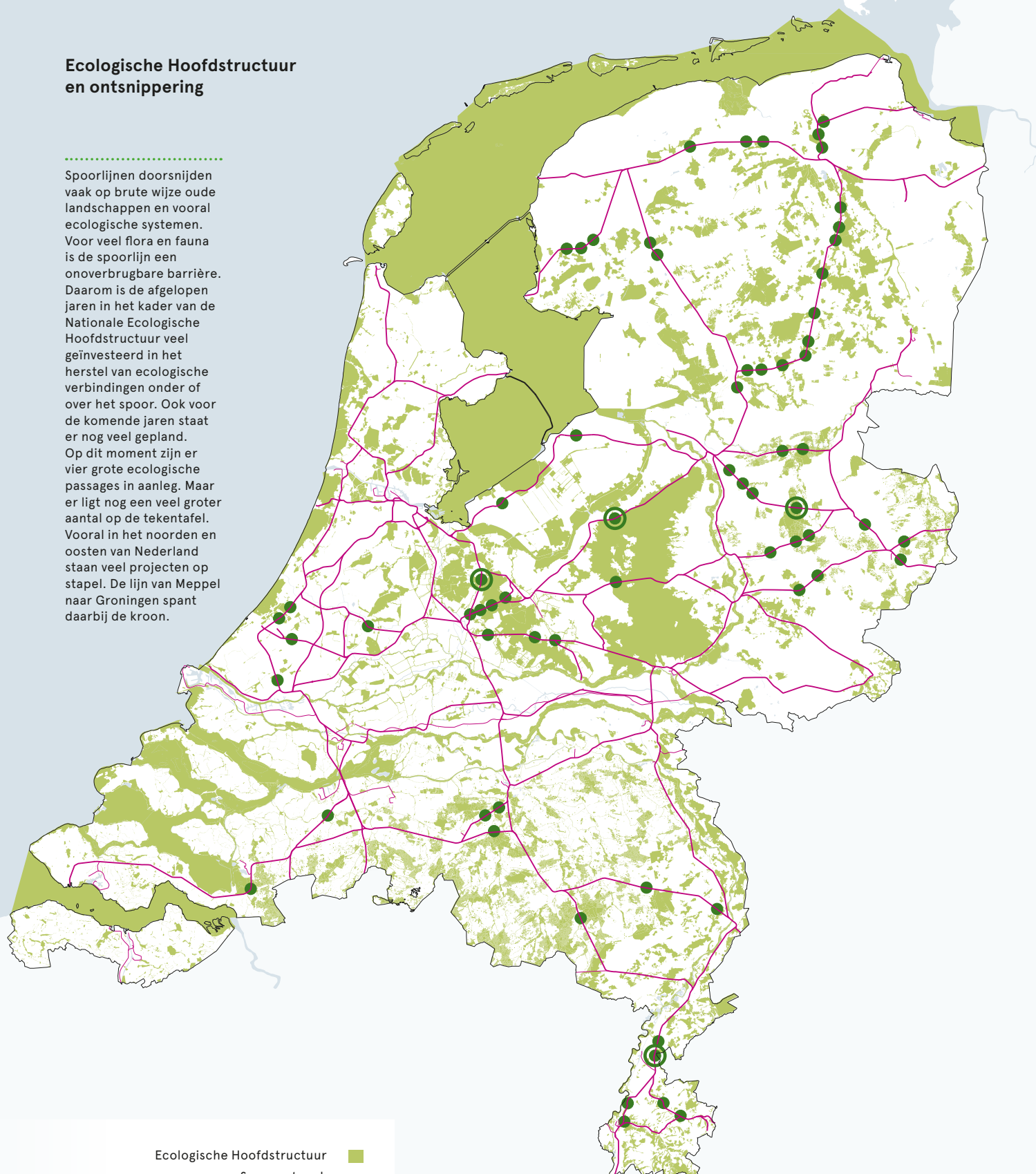
Nieuwe opgaven: complex én kansrijk
Ieder dag maken meer dan 1 miljoen reizigers gebruik van het spoor. Dat aantal groeit nog iedere dag. Wat dat betreft ligt het verval van de jaren zeventig en tachtig echt ver achter ons. We hebben de publieke kwaliteit van het spoor omarmd. Met de Nieuwe Sleutelprojecten hebben we gebouwd aan 21^{ste}-eeuwse Spoor-kathedralen. En ook elders op het netwerk wordt hard gewerkt aan nieuwe kwaliteit. We zijn ons misschien wel meer dan ooit bewust van de context.

Wie denkt dat na het gereedkomen van de Nieuwe Sleutelprojecten de klus geklaard is, heeft het fout. Het spoor is continu in beweging. Het reizen over het spoor zal de komende jaren verder in omvang en belang toenemen. Dat werkt door op het gehele netwerk. Daarbij zien we de laatste jaren een duidelijke verschuiving van de opgave. De kleine en middelgrote stations gaan de agenda bepalen. Duurzaamheid wint aan belang en ruimtelijke kwaliteit blijft onverminderd een aandachtspunt. De focus ligt meer en meer op knooppuntontwikkeling, corridorontwikkeling en gebiedsontwikkeling. De opgaven zijn complex maar zeker ook kansrijk. Automatisch betekent dit dat de aandacht verbreedt van het station en de directe stationsomgeving naar de bredere context van het spoor.

Wanneer we naar de agenda van het spoor kijken, zien we dat misschien wel meer dan ooit schaalniveaus en opgaven elkaar raken. Die opgaven zijn lang niet altijd puur 'spoor'. Wel kan het spoor een aanleiding zijn om in stad en land kansen

Ecologische Hoofdstructuur en ontsnippering

Spoorlijnen doorsnijden vaak op brute wijze oude landschappen en vooral ecologische systemen. Voor veel flora en fauna is de spoorlijn een onoverbrugbare barrière. Daarom is de afgelopen jaren in het kader van de Nationale Ecologische Hoofdstructuur veel geïnvesteerd in het herstel van ecologische verbindingen onder of over het spoor. Ook voor de komende jaren staat er nog veel gepland. Op dit moment zijn er vier grote ecologische passages in aanleg. Maar er ligt nog een veel groter aantal op de tekentafel. Vooral in het noorden en oosten van Nederland staan veel projecten op stapel. De lijn van Meppel naar Groningen spant daarbij de kroon.



Ecologische Hoofdstructuur
Spoornetwerk
Spoornetwerk industrie en goederen

MJOP Referentieontwerp en aanbesteding

MJOP Uitvoering

te grijpen – of andersom. Het doorbreken van barrières bijvoorbeeld, waardoor stadsdelen weer en geheel kunnen gaan vormen; het vrijspelen van voormalige emplacementen waardoor de stad ruimte krijgt om nieuwe vormen van stedelijkheid te ontwikkelen; maar ook het verder verknopen van het spoor met andere (ov-) netwerken: van auto tot fietsnetwerk, van bus tot tram en van metro tot wandelroutes.

In het voorwoord van dit Jaarbericht merkt Spoorbouwmeester Eric Luiten terecht op dat niet alleen het werkveld groter wordt. Ook het aantal spelers neemt toe. Bovendien is het lang niet altijd meer een 'traditionele spoorpartij' die het initiatief neemt. Gemeenten, provincies en stadsregio's zien de kansen van hun stations en stationsomgevingen. Werken aan het spoor is een gezelschapsspel geworden, stelt Luiten. Daarin zijn ProRail en NS allang niet meer de enige partners. Tal van andere partijen spelen het spel mee. "Als we dat goed doen, dan kent het spel louter winnaars". Daarbij is het goed te zien dat vrijwel alle spelers het belang van ruimtelijke kwaliteit onderschrijven, niet alleen met het oog op de reizigers, maar ook als investering in leefbaarheid en nieuwe (stedelijke) kansen.

De waarde van de kaart

Meer spelers, complexe opgaven en een groter werkveld: makkelijker zal het er de komende jaren niet op worden. Maar laat dat geen beletsel zijn! Wanneer we samen inzicht krijgen in de factoren die de betekenis en het succes van het spoor bepalen kan dat een mooie inspirerende basis leggen om alle puzzelstukjes op de juiste plek te leggen. Daarbij zullen we de verschillende schaal- en abstractieniveaus in beeld moeten krijgen. We moeten ze interpreteren en met elkaar in verband brengen. Geïnspireerd door het Spoorbeeld, het werk van Hein Otto en de rijke geschiedenis van het spoor kunnen we de spooromgeving zo betekenisvol verbinden met de omgeving.

De kaart kan een geweldig hulpmiddel zijn om vat te krijgen op de complexe opgaven op en rond het spoor. Het cartografisch verbinden van spoorse opgaven met andere omgevingsfactoren, kenmerken, data en opgaven in stad en landschap kan helpen om complexiteit te ontrafelen. Kaarten kunnen tot nieuwe inzichten leiden. Ze helpen om verbanden te zien en informatie te ordenen. Ze kunnen ons helpen om relaties tussen ogenschijnlijk onafhankelijke factoren en fenomenen te ontdekken. Ze leren ons verschillen en overeenkomsten te zien. Kortom: ze kunnen ons helpen de juiste weg te vinden in de kansen die spoor en spooromgeving ons beiden.

Daarnaast heeft 'de kaart' nog een andere belangrijke eigenschap: mits grafisch goed en eenduidig uitgewerkt, spreekt hij een taal die vrijwel iedereen kan verstaan. Daarmee kunnen kaarten een uitstekende lasnaad zijn tussen beleid, ontwerp en uitvoering. Al dan niet ondersteund door grafische schema's en *infographics* kunnen ze een aanleiding zijn om het gesprek te openen, de juiste vragen op tafel te krijgen en samen op zoek te gaan naar de beste oplossingen voor spoor en (spoor)omgeving. Welk krachtenveld zien we? Hoe taxeren we de kansen en de beperkingen van een bepaalde lijn of een bepaald station?

Spooromgeving: het Nederlandse landschap



Station ○
Spoornetwerk —
Spoor tbv industrie en goederen —

Atlas van de Snelwegomgeving,
Must stedenbouw (2009)



0. Kustzone met strand en duinen

Afwisselend reliëfrijk landschap, met zandverstuivingen, afwisselend droog en nat, veel naaldbossen. Grondgebruik overwegend natuur.



1. Zeekleipolder

Zeer open landschap met onregelmatige blokverkaveling, slotenpatronen. Grondgebruik overwegend akkerbouw.



2. Terpenlandschap

Open landschap met microreliëf, sloten, kerndorpen. Grondgebruik overwegend weide.



3. Hoogveenontginning

Grootschalig landschap met transparante lintdorpen, regelmatige kavelpatronen, kanalen. Grondgebruik overwegend akkerbouw.



4. Veenweidegebied

Open waterrijk landschap met afwisselende strokenverkaveling, sloten, plassen, dijken. Grondgebruik overwegend weidegebieden en natuur.



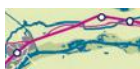
5. Droogmakerij

Zeer open landschap met rationele geometrische verkaveling, ringvaarten, dijken en lijnbeplanting. Grondgebruik overwegend akkerbouw.



6. Open water

Landschap met grootschalig open water, vergezichten en dijken. Grondgebruik overwegend natuur, scheepvaart en visserij.



7. Rivier

Waterrijk en contrastrijk landschap met uiterwaarden, dijken, lintdorpen en kleine rivierbossen. Grondgebruik overwegend weide, scheepvaart en natuur.



8. Stuwwal

Hoger gelegen droog landschap met reliëf, heide, zand en grote bossen. Grondgebruik overwegend natuur met kleinschalige landbouw.



9. Zandlandschap

Afwisselend landschap met reliëf, kleine loofboscomplexen, heide, beekdalen, kleine dorpen. Grondgebruik overwegend landbouw.



10. Heuvelland

Sterk geaccidenteerd landschap met heuvels, rivierdalen, hellingbossen en open plateaus. Grondgebruik overwegend landbouw en natuur.



11. Samengestelde steden

Stedelijk gebied met meerdere stadskernen, gevarieerde bebauwingsdichtheid, fijnmazig netwerk van infrastructuur en landschapsparken. Grondgebruik overwegend wonen, werken en recreëren.



12. Solitaire steden

Aaneengesloten bebouwd gebied met een duidelijk centrum, gevarieerde bebauwingsdichtheid en duidelijk herkenbare bebauwingsgrenzen. Grondgebruik overwegend wonen, werken en recreëren.



13. Solitaire werklandschappen

Grootschalige aaneengesloten complexen van bebouwing en/of infrastructuur bedoeld voor distributie en/of productie. Grondgebruik overwegend werken en industrie.



ZUIDER

Amsterdam

Gouda

Utrecht

Amersfoort

Alphen

Loenen

Nijkerk

Nieuwersluis

Breukelen

Maarsse

Kilversum

Baar

Soest

Maartensdijk

de Bilt

Woerden

Harmeren

Neuten

Bunnik

Houten

Seist

Maarn

Schalkwijk

Culemborg

Oudewater

Noordrecht

Veenendaal

Woudenberg

Maarbergen

Haarlem

Halweg

Sandpoort

Beverwijk

Hoogzaandijk

Castricum

Uitgeest

Krommenie

Wormerveer

Burmerend

Oostzaan

Zaandam

Oosthuizen

Hwadijk

Avenhorn

Kooten

Zwaaga

Blokker

Westwoud

Hoogkarspel

Vogelenzang

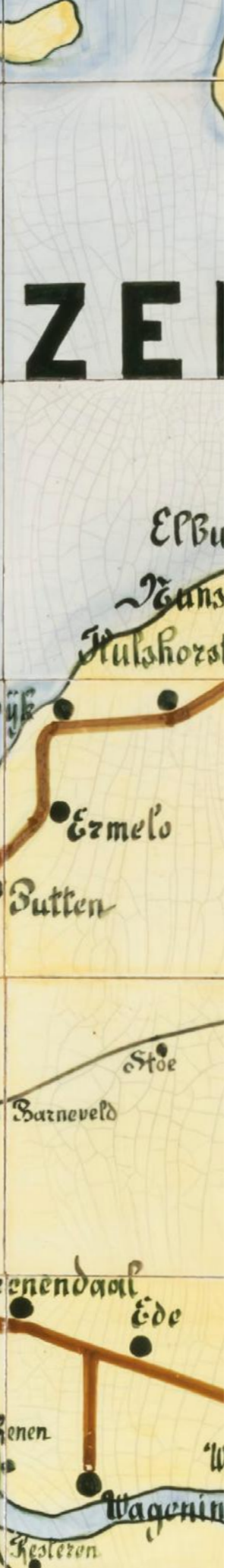
burg

Harderw

k

le

le



Visies en beleid

Visies en kaders en ontwerputgangspunten

Volle aandacht voor samenhang en integraliteit: dat bepaalt het ontwerpen aan het spoor. Het Spoorbeeld onderstreept dit. Het biedt visies, kaders en ontwerputgangspunten en dient als inspirerende hulpmiddel voor iedereen die aan het spoor werkt. Net als het spoor zelf, is het Spoorbeeld continue in beweging. Ieder jaar werkt ons bureau aan de doorontwikkeling en het scherp en actueel houden van het Spoorbeeld. Nieuwe opgaven worden verkend, visies geactualiseerd en kaders en ontwerputgangspunten aangescherpt. In dit hoofdstuk volgt een overzicht van de meest in het oog springende ontwikkelingen rond het Spoorbeeld in 2017.

Duurzame spooromgeving

Bureau Spoorbouwmeester ondersteunt ProRail en NS in het realiseren van hun duurzaamheidsambities. De focus ligt op een transitie naar energieneutrale en circulaire stations- en spoor(omgevingen). In dit licht werkte Bureau Spoorbouwmeester in 2017 mee aan een richtlijn ten aanzien van de inpassing van zonnepanelen bij (ProRail-)stations en de ontwikkeling van duurzame lichtmasten. Ook leverde Bureau Spoorbouwmeester input voor The Green Quest: een zoektocht naar oplossingen voor groener en duurzamer ondernemen. Verder verscheen een reeks artikelen op spoorbeeld.nl. Ze belichtten lopende projecten en initiatieven op het vlak van duurzaamheid. Zo is bijvoorbeeld de Stationsscan duurzaamheid

beschreven en als werkmethode aan de website gekoppeld.

Update Handboek belettering en bewegwijzing van Nederlandse treinstations

ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn gestart met een verbetering en actualisatie van het Handboek Bewegwijzing. Ook is onderzocht of binnen de huidige bewegwijzingssystematiek de verschillende vervoersmodaliteiten meer gelijkwaardig gepositioneerd kunnen worden. De nieuwe versie van het handboek is inmiddels in concept gereed. Review en besluitvorming volgen in 2018.

Kaders en ontwerpprincipes kleuren

Bureau Spoorbouwmeester werkt in opdracht van ProRail en NS aan een uitbreiding van de algemene ontwerputgangspunten wat betreft kleurgebruik. Dit heeft in 2017 geresulteerd in nadere specificaties voor kleuren en hun toepassing(en). In 2018 krijgen de werkzaamheden een vervolg en zal de uitbreiding opgenomen worden in een update van het Spoorbeeld. Ook zullen de kleuren en specificaties een plek krijgen in het Overzicht Stationsobjecten 2.0.

Kunstcommissie

De Kunstcommissie, een initiatief van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester, adviseert ProRail en NS over bestaande en nieuwe kunsttoepassingen in stations. Ook staat de Kunstcommissie open voor vragen van derden. In 2017 ontving de Kunstcommissie onder meer vragen rond de stations Oisterwijk, Eindhoven, Groningen, Ede-Wageningen en Leeuwarden. Verder is geadviseerd over de gerealiseerde meeting points op de NSP-stations en vier bestaande kunstwerken in Zwolle, Zaandam en Almere Centraal. Voor alle vier is een waardestelling en een advies opgesteld. Op basis hiervan kan een besluit tot behoud of wijziging zorgvuldig worden genomen. Ook ontving de commissie

diverse vragen van kunstenaars. Veelal ging het om een verzoek tot plaatsing van een kunstwerk. De Kunstcommissie heeft in het afgelopen jaar een methodiek voor beoordeling van dergelijke verzoeken opgesteld. Op basis hiervan kan, via een advies aan NS Stations of ProRail, snel tot een besluit gekomen worden over het wel of niet ondersteunen van een initiatief.

Inventarisatie kunstwerken op stations

In de Kunstcommissie is afgesproken om prioriteit te geven aan de omgang met bestaande kunst. Dit vraagt om een goed overzicht en een goede duiding (en beschrijving) van alle bestaande kunst op stations. Ook vraagt het om een plan van aanpak dat gebruikt kan worden bij onderhoud en advies rond een wijziging van een kunstwerk. Deze wijzigingen kunnen bijvoorbeeld het gevolg zijn van een stationsverbouwing.

In 2017 heeft Bureau Spoorbouwmeester kunsthistorica Judith Kuipéri opdracht gegeven om alle kunstwerken op stations te inventariseren, te duiden en te beschrijven. Eind 2017 is een eerste overzicht gereedgekomen. Het bevat per werk de basale kenmerken, foto's en een indicatie van de staat van onderhoud. Op grond van dit overzicht zijn NS Stations en ProRail gestart met het opstellen van een plan van aanpak voor structureel onderhoud en beheer. Dit krijgt een vervolg in 2018. 2018 wordt ook het jaar van 'duiden en beschrijven'. Dit betreft alle aangetroffen kunstwerken en alle kunst die in bruikleen of opgeslagen is. Insteek is om alle kunstwerken te publiceren op spoorbeeld.nl. Hierdoor wordt de informatie voor iedereen toegankelijk.

Omdat veel kunstwerken sterk verweven zijn met de stationsarchitectuur vond in 2017 een Expert Meeting plaats met cultuurhistorisch adviseurs en de Rijksdienst voor Cultuurhistorisch Erfgoed. Aan de hand van de opgehaalde kennis worden in 2018 de stations Amsterdam Centraal en Den Haag Hollandse Spoor nauwkeurig in kaart

gebracht. In beide gevallen gaat het om stations met een grote verwevenheid van kunst en architectuur.

Het Openluchtstation

Nu de focus meer en meer op de kleine en middelgrote stations komt te liggen, dient zich de vraag aan hoe we de kwaliteit van de NSP ook elders op het netwerk kunnen realiseren. Deze nieuwe opgave is fors en divers: van de revitalisering en transformatie van (monumentale) stations en de omgang met leegstand tot de uitrol van OVPC-middelen en de nieuwe Outillage. Bijzonder is dat op veel plekken een diversiteit aan opgaven bij elkaar komt. Ook zijn vaak andere partijen in de lead zoals gemeenten en stadsregio's. Om vat te krijgen op de nieuwe opgave(n) initieerde Bureau Spoorbouwmeester in 2016 een ontwerpend onderzoek rond het Openluchtstation. ProRail en NS waren nauw betrokken. Civic Architects was betrokken als uitvoerende partij. Het integrale ontwerp van het ontvangstdomein stond centraal binnen het onderzoek. Thema's als het tegengaan van verrommeling, de herbestemming en transformatie van stationsgebouwen, de kwaliteit van de openbare ruimte en de samenwerking met lokale partijen speelden een hoofdrol.

In 2017 is een begin gemaakt de resultaten van het ontwerpend onderzoek te vertalen naar een inspiratiedocument: Hartelijk welkom: samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving dat in 2018 uitkomt.

Visie op Camera's

Voor ProRail en NS heeft Bureau Spoorbouwmeester een Visie op Camera's opgesteld. Met de gewenste beleving als uitgangspunt, geeft de visie inzicht in de toepassing en ruimtelijke inpassing van camera's. Op basis van de visie is gestart met het opstellen van een handleiding waarmee integrale cameraplannen gemaakt kunnen worden. De handleiding bestaat uit kaders voor de afstemming van camera's onderling en de afstemming op de andere objecten in

en op de stations. In 2018 wordt de visie samen met de handleiding afgerond.

Visie op Geluidsschermen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zet in op het terugdringen van geluidsoverlast. Dit gebeurt aan de hand van het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPg). Binnen dit perspectief werkt ProRail samen met omgevingspartijen aan het terugbrengen van de geluidsbelasting van het spoor. Geluidsschermen kunnen een oplossing bieden. Wel is een doordachte inpassing van belang. Dit voorkomt een te grote impact op de omgeving. Bureau Spoorbouwmeester pleit voor geluidsreducerende en -werende middelen die zo min mogelijk in het oog springen, zowel vanuit het perspectief van reizigers als omwonenden.

Het afgelopen jaar heeft ons bureau geadviseerd bij een proef naar de implementatie van lage schermen dicht bij de bron. Deze vormen visueel geen obstakel voor reizigers en omwonenden. Op basis van de resultaten zullen verdere stappen gezet worden. Behalve de beperkte visuele impact, is het lage scherm ook duurzaam. Met beperkt materiaal wordt het geluid dicht bij de bron in het ballastbed gereflecteerd waardoor de baan stiller wordt.

Visie op Informatie

Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd betrokken bij de (door)ontwikkeling en implementatie van de Visie op Informatie. Zo heeft ons bureau samen met NS Stations en ProRail zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de praktische toepassing van de visie. Wekelijks komen adviesvragen binnen. Sommige keren regelmatig terug. Voor het Kwaliteitsteam is dit reden voor extra aandacht, bijvoorbeeld in de vorm van een intensiever begeleiding. Dit zal in 2018 verder vorm krijgen.

Visie op Informatie: update Handboeken

Het Kwaliteitsteam is betrokken bij de update en doorontwikkeling van de

handboeken die onderdeel zijn van de Visie op Informatie. Op initiatief van NS Stations werd in 2017 gewerkt aan een update van het Handboek Media. De update was nodig als gevolg van de komst van digitale mediaschermen op de twintig grootste stations en de hieraan verbonden verandering van het media-aanbod. Het Kwaliteitsteam heeft geopperd extra richtlijnen op te stellen ten aanzien van de content van de schermen. Aansluitend heeft ons bureau geadviseerd over richtlijnen op het gebied van lichtintensiteit, frequentie en kleur van de schermen. De richtlijnen zijn bedoeld ter voorkoming van lichthinder richting de omgeving, het bereiken van de juiste attentiewaarde in relatie tot het totale aanbod van (reis)informatie en de inpassing van de mediaschermen in de ruimtelijke context van gebouw of passage. Na een testperiode zullen de richtlijnen worden geëvalueerd en vastgelegd in het Handboek Media.

Na een update van het Handboek Retail en Service, die in 2016 vorm kreeg, nam Bureau Spoorbouwmeester het initiatief tot de ontwikkeling van een Spoorbeeld Retailposter. Op A0-formaat geeft deze een helder overzicht van alle relevante kaders, richtlijnen en een aantal toepassingsvoorbeelden. De poster, bedoeld om de implementatie van het handboek te vergemakkelijken, was eind 2017 klaar voor een review en zal in 2018 gepresenteerd worden.

Visie op Informatie: Studie Plaatsingsmiddelen

In aanvulling op de Visie op Informatie en de inrichtingsprincipes van de Stationsoutillage zijn in 2017 de ontbrekende inrichtings- en configuratieprincipes in kaart gebracht. Aansluitend is de Studie Plaatsingsmiddelen van start gegaan. Doel van de studie is om alle spoorpartners te voorzien van een compleet mogelijk overzicht van alle middelen en stationsobjecten en hun gewenste plaatsing. Hierdoor kunnen reizigers het station op een logische,

begrijpelijke en eenduidige manier ervaren. De Studie Plaatsingsmiddelen krijgt in 2018 een vervolg.

Visie op Lichtobjecten

De toename van doorgelichte of verlichte objecten op stations vraagt om goede afstemming tussen lichtsterkte van objecten en hun omgeving. Ook vraagt het om een duidelijke hiërarchie tussen informatiemiddelen en overige lichtobjecten. Binnen deze context werkt Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van ProRail en NS Stations aan nieuwe kaders en principes voor het ontwerp en de toepassing van lichtobjecten. In 2017 zijn de lichtobjecten in kaart gebracht. Vooruitlopend op een definitieve Visie op Lichtobjecten zijn voor het project Reclamedragers alvast kaders en richtlijnen voor lichtsterkte en toepassing opgesteld.

Visie op Verlichting

NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester werken aan een gezamenlijke visie op verlichting: Nieuw Licht op Stations. Uitgangspunt is dat verlichting integraal wordt aangevlogen. Dit betekent dat het meer is dan louter een technische opgave. Ook een goede relatie met andere projecten en programma's is essentieel. Thema's als duurzaamheid, kwaliteit en beleving spelen een hoofdrol. Volgend uit de visie is ProRail inmiddels gestart met concrete plannen. Deze beproeven de visie en de bijbehorende strategie in de praktijk. Op basis van de resultaten kunnen heldere kaders en ontwerpuitgangspunten opgesteld worden. Hier kunnen ProRail en NS – en natuurlijk ook de reizigers – gaan profiteren. In 2018 worden de kaders en ontwerpuitgangspunten samen met NS en ProRail vastgelegd.





Programma's

Concrete langlopende ontwerptrajecten

Programma's zijn concrete, veelal langlopende ontwerptrajecten. Ze hebben betrekking op specifieke routes en trajecten of op het gehele netwerk. Voorbeelden zijn de nieuwe Outillage, het verbeteren van de toegankelijkheid van stations en de omgang met middelen voor de OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVPC). Bureau Spoorbouwmeester vervult binnen de programma's met grote regelmaat een adviserende rol. Daarnaast is ons bureau actief binnen selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp) briefings. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de programma's waar Bureau Spoorbouwmeester in 2017 bij betrokken was.

Bewegwijzering fietsenstallingen

BV Fiets, gemeente Amsterdam, gemeente Utrecht, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester en Bureau Mijsenaar gewerkt aan de realisatie van het Handboek Fietsenstallingen als onderdeel van de update van het Handboek belettering en bewegwijzering van Nederlandse treinstations. De handboeken zijn onderdeel van een pakket aan beleids- en regelgevende documenten die samen sturend en/of kaderstellend zijn. In 2016 zijn ook alle fietsgerelateerde pictogrammen gerestyled. Daarnaast is een aantal specifieke fietsenstallingspictogrammen vastgesteld. Deze worden alleen in de fietsenstalling toegepast. Verder is voor de toepassing op de gevel van de fietsenstalling signing ontworpen. Als onderdeel van het Programma fiets zijn verwijzingsborden met een

digitale weergave van vrije fietsplekken ontwikkeld. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de toepassing. Ook is voor ondergrondse toegangen naar fietsenstallingen het Landmark Fiets ontwikkeld. Het markeert de fietsenstallingsingang en biedt daarnaast ruimte voor informatie over de stalling.

Combimast

Stations worden steeds intensiever gebruikt. Als gevolg daarvan worden steeds meer voorzieningen op perrons geplaatst. Soms worden deze aan bestaande masten gehangen terwijl deze daar niet voor bestemd zijn. Ook de hoeveelheid masten neemt toe. Hierdoor verrommelt het beeld op de perrons. ProRail ontwikkelt daarom in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester een nieuwe standaardmast: de combinatiemast. De mast combineert meerdere functies: verlichting- en omroepinstallatie, bewegwijzering en de stationsklok. Dit komt de beleving en het overzicht op de perrons ten goede.

Informatiepunt

ProRail is met NS Stations een ontwerpproces gestart voor een multifunctioneel informatiepunt op kleine stations: het Landmark. Dit is gebeurd in samenwerking met concessieverleners en vervoerders. Het Landmark speelt in op de informatiebehoefte van reizigers, zeker bij kleine stations zonder gebouw of stations met gebouwen die niet meer in gebruik zijn. Doel van het informatiepunt is het versterken van de herkenbaarheid van station, hoofdentree en uitgang. Daarnaast zorgt het Landmark voor een betere vindbaarheid van vertrek- en aankomstinformatie. Op weg naar een definitief ontwerp, adviseerde Bureau Spoorbouwmeester in 2017 over de aansluiting op de Visie op Informatie. Onderwerpen die aan de orde kwamen waren de ordening van informatie, de plaatsingsprincipes, de zonering, de typografie en de vormprincipes. In onze advisering is veel aandacht uitgegaan naar de relatie met andere middelen.

Ontwerpgestuurd beheer

Ons bureau werkt samen met NS en ProRail aan een methode om nieuwe stations te beheren vanuit de gerealiseerde kwaliteiten. De methode omvat een praktische en vooral ook inspirerende handleiding voor onderhoud en beheer die bovendien de bestaande kwaliteiten borgt. De handleiding kan ook gebruikt worden voor de briefing en toetsing van toekomstige uitbreidingen en/of veranderingen. Vooralsnog richt de methode zich op grote (NSP) stations.

Afgelopen jaar kreeg Benthem Crouwel Architects de opdracht om de beheeruitgangspunten te omschrijven voor de door hen ontworpen stations Den Haag Centraal en Utrecht Centraal. Met de afronding van beide documenten zijn alle gerealiseerde NSP-stations nu voorzien van een Ontwerpgestuurd Beheerplan. Ieder document is opgesteld door het betreffende ontwerpteam en geadresseerd aan de eigenaren. In 2018 wordt in overleg met NS, ProRail en andere stationseigenaren gestart met de implementatie van de beheersplannen in het dagelijks beheer van de stations.

OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVCP)

Steeds meer stations krijgen toegangspoortjes. Op diverse grote stations zijn de poortjes eind 2017 gesloten. Toegang is nu alleen mogelijk met een OV-chipkaart of een zogenaamde passagepas. Met het plaatsen van de poortjes is de inpassingsopgave grotendeels afgerond. 2017 stond daarbij in het teken van een aantal 'lastige' stations: plekken waar de ontwerp-opgave nog niet was afgerond of waar door externe factoren aanpassingen nodig bleken. Volgend uit eerdere adviezen, zette Bureau Spoorbouwmeester hier vol in op de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Ook in 2018 blijft ons bureau betrokken bij de operatie. Het zal gaan op de afronding van de laatste inpassingsontwerpen en de begeleiding van beheer- en aanpassingsvraagstukken.

PHS-corridor Amsterdam Alkmaar

Volgend uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de treinfrequentie tussen Amsterdam en Alkmaar verhoogd. Dit betekent dat extra inhaalsporen en aanvullende opstel terreinen voor het treinmateriaal nodig zijn. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail over diverse ruimtelijke en ontwerpgerelateerde vraagstukken. In 2017 ging het om van de transferaspecten van de verschillende scenario's en om de impact van de transferkeuze, welke al dan niet kan leiden tot een vernieuwing van de tunnel of het inpassen van een nieuwe traverse. Op basis van een bestuurlijk besluit zal Bureau Spoorbouwmeester in 2018 advies uitbrengen over de uitwerking van de gekozen voorkeursvarianten.

RoutingSigningBranding

Onder leiding van ProRail zijn de vervoerders uitgenodigd om de bestaande toolkit en de nodige wijzigingen daarop te bespreken. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als lid van het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB). Ons bureau heeft geadviseerd om bij een update van de toolkit de relatie met andere visies en systemen te borgen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de bewegwijzering en de overkoepelende Visie op Informatie. Het Ontwerpteam boog zich in 2017 ook over de additionele signing voor slecht zichtbare chicanes. Verder was er aandacht voor blindengeleidenlijnen bij stations met poortjes en meer dan drie vervoerders. Voorts adviseerde het team over de signing en profilering van poortjes die door twee vervoerders worden gebruikt.

Stationsoutillage

De nieuwe Outillage is zichtbaar op steeds meer stations. Ook in 2017 werden weer diverse stations voorzien van nieuw meubilair. Ondertussen wordt hard gewerkt aan het ontwerptraject voor circa honderd stations waar de nieuwe Outillage de komende tijd zichtbaar wordt. Bij de uitrol van de Outillage – een

uitvloeisel van de Visie op Outillage – blijft ons bureau als adviseur betrokken. Sinds 2016 wordt gewerkt aan een addendum voor de Visie op Outillage. Hierin krijgen nieuwe objecten een plek, waaronder een smalle perronbank, een toilet en een nieuwe reclaimedrager. Aansluiting op de bestaande Outillage staat voorop. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in 2017 over het ontwerp van deze objecten. In 2018 wordt het addendum afgerond. Verder is doorgewerkt aan het ontwerp van een smal beschuttingssysteem voor smalle perrons. Ook is gestart met de ontwikkeling van een windscherm dat evenwijdig aan de perronrand geplaatst kan worden.

Toegankelijkheid stations

Iedereen moet zelfstandig met de trein kunnen reizen, ook mensen met een functiebeperking. Daarom werkt ProRail binnen het Programma Toegankelijkheid aan een treinreis zonder obstakels. Bureau Spoorbouwmeester vervult een adviserende rol. In 2016 zijn voor de liften en hellingbanen contracten afgesloten met interdisciplinaire teams. Binnen deze teams is door aannemers en ontwerpers samengewerkt aan toegankelijke stations. Omdat de plaatsing en inpassing van liften en hellingbanen vaak van grote invloed is op de ruimte en de uitstraling van zowel het station als de stationsomgeving, speelde vormgeving een belangrijke rol. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail bij het beoordelen van de plannen. In 2017 kregen de plannen gestalte.

Toiletvoorzieningen Gelderland

De provincie Gelderland wil op circa dertig stations nieuwe toiletvoorzieningen realiseren. De afgelopen periode is onderzocht hoe de voorzieningen binnen de nieuwe Outillage een plek kunnen krijgen. Inmiddels is een pilot gerealiseerd. In 2018 worden alle toiletten geplaatst. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur en stelde de ontwerputgangspunten op.

Waardestellingen

In 2016 kwamen de laatste cultuurhistorische waardestellingen voor de Collectiestations gereed. Ze worden volop gebruikt en zijn alle toegankelijk via de Spoorbeeld-site. Omdat de methodiek goed werkt, laat NS Stations inmiddels ook voor niet-Collectiestations waardestellingen opstellen. In 2017 zijn vijf van dergelijke waardestellingen afgerond. Net als bij de Collectiestations verzorgt Bureau Spoorbouwmeester de inhoudelijke redactie. In 2018 wordt het vijftal toegevoegd aan spoorbeeld.nl. De verwachting is dat in 2018 nog meer waardestellingen zullen volgen. In 2017 kreeg ook het experiment rond de In Memoriam waardestellingen een vervolg: cultuurhistorische analyses van stations of spoorgerelateerde gebouwen die aan de vooravond staan van sloop. De In Memoriam Waardestellingen hebben een archiverende functie en vervullen een rol voor de plaatselijke gemeenschap. Bovendien dienen ze als verantwoording bij sloop. Wanneer zich sloopplannen aandienen, krijgt het format in 2018 een vervolg.

Projecten

Werken aan spoor, station en stationsomgeving

Ieder jaar is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij een groot aantal projecten. Het betreft de aanpak en update van stations, de inrichting van de stationsomgeving en tal van andere projecten die zich rond spoor aandienen. Veelal gaat het om integrale opgaven. De werkzaamheden zijn divers: van deelname aan Kwaliteitsteams tot het begeleiden van architectenselecties en het doen van ontwerpreviews. Hieronder volgt een representatieve greep uit de projecten waar Bureau Spoorbouwmeester in 2017 aan (mee) werkte.

Almere Centrum

De gemeente Almere organiseert samen met de Floriade BV, de provincie Flevoland, de Nederlandse Tuinbouwraad en diverse andere partners de Floriade Expo 2022. De zevende editie van deze wereldduinbouwtenoonstelling staat in het teken van Growing Green Cities. Op weg naar de Floriade wordt onderzocht of station Almere Centrum in 2022 een warm welkom kan bieden aan alle (internationale) bezoekers van deze wereldduinoonstelling. Het stationsgebied en het station, dat behoort tot De Collectie, verdienen een boost zodat zij tijdens de Floriade weer helemaal up-to-date te zijn. Op basis van alle geplande projecten en programma's formuleerde Bureau Spoorbouwmeester samen met NS en ProRail een gezamenlijke ambitie voor station Almere Centrum.

Amersfoort

Zoals bij veel stations is het fietsprogramma ook bij station

Amersfoort een uitdagende opgave. Om de bereikbaarheid per fiets en de leefbaarheid in het stationsgebied te vergroten, ontwikkelt de gemeente Amersfoort samen met ProRail en NS een fietsenstalling onder het stationsplein. De stalling krijgt een rechtstreekse verbinding met de fietsinfrastructuur en het station. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het ontwerp van de fietsenstalling.

Amsterdam Amstel

Station Amsterdam Amstel wordt de komende jaren vernieuwd. Het betreft een forse ingreep. Het station wordt weer op een lijn gebracht met de huidige eisen. Daarnaast wordt vol ingezet op het versterken van de kenmerkende waarden en kwaliteiten van het Collectiestation uit 1939. In 2017 bracht Bureau Spoorbouwmeester advies uit over de definitieve ontwerpen voor de uitbreiding van de fietsenstalling aan de westzijde van het station en over het voorlopige ontwerp voor de verbouwing van de stationshal. Ons bureau heeft verder zitting in het gemeentelijke supervisieteam dat adviseert over de raakvlakken met de omgeving. Binnen het team is intensief gesproken over de vernieuwing van de stationstoegang en de belendende gebiedsontwikkeling aan de westzijde van het station.

Amsterdam Centraal

Amsterdam Centraal blijft een station in verbouwing. Vooral het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal grote invloed hebben op het station. 2017 stond in het teken van de voorbereiding van dit project en de architectenselectie. Ons bureau schreef mee aan de selectieleidraad en heeft zitting in de selectiecommissie. In 2017 is Bureau Spoorbouwmeester verder betrokken geweest bij de voorbereiding van diverse ingrepen waaronder de restauratie van de Cuypershal en de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen. Ons bureau heeft verder zitting in het supervisieteam Zuidelijke IJ-oever dat alle ingrepen in en rond het station beoordeelt op ruimtelijke kwaliteit.

Amsterdam Lelylaan

Het huidige station Lelylaan heeft last van een lage klantbeleving. Het oogt gedateerd en is qua routing en wayfinding suboptimaal. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om met het station een impuls te geven aan de stadsvernieuwing in Amsterdam West. De gehele stationsomgeving wordt aangepast, inclusief bus- en tramhaltes en fietsvoorzieningen. Daarbij legt de recente gebiedsontwikkelingen rond het station veel druk op de aansluiting van de knoop op de openbare ruimte. In opdracht van de gemeente is in 2016 gestart met de ontwerpstudies rond de vernieuwing van Lelylaan. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de verschillende modellen. In 2017 is de studie afgerond en aan de gemeente voorgelegd. In 2018 zullen de ontwerpen op basis van een voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden.

Amsterdam Muiderpoort

In 2015 en 2016 zijn plannen ontwikkeld voor een nieuw hotel op het Oosterspoorplein, gelegen tussen de perrons van het Muiderpoortstation. De plannen omvatten een herbestemming van de diverse spoorgerelateerde gebouwen, waaronder delen van het karakteristieke stationsgebouw zelf. Vanwege de monumentale waarde van Muiderpoort, acht Bureau Spoorbouwmeester het opstellen van een waardestelling van belang. In 2017 is een gemeentelijke inventarisatie over de ontwikkeling van het stationsgebied getart. De uitslag zal in de verdere planontwikkeling meegenomen worden.

Amsterdam Zuid

Amsterdam Zuid, het laatste Nieuwe Sleutelproject, gaat een grootschalige verbouwing tegemoet. Deze heeft betrekking op het station en de stationsomgeving. Bureau Spoorbouwmeester adviseert als onderdeel van het Kwaliteitsteam Amsterdam Zuid over de vormgeving en inpassing. In 2017 heeft het winnende consortium ZuidPlus de

projectorganisatie ingericht. Ook is door de opdrachtgevende partijen een herijkingsperiode ingelast waarbij aan de hand van het ingediende ontwerp de totaalopgave en de nog resterende knelpunten in kaart zijn gebracht. In 2018 zal ons bureau de aangepaste plannen binnen de reviewtrajecten beoordelen. Indien nodig zullen de plannen in het supervisieoverleg van een overkoepelend advies worden voorzien.

Arnhem Velperpoort

Rond station Arnhem Velperpoort komen talloze projecten en programma's samen: van de verbreding van het spoortalud en de vernieuwing van de perrons tot de herinrichting van de stationsomgeving en een herindeling van het stationsgebouw. NS, ProRail en de gemeente Arnhem trekken samen op. In 2017 ging de stationsomgeving op de schop. Het komend jaar is het station aan de beurt. Samen met ProRail, NS Stations en de gemeente Arnhem formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de ruimtelijke ambities en de gemeenschappelijke visie. Op basis hiervan gaan de diverse projecten en programma's elkaar versterken.

Assen

Het nieuwe station van Assen krijgt steeds meer vorm. Met de overgang van planontwikkeling naar realisatie, heeft de gemeente Assen de projectleiding inmiddels overgedragen aan ProRail. In Assen is ons bureau actief als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers: de gemeente Assen, NS en ProRail. Daarnaast heeft Bureau Spoorbouwmeester zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de gehele stationsomgeving. Afgelopen jaar bracht ons bureau onder meer advies uit over de optimalisatie van het plan van Team A: een samenwerking tussen Powerhouse Company en De Zwarte Hond.

Castricum

Een aantal jaren geleden is een integraal plan gemaakt voor station Castricum. Met de realisatie van een nieuwe fietsenstalling is het vernieuwingstraject



gestart. Geïnspireerd op de integrale aanpak is vervolgens een plan gemaakt voor nieuwe entrees en een tunnel die beide zijden van het spoor met elkaar moet gaan verbinden. De tunnel wordt voorzien van liften. Dit zorgt dat het station voor iedereen toegankelijk wordt. ProRail maakte in 2017 een referentie-ontwerp. In 2018 wordt hiermee de markt benaderd. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en de gemeente over de vertaling van de ruimtelijke ambities naar het station en de omgeving.

Delft-Zuid

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de daaraan gekoppelde spoorverdubbeling maakt dat Station Delft Zuid op de schop moet. Voor de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland was dit aanleiding om aanvullende ambities te formuleren voor de kruisende (fiets-)verbinding. In opdracht van ProRail en de gemeente formuleerde Bureau Spoorbouwmeester samen met de Stadsbouwmeester van Delft de ambities.

Deze betreffen de ontsluiting van het station, de stationsomgeving en de kruisende infrastructuur voor langzaam verkeer. Al eerder schaarde het Ministerie van IenW zich achter de ambities en is besloten om het station te ontsluiten met een fiets- en voetgangerstunnel die beide zijden van het spoor met elkaar verbindt.

Den Haag HS

Station Den Haag HS en de stationsomgeving worden overzichtelijker, aangenamer en veiliger. Het betreft een gezamenlijke investering van de gemeente Den Haag, ProRail en NS. NL Architects maakte het plan. In 2015 werd het ontwerp van de fietsenstalling en de nieuwe entree aan de Laakhavenzijde uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Na een korte pauze is de draad in 2017 weer opgepakt. De aanbesteding is aanstaande. Ook de stationshal zal als onderdeel van de plannen aangepakt worden. Verder wordt een nieuwe lift geplaatst die de toegang tot perron 1 vergemakkelijkt.



Den Haag Laan van NOI

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om rond station Laan van NOI een dynamische campus te ontwikkelen. Het station en bijbehorende modaliteiten vervullen een belangrijke (knooppunt) functie binnen de plannen. Ons bureau adviseerde in 2017 in het Atelier Knooppunten over de ontwikkeling van de stationsomgeving rond de Laan van NOI.

Deventer

ProRail wil dat stations toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor reizigers met een beperking. Door heel Nederland worden stations daarom zo veel mogelijk langs dezelfde gedachtenlijnen ingericht. Hierdoor ontstaat eenheid en kan iedere reiziger erop vertrouwen dat hij/zij op eenduidige wijze zijn of haar weg vindt. Dit betekent onder meer dat braillebordjes, geleidelijnen en hellingbanen op een generieke wijze worden aangebracht. Soms zijn de uitgangspunten niet één op één te vertalen naar een bestaande situatie. Dit is bijvoorbeeld het geval bij

het monumentale Collectiestation van Deventer. Met ProRail en de plaatselijke monumentendeskundigen formuleerde Bureau Spoorbouwmeester daarom specifieke uitgangspunten. Deze zorgen dat station Deventer voor iedereen toegankelijk is, zonder aantasting van de monumentale waarden van het station.

Dieren

De nieuwe passerelle in Dieren betrof een relatief kleine, maar desalniettemin complexe opgave. Afgelopen jaar kwam de passerelle – een ontwerp van Onix Architecten – gereed. Het is het een prachtig voorbeeld van hoe een integrale samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen uit kan pakken. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester bleef Onix gedurende het gehele traject betrokken. Mede hierdoor kon de kwaliteit tot en met de realisatie geborgd worden.

Digitale Reclamedragers

NS Stations heeft nieuwe digitale Reclamedragers ontwikkeld. Deze

Reclamedragers sluiten aan op de Visie op Plaatsing Reclamedragers. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in 2017 over de principes voor plaatsing, de zonering, typografie, de vormprincipes en lichtsterktes met weergaven.

Driebergen-Zeist

In 2017 is begonnen met de verbouwing van station Driebergen-Zeist. Dit gebeurt aan de hand van een ontwerp van Groosman. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in een eerder stadium al over de aanbesteding. Ook waren we betrokken bij het selectieproces. Als onderdeel van de gehele herontwikkeling van het station en de stationsomgeving werd in november 2017 het P+R-gebouw opgeleverd: eveneens een ontwerp van Groosman.

Eemshaven

Door een aanpassing van de huidige goederenspoorlijn en de aanleg van een nieuw station, wordt het in 2018 mogelijk om met de trein naar de Eemshaven te gaan. Daardoor kan ook de veerboot naar het Duitse Waddeneiland Borkum makkelijk per OV bereikt worden. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de inpassing en inrichting van station Eemshaven. Ook tijdens de realisatiefase bleven we betrokken.

Eindhoven

Bureau Spoorbouwmeester vervulde een adviserende rol ten aanzien van de nieuwe stationspassage in Eindhoven en de restauratie van de Zuidhal. In 2017 kwam de passage gereed, inclusief het kunstwerk Space van Studio Daan Roosegaarde. Ondertussen wordt verder gewerkt aan de restauratie en uitbreiding van de Zuidhal. Hier was ons bureau onder meer betrokken bij de selectie van een lichtadviseur. Ook heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over het ontwerp van retail-units en het interieurontwerp van de eerste verdieping van de Zuidhal. Al deze onderdelen zullen in 2018 gereedkomen. Vanaf 2018 zal ons bureau betrokken zijn bij de ontwikkeling van het

zuidelijke stationsplein en de beoogde plannen voor twee stallingen aan de Noord- en Zuidkant van het station.

Geldermalsen

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer werkt ProRail bij Station Geldermalsen aan een aangepaste lay-out van de sporen en perrons. In 2018 zijn het beeldkwaliteitsplan, de aanbestedingsstrategie en de inrichtingseisen definitief vastgesteld. Dit is gebeurd in overleg met Bureau Spoorbouwmeester.

Groningen: Spoorzone

Het station en stationsgebied van Groningen staan aan de vooravond van een grootschalige ingreep. De ambities zijn groot, net als de kansen. De bouw van een nieuw opstel terrein buiten de stad zorgt dat de ruimte van het huidige emplacement kan worden 'teruggegeven' aan de stad. Hiermee kan het station een volwaardige entree krijgen aan de zuidzijde. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij het project en heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied. Afgelopen jaar kwam een uitgebreid aanbestedingsdossier gereed: het resultaat van een goede samenwerking tussen ProRail en de gemeente en provincie Groningen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de opdrachtgevers over de vertaling van hun vormgevingsambities in een uitvraag voor de markt. Ook formuleerde ons bureau samen met de gemeente en de provincie de selectie- en toetsingscriteria.

Groningen: onderdoorgang Paterswoldseweg

Het spoor in Groningen wordt steeds intensiever gebruikt. Ook worden de kruisende wegen in de stad steeds drukker. Daardoor is ter hoogte van de Paterswoldseweg een ongelijkvloerse kruising nodig. Spoor en weg hoeven elkaar daardoor niet langer te beperken. In samenwerking met gemeente Groningen formuleerde ons bureau de uitgangspunten voor de



onderdoorgang. De gemeente maakte een referentieontwerp. ProRail besteedde het project afgelopen jaar aan.

Groningen - Leeuwarden (ESGL)

In opdracht van de provincies Groningen en Friesland wordt de spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden vernieuwd. Een groeiend aantal reizigers kan hierdoor sneller en comfortabeler gebruik maken van het traject. De stations op de lijn worden in het kader van de Visie op Outillage, en op basis van de ambities van de beide provincies, voorzien van nieuw perronmeubilair. Na de ter visielegging zijn de plannen inmiddels aanbesteed. In 2018 krijgen de plannen verder vorm.

Heerenveen

In opdracht van de provincie Fryslân wordt het (bus)station Heerenveen aangepast. Hiermee krijgt dit belangrijke regionale knooppunt een update: klaar voor de komende decennia. Uitgangspunt is een optimale verknoping van de trein- en busvoorzieningen. Hetzelfde geldt

voor de aanvullende voorzieningen en services. Dit komt ten goede aan alle reizigers. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeente Heerenveen, de provincie en NS over de herinrichting van het station en de stationsomgeving.

Hoorn

De gemeente Hoorn en de provincie Noord-Holland willen de stationsomgeving opnieuw inrichten en verbeteren. Een heringericht stationsgebied moet het centrum en het Westergasthuis beter bereikbaar maken. Daarnaast moet het een aantrekkelijke omgeving worden om te wonen en te verblijven. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeente, NS en ProRail bij de hele operatie.

Hilversum

De gemeente Hilversum ontwikkelde in 2017 een plan voor het stationsgebied. Ambitie is om de stationsomgeving zo in te richten dat eenieder zich welkom voelt in de mediastad. Daarbij is ook

de herkenbaarheid van Hilversum een aandachtspunt. In overleg met ProRail en NS adviseerde Bureau Spoorbouwmeester de gemeente over de doelstellingen en ambities. Ook formuleerden we criteria op basis waarvan een adviseur/ontwerper geselecteerd kon worden. Tijdens studies en ruimtelijke verkenningen voorzag Bureau Spoorbouwmeester de gemeente en de spoorpartijen van advies. Ook adviseerden wij de betrokken ontwerpers – OKRA Landschapsarchitecten en De Zwarte Hond – over de ambities en uitgangspunten van het Spoorbeeld.

Hoogeveen

Soms wordt een spoorprogramma (ook) een stationsproject. Vaak komt dit doordat het programma het station simpelweg 'raakt'. Dit gebeurde ook Hoogeveen. Doordat er meer ruimte gemaakt moest worden voor de perrons, schoven de trappen en de hellingbaan spreekwoordelijk het stationsgebouw in. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en NS over de vertaling van de nieuwe uitgangspunten en de relatie met het bestaande station. Als gevolg van de integrale blik, blijft Hoogeveen een prettig en overzichtelijk station.

Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken wordt door Rijkswaterstaat vergroot. Hetzelfde geldt voor de capaciteit van de toeleidende wegen. Al bij de realisatie van het nieuwe station Hoevelaken was bekend dat dit moment zou komen. Ook was bekend dat een verandering van de wegenstructuur tot wijzigingen van het station zou kunnen leiden. Samen met ProRail formuleerde ons bureau de uitgangspunten voor het station en de raakvlakken met de wegopgave. Op basis van deze uitgangspunten en de eerder door ProRail geformuleerde eisen beoordeelde Bureau Spoorbouwmeester de plannen van de aannemerscombinatie die in opdracht van Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor ontwerp en realisatie. Komend jaar zullen de plannen in nauw overleg met de omgeving, Rijkswaterstaat en de aannemerscombinatie verder vormkrijgen.

HSL-Zuid: aanvullende akoestische maatregelen

De HSL-Zuid moet worden voorzien van extra akoestische maatregelen. Op basis van afspraken die het ministerie van IenW gemaakt heeft met de betrokken gemeenten, onderzoekt ProRail extra maatregelen om de geluidsbelasting de HSL-treinen voor de omgeving te verminderen. Op verzoek van en namens het College van Rijksadviseurs (CRa) adviseerde Bureau Spoorbouwmeester ProRail en het ministerie over de ruimtelijke vertaling van deze maatregelen.

HSL-Zuid: windscherm brug Hollandsch Diep

Op de brug Hollandsch Diep profiteert de HSL-reiziger van Hollandse vergezichten. Helaas zorgt de wind die over het water raast dat de treinen langzamer moeten rijden. Deze beperking heeft negatieve invloed op de reistijd: het unieke selling point van de HSL. Daarom onderzoekt ProRail in opdracht van het ministerie van IenW mogelijkheden om de trein 'uit de wind te houden' met behoud van het vergezicht. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en het ministerie over de ruimtelijke vertaling van de opties. Dit gebeurde mede namens het College van Rijksadviseurs (CRa). Ook initieerde ons bureau een startbijeenkomst met ontwerpers en deskundigen.

Leeuwarden

De aanwijzing van Leeuwarden als European Capital of Culture 2018 heeft veel betekent voor de herontwikkeling van het station en het stationsgebied van de Friese hoofdstad. Aanvankelijk lag de nadruk op de openbare ruimte. Op initiatief van NS Stations, ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester is de opgave 'opgerekt' en werd ook een plan gemaakt voor de directe stationsomgeving en het stationsgebouw. In 2016 gingen de plannen voor een fietsenstalling, het busstation en het stationsplein in uitvoering. In 2017 kwam de plannen gereed, werd de verlichting in de directe stationsomgeving

vervangen, kreeg het perronplein een update en werd het station voorzien van poortjes. Om alle ruimte te geven aan de activiteiten van de Culturele Hoofdstad, wordt in 2018 een pas op de plaats gemaakt. Daarna wordt gestart met de werkzaamheden in het kader van het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL) en de restauratie van de monumentale perronoverkappingen.

Maastricht

Ons bureau is sinds 2016 als adviseur van de gemeente betrokken bij de plannen voor het slechten van de spoorbarrière in Maastricht. De ambitie is om het station een volwaardige toegang aan de oostzijde te geven. Ook moet een nieuwe interwijkpassage zorgen voor een betere verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijde van het spoor. Met oog op de cultuurhistorische waarde van station Maastricht, denkt ons bureau mee over integrale oplossingen. Na diverse workshops, studies en verkenningen is het ontwerpproces in 2017 van start gegaan. Verder heeft ons bureau NS Stations geadviseerd over de restauratie van het reizigersgedeelte van het station.

Naarden-Bussum

Op Station Naarden-Bussum wordt een aantal sporen gesaneerd als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Om in de nieuwe situatie de toegang tot het zijperron te garanderen, dient het monumentale stationsgebouw aangepast te worden. Na sanering van de sporen ontstaat bovendien de kans om het station een toegang aan de huidige 'achterkant' te geven. Na de architectenselectie, die in 2016 vorm kreeg, heeft Bureau Spoorbouwmeester in 2017 de verdere planuitwerking begeleid. De aandacht concentreerden zich op de oostzijde van het station. In 2018 zal de planvorming voor de nieuwe toegang aan de westzijde opgestart worden.

Nijmegen

Ook in Nijmegen leidt het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer tot een

aanpassing van de transfercapaciteit en de spoorlayout. Het programma valt samen met andere spoorse programma's waaronder OVPC. Ook heeft de gemeente de ambitie om het station 'alzijdig' te maken. In 2017 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de door de gemeente geïnitieerde verlenging van de reigerstunnel. Verder was ons bureau vertegenwoordigd bij de diverse ontwerpateliers voor de stedenbouwkundige hoofddopzet van de nieuwe westelijke toegang. Ook is geadviseerd over de beoogde aanpassingen van het ontvangst- en omgevingsdomein aan de oostzijde van het station.

Oisterwijk

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

Rotterdam Alexander

NS Stations ontwikkelt samen met RET en ProRail een plan voor Station Rotterdam Alexander. Een slimme samenvoeging van een groot aantal (onderhouds-) programma's en een bijdrage van het rijk in het kader van 'Beter Benutten' maken het mogelijk het station te vernieuwen. Dit kan zorgen voor nieuw elan voor station en stationsomgeving en een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS en ProRail over de opgave en formuleerde samen met de gemeente Rotterdam de gezamenlijke ambities voor zowel het station als de stationsomgeving.

Rotterdam Blaak

Met de oplevering van de Markthal heeft Rotterdam er een belangrijke publiekstrekker bij. De komst van de



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

Roermond

Bureau Spoorbouwmeester was ook in 2017 betrokken bij de totstandkoming van de Ontwikkelvisie stationsgebied Roermond. VenhoevenCS werkte in overleg met omwonenden en betrokken stakeholders verder aan het plan. Het plan is gefaseerd van opbouw. Het omvat onder meer een raamwerk van twee boulevards welke parallel aan het spoor lopen. Daarnaast zet het plan in op een nieuwe tunnel waarbij het station en de omgeving integraal worden (her)ontwikkeld.

Roodeschool

De komst van een nieuw station in de Eemshaven werkt door op Station Roodeschool. De voormalige eindhalte wordt verplaatst en komt nu aan een doorgaande lijn te liggen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde samen met de Provinciaal Bouwmeester van Groningen over de inpassing en inrichting van het stationsgebied en het station. Het nieuwe station is inmiddels opgeleverd.

Schiphol Airport

Niet alleen voor de lange termijn, ook voor de middellange- en zelfs de korte termijn worden plannen gemaakt voor de vernieuwing van station Schiphol. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur. Onze adviezen aan de betrokken partijen, waaronder Schiphol, NS en ProRail, betreffen zowel de concrete plannen voor de korte en middellange termijn als de abstracte verkenningen voor een verdere toekomst. Insteek is om Schiphol bereikbaar te houden en aantrekkelijk en overzichtelijk voor reizigers, bezoekers en iedereen die op Schiphol werkt. Ons bureau sloot in 2017 aan bij werkgroepen en workshops, formuleerde criteria en toetste daarop. Daarnaast adviseerde de Spoorbouwmeester de betrokken stuurgroep en bestuurders als lid van het Kwaliteitsteam.

Security check Eurostar

NS Stations en NS Internationaal ontwikkelen een security- en incheckvoorziening voor de Eurostardienst naar London en een voorziening voor douane/marechaussee. De voorzieningen worden geplaatst op Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over het ontwerp van het casco, de flexibele barriers op de perrons en de verwijzing naar en signing van de voorziening. In Rotterdam wordt ten behoeve van de voorziening het eerste perron verbreed, heringericht en beveiligd. De check-in wordt in de bestaande aangrenzende retail- en kantoorcasco's gerealiseerd. In Amsterdam zal het gaan om een tijdelijke locatie. Bureau Spoorbouwmeester adviseert om voor de definitieve situatie een duurzame voorziening te ontwikkelen voor alle internationale treindiensten. Deze zal in moeten spelen op de behoeften van de internationale reiziger. Daarnaast is een goede afstemming met het Project Hoogfrequent Spoorvervoer van belang.

Sittard

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

Tilburg

In het kader van de ontwikkeling van de Spoorzone Tilburg adviseerde ons bureau over twee nieuwe fietsenstallingen die ProRail in opdracht van de gemeente aan het station gaat toevoegen. Aansluitend is integraal geadviseerd over andere projecten in de directe stationsomgeving: het nieuwe busplein en de herinrichting van de openbare ruimte. In 2018 zal Bureau Spoorbouwmeester ProRail en gemeente adviseren over de toevoeging van een extra zijperron en een integraal lichtplan voor het gehele stationscomplex en de directe stationsomgeving.

Utrecht Centraal

Station Utrecht Centraal heeft de afgelopen jaren een transformatie ondergaan. Als Nieuw Sleutelproject geeft het station een boost aan de stedelijke ontwikkeling. Daarnaast is ook het spoor fors verbouwd in het kader van het project Doorstroom Station Utrecht (DSSU). Ondanks de schaal van de ingreep en jarenlang bouwen, zijn er delen van het station onaangeroerd gebleven. Zij detoneren naast de enorme kwaliteitssprong die de rest van het station heeft gemaakt. Na oplevering van de NSP en DSSU opgaven, formuleerde ons Bureau daarom samen met NS Stations een wensenlijst voor aanvullende werkzaamheden. Op basis van deze lijst zijn in 2017 plannen gemaakt voor de aanpassing van de ruimte 'onder de plaat', de verouderde zuidertunnel en de trapopgangen. In 2017 zijn de

werkzaamheden aanbesteed. In 2018 kan de reiziger het resultaat aanschouwen.

Vught

In Vught wordt gewerkt aan een verdiepte ligging van het spoor. Het betreft een spoordeel van 1,6 kilometer lang. Het project is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het borgen van ruimtelijke kwaliteit, de landschappelijke inpassing en het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) voor de verdiepte ligging van het station.

Zaandam

De aanpak van het station vormt het sluitstuk in de vernieuwing van de gehele stationsomgeving van Zaandam. In 2017 werkte architectenbureau Nunc het stationsplan uit tot een definitief ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester reviewde het ontwerp en adviseerde NS over de opgave.

Zaandijk Zaanse Schans (voorheen Koog-Zaandijk)

De perrontunnel van Station Zaandijk Zaanse Schans is in 2017 voorzien van een kunstwerk van Atelier NL. Bureau Spoorbouwmeester was als adviseur betrokken bij het kunstproject.

Zonnepark Betuweroute

Nederland heeft tijdens de VN Klimaatakkoord van Parijs afgesproken om in 2050 tachtig tot vijftien procent minder CO₂ uit te stoten dan nu het geval is. Dit impliceert een enorme energetische en technologische opgave die grote gevolgen zal hebben voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. Met het idee Zonnepark Betuweroute vroeg Bureau Spoorbouwmeester aandacht voor ruimtelijke antwoorden en duurzaam beleid op dit actuele en uitdagende vraagstuk. Veel partijen toonden hun betrokkenheid. Dat is goed want alleen redt de spoorsector het niet. Zonnepark Betuwe werkt door op de ambitieuze plannen van de Nederlandse netbeheerders op het vlak van OV, water, telecom en energie. Zij

hebben zich onder de naam Groene Netten verenigd en brengen met het project Petaplan de betekenis van hun gezamenlijke assets in kaart.

Zuidhorn

Onder grote publieke belangstelling werd in Zuidhorn de nieuwe spoorbrug geplaatst. De brug is ook symbolisch van belang. Vormgeving en architectuur zijn integraal onderdeel geweest van de opgave. Bureau Spoorbouwmeester speelde een bescheiden rol maar is desalniettemin trots op het resultaat, zeker daar deze integraliteit nog niet altijd een vanzelfsprekendheid is. Met recht kan gesteld worden dat de provincie Groningen en ProRail hier samen met de ontwerpers van Arcadis een huzarenstukje hebben geleverd.

Zwolle

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

Zwolle: Batlight-proef

Emplacementen zijn vaak vanaf grote afstand zichtbaar. De treinen die er opgesteld staan, worden in de nachtelijke uren schoongemaakt en voorbereid op de dag die komen gaat. In de avond staan de emplacementen dus 'in het licht'. In Zwolle ligt het emplacement vlakbij de IJssel. De uiterwaarden langs de rivier zijn de afgelopen jaren verbreed waardoor het water en de natuur meer ruimte krijgen. Om in de nabijgelegen Spoorzone ruimte vrij te spelen, wordt het vlakbij de uiterwaarden gelegen emplacement geïntensiveerd. Afgelopen jaar is samen met Bureau Spoorbouwmeester gezocht

naar een alternatief voor de verlichting: goed genoeg voor de nachtelijke werkzaamheden zonder dat nachtdieren verstoord worden. In 2018 zal op basis van deze zoektocht een proef worden gestart met zogenaamd batlight: vriendelijk voor nachtdieren en voor de harde werkers. De hoop is dat het leidt tot een duurzame oplossing voor de toekomstige verlichting van emplacementen.

Zwolle – Herfte

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

Zwolle: Spoorzone

Om ruimte te maken voor de verdere ontwikkeling van de OV-knoop in Zwolle, wordt de Spoorzone opnieuw ingericht. Ook worden sporen en voorzieningen vernieuwd. In 2017 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de gezamenlijke ruimtelijke ambities voor de inrichting van de spoorzone. Hier is onder meer aandacht uitgegaan naar gebouwen en voorzieningen voor techniek (ProRail) en voor het onderhoud van treinen (NS). Een en ander heeft samen met gemeente Zwolle een plek gekregen in de ruimtelijke ambities voor de stad. Hierbij is rekening gehouden met het Ontwikkelperspectief voor het station en, bijvoorbeeld, de werkzaamheden in het kader van het project Zwolle-Herfte.

Partners en samenwerking

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

Rijkswaterstaat

Op verschillende plekken raken de spoor- en wegprogramma's elkaar. Exemplarisch zijn de werkzaamheden rond Amsterdam waar Rijkswaterstaat werkt aan het project SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere) en ProRail aan OV SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad). De nieuwe spoorbrug bij Muiderberg maar ook de vele ecoducten die overal in het land een bijdrage leveren aan de ontsnippering van de natuur zijn voorbeelden van de intensieve samenwerking. Bij dergelijke opgaven werkt Bureau Spoorbouwmeester nauw samen met zowel ProRail als Rijkswaterstaat om te komen tot gemeenschappelijk(e) vormgevingsbeleid en ambities.

Samenwerking omgevingspartijen: gemeenten en provincies

Spoorprojecten worden door steeds meer gemeenten, provincies en stadsregio's herkend als een katalysator voor gebiedsontwikkeling. Deze partijen weten Bureau Spoorbouwmeester ook steeds beter te vinden. Tot ons genoegen merken we dat het Spoorbeeld al door veel omgevingspartijen wordt gebruikt. Het helpt hen om vat te krijgen op de opgave(n). Ook merken we dat het kwaliteitsbesef doorgaans hoog is. De verwachting de samenwerking met omgevingspartijen de komende tijd verder zal groeien.

College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters

Bureau Spoorbouwmeester trekt met grote regelmaat samen op met de Rijksbouwmeester en de andere leden van het College van Rijksadviseurs. De samenwerking behelst veelal het afstemmen van programma's en ambities. Daarnaast is er veelvuldig contact binnen het Bouwmeestersoverleg. Hierin participeren de betrokken (NSP-) gemeenten, de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester.

Watford Group

Bureau Spoorbouwmeester is sinds de oprichting lid van de Watford Group: een internationale associatie van architecten en designers die in dienst zijn van spoorgerelateerde bedrijven. Sinds enige jaren is ons bureau tevens lid van de Watford Steering Group. De Watford Conference is een initiatief van de Watford Group. De conferentie bevordert het uitwisselen van ervaring en ideeën over vormgeving in de Spoorsector. Dit gebeurt middels presentaties, excursies, debatten en gesprekken. Bureau Spoorbouwmeester vervult regelmatig een prominente rol in het programma van de jaarlijkse conferentie.

Communicatie en inspiratie

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

Essays en inspiratie

In 2017 gaf Bureau Spoorbouwmeester de opdracht tot het schrijven van diverse nieuwe essays en artikelen voor de Spoorbeeld-inspiratiepagina's:

Spoorbeeldverhalen

In januari 2017 verschenen de laatste twee Spoorbeeldverhalen op Spoorbeeld.nl. In ieder Spoorbeeldverhaal zet architectuurcriticus Kirsten Hannema twee verschillende maar ook heel verwante projecten naast elkaar. De Spoorbeeldverhalen geven inzicht in het werk van ons bureau, tonen de breedte van de opgave en laten zien hoe het Spoorbeeld doorwerkt op de praktijk. Spoorbeeldverhaal #5 handelt over de brug bij Muiderberg en het werk van de kunstenaar Irina Birger op het beschuttingssysteem van Station Ede Centrum: twee kunstwerken met een heel eigen karakter die beide beeldbepalend zijn voor de reisbeleving. Spoorbeeldverhaal #6 behandelt de controlepoortjes en de opgave om stations voor iedereen toegankelijk te houden.

Zonnepark Betuwe

Dit artikel presenteert Bureau Spoorbouwmeester het initiatief Zonnepark Betuwe. Met het idee vraagt ons bureau aandacht voor de ruimtelijke impact van de energietransitie.

Een uitnodiging voor een prachtige toekomst

De integrale kwaliteit die we met elkaar nastreven is niet vanzelfsprekend. Vandaar deze uitnodiging van Spoorbouwmeester Bert Dirrix om samen te werken aan een prachtige toekomst.

Serie artikelen duurzaamheid

NS en ProRail ambiëren een duurzame transformatie van spoor en stations. Bureau Spoorbouwmeester ondersteunt de ambitie. In deze serie artikelen op spoorbeeld.nl beschrijft Caroline Kruit interessante (lopende) projecten en initiatieven. De artikelen behandelen thema's en onderwerpen als de Stationsscan, zonne-energie langs het spoor en de ontwikkelingen rond Station Helmond.

Compacte rijkdom in de Betuwe

Het stationsgebouw van Geldermalsen is een markante verschijning in de agrarische omgeving van de Betuwe. Dit artikel, geschreven door Lara Voerman, beschrijft de waarden van het station. Het verscheen ter ere van de renovatie van het monumentale Stationsgebouw.

Een dag met kunsthistorica Judith Kuipéri

In opdracht van Bureau Spoorbouwmeester brengt Judith Kuipéri alle kunst op stations in kaart. In dit artikel vertelt ze over haar werkzaamheden en ontdekkingen.

Lezingen, symposia en interviews

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

28 september 2017: Symposium Gebruiksgericht OV-betalen

Op donderdag 28 september vond op initiatief van de Faculteit IO van de TU Delft het symposium Gebruiksgericht OV-betalen plaats. Onder leiding van universitair docent Jasper van Kuijk werden zes verbetervoorstellen gepresenteerd voor gebruiksvriendelijker en daarmee aantrekkelijker OV-betalen. Naast ons bureau waren ProRail, NS,

vervoerders, concessiehouders, steden, gemeenten en provincies aanwezig. Er was gelegenheid voor (kritische) vragen. In kleine workshops werden de onderwerpen van het symposium bediscussieerd.

11 November 2017: Lezing bij de koepelorganisatie van de Duitse OV-bedrijven in Bremen

Bureau Spoorbouwmeester kreeg de uitnodiging tijdens een management seminar de bijzonderheden van het Nederlandse openbaar vervoer en de impact op de recente stationsontwikkeling toe te lichten. De focus lag op de betekenis van het Spoorbeeld en de architectonische kwaliteit van de NSP-projecten.

15 November 2017: Mini-college over erfgoed bij Stations Congres NS en ProRail

Op verzoek van NS en ProRail lichtte Bureau Spoorbouwmeester de ambities en resultaten van de cultuurhistorische onderzoeken naar stationserfgoed toe. Nadruk lag op de verworven kennis en typerende opgaven in en rond de Collectiestations.

21 November 2017: lezing bij Baukulturwerkstatt Bundesstiftung Baukultur, Frankfurt a.M.

Bureau Spoorbouwmeester gaf een lezing en participeerde in workshops tijdens een door de Bundesstiftung Baukultur en Deutsche Bahn georganiseerd symposium. De lezing was met name gericht op de waarde en impact van het Spoorbeeld als kwaliteitstool voor stationsontwikkelingen. Dit werd met de NSP-stations geïllustreerd.

NextStation Conference 2017

De zesde NextStation International Conference on Railway Stations vond dit jaar plaats in Madrid. Het wereldwijde spoorwegevenement werd gehost door de infrastructuurbeheerder van de Spaanse Spoorwegen (Adif) en de Internationale Unie van Spoorwegen (UIC). NextStation was dit jaar gewijd aan het thema Smart Stations in Smart Cities. Een internationaal gezelschap boog zich over

de ontwikkeling van een nieuwe generatie stations die aan de reizigersbehoeften op het vlak van informatie en mobiliteit voldoet. Informatie en ervaringen werden gedeeld op het vlak van digitalisering, toegankelijkheid, veiligheid, duurzaamheid, milieu, beheer en onderhoud, de integratie van station en stad en de verbetering van multimodaliteit. Bureau Spoorbouwmeester bezocht de conferentie samen met vertegenwoordigers van NS en ProRail.

Watford Conferentie

De Watford Conferentie is een initiatief van de Watford Group. Doel is het uitwisselen van ervaring en ideeën op het vlak van 'spoorse vormgeving'. Jaarlijks wordt de conferentie bezocht door professionals uit Europa, Amerika en Azië. Dit jaar vond de conferentie plaats in Madrid. Inhoudelijk lag er een link met de door de Internationale Unie van Spoorwegen georganiseerde NextStation Conferentie. Deze vond voorafgaand aan de Watford Conferentie plaats in de Spaanse hoofdstad. Watford Group en UIC onderstreepten met het samenbrengen van beide conferenties de nauwe samenhang tussen stationsontwerp, -exploitatie en -beheer. Tijdens de Watford Conferentie lag de nadruk op ontwerp en visieontwikkeling. Bureau Spoorbouwmeester bezocht de conferentie samen een aantal Nederlandse ontwerpers en adviseurs.

Ontwerpatelier Academie van Bouwkunst Amsterdam

In 2017 begeleidde adviseur Miguel Loos aan de Academie van Bouwkunst Amsterdam een interdisciplinair ontwerpatelier rond de vernieuwing van Station Schiedam Centrum. Het atelier omvatte ook lezingen en excursies. De deelnemende studenten slaagden erin goede en uiteenlopende ontwerpvoorstellen te doen voor een complete transformatie van Station Schiedam Centrum.

Directierondgang

Vrijdag 3 november vond de zogenaamde Directierondgang plaats. Op de dag bezocht de Spoorbouwmeester samen met de directies van ProRail en NS vier kleine(re) stations: Doetinchem, Zevenaar, Didam en Westervoort. De bezochte stations staan aan de vooravond van een transformatie of hebben deze net achter de rug. Insteek van de gevoerde gesprekken: hoe maken we dergelijke stations gebruiksvriendelijk? Hoe groeien ze mee met huidige trends? Hoe verzilveren we de kansen? En hoe doen we dit alles met een hoge ruimtelijke kwaliteit?

Excursie Vrienden van het NAI

Bureau Spoorbouwmeester heeft meegeholpen met de organisatie van een excursie voor Vrienden van het NAI die plaatsvond op zaterdag 9 september 2017. De rondleiding had als doel om kennis te nemen van de Nieuwe Sleutelprojecten. Bureau Spoorbouwmeester verzorgde een presentatie en rondleiding op Utrecht Centraal. Het gezelschap ging na de presentatie naar Amsterdam Centraal.



DER ZEE



Spoorbeeld

Wat is het Spoorbeeld?

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

De reiziger centraal

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

Bureau Spoorbouwmeester

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

Colofon

Het Jaarbericht 2017 is een uitgave
van Bureau Spoorbouwmeester

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

BUREAUBAS

Beeld

- Tableau Groningen, fotograaf Jannes Linders.
- Spoorkaart: Nederlandse Spoorwegen.
- Thematische kaarten: Must Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten.
- Pagina 31, Amsterdam Centraal, ProRail/ fotograaf Stefan Verkerk.
- Pagina 32, Eemshaven, fotograaf Stefan Verkerk.
- Pagina 34, Digitale reclaimedragers, Exterior Media.
- Pagina 37, Tilburg, fotograaf Rene Vegter.

Beeldrecht

Bureau Spoorbouwmeester

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 rondom het spoor. Bureau Spoorbouwmeester is een samenwerkingsverband van ProRail en NS.

In 1896 werd het huidige station in Groningen geopend. Het is een representatief en rijk gedecoreerd gebouw dat is ontworpen door Izak Gosschalk (1838-1907). In de voormalige wachtkamer derde klasse werd een groot tegeltableau aangebracht. Op de 440 tegels is de spoorkaart van Nederland geschilderd volgens de situatie van 1896. In sierlijke letters zijn alle stations aangegeven. Ze worden door twee soorten lijnen met elkaar verbonden: de dikke lijnen representeren de spoorlijnen die in exploitatie waren bij de MTEVSS (Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen), de overige lijnen van concurrerende maatschappijen zijn dunner geschilderd. Ook de aansluitingen met de lijnen in België en Duitsland zijn aangegeven.

Deze spoorkaart is net als de tegeltableaus in de stationshal, vervaardigd bij plateelbakkerij Rozenburg in Den Haag. De firma is prominent vermeld in de cartouche rechtsonder. Ooit hadden meer stationsgebouwen dergelijke spoorkaarten, maar die zijn inmiddels verloren gegaan. Dat maakt dit tableau tot een uniek exemplaar.

SCHAAL 1 : 100000

NOORD ZEE

ZUID

