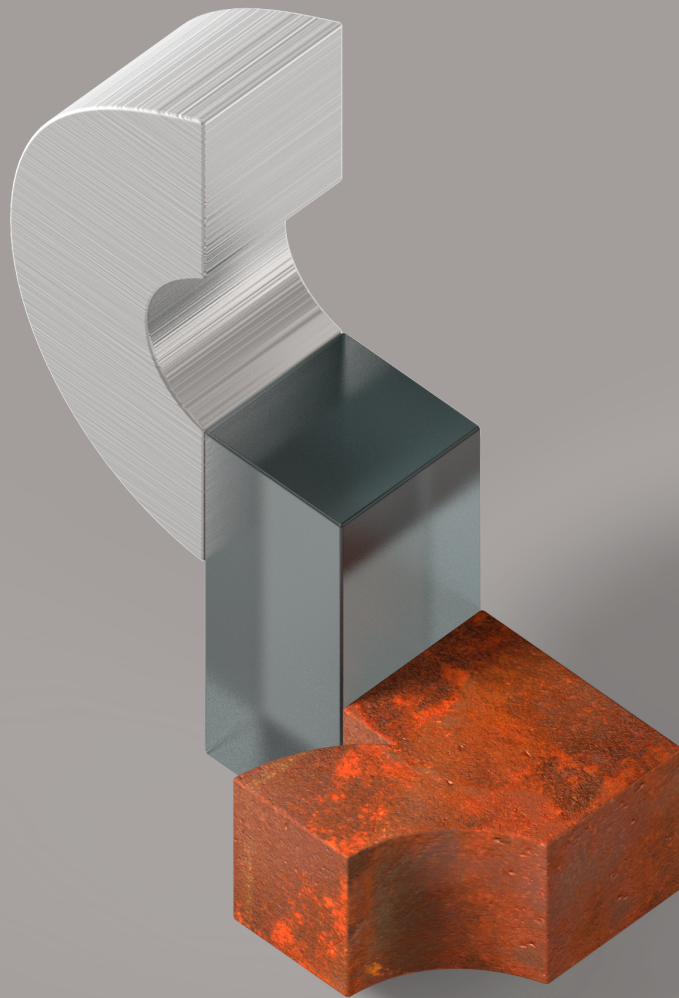


# Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht  
2015

Jaarbericht  
2015

# Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester





# Voorwoord

Als 2014 al een oogstjaar was, dan was 2015 dat zeker. Steeds meer projecten die de afgelopen periode de agenda's hebben bepaald, worden opgeleverd. Dan gaat het om grote stations als Delft en Arnhem, maar ook om Deventer en Alkmaar, waar eveneens prachtige stationsontwikkelingen gereedkwamen. Het is goed te merken dat op alle plekken waar geïnvesteerd is in beleving en ruimtelijke kwaliteit de waarderingscijfers omhoog schieten. Dit is een compliment voor de goede samenwerking tussen NS, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester en de diverse betrokken omgevingspartijen en andere vervoerders.

Toch betekent dit niet dat we achterover kunnen leunen. Voor de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) geldt dat de stations (bijna) klaar zijn: voor de stationsomgeving geldt dat vaak nog niet. Hier ligt een taak voor alle betrokken partijen om de energie waarmee we de afgelopen jaren aan de stations hebben gewerkt vast te houden. Zo kunnen we de integrale ambitie die ten grondslag ligt aan de NSP's op ieder schaalniveau waarmaken.

## We houden de energie vast waarmee we de afgelopen jaren aan de stations hebben gewerkt

Ondertussen zijn wij binnen Bureau Spoorbouwmeester hard bezig met de opgaven die de komende jaren op ons af gaan komen. Het gaat dan vooral om de herbestemming en vernieuwing van veel kleine en middelgrote stations en

de groeiende betekenis van het erfgoed binnen het spoor. Binnen ons bureau spreken we inmiddels van de Nieuwe Opgave. Daarbij stellen we ons nadrukkelijk de vraag hoe we de kennis en kunde die we de afgelopen jaren bij de NSP's hebben opgedaan kunnen vertalen naar deze Nieuwe Opgave. Hier ligt wat mij betreft een grote kans en uitdaging.

Mede ingegeven door de Nieuwe Opgave dienen zich steeds meer nieuwe samenwerkingspartners aan. Op verschillende plekken nemen gemeenten, provincies of stadsregio's de lead, zowel met 'geld' als in opdrachtgeverschap. Het is goed te merken dat deze partijen bijna als vanzelf het Spoorbeeld omarmen. Ze beschouwen het als een waardevolle leidraad bij de ontwikkelingen op en rond 'hun' spoor. Met onze ambities op het vlak van vormgeving, ruimtelijke kwaliteit en de reisbeleving lukt het om ook hier verbindingen te leggen met de andere thema's. Soms lijkt het dan om puur technische opgaven te gaan. Echter, ook hier helpt het Spoorbeeld om de ruimtelijke component te agenderen en doorgronden. Bovendien zorgt het Spoorbeeld dat de gebruikswaarde en de economische waarde veel meer als een geheel worden gezien: integraal en in samenhang.

## Het is goed te merken dat omgevingspartijen als vanzelf het Spoorbeeld omarmen

Afgelopen jaar benoemde ik duurzaamheid als een belangrijk thema. Dat zal de komende jaren zeker zo blijven. We zullen het thema nog sterker moeten agenderen en 'meer willen laten zijn' dan alleen een milieudoelstelling. Ruimtelijke kwaliteit is dan een mooie kapstok. Immers, duurzaamheid schuilt ook in een doordachte materialisatie, robuuste structuren en een integraal ontwerp waarmee we onze stations een hoge en tijdloze gebruikswaarde mee kunnen geven. Bovendien ligt er een mooie link

met het duurzaamheidsprogramma van ProRail. Wellicht dat we toe moeten naar een scan op duurzaamheid en een helder document waarmee we ontwerpers en opdrachtgevers kunnen helpen om het thema meer gewicht en waarde te geven. Ook met het oog op een duurzame transformatie van de kleine en middelgrote stations – alsook het beheer van onze stations – kan dit van grote betekenis zijn.

Natuurlijk zijn er ook zorgen. Ik noem dan allereerst de verrommeling die ik op steeds meer stations aantref. Beheer en onderhoud blijven op veel plekken achter, zelfs bij de spiksplinternieuwe stations. Hier ligt een belangrijke opgave. Hoe houden we de gecreëerde waarden 'op waarde'? Als we spoorbreed niet in staat zijn onze waarden en kwaliteiten te koppelen aan een duurzaam beheer (en onderhoud) dan kunnen we presteren wat we willen: uiteindelijk zullen we het verliezen en merken dat de waarderingscijfers weer teruglopen.

## Hoe houden we de gecreëerde waarden 'op waarde'?

Gelukkig staat hier veel positiefs tegenover. Zo merk ik dat op alle plekken waar we verbinden, samenwerken en elkaar goed op de hoogte houden de resultaten beter zijn. Vooral goed en gedegen voorwerk, waarin we meteen thema's als ruimtelijke kwaliteit en de reisbeleving meenemen, blijkt essentieel. Hier plukken we later de vruchten van: op ieder schaalniveau. Een mooi voorbeeld uit 2015 is het Programma Toegankelijkheid. Door het ontwerp, de maakbaarheid en haalbaarheid reeds in een vroeg stadium mee te nemen, kwam de markt ten aanzien van het ontwerp en de plaatsing van de stijpunten/liften met slimmere oplossingen die bovendien vaak ook nog goedkoper konden worden uitgevoerd. Het succes van de aanbesteding heeft bovendien geleid tot meer aandacht voor de aanbesteding van de hellingbanen. Ook hier spelen vormgeving en inpassing nu een belangrijke rol.

## Goed en gedegen voorwerk: daar plukken we later de vruchten van

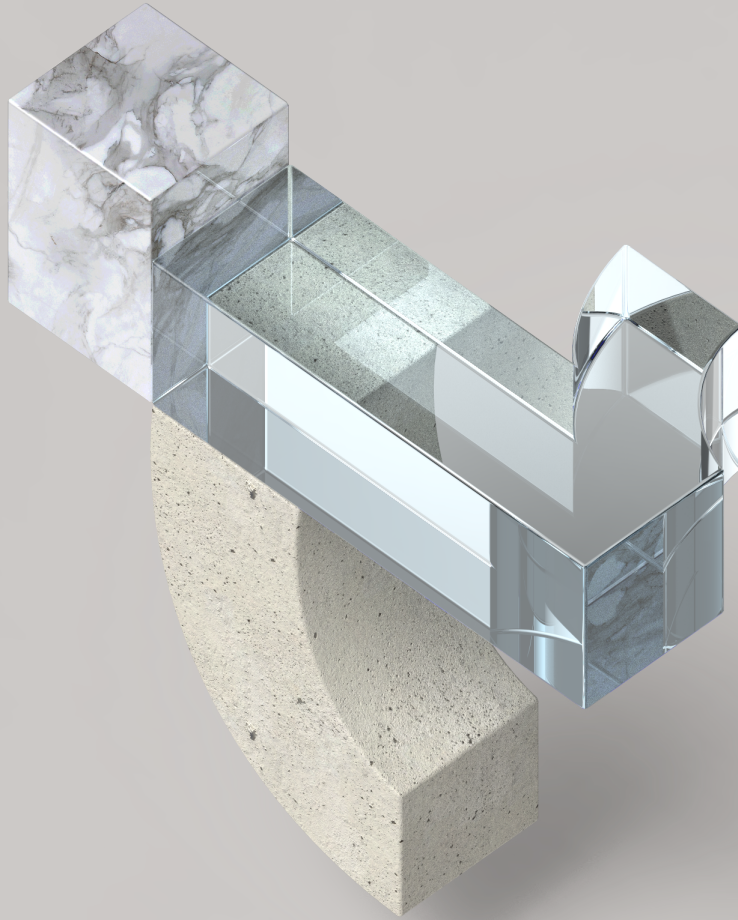
Willen we dit soort successen een duurzaam vervolg geven, dan is goed, tijdig en regulier overleg van groot belang – zeker met onze partners ProRail en NS. Wat dat betreft ben ik blij met het door NS geïnitieerde integrale Kwaliteitsteamoverleg waarin (lopende) projecten 'gespiegeld' worden. Zijn we op de goede weg? Is de business case op orde? Dit overleg is ook de plek waar ons bureau onderwerpen kan agenderen. Ondanks het feit dat het initiatief nog jong is, bewijst het nu al z'n waarde. Dit geeft mij vertrouwen dat we ook binnen De Nieuwe Opgave – en al die andere opgaven die de komende periode nog op het spoor af zullen komen – een blijvende hoge Spoorbeeldkwaliteit kunnen leveren.

*Bert Dirrix*  
Spoorbouwmeester

# Inhoud

Voorwoord	03
Essay	06
Visies, Programma's en Projecten	18
Bureau Spoorbouwmeester	39
Colofon	40

# Essay



Bestemming Station

## Veertien stations in twee dagen: een reisverslag door het BSM-jaar 2015

Geen station in Nederland is hetzelfde. En dat is maar goed ook. De diversiteit aan stations draagt in hoge mate bij aan de beleving van de reis. Automatisch betekent dit dat in de wereld van het spoor opgaven vergelijkbaar, maar nooit gelijk zijn. Dat blijkt ook uit de diversiteit aan werkzaamheden van Bureau Spoorbouwmeester. Jaarlijks werken wij aan, en adviseren wij over vele projecten en programma's. Daarbij besteden we veel aandacht aan ruimtelijke kwaliteit, samenhang en het perspectief van de reiziger. Het Spoorbeeld vormt daarbij onze leidraad. Binnen deze context leidt dit essay u langs diverse (stations)opgaven waar Bureau Spoorbouwmeester in 2015 in verschillende rollen bij betrokken was: van Groningen naar Amsterdam Amstel, van Amsterdam RAI naar Den Haag CS, van Breda naar Arnhem en van Doetinchem naar Deventer, met als bonus diverse tussenliggende stations. Het essay is geen fictie, maar het verslag van een werkelijke tweedaagse rondreis langs alle genoemde stations, gemaakt door twee reizigers: een zonder, en een met 'voorkennis' van de diverse opgaven waar de Spoorsector en Bureau Spoorbouwmeester in het bijzonder aan werkt.

### Het Spoorbeeld vormt de leidraad van al onze werkzaamheden

#### Eerste etappe: van Groningen via Utrecht naar Amsterdam Amstel

Vertrek: Groningen, 12:16u, spoor 4b  
Trein: Intercity richting Rotterdam Centraal  
Overstap: Utrecht Centraal

Wie in Groningen op de trein stapt, krijgt nog niets mee van de enorme metamorfose die het station en de stationsomgeving de komende jaren zullen ondergaan. De aanleiding is de groei van het aantal reizigers en veranderende reizigerswensen: een fenomeen dat zich overal in Nederland voordoet. Het gehele project **Groningen Spoorzone** bestaat uit een aanpassing van de sporen en perrons en de aanleg van diverse tunnels onder de sporen door: een voor de fiets, een voor voetgangers en een voor de bus. Ondertussen dienen zich ook aan de zuidkant van het station nieuwe kansen aan. Hier verdwijnt het huidige opstel terrein. Dat wat nu nog een achterdeur is, kan daardoor uitgroeien tot een volwaardige zuidelijke stationsentree, omringd door nieuwe stedelijke functies. Maar er is (nog) meer. Ondertussen wordt iets verderop als onderdeel van het project **Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL)** nog gewerkt aan de vernieuwing van de spoorlijn naar Leeuwarden. Kortom: de opgaven in Groningen zijn fors, divers en integraal van aard.

Dat het Groninger Stationsgebied een upgrade nodig heeft, is overigens ook zonder al deze voorkennis wel duidelijk. Opvallend is de wat chaotische drukte van de stads- en streekbussen aan de stadzijde. Bovendien stapelt het fietsenprobleem zich hier op. Groningen staat hierin natuurlijk niet alleen. Ook in veel andere (studenten)steden is de fiets een flinke opgave. Daarbij is het nog maar de vraag in hoeverre het uit 2007 stammende Stadsbalkon – een verhoogd voorplein met daaronder een grote fietsenstalling – wel zo'n goed idee was... Tenminste, dat is waar bijna iedere reiziger naar hint wanneer we vragen naar de aanstaande metamorfose.

Stadsbalkon of niet: een vertrek vanuit Groningen is ook nu al bijzonder,

zeker wanneer je als reiziger voor een route over de museumbrug – langs het Groninger Museum – en door de in 1999 prachtig gerenoveerde oude stationshal kiest. De (potentiële) kwaliteiten liggen voor het oprapen. Met zo'n voorbeeld zijn de ambities dan ook hoog. Dat blijkt ook wel uit het ambitiedocument Station Groningen dat eind 2014 onder de titel 'Mooi' verscheen en in 2015 een verdere uitwerking kreeg in opdracht van het Kwaliteitsteam Stationsgebied Groningen waarin ook Bureau Spoorbouwmeester zitting heeft.

## De (potentiële) kwaliteiten rond station Groningen liggen voor het oprapen

Aankomst: Utrecht Centraal, 14:08u, spoor 8

Aangekomen op Utrecht Centraal is het verleidelijk de aansluitende trein naar Amsterdam Amstel te missen. Utrecht is namelijk het eerste Nieuwe Sleutelproject (NSP) op de route vanuit Groningen. Bovendien zijn hier het afgelopen jaar grote stappen gezet. Met een geplande oplevering in 2017 wordt op veel plekken nog fors gebouwd aan een totaal vernieuwd station. Bouwschotten ontnemen van tijd tot tijd het zicht. Desondanks geeft het station al veel prijs van hetgeen komen gaat. In de stationshal zijn ruimte en overzicht duidelijk leidende thema's geweest. En laten we het daglicht niet vergeten dat via het golvende dak rijkelijk binnen komt, zeker op deze zonnige dag. Belangrijkste uitdaging is nu om de gezamenlijke kwaliteitsambities van alle betrokken (spoor)partijen tot en met de oplevering vast te houden. Zo te zien gaat dat lukken.

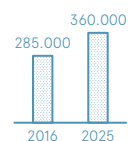
## In Utrecht geeft het station al veel prijs van wat komen gaat

Vertrek: Utrecht Centraal, 14:55u, spoor 7  
Trein: Intercity richting Schagen  
Aankomst: Amsterdam Amstel, 15:14u, spoor 1

Station Amsterdam Amstel toont direct bij aankomst z'n vroegmoderne charme. Het huidige uit 1939 stammende stationsgebouw – een ontwerp van spoorarchitect H.G.J. Schelling – is functioneel ontworpen en volledig afgestemd op een voor die tijd 'optimale bereikbaarheid voor diverse vormen van vervoer'. Maar Amstel is meer dan alleen een voorbeeld van functionele architectuur. Het is in vele opzichten rijk: in detaillering, materiaalgebruik, licht en de toepassing van kunst. Meest opvallend zijn de enorme wandschilderingen aan de korte zijden van de stationshal. Ze zijn een viering van de treinreis en het spoor en daarmee bijna een illustratie van het Spoorbeeld *avant la lettre*.

## De vroegmoderne charme van Amstel is een illustratie van het Spoorbeeld avant la lettre

Zowel binnen als buiten zien we dat Amstel aan een upgrade toe is. Binnen oogt alles wat rommelig. Verschillende soorten meubilair staan wat lukraak in de ruimte en ogen wat uit de tijd. Veel andere objecten, waaronder de Ticket en Service Unit en de kaartautomaten, lijken zich ook weinig aan te trekken van de context. Soms staan ze zelfs volledig in de weg. Buiten is het overzicht niet optimaal – bij gebrek aan een heldere looplijn steken we het grauwe plein waar de bus en de tram halteren zigzaggend over – en verdient de openbare ruimte een upgrade. Hoog tijd dus om station en stationsgebied weer in lijn te brengen met de oorspronkelijke uitgangspunten van Schelling's ontwerp, inclusief een 'optimale bereikbaarheid voor diverse vormen van vervoer'. En laat dit nou precies zijn waar NS, ProRail en de gemeente Amsterdam aan werken. Sterker, in 2015 zijn de voorbereidingen voor de aanbesteding al gestart.



Verwachte stijging van het aantal reizigers per dag op Utrecht Centraal.



Station Amsterdam  
Amstel is geopend  
op 15 oktober 1939.

Bij de aanstaande ontwikkelingen rond het station is een belangrijke rol weggelegd voor de zogenaamde waardestelling: een cultuurhistorische stationsanalyse waarin de kwaliteiten van zowel het station als de stationsomgeving worden beschreven. Volgend hieruit is afgelopen jaar een gezamenlijk visiedocument opgesteld en hebben NS, ProRail en de gemeente Amsterdam besloten de gehele ontwikkeling als een integraal project aan te besteden. Zo groeit de kans op een hoogwaardig eindresultaat dat de onvermoede, soms weggestopte kwaliteiten van Amstel weer volop zichtbaar maakt of deze op een passende wijze vertaalt naar het heden.

### **Tweede etappe: van Amsterdam Amstel naar Amsterdam RAI**

Vertrek: Amsterdam Amstel, 15:55u, spoor 4  
Trein: Sprinter richting Rotterdam Centraal  
Overstap: Duivendrecht  
Aankomst: Amsterdam RAI, 16:08u, spoor 2

Van Amsterdam Amstel naar Amsterdam RAI is met stip de kortste etappe van deze tour. De reis duurt slechts dertien minuten, inclusief een korte overstap op Duivendrecht, met een trein die eind 2016 wellicht vervangen is door een **nieuwe generatie Sprinter**. Normaal gesproken is RAI niet een station om lang bij stil te staan, letterlijk en figuurlijk. Overstappers en mensen met haast – vast werkend op de Zuidas – bepalen het beeld. Bij grote beurzen in de RAI verkleurt dit, maar daar was vandaag geen sprake van. Omringd door infrastructuur, of beter, onderdeel van de infrastructuur, ligt de stationsentree wat weggedoken onder de A10. De uitstraling is duidelijk gekleurd door de vroege jaren negentig.

Dat RAI weer volop in ontwikkeling is, blijkt wel uit de bouwactiviteit die reeds op het perron van aankomst zichtbaar is. Hier, aan de zuidkant van station Amsterdam RAI, opent over niet al te lange tijd een nieuw eilandperron. Aanleiding is de spoorverdubbeling die voortkomt uit het project **OV SAAL**, ofwel de verbinding tussen Schiphol en Lelystad via Amsterdam

en Almere. Nu al is te zien dat dit perron een behoorlijke kwaliteitsslag krijgt ten opzichte van het huidige perron. Het oogt strak en eigentijds, mede dankzij de plaatsing van de **nieuwe outillage**.

## **Het nieuwe perron en de outillage ogen strak en eigentijds**

In de met poortjes omgeven stationshal op de begane grond treffen we het in december 2015 gerealiseerde kunstwerk *Mis-en-scène* van Anna de Jong en Anne Huijzen (Polly's Pictureshow). Het werk speelt een spel met de voorbijgangers, of beter: het encenseert de diverse reizigers als onderdeel van het theater van de reis. Daarbij lijkt het geënt op de 'haastige aard' van RAI-reiziger. Het kunstwerk dringt zich niet op maar verlevendigt het station op subtiële wijze, met licht en schaduw. Bovendien zorgt het ervoor dat de relatief smalle stationshal ruimtelijker oogt.

Na een korte wandeling door de stationsomgeving, de natuurlijke habitat van de RAI-reiziger, gaan we het station weer binnen. We nemen de markante ronde lift, een kwaliteit van het oorspronkelijke ontwerp, en werpen vanaf het bestaande spoor 2 een laatste blik op het nieuwe perron voor we in de Sprinter richting Den Haag CS stappen: de laatste bestemming van vandaag.

### **Derde etappe: van Amsterdam RAI langs Amsterdam Zuid en Schiphol naar Den Haag Centraal**

Vertrek: Amsterdam RAI, 16:38u, spoor 2  
Trein: Sprinter richting Leiden Centraal  
Via: Amsterdam Zuid  
Overstap: Schiphol Airport  
Aankomst: Den Haag Centraal, 17:26u, spoor 9

Op weg naar **Den Haag Centraal**, het tweede NSP-station op de route, passeren we **Amsterdam Zuid**: het enige Nieuwe Sleutelproject dat nog echt van start moet gaan, ten minste, waar het de bouwactiviteit betreft. Al geruime



07:55 TOM VERTREKT PER FIETS NAAR (Hij studeert in Utrecht maar woont nog bij zijn moeder thuis)

ENKHUIZEN  
STATION HOOGKARSPPEL 08:03

DE FIETSENREKKEN HET DICHTST BIJ HET STATION ZIJN AL VOL OP DE 5<sup>e</sup> RIJ IS NOG PLEK

NAAST EEN ROZE OMAFIETS (TOM PROBEERT NU AL TE ONTHOUDEN WAAR ZIJN FIETS STAAT)

ER STAAT EEN RIJ VAN 6 MENSEN VOOR DE KAARTAUTOMAAT (VROEGER WAREN ER TWEE AUTOMATEN.)

TOM KEEK VOORDAT HIJ VERTROK OP NS.NL (VOOR STORINGEN)

STATION KERSENBOOGGERD 08:14 - DE COUPÉ IS VOL (MENSEN STAAN)

EEN JONGEMAN TELEFONEERT IN EEN TAAL DIE IK NIET KEN. DE WOORDEN ROLLEN ZO UIT ZIJN MOND ALSOF HIJ ZINGT. HET RECHTE POLDERLANDSCHAP BUITEN IS IN SCHERP CONTRAST MET DE TAAL DIE IK HOOR.

ALS DE TREIN HET STATION NADERT BEGINNEN DE MENSEN ONRUSTIG TE BEWEGEN IN DE HOOP OP EEN ZITPLAATS

VOLGENS TOM DIE DEZE ROUTE AL 3 JAAR DOET IS DE EERSTE COUPÉ VAN HET LAATSTE TREINSTEL ALTIJD HET RUSTIGST.

DAT KLOPT ER IS NOG PLEK.

VEEL STILLER IN DE TREIN!

VEEL MANNEN DIE ALLEMAAL IETS DOEN... KRANT, COMPUTER EN TOM NAAST MIJ SPEELT CANDY CRUSH

OP ZIJN TELEFOON.

VERSLAVEND EN ZINLOOS.

EEN VROUW GEBRUIKT SCHERM LAPTOP ALS SPIEGEL OM HAAR LENZEN IN TE DOEN.

PURMEREND 08:32

KWADJIK SPOOKSTATION IS NU EEN KANTOOR

BIJ DE BRUG VOOR ZAANDAM GAAT DE VENTILATOR IN DE TREIN ALTIJD EVEN UIT ZEGT TOM.

HIJ WEEET NIET WAAROM.

### VIERZITSPLEKKEN ZIJN FAVORIET!

DEZE WORDEN GEVULD IN DE VOLGENDE VOLGORDE:

EERST DE STOEL BIJ HET RAAM DIE VOORUITKIJKT, DAN DE STOEL DAAR SCHUIN TEGENOVER. DAN DE STOEL DAAR WEER TEGENOVER, EN ALS LAATSTE DE 2<sup>e</sup> STOEL BIJ HET RAAM.

DAAR MOET JE JE DAN VERONTSCHULDIGEND MET VEEL GLIMLACHEN IN WURMEN.

ZAANDAM 08:38

GESTAPELDE ZAAANSE HUISJES

LEKKER HERKENBAAR!

MOETEN DE STATIONS DAAROM OOK IETS UITBUNDIGS HEBBEN?

HIER IS HET ALTIJD KOUD 08:46 STATION SLOTERDIJK

AMSTERDAM CENTRAAL 08:51

AMSTEL STATION 09:15

TOM LOOPT SNEL DOOR NAAR DE TRAP - DE K... IS OV...

### GOEDEMORGEN

KAARTJES WORDEN GESCAND VOLGENS TOM IS IN DE SPITS JUIST VAAK GEEN CONTROLE

WE RENNEN I... SPOOR 5, EN ZI... TREIN WEGRIJDE



HOE MEER WE ONS AFSLUITEN  
HOE SLECHTER WE  
ONZELF KUNNEN  
VERSTAAN.

"HOI MET MARTIJN, IK DACHT  
IK DOE JE EVEN EEN BELLETJE"

ROEPT MARTIJN IN HET MICROFOONTJE  
DAT AAN ZIJN OORTJES HANGT.

IK WIL ER IETS VAN ZEGGEN.  
DAT DOE IK UITEINDELIJK NIET  
EN DAAR ERGER IK MIJ OOK  
WEER AAN.

OMDAT IK MIJ DAN  
HEËL HOLLANDS VOEL  
OP EEN BEKROMPEN MANIER.

IN HET BUITENLAND VIND IK HET  
JUIST LEUK ALS HET LEVENDIG IS IN  
TREINEN EN Bussen

IK GA DAAROM OOK  
WEL EENS IN DE STILTE  
COUPE ZITTEN.

IK  
WAAR DAN AAN  
TOERISTEN MOET  
VITLEGGEN WAT EEN  
SSSSSSST COUPÉ IS.  
STILTE

### UITCHECKSTRESS

IK ZOEK MIJN OV-CHIPKAART  
TERWIJL IK UITSTAP MAAR VIND  
HEM NIET DIRECT... HELP!

(ZIT IN MIJN  
BROEKZAK PFFF

TOM LOOPT NAAR DE TUNNEL  
DAAR STAAT EEN BORDJE "SNELLE"  
ROUTE"

BIJ DE FIETSENSTALLING  
WORDEN FIETSEN  
GESTICKERD EN  
WEGGEKNIPT  
(ZALS MEN  
ONKRUID WIED!)  
TOM PAKT ZIJN  
FIETS 09:41

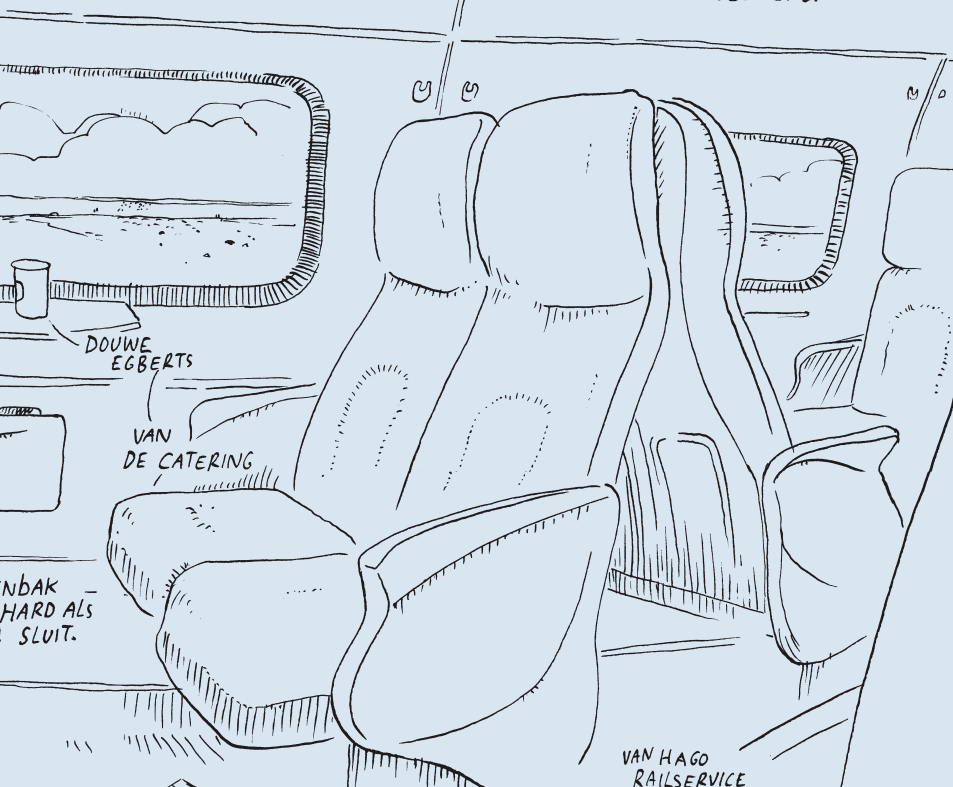
09:34

### UTRECHT CENTRAAL

© TOM HEEFT HIER  
EEN OUDE FIETS STAAN.  
(HANDIG EN SNELLER  
DAN BUS (DIE IS ALTIJD  
VOL)

09:31  
WE NADEREN  
STATION UTRECHT

VOLGENS TOM, PRATEN MENSEN IN  
DE TREIN VAAK OVER HET AFGELOPEN  
WEEKEND TOT WOENSDAG, DAARNA  
PRATEN ZE OVER HET KOMENDE  
WEEKEND.



DOUWE  
EGBERTS

VAN  
DE CATERING

MBAK -  
HARD ALS  
SLUIT.

VAN HAGO  
RAILSERVICE

WIETZAKJE  
(LEEG)

EEN SCHOONMAAKSTER  
MET HOOFDDOEK IN WERKMANSBROEK  
KOMT LANGS OM VUIL  
OP TE PAKKEN, MIJN  
STOEL SLAAT ZE OVER  
(LIGT EEN LEEG WIETZAKJE  
VOOR MIJ OP DE GROND)

GRATIS  
KRANTJES  
EN KARTONNEN  
BEKERS

DE COUPÉ  
STROOMT VOL

MEISJE MET  
PIERCINGS  
LOOPT TWEE  
KEER LANGS

VOEL ME  
SLAPERIG

TREIN  
STAAT EVEN  
STIL

E ROLTRAP  
OVERVOL  
NAAR  
ZIEN ONZE  
DEN.

IK KOOP BIJ DE AH  
EEN BOTERHAM MET  
GEITENKAAS (DROGE HAP)

tijd worden er plannen gemaakt voor deze complexe infrastructurele knoop. Bureau Spoorbouwmeester is hier vanaf het begin al bij betrokken. In 2015 is een belangrijke stap gezet met de start van de aanbestedingsprocedure. Dat betekent dat Amsterdam Zuid nu ook snel een verbouwing tegemoet gaat. De ingreep zal groots zijn. Zo zal een deel van de A10 ondergronds worden gelegd waardoor meer ruimte ontstaat om de bus, de tram en de fiets beter op het station aan te sluiten.

Na een korte overstap op **Station Schiphol Airport** – waar inmiddels ook plannen voor worden gemaakt – komen we aan op Den Haag Centraal. In 2015 werd hier de laatste hand gelegd aan een omvangrijke verbouwing. De resultaten zijn geheel in lijn met de NSP- en Spoorbeeldambities. Waar Den Haag Centraal jarenlang vooral een grijs en donker station was waar je het liefst zo snel mogelijk uit wilde, toont zich nu een moderne OV-terminal, badend in het licht en met een hoge verblijfskwaliteit. Vooral het dak, bestaande uit honderden ruitvormige glazen platen, is opvallend, al lijken veel dagelijkse reizigers dit al de normaalste zaak van de wereld te vinden. Minder goede herinneringen aan het donkere station van weleer vergeet je klaarblijkelijk snel.

Bijzonder is hoe makkelijk het nieuwe Den Haag Centraal 'navigeert'. Reizigers – waaronder wijzelf – vinden op natuurlijke wijze hun weg naar de stad en naar de andere modaliteiten. Dat laatste is mede te danken aan het verhoogde platform boven de perrons waar de bussen en de trams perfect zichtbaar zijn gemaakt vanuit de stationshal. Net als elders in het station heeft het beton van weleer hier plaatsgemaakt voor glas, metaal, licht en ruimte.

## Reizigers vinden in Den Haag op natuurlijke wijze hun weg

### Vierde etappe: van Den Haag Centraal via Delft naar Breda

Vertrek: Den Haag Centraal, 11:22u  
Trein: Intercity richting Venlo  
Via: Delft  
Aankomst: Breda

Behalve het nieuwe Rotterdam Centraal, dat in 2014 al volop in de belangstelling stond, gaat de reis naar Breda langs een ander station dat volop aandacht verdient: het begin 2015 opgeleverde **Delft**, waar de trein tegenwoordig letterlijk twee etages lager de stad binnenkomt. De ervaring van 'het nieuwe Delft' begint al in de spoortunnel. Daar, in de tunnel, overheersen de zwarte wanden langs het spoor. Voor 'doorgaande reizigers' benadrukt dit het 'tunnelgevoel'. Voor reizigers met Delft als bestemming maakt dit het contrast met het bovengrondse deel alleen maar groter, zo merken we wanneer we ons opnieuw een korte stop permitteren. (Dag)licht wijst iedereen hier dankzij de vides en de heldere zicht- en looplijnen als vanzelf de weg omhoog. Zwart maakt hier letterlijk plaats voor wit met blauwe accenten, of beter: voor Delfts Blauw. Daarbij snappen we volkomen dat sinds de opening van het nieuwe Delft de klanttevredenheidscijfers omhoog zijn geschoten.



Het dak van Den Haag Centraal bestaat uit 218 'wybertjes' van 8 bij 12 meter.

### De ervaring van 'het nieuwe Delft' begint al in de spoortunnel

Bijzonder aan het nieuwe station Delft is dat eigenlijk nergens merkbaar is dat twee architecten aan dit plan hebben gewerkt: BenthemCrouwel voor het ondergrondse deel en Mecanoo voor de bovengrondse stationshal en het daaraan gekoppelde nieuwe Stadskantoor. Dit is niet alleen een compliment voor de architecten, maar ook een teken dat het wel goed zat/zit met de samenwerking tussen NS, ProRail en de gemeente Delft.

Het grootse cadeau voor Delft bevindt zich misschien wel bovengronds. Daar is door de sloop van het oude uit 1965 stammende spoorviaduct een enorm nieuw terrein

ontstaan dat de komende jaren verder ontwikkeld zal worden. Het lawaai van de passerende treinen is verdwenen. En ook de luchtkwaliteit is er op vooruit gegaan. De komende jaren zal dit 24 hectare grote gebied, gelegen op een steenworp afstand van de oude stad, een metamorfose ondergaan met de bouw van nieuwe woningen en kantoren en de aanleg van hoogwaardige openbare ruimte en een park. Wat dat betreft staat Delft nog maar aan het begin van een ontwikkeling.

## Delft is een compliment voor de architecten en de samenwerking tussen NS, ProRail en de gemeente

Vertrek: Delft, 12:05u, spoor 2  
 Trein: Intercity richting Venlo  
 Aankomst: Breda, 12:49u, spoor 3

Net als Utrecht Centraal nadert ook het NSP-station van Breda, een ontwerp van Koen van Velsen Architecten, voltooiing. Noem het royaal, noem het weelde: reeds op het perron heeft de reiziger door dat dit niet zomaar een station is. De sfeer is warm: dit station heet de reiziger welkom. Wanneer we naar beneden gaan, richting de stationshal aan de Noordzijde (Belcrum), neemt het gevoel van warmte alleen maar toe. Natuursteen bepaalt het beeld en zorgt voor sfeer. Daarbij dient zich bijna de vraag aan of dit wel een station is. Het antwoord volgt wanneer we het gebouw verder verkennen: de Noordelijk stationshal, de winkels, het plein waarmee het geheel zich hecht aan de wijk Belcrum maar ook de fietsenstallingen en het prachtige parkeerdek. Dit is geen station of OV-Terminal maar een groot, goed geplaatst stedelijk puzzelstukje, bomvol stedelijke functies en infrastructuur, dat twee stadsdelen aan weerszijden van het spoor volwaardig met elkaar verbindt. Met een geplande oplevering in 2016 is het daarbij nu al duidelijk dat Breda een prachtig station krijgt: het resultaat van een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen.



Nederland telt  
120.000 bewaakte  
stallingsplaatsen,  
310.000 onbewaakte  
stallingsplaatsen en  
14.600 fietskluisen.

## De sfeer is warm: station Breda heet de reiziger welkom

### Vijfde etappe: van Breda naar Arnhem

Vertrek: Breda, 12:54u, spoor 4  
 Trein: Sprinter richting Utrecht Centraal  
 Overstap: Utrecht Centraal  
 Aankomst: Arnhem, 14:58u, spoor 8

Onze verwachtingen zijn hooggespannen wanneer we het in november 2015 opgeleverde station van Arnhem binnenrijden, zeker na alle juichende recensies die de afgelopen maanden in (vak)bladen, kranten en op websites verschenen, nationaal en internationaal. Bij binnenkomst valt meteen het enorme verschil met Breda op. Waar onze vorige stop te beschouwen viel als een (groot) stedelijk puzzelstukje, lijkt dit station meer op een elegant ruimteschip dat toevallig in Arnhem is geland. Het ontwerp van UNStudio is een icoon.

## Dit station lijkt wel een elegant ruimteschip dat 'toevallig' in Arnhem is geland

Net als veel andere NSP-stations is Arnhem een knoop van vele functies. Wonen vinden we hier niet, maar verder is alles present: een enorme hoogwaardige parkeergarage die op een prachtige wijze te bereiken is vanaf de stationshal, een overdekt (trolley)busstation, diverse winkels, een fietsenstalling met 5000 plaatsen en kantoren, heel veel kantoren.

Verder golft Station Arnhem aan alle kanten: de gevels en de wanden, maar ook de vloeren: een knipoog naar het licht heuvelachtige karakter van de binnenstad. Hout, staal, beton en natuursteen bepalen het beeld. Bijzonder is dat de hellingen niet alleen voor een levendig beeld zorgen. Ze helpen ook in de navigatie door het station. Als vanzelf

# WELKOM OP HET NIEUWE ARNHEM CENTRAAL OF BETER GEZEGD OV KNOOPPUNT ARNHEM

NAAST DE DAGELIJKE TREINREIZIGERS (CA. 38.000)  
IS DIT STATION GEBOUW VOOR  
110.000 TREIN EN BUSREIZIGERS PER DAG.

MEER DAN 1000 MENSEN  
BRACHTEN VIA DE GELDEN  
HUN STEM UIT VOOR E  
DE MEEST NAMEN  
GINGEN OVER DE VORM  
"DE WOKKEL" OF "THE V  
EN ANDERE OVER HET  
(LANGE) BOUWPROCES...

JE KAN HIER OOK JE AUTO  
PARKEREN OF EEN FIETS HUREN.

REALISTISCH  
OPTIMISTISCH?

IS 16 METER  
HOOG EN  
DRAAGT HET  
DAK.

**DE WOKKEL**  
UITGEVOERD DOOR EEN  
GRONINGSE SCHEEPSBOUWER  
(LIJKT VAN DICHTBIJ OP  
EEN SCHEEPSROMP)

NIET ZO  
GLAD

HAAKSE UITHANG-  
BORDEN ZIJN VERBODEN.  
(HET MAG GEEN  
WINKELCENTRUM  
WORDEN)

DE NS EXPLOITEERT  
CIRCA 330 VERKOOPPUNTEN  
OP HAAR STATIONS.

±80% VAN DE 1.2 MILJOEN  
DAGELIJKE REIZIGERS  
KOOPT IETS...  
(VOORAL ETEN OF  
DRINKEN)

PROBEER MAAR EENS  
NA TE TEKENEN  
ZONDER VOORBEELD!  
IN SPIEGELBEELD!

EEN MAN  
VRAACT OF HIJ  
IETS MAG VRAGEN,  
ALS IK JA ZEG VRAAGT  
HIJ OM GELD

KAARTAUTOMAAT  
DE STATIONS MOETEN  
NEUTRALER WORDEN

OMDAT ER  
MEERDERE  
VERVEERDERS  
ZIJN.

TWEE  
MANNEN  
(BEGIN VEERTIG)

"IK VIND HET  
TOCH HEEL MOOI," DE  
ANDERE MAN WIJST OP DE  
PLATEN IN DE BOGEN E  
ZEGT DAT HIJ DAT ZONDE VIND

VOORBIJ DE POORTJES  
IS EEN BREDE TUNNEL  
NAAR DE PERRONS

HET BETONNEN DAK LEKT!  
(GISTEREN STOND HIER EEN  
EMMER VOOR HET WATER  
MET EEN ORANJE PION  
ERNAAST)

NIEUWE  
GEBOUWEN ZIJN  
ALS HET NIEUWE  
KAPSEL VAN JE PARTNER  
GEVOELIG EN VATBAAR  
VOOR UITGESPROKEN  
MENINGEN

DIT GEBOUW BEWUST ZICHZELF"  
ZEGT SPOORBOUWMEESTER DIRRIX  
TEGEN HET NRC. (NATIONALE KRANT)  
"DAT IS HEEL BELANGRIJK OP  
EEN PLEK WAAR BIJNA  
IEDEREEN ALTIJD HAAST HEEFT!

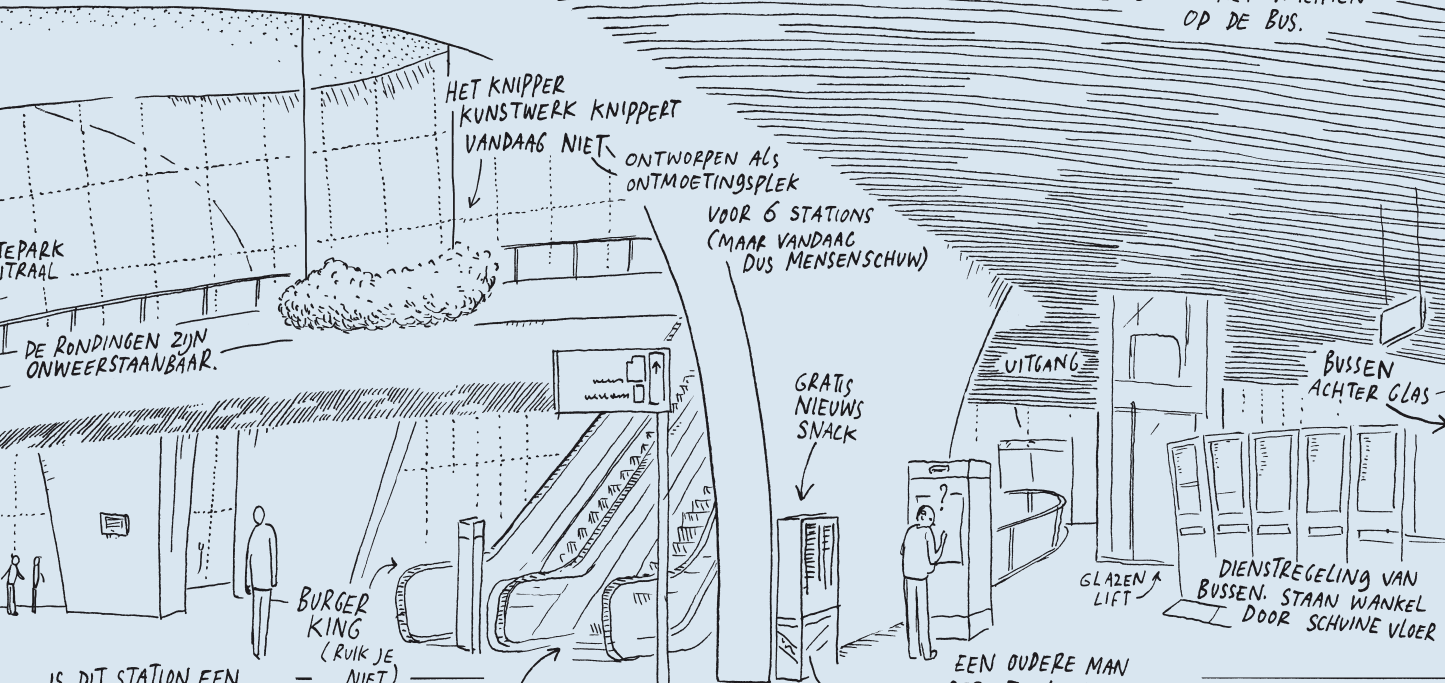
**P**ONDER D  
STATIONS  
IS EEN PARKEE  
GARAGE VAN V  
NIVEAUS MET  
1050 PLAATS  
(A 41, EUROCENT  
10 MINUTE  
MAAR PAS OP  
JE ER NIET  
VERDWAAL

GELUID VAN  
EEN GELDIGE  
CHECK IN EN  
CHECK OUT

BLINDE GELEIDE  
RELIEF IN DE  
VLOER.  
VOOR IEDEREEN  
HANDIG.



REGIONALE KRANT  
 EN DRLANDER  
 EEN BIJNAAM.  
 IS OOK EEN  
 VORM VAN  
 EIGEN MAKEN



HOUTEN PLAFOND (SCHROOTJES)  
 VOOR WAT INTIMITEIT  
 TIJDENS HET WACHTEN  
 OP DE BUS.

HET KNIPPER  
 KUNSTWERK KNIPPEET  
 VANDAAG NIET.

ONTWORPEN ALS  
 ONTMOETINGSPLEK

VOOR 6 STATIONS  
 (MAAR VANDAAG  
 DUS MIENSCHUW)

DE RONDRINGEN ZIJN  
 ONWEERSTAANBAAR.

BURGER KING  
 (RUIK JE  
 NIET)

GRATIS  
 NIEUWS  
 SNACK

UITGANG

BUSSEN  
 ACHTER GLAS

GLAZEN  
 LIFT

DIENSTREGELING VAN  
 BUSSEN. STAAN WANKEL  
 DOOR SCHUINE VLOER

DE METRO

EEN OUDERE MAN  
 DEFENT ALVAST VOOR  
 OVERMORGEN ALS HIJ NAAR  
 ZIJN ZUS IN TILBURG GAAT.  
 IK VRAAG OF HIJ EEN OVKAART  
 HEEFT. "EEN WAT?"

IS ZIJN  
 ANTWOORD

STAIRWAY TO  
 HEAVEN?

DE HAL  
 LIJKT WEL OP  
 EEN KERK

WAAR GAAN  
 DIE TRAPPEN  
 NAARTOE?  
 IS NIEMAND  
 BOVEN.

OVERKAPPING  
 HEEFT IETS  
 DIERLIJKS

ALSOFF HET  
 EEN SKELET IS.

VAN EEN  
 BUITENAARDS  
 MONSTER.

IS DIT STATION EEN  
 ECHO VAN DE HEUVELS  
 IN HET NAASTGELEGEN  
 PARK SONSBEEK?

ZOALS DE  
 IJSSCHOTS VAN  
 ROTTERDAM CS  
 OP DE BOEG VAN  
 EEN SCHIP LIJKT?

KANTOOR  
 TORENS

← ACHTER  
 INGANG

TUNNEL ONDERGRONDS  
 NAAR PERONNEN  
 EN HAL

OP DE WITTE PIANO  
 STAAT: PLAY ME

TWEE MEISJES SPELEN  
 GIECHELEND DE  
 VLOODIENMARS TERWIJL  
 EEN VRIENDIN HET MET  
 HAAR TELEFOON FILMT.  
LACHEN!

HOGЕ SNEELHEIDSTREIN  
 NAAR DUITSLAND  
 EN DE REST VAN  
 DE WERELD

IMMER  
 GERADE AUS! →

STREEK-  
 BUSSEN

TROLLEY  
 BUSSEN

RIJ VOOR BETAAL AUTOMAAT  
 PARKEER GARAGE  
 AUTOMOBILISTEN STAAN ALTIJD  
 IN DE FILE.

DEZE  
 ONSHAL  
 KEER-  
 N VIER  
 MET  
 ATSEN  
 ENT PER  
 UTEN)  
 OP DAT  
 ALT!

vindt de reiziger hier zijn weg. Dat gebeurt ook buiten waar wandelaars, fietsers, taxi's en trolleybussen op natuurlijke wijze, en al golvend, richting het station gedirigeerd worden.

### Zesde etappe: van Arnhem naar Doetinchem

Vertrek: Arnhem, 15:05u, spoor 6b  
Trein: Arriva stoptrein richting Winterswijk  
Aankomst: Doetinchem, 15:37u, spoor 3

Doetinchem heeft een wonderlijk klein stationnetje: typisch jaren tachtig, maar dan op de goede manier. Beton en grijze steen overheersen in het beeld, samen met de blauwe 'lichtstraten' waarop het beton haast lijkt te zweven. Ondanks dit 'harde' materiaalgebruik en de hoekige vormen oogt het geheel vriendelijk.

Zo op het eerste gezicht lijkt er op station Doetinchem weinig aan de hand. Dat zal alleen snel veranderen. Ook Doetinchem staat aan de vooravond van een grondige make-over. Daarbij komen diverse Spoorse programma's samen: van de **nieuwe outillage** tot het project **Prettig Wachten**. Verder worden de perrons en de sporen aangepakt, krijgt het stationsgebouw een upgrade, wordt de aansluiting op het auto- en fietsverkeer verbeterd en komt er een nieuw stationsplein. Daarmee groeit het station uit tot een klein knooppunt in de Achterhoek: een mini-NSP. De kunst is om alle opgaven en werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen zodat er een integrale kwaliteit geleverd kan worden.

Lopend over de perrons en rond het stationsgebouw is te zien dat de werkzaamheden op sommige plekken al zijn gestart. Zo is het nieuwe busplein al in gebruik en heeft de stationshal een nieuwe horecabestemming gekregen. Kiosk en lunchroom AlexSander, sinds 2003 gevestigd in een barak bij het station, verhuisde in de zomer van 2015 naar het stationsgebouw en gaat nu door het leven als Station AlexSander. Het is wederom een mooie uitkomst van Prettig Wachten. Juist op dit soort kleinere stations, waar de digitalisering van de kaartverkoop de oude loketten en dienstruimten overbodig

heeft gemaakt, is dit belangrijk. Het zorgt voor nieuw leven, comfort en verhoogt de sociale veiligheid.

## Prettig Wachten zorgt in Doetinchem voor nieuw leven en comfort

### Zevende etappe: van Doetinchem naar Deventer

Vertrek: Doetinchem, 15:53u, spoor 3  
Trein: Arriva stoptrein richting Arnhem  
Overstap: Arnhem  
Aankomst: Deventer, 17:16u, spoor 4

De zevende etappe leidt ons van Doetinchem weer terug naar Arnhem, waar we de trein pakken richting **Deventer**. Daar aangekomen dient de conclusie zich vrijwel meteen aan: wat mag Deventer zich gelukkig prijzen met zo'n karaktervol historisch station. Zoveel erfgoedwaarde vraagt natuurlijk om een meer dan zorgvuldige inpassing wanneer nieuwe opgaven en ontwikkelingen zich aandienen. Met de realisatie van een derde perron is dat zonder twijfel gelukt. Het voegt zich geheel naar de oudbouw en valt, ondanks de toepassing van moderne materialen, nauwelijks op.

Toch is het nieuwe perron niet de enige reden om naar Deventer te gaan. Net als op veel andere plekken is de gehele stationsomgeving in ontwikkeling. Naast het 'derde perron' is de nieuwe ondergrondse fietsenstalling met 3500 plaatsen nagenoeg klaar. Bovenop is men nog bezig met de herinrichting van het stationsplein dat qua uitstraling aan moet gaan haken op het groen van het Rijsterborgherpark. Daarnaast wordt nog gewerkt aan De Groene Wal: het gebied tussen de Deventer Schouwburg en de Leeuwenbrug. Kortom: ook hier een optelsom van opgaven en programma's die tot op heden op een mooie manier bij elkaar komen. Want al zijn de werkzaamheden nog in volle gang: de kwaliteit is, mede dankzij het monumentale station, nu al volop zichtbaar.



Station Deventer is gebouwd tussen 1914 en 1920.



De reizigerstunnel van station Zwolle is 17 meter breed en meer dan 100 meter lang.

## Achtste etappe: van Deventer via Zwolle en Assen terug naar Groningen

Vertrek: Deventer, 17:47u, spoor 4  
 Trein: Intercity richting Zwolle  
 Aankomst: Zwolle, 18:17u, spoor 10

De achtste en laatste etappe van deze tocht zou normaal gesproken een rustige worden, ware het niet dat we onderweg Zwolle tegenkomen. Daar stond 2015 vooral in het teken van de opening van de nieuwe reizigerstunnel. Ook hier treffen we een beeld dat we de afgelopen dagen al vaker hebben gezien: royaal, licht, ruimtelijk en comfortabel dankzij brede trappen, liften en roltrappen. Daarbij anticipeert de tunnel duidelijk op de te verwachten groei van het aantal reizigers en de komst van een nieuw busstation dat de toeloop alleen maar zal vergroten. Opmerkelijk onderdeel van de tunnel is het kunstwerk Portal van Ram Katzir, Chaja Hertog en Nir Nadler dat het station met een videowand (symbolisch) verbindt met Zwolle en haar historie. Ook buiten het station duikt het kunstwerk op. Zo slingert vanaf het stationsplein een lange blauwe lijn via de Stationsweg en de Singel richting de binnenstad. Onderweg passeren bezoekers daarbij nog diverse objecten die de bezoekers uitnodigen om de omgeving te verkennen en zich bewust te worden van de tijd en plaats waarin we nu leven.

Vertrek: Zwolle, 18:47u, spoor 7  
 Trein: Intercity richting Groningen  
 Aankomst: Assen, 19:27u, spoor 3

Op weg naar Groningen komen we nog langs een plek waar het nodige op stapel staat. Assen krijgt namelijk een geheel nieuw station. De voorbereidende werkzaamheden zijn inmiddels al begonnen. Het tijdelijk station is geplaatst en van het 'oude' uit 1989 stammende station is weinig meer over: de sloop is nagenoeg gereed. Net als in veel andere steden is het station ook in Assen onderdeel van een veel groter programma, de FlorijnAs genaamd. Het is een optelsom van vele deelprojecten die inzetten op een verbetering van de bereikbaarheid en het leefklimaat in Assen. Bij zo'n ambitieus project hoort

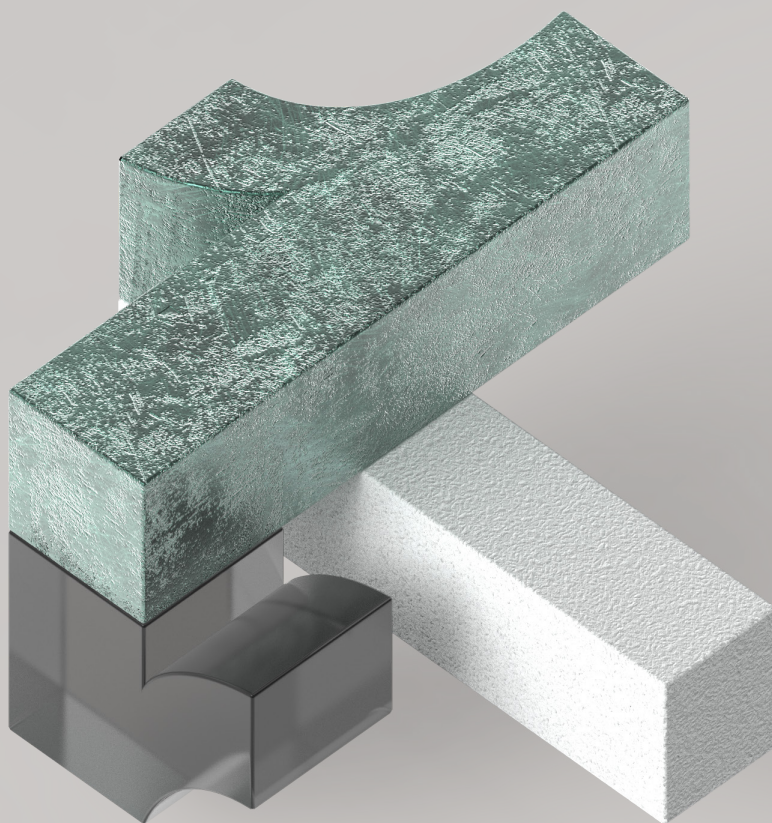
natuurlijk ook een ambitieus station, inclusief stationsplein: groen, integraal ontworpen en voetgangersvriendelijk. Wat betreft de integrale kwaliteit gaat het goed in Assen. De betrokken partijen werken uitstekend samen. Op weg naar realisatie van de plannen gaat dit zich gegarandeerd uitbetalen in een hoogwaardig nieuw station en een prachtige stationsomgeving, goed aangehaakt op de rest van Assen.

## Bij zo'n ambitieus project hoort een ambitieus station

Vertrek: Assen, 19:44u, spoor 3  
 Trein: Sprinter richting Groningen  
 Aankomst: Groningen, 20:04u, spoor 4b

Tegen 20:00 uur rijdt de trein station Groningen weer binnen. Na twee dagen waarin 'het station' de bestemming was, is er maar een conclusie mogelijk: wat maakt het spoor een ontwikkeling door! Ruimtelijke kwaliteit, de beleving van de reis: op ieder station spelen deze (Spoorbeeld) thema's een belangrijke rol en worden de kansen gegrepen. Daarbij is het bijzonder te zien hoe generieke thema's en opgaven afhankelijk van de locatie specifiek worden vertaald. Dat komt ten goede aan misschien wel de belangrijkste kwaliteit van het gehele netwerk: de enorme verscheidenheid van stations en stationsomgevingen. Lukt het de spoor- en omgevingspartijen om deze kwaliteit(en) vast te houden of zelfs conform Spoorbeeld uit te bouwen, dan zal dit zich de komende jaren gegarandeerd uitbetalen in betere stations(omgevingen) en nog meer beleving en reisplezier.

# Visies, Programma's en Projecten





# Visies en Beleid

Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelt en beheert het Spoorbeeld. Daaronder valt ook het actualiseren en ontwikkelen van visies, kaders en ontwerpuitgangspunten. Hieronder volgt een greep uit de meest representatieve activiteiten in 2015:

Visie	Toelichting
<b>De Nieuwe Opgave</b>	<p>Nu veel van de grote (NSP) stations voltooid zijn of hun oplevering naderen, dient de vraag zich aan hoe we ook een (kwaliteits)slag kunnen slaan binnen de rest van het netwerk. Hoe gaan we bijvoorbeeld om met de vele kleine- en middelgrote stations? De kans is groot dat hier de komende jaren veel opgaven samen gaan komen. Dan gaat het om de revitalisering en transformatie van stationsgebouwen, de omgang met leegstand en de zoektocht naar nieuwe (publieks)functies, het clusteren van reizigersmiddelen en de uitrol van OVCP en de nieuwe outillage. Bovendien zijn het juist de kleine en middelgrote stations (en stationsomgevingen) waar in toenemende mate omgevingspartijen (gemeentes en provincies) als initiator en opdrachtgever in de lead zijn.</p> <p>Om vat te krijgen op deze ontwikkelingen is Bureau Spoorbouwmeester in 2015 gestart met De Nieuwe Opgave. In 2016 krijgt deze studie een vervolg met een ontwerpend onderzoek gericht op de ontwikkeling van een praktisch stappenplan voor de (her)ontwikkeling van kleine en middelgrote stations. Belangrijke thema's zijn het integrale ontwerp van het ontvangstdomein en de openbare ruimte, het tegengaan van verrommeling, herbesteding en transformatie van stationsgebouwen en de samenwerking met lokale partijen. Hoofddoel is de creatie van vitale en comfortabele stations. Bureau Spoorbouwmeester werkt binnen De Nieuwe Opgave nauw samen met NS en ProRail. Alle studies moeten uiteindelijk leiden tot praktische handvaten voor de aanpak van deze stations en hun directe omgeving.</p>
<b>Visie op Informatie</b>	<p>Bureau Spoorbouwmeester werkt sinds 2011 met NS Stations en ProRail aan een Visie op Informatie. Deze visie brengt alle uitingen die reizigers op stations tegenkomen met elkaar in verband: van de basale stationsinformatie (zoals bewegwijzering en reisinformatie) en de informatie van vervoerders, lijnen en lokale partijen tot de uitingen van retail en diverse (andere) media. Hoewel de visie in 2014 al is vastgesteld, blijft deze in ontwikkeling. De aandacht gaat vooral uit naar de handboeken die waar nodig verder worden verdiept, aangescherpt en uitgebreid. Bureau Spoorbouwmeester heeft daarbij samen met NS Stations en ProRail zitting in het Kwaliteitsteam. Vanuit deze context is in 2015 onder meer geadviseerd over de beoogde aanpassing van het Handboek Retail – met name wat betref de omgang met en uitstraling van winkelpuien. Ook verscheen op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester in 2015 een poster met een overzicht van alle generieke stationsobjecten. De poster vindt sinds het verschijnen gretig aftrek, vooral omdat dit de eerste keer is dat alle objecten in een beeld zijn samengebracht. Architecten, stationsbeheerders en andere betrokken partijen zien daardoor direct de (meerwaarde van de) onderlinge samenhang. Vanwege het succes volgt in 2016 een tweede poster waarbij we ingaan op de inrichtingskaders voor retailunits: waar mag wat hangen, en hoe hoog, hoe transparant moeten winkels zijn etc.</p>

---

## Visie op Geluidsschermen

Het plaatsen van geluidsschermen langs het spoor is een belangrijk instrument om de geluidsoverlast langs het spoor aanzienlijk te verminderen. De plaatsing moet echter wel zorgvuldig geschieden, opdat het niet ten koste gaat van de kwaliteit van de reisbeleving en omgeving. Daarom ontwikkelde Bureau Spoorbouwmeester een aantal jaren geleden een Visie op Geluidsschermen waar ook omgevingspartijen en aannemers hun voordeel mee konden doen. Sindsdien is veel ervaring opgedaan. Bovendien groeit op verschillende baanvakken door een intensiever gebruik van het spoor de noodzaak om geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken. Daarom is in 2014 besloten tot een actualisatie van de visie en de bijbehorende handboeken. Afgelopen jaar is hier veel werk verzet. Nieuwe thema's, waaronder de milieu-impact van de plaatsing van schermen en de CO2-footprint, zijn reeds meegenomen. In 2016 zal de actualisatie worden afgerond. Belangrijk aandachtspunt is nog het verkleinen van de visuele impact op de omgeving en de beleving van de reis. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de mogelijkheden de schermen dichter op het spoor te plaatsen.

---

## Visie op Verlichting

Twee jaar terug zetten NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester een belangrijke stap in de ontwikkeling van een gezamenlijke Visie op Verlichting. Kenmerkend voor de visie is dat verlichting wordt neerzet als veel meer dan alleen een technische opgave. Thema's als duurzaamheid, kwaliteit en beleving krijgen een centrale rol, ook in relatie tot andere projecten en programma's waaronder de outillage en de Nieuwe Sleutelprojecten. In 2015 hebben de drie betrokken partijen veel voortgang geboekt. De visie nadert voltooiing en kan zeker wat betreft de perfecte samenwerking tussen de spoorpartijen beschouwd worden als een succesverhaal.

---

## Visie op Plaatsing van Reclamedragers

De komende tijd zullen op alle stations de oude zwarte reclamedragers verdwijnen om plaats te maken voor nieuwe (digitale) schermen. Om dit zorgvuldig te kunnen doen, is in opdracht van NS door Ruland Architecten een Visie op Plaatsing van Vaste Reclamedragers ontwikkeld. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken en vroeg afgelopen jaar onder meer aandacht voor een zorgvuldige inpassing binnen de context van het station. In 2016 volgt de eerste plaatsing.

---

## Visie op de Fiets

Fietsbereikbaarheid en stallingen op en rond het station vormen een steeds grotere opgave voor spoor- en omgevingspartijen. Vooralsnog ontbreekt een integrale visie op de omgang met de fiets die op alle schaalniveaus voor eenheid kan zorgen. Daarom is mede op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester in 2015 gestart met het maken van een dergelijke visie. In 2016 krijgt dit een nadrukkelijk vervolg.



In 2015 huurden  
1.9 miljoen mensen  
een ov-fiets.

---

## Ontwikkeling reisinformatie

Met input van NS Reizigers is in 2015 een overzicht gemaakt van alle ontwikkelingen op het gebied van de statische en dynamische reisinformatie. Hiermee wordt ingespeeld op een recente ontwikkeling waarbij de reisinformatie door vervoerders afzonderlijk wordt geleverd, nu in een eigen merkidentiteit en content. Nieuwe dragers zoals het XXL reisinformatiescherm, dynamische reisinformatie in stations voor bus, tram en metro en de intelligente platformbar op de perrons zijn reeds in ontwikkeling. De uitdaging is om alle informatiedragers en content in samenhang te ontwerpen, als onderdeel van de infostructuur van het station. Zo kan de beleving van het station optimaal, en de aangeboden informatie helder blijven voor alle reizigers.

---

---

### **Kleinschalige kunsttoepassingen op stations**

Ongeveer twee jaar geleden zijn Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail onder de titel TIME IS HERE begonnen met de uitwerking van het Spoorbeeld kunstbeleid voor tijdelijke en/of kleinschalige kunsttoepassingen op stations. Als onderdeel van deze uitwerking is in het najaar van 2015 een kunstcommissie voor stations samengesteld. Deze bestaat uit Rosalie Nijenhuis (ProRail), Jildou van der Sluis (NS Stations), Tanja Karreman (extern adviseur kunst in openbare ruimte) en Evelien de Munck Mortier (Bureau Spoorbouwmeester). De kunstcommissie heeft gewerkt aan een Plan van Aanpak dat in 2016 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de directies van ProRail en NS. Ambitie van de commissie is om naast procesondersteuning ook een rol te vervullen in de zoektocht naar (co)financiering wanneer initiatieven voor kleinschalige kunsttoepassingen zich aandienen. Daarnaast wil de commissie graag een voorstel doen voor de omgang met bestaande kunstwerken op stations.

---

### **Omgang met bestaande kunstwerken**

De Spoorsector heeft een rijke traditie als het gaat om de toepassing van kunst in het publieke domein. Daarom werkt Bureau Spoorbouwmeester aan vaste procedures aangaande omgang, beheer en behoud van bestaande (en nieuwe) kunstwerken. Volgend hieruit is in 2015 geoefend met een advies en een waardestelling. Het betrof een concrete casus rond het kunstwerk Wachtende Reizigers van Dick de Wit op station Doetinchem. Directe aanleiding was de vraag of het kunstwerk verwijderd kon worden ten behoeve van een nieuw beschuttingssysteem. Het advies heeft ertoe geleid dat het kunstwerk wordt behouden en opgeknapt en dat gezocht wordt naar een passende plek voor het beschuttingssysteem op het nieuw ontworpen stationsplein.

---

## **Programma's**

Onder programma's vallen o.a. de Nieuwe Outillage en het verbeteren van de toegankelijkheid op stations. Vaak gaat het om langere maar zeer concrete (ontwerp)trajecten.

---

### **Programma**

### **Toelichting**

---

#### **Stationsoutillage**

Volgend uit de nieuwe Visie op Outillage – een gezamenlijk product van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester – stond het jaar 2015 vooral in het teken van de aanbesteding van de tweede tranche en het ontwerptraject voor circa honderd stations waar de nieuwe outillage de komende jaren 'uitgerold' wordt. Verder is afgelopen jaar gestart met het opstellen van een addendum voor de Visie. Deze was nodig vanwege de komst van een aantal nieuwe objecten waaronder een smalle perronbank, een toilet en de nieuwe reclamedragers. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde bij het ontwerp van deze nieuwe objecten en de aansluiting op de bestaande outillage. In 2016 zal het addendum afgerond worden.

---

---

## Waardestellingen en Spoorerfgoed

Volgens planning zijn in de loop van 2015 alle nog resterende waardestellingen van de vijftig Collectiestations gereedgekomen en definitief vastgesteld. Daarmee beschikt nu ieder Collectiestation over een cultuurhistorische analyse van het station en de directe omgeving dat als vertrekpunt kan dienen voor verdere planvorming. Inmiddels worden de waardestellingen op verschillende plekken al goed gebruikt. De omgang met monumentale stations krijgt structurele aandacht van de spoorpartijen. Zij herkennen de (meer)waarde. Dan gaat het niet alleen om de grote (NSP) stations maar ook om diverse andere kleine en middelgrote stations en stationsomgevingen. Omdat de methodiek van de waardestelling goed werkt, zijn daarom ook voor een aantal niet-Collectiestations waardestellingen opgesteld.

---

## In Memoriam Waardestellingen

In 2015 is ook geëxperimenteerd met zogenaamde In Memoriam waardestellingen, ofwel cultuurhistorische analyses van stations voor de sloop. Deze waardestellingen hebben vooral een archiverende functie en vervullen een rol voor de plaatselijke gemeenschap. Daarnaast dienen ze als verantwoording van de sloop. Indien zich nieuwe sloopplannen aandienen, zullen we het format van de In Memoriam waardestelling een vervolg geven.

---

## Online publicatie Waardestellingen

In 2015 is met NS en ProRail gesproken over een gezamenlijke online publicatie van alle waardestellingen. Hiermee maken we alle informatie makkelijker toegankelijk voor de gebruikers van het Spoorbeeld. Bovendien kan zo ook een breder publiek profiteren van de kennis die de afgelopen jaren is verzameld over het Nederlandse spoorerfgoed. Doel is om de waardestellingen in de loop van 2016 via de Spoorbeeld website te ontsluiten: uniform vormgegeven en goed toegankelijk.

---

## Ontwikkeling Servicewinkel en Infobalie NSR

NS Reizigers heeft de bestaande OV-servicewinkel en Infobalie doorontwikkeld en van een nieuw ontwerp voorzien. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij het opstellen van de ontwerpuitgangspunten, de architectenselectie en de toetsing van het ontwerp. In Delft heeft het prototype naar ontwerp van Cepezed inmiddels een plek gekregen. Voor de overige balies zijn samen met de betrokken stakeholders plaatsingsuitgangspunten bepaald. In 2016 zullen de balies gerealiseerd worden.

---

## Prettig Wachten

In het kader van het actieplan *Groei op het spoor* zijn de afgelopen jaren voor vijftientig kleine en middelgrote stations plannen gemaakt om het wachten te veraangemen. Inmiddels zijn alle projecten gerealiseerd en afgerond. Bureau Spoorbouwmeester vervulde hierbij een adviserende rol. Om de resultaten in beeld te brengen – en andere partijen te inspireren – gaf ons bureau een essayopdracht aan Caroline Kruit. Het resultaat, *Prettig wachten. Een aangename overstap* getiteld, verscheen in juni 2015 op de inspiratiepagina's van de Spoorbeeld website.



Reizigers verblijven gemiddeld 7 minuten op stations, waarvan 5 minuten op het perron.

---

## Nieuwe Generatie Sprinter

Eind 2016 krijgt Nederland een nieuwe Sprinter. Sinds 2012 is Bureau Spoorbouwmeester nauw betrokken bij het formuleren van de vormgevingsuitgangspunten van de Sprinter en op basis daarvan de beoordeling en selectie van gegadigden. Eind 2014 leidde dit tot de selectie door NS van het Spaanse CAF als leverancier. Vormgeving speelde een belangrijke rol binnen het gehele traject en heeft ook een nadrukkelijke positie gekregen in de uitvraag. Op basis van de beoordeelde toolbox zal de leverancier in nauwe samenwerking met NS Reiziger het ontwerp van de trein verder vormgeven.

---

## Toegankelijkheid stations

Omdat iedereen zelfstandig met de trein moet kunnen reizen – ook mensen met een functiebeperking – werkt ProRail binnen het Programma Toegankelijkheid aan een treinreis zonder obstakels. Bureau Spoorbouwmeester vervult hierbinnen een adviserende rol. Afgelopen jaar is daarbij veel aandacht uitgegaan naar een vernieuwende aanbesteding van de vierde Tranche toegankelijkheid, ofwel de liften. Op initiatief van ons bureau is deze aanbesteding nadrukkelijk integraal ingestoken, waarbij meteen ingezet is op een hechte samenwerking tussen ontwerpers, ingenieurs en aannemers. Daarbij is veel geïnvesteerd in het stellen van een goede vraag en het positief uitdagen van de markt. Door ook het ontwerp, de maakbaarheid en haalbaarheid reeds in een vroeg stadium mee te nemen, kwam de markt met slimmere oplossingen die bovendien vaak ook nog goedkoper konden worden uitgevoerd. Het succes van de aanbesteding heeft ook geleid tot meer aandacht voor de aanbesteding van de hellingbanen. Ook hier spelen vormgeving en inpassing binnen de context van het station nu een belangrijke rol.

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



Per week zijn er gemiddeld 45 miljoen handelingen die met de OV-chipkaart worden uitgevoerd, zoals in- en uitchecken en saldo opladen.

Ook in 2015 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de zorgvuldige inpassing van OV-poortjes in de stationsarchitectuur. Volgend uit eerdere adviezen heeft Bureau Spoorbouwmeester gezocht naar de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Hierbij is geadviseerd over de raakvlakken tussen programma en visies voor diverse stationsprojecten waaronder de stations Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel en Leeuwarden. In 2015 had Bureau Spoorbouwmeester ook zitting in het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB) en waren we onder andere betrokken bij advies over de signing van de Infobalie, de Reisinformatie Service Kaartverkoop panelen (RKS) en de OV-servicewinkel. Verder zijn in 2015 de AVM-oplaadzuilen geproduceerd en geplaatst. Hier adviseerde ons bureau over de signing en materialisatie. In algemene zin vroeg Bureau Spoorbouwmeester vooral aandacht voor het perspectief van de reiziger en een stringent en coherent gebruik van begrippen en symbolen.

## Projecten

Bureau Spoorbouwmeester is jaarlijks betrokken bij een groot aantal (stations)projecten, overal in Nederland. De werkzaamheden zijn divers: van deelname aan kwaliteitsteams, architectenselecties, ontwerpreviews en diverse andere (adviserende) werkzaamheden. Hieronder volgt een representatieve greep uit de vele projecten die in 2015 de revue passeerden:

### Project

### Toelichting

#### Alkmaar

Bureau Spoorbouwmeester is de afgelopen jaren regelmatig betrokken geweest bij het ontwerp en de ontwikkeling van het vernieuwde station van Alkmaar: van de architectenselectie tot review van het ontwerp en het overleg met de diverse omgevingspartijen. In december 2015 kwam het station, naar ontwerp van VenhoevenCS, gereed. In het voorjaar van 2016 wordt ook het geheel vernieuwde stationsgebied opgeleverd.

---

## Amsterdam Amstel

Amsterdam Amstel dient als pilot voor de toepassing van de zogenaamde waardestellingen bij nieuwe ontwikkelingen op en rond de Collectiestations. Volgend hieruit is in 2015, na intensief overleg met de spoorse stakeholders, een gezamenlijk visiedocument opgesteld waarin de aanbevelingen uit de waardestelling zijn meegenomen. NS, ProRail en de gemeente Amsterdam hebben bovendien besloten de gehele ontwikkeling als een integraal project aan te besteden. Bureau Spoorbouwmeester heeft onder meer geadviseerd voor alle verschillende deelopdrachten één en dezelfde architect te selecteren. Zo kan recht gedaan worden aan de integrale ambitie. Ook groeit zo de kans op een hoogwaardig eindresultaat van zowel de ver- als nieuwbouw. Bureau Spoorbouwmeester is verder intensief betrokken geweest bij het opstellen van de kaders voor de architectenselectie. Deze selectie zal in de loop van 2016 verder vorm krijgen.

---

## Amsterdam Centraal

Hoewel de vernieuwing van Amsterdam Centraal vordert, blijft het de komende jaren een station in verbouwing. Een aantal deelprojecten bevindt zich inmiddels in de afrondende fase, waaronder de verbeterde aansluiting op de metro, de nieuwe IJ-hal en het busstation. In 2015 is Bureau Spoorbouwmeester nauw betrokken geweest bij de voorbereiding van diverse andere verbouwingen en ingrepen die op stapel staan, zoals de restauratie van de Cuypershuis, de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen en de ontwikkelingen die volgen uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Ons bureau heeft onder meer zitting in het ontwerpteamoverleg. Daarnaast is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij diverse reviews en adviseren we met veel aandacht voor een integrale benadering over de vele (deel)projecten. Daarnaast heeft de Spoorbouwmeester een rol in het Supervisieteam Stationseiland.



Het Centraal station van Amsterdam is 127 jaar oud.

---

## Amsterdam Muiderpoort

Amsterdam Muiderpoort is een markant vooroorlogs station. Kenmerkend zijn de monumentale entreehal en het seinhuis. Momenteel worden plannen ontwikkeld voor een nieuw hotel op het Oosterspoorplein, tussen de perrons van Muiderpoortstation, inclusief een herbestemming van diverse spoorgerelateerde gebouwen rond het station, waaronder ook delen van het stationsgebouw zelf. Met het oog op de monumentale waarde van Muiderpoort initieerde Bureau Spoorbouwmeester het opstellen van een waardestelling. Daarnaast heeft het bureau NS en ProRail geadviseerd de opgave zo integraal mogelijk in te richten.

---

## Amsterdam Sloterdijk

Op Amsterdam Sloterdijk wordt gewerkt aan de inpassing van OVCP en, als gevolg daarvan, een aanpassing van de bewegwijzering. Bureau Spoorbouwmeester vroeg in 2015 aandacht voor een integrale benadering van deze opgaven.

---

## Amsterdam RAI

Station Amsterdam RAI is een mooi voorbeeld van de ontwikkelingen volgend uit het project OV SAAL, ofwel de verbinding tussen Schiphol en Lelystad via Amsterdam en Almere. De ruimtelijke impact van de spoorverdubbeling wordt hier steeds beter zichtbaar. Daarnaast is de hal van het station sinds eind 2015 verrijkt met een kunstwerk van Polly's Pictureshow (Anna de Jong en Anne Huijen). Zij maakten het werk 'Mis-en-scène': een decor met verschillende lagen, waardoor licht en schaduw een spel spelen met de voorbijgangers, wat de hal extra ruimte en diepte geeft. Zo wordt het station een theater waarin reizigers de hoofdrol spelen in voortdurend wisselende voorstellingen. Het werk sluit goed aan bij de kunstwaarden en thematiek van het Spoorbeeld kunstbeleid. Bureau Spoorbouwmeester heeft zowel bij de spoorverdubbeling en de realisatie van het kunstwerk een adviserende rol vervuld. Kunsthistoricus en filosoof Laura van Grinsven schreef in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester een inspiratieartikel over het kunstwerk.



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

---

## Amsterdam Zuid

Station Amsterdam Zuid gaat een grootschalige verbouwing tegemoet. Daarbij wordt een deel van de ringweg A10 ondergronds gelegd. Op maaiveld niveau ontstaat hierdoor meer ruimte om de fiets, de bus en de tram beter op het station aan te sluiten. Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd betrokken bij de planvorming rond Amsterdam Zuid, zo ook in 2015. In nauwe samenwerking met de spoorpartners en de gemeente Amsterdam ligt de focus op de advisering aangaande vormgevingseisen en aanbestedingscriteria. In 2015 is de aanbestedingsprocedure gestart. Twee consortia zijn 'in de race'. In het derde kwartaal van 2016 volgt de gunning. De Spoorbouwmeester heeft een ondersteunende rol in de dialoofase en is daarnaast lid van de beoordelingscommissie die zich bezighoudt met de vormgeving en inpassing.

---

## Arnhem

Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelt samen met NS en ProRail een methode om nieuwe (vooral nog grote) stations te beheren vanuit de kwaliteiten en intenties ontwikkeld in de ontwerp- en realisatiefase. De methode draagt de werktitel 'Ontwerp gestuurd beheer' en bestaat uit een praktische 'handleiding' die door eigenaren gehanteerd kan worden bij onderhoud en beheer. Bovendien kan deze handleiding gebruikt worden voor briefing en toetsing van toekomstige invullingen, uitbreidingen en/of veranderingen. In 2014 werd door Team CS voor Rotterdam Centraal al een dergelijk document opgesteld. Afgelopen jaar was het de beurt aan het in november 2015 opgeleverde Arnhem Centraal. UNStudio heeft daarbij de vraag gekregen zo goed mogelijk te beschrijven welke specifieke uitgangspunten gehanteerd moeten worden bij het beheer van het door hen ontworpen station. De handleiding is te beschouwen als een praktische en inspirerende handleiding voor de instandhouding van het station Arnhem Centraal: een 'overdrachtsdocument' opgesteld door het ontwerpteam en geadresseerd aan de eigenaar/eigenaren, in dit geval ProRail, NS en de gemeente Arnhem.

---

## Arnhem Velperpoort

Op en rond het Collectiestation Arnhem Velperpoort komen diverse projecten en programma's van ProRail, NS Stations en de gemeente samen. In overleg met alle betrokken partijen formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de gezamenlijke ambitie, met veel aandacht voor een integrale benadering. Als station en stationsomgeving in gezamenlijkheid worden aangepakt, kan op Arnhem Velperpoort een enorme meerwaarde gerealiseerd worden voor reizigers, ondernemers en vervoerders. Bovendien kan het station zo ingericht worden volgens de nieuwe standaard.

---

## Assen

Assen krijgt een nieuw station, ontworpen door Powerhouse Company in samenwerking met De Zwarte Hond. Na de architectenselectie in 2014, waar ons bureau nauw bij betrokken was, is in 2015 het voorlopig ontwerp (VO) vertaald naar een definitief ontwerp (DO). Daarmee heeft het prijsvraagontwerp een definitieve vorm gekregen. Kenmerkend voor het plan is de samensmelting van het station met de directe omgeving en de plannen voor de zogenaamde FlorijnAs waar de gemeente aan werkt. Daarmee is het een mooi voorbeeld van de meerwaarde van een integrale aanpak. Bureau Spoorbouwmeester is in Assen betrokken als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers (Gemeente Assen, NS en ProRail). Daarnaast heeft het bureau zitting in het Kwaliteitsteam voor de stationsomgeving.

---

---

**Breda**

In Breda heeft de Spoorbouwmeester samen met de Rijksbouwmeester zitting in het zogenaamde Bouwmeestersoverleg. Naast de reguliere advieswerkzaamheden rond de ontwikkeling van de OV-Terminal, een ontwerp van Koen van Velsen Architecten, is Bureau Spoorbouwmeester in 2015 betrokken geweest bij de architectenselectie voor de grootstedelijke ontwikkelingen in de spoorzone, waaronder ook het nieuwe gerechtsgebouw.

---

**Coevorden**

Dat ook kleinere plaatsen grootse ambities hebben wat betreft het spoor bewijst Coevorden. In samenwerking met Provincie Drenthe streeft de stad naar een verbinding van de stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Doel is een vergroting van de vitaliteit van het centrum. In samenwerking met Coevorden, NS en ProRail formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de uitgangspunten voor de stationsomgeving. Deze uitgangspunten gaan een belangrijke rol spelen in de planvorming.

---

**Delft**

In april 2015 opende het nieuwe station Delft en werd het resultaat van een hechte samenwerking tussen NS, ProRail en de Gemeente Delft zichtbaar. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde gedurende het gehele traject onder meer over de plannen voor de tunnel, een zorgvuldige inrichting van het station, de ordening van de stationsfuncties en de plaatsing van OVCP. Het Spoorbeeld bewees vooral haar diensten bij het aaneensmeden van het door Mecanoo ontworpen bovengrondse deel (waaronder de stationshal en het daaraan gekoppelde gemeentehuis) en de spoortunnel: een ontwerp van BenthemCrouwel. Ook het publiek waardeert het station: sinds de opening zijn de klanttevredenheidscijfers omhoog geschoten. De volgende opgave in Delft dient zich al aan: de herbestemming van het oude, monumentale stationsgebouw.

---

**Delft-Zuid**

Vanwege de spoorverdubbeling die in Delft vorm krijgt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal ook station Delft-Zuid op de schop gaan. De opgave was voor de gemeente en de provincie aanleiding om aanvullende ambities te formuleren voor de kruisende (fiets-)verbinding welke een belangrijke rol zal gaan spelen in de bereikbaarheid van de beide spoorzijden. Samen met de Stadsbouwmeester formuleerde Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van ProRail en de gemeente de gezamenlijke ambities voor de ontsluiting van het station, de stationsomgeving en de kruisende infra voor langzaam verkeer.

---

**Den Haag CS**

In 2015 is het overgrote deel van de verbouwing in Den Haag CS gereed gekomen. Het resultaat mag er zijn: een (ver)nieuw(d) station met veel licht, ruimte en een goede aansluiting op de stad. Net als bij veel andere NSP's heeft de Spoorbouwmeester bij Den Haag CS zitting in het Bouwmeestersoverleg. Na de oplevering van het station volgt de volgende fase: de herontwikkeling van het voorplein.

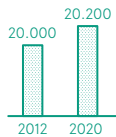
---

**Den Haag HS**

De gemeente Den Haag, ProRail en NS investeren in station Den Haag HS en het omliggende gebied. Doel is het geheel overzichtelijker, aangenamer en veilig te maken. NL Architects is hierbij geselecteerd als architect. In 2014 is het ontwerp van de fietsenstalling en de nieuwe entree aan de Laakhavenzijde uitgewerkt tot DO. Afgelopen jaar heeft het project stilgelegen. In 2016 komt er een vervolg en volgt de aanbesteding.

---





Verwachte groei  
aantal reizigers  
station Deventer.

## Deventer

Station Deventer had behoefte aan een flinke uitbreiding van de capaciteit om de groei van het aantal reizigers (en een intensiever gebruik van het spoor) op te kunnen vangen. Daarbij speelde het behoud van de monumentale waarden een belangrijke rol. Mede dankzij de inzet van de waardstelling van station Deventer is in 2015 een mooie, transparante perronuitbreiding gerealiseerd naar ontwerp van Arcadis. De uitbreiding is als los onderdeel binnen de historische context geplaatst. Op het voorplein is een ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd naar ontwerp van StudioSK. Het voorplein zelf wordt nog verder heringericht. Oplevering van dit deel volgt in 2016. Bureau Spoorbouwmeester had een adviserende rol bij de diverse ingrepen.

## Dieren

Station Dieren is een prachtig voorbeeld van een integrale samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen bij een relatief kleine, maar desalniettemin complexe opgave. Binnen deze context is Architectenbureau Onix in 2014 geselecteerd voor het ontwerp van de passerelle in Dieren. In 2015 is hun ontwerp 'aanbestedingsgereed' gemaakt. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester blijft Onix ook in de uitvoering betrokken bij het project opdat de kwaliteit tot en met de realisatie goed geborgd kan worden, samen met de andere betrokken partijen.

## Driebergen Zeist

Station Driebergen Zeist ondergaat binnenkort een forse transformatie waarbij de kruisende infrastructuur ondergronds komt te liggen. Hierbij worden het busstation en de stationshal onder het nieuw te bouwen spoorviaduct geplaatst. Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd in een adviserende rol betrokken bij het project. In 2015 is het ontwerp na een review door ons bureau goedgekeurd en aanbesteed. In 2016 blijft Bureau Spoorbouwmeester betrokken, onder meer bij de aanbesteding van het P&R gebouw.

## Ede-Wageningen

Na de selectie van Mecanoo Architecten voor de vernieuwing van station Ede-Wageningen stond 2015 in het teken van een verdere uitwerking van het plan tot een integraal voorlopig ontwerp (VO). Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij verschillende workshops en heeft het VO inmiddels gereviewd.

## Eindhoven

In Eindhoven is Bureau Spoorbouwmeester naast de adviezen over de aanleg van de nieuwe stationspassage in een adviserende rol betrokken bij de restauratie van de Zuidhal. In 2015 is het ontwerp in overleg met de architect, de opdrachtgever, de welstandscommissie en ons bureau zodanig aangepast dat de oude hal weer in zijn oorspronkelijke 'glorie' erfahrbaar wordt. Daarnaast is ons bureau betrokken bij de plaatsing van een kunstwerk van Studio Daan Roosegaarde in de nieuwe stationspassage. In 2015 hebben we de verdere uitwerking van dit kunstwerk beoordeeld.

## Geldermalsen

Bij station Geldermalsen werkt ProRail in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor aan een forse aanpassing van de lay-out van de sporen en de perrons. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken bij een onderzoek naar de mogelijkheden rond en randvoorwaarden voor een nieuw aan te leggen traverse of tunnel. In 2015 is mede op basis van onze input een voorkeursvariant aan het ministerie van IenM voorgelegd.

---

**Goes**

Gemeente Goes wil de gelijkvloerse kruising met het spoor vervangen door een onderdoorgang. Deze nieuwe kruising loopt door het omgevingsdomein en is dus van invloed op het station. Samen met ProRail en NS formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de ambities en uitgangspunten voor de stationsentree, het omgevingsdomein en de vormgeving van de onderdoorgang.

---

**Groningen**

Zowel het station als de stationsomgeving van Groningen worden de komende jaren stevig aangepakt. Afgelopen jaar zijn opnieuw belangrijke stappen gezet in de planvorming, mede dankzij een goede en opbouwende samenwerking tussen de betrokken partijen. Zo zijn de ambities verder uitgewerkt en is bewust gekozen voor een planmatige knip tussen het Groninger station en stationsgebied en de samenhangende aanpassingen elders op de lijn (o.a. station Europapark en de lijn Groningen – Haren). Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het opstellen van een goed doordachte uitvraag voor het Groninger stationsgebied. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij het project en heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied.

---

**Groningen -  
Leeuwarden (ESGL)**

De spoorlijn van Groningen naar Leeuwarden wordt in opdracht van de Provincies Groningen en Friesland vernieuwd zodat een groeiend aantal reizigers sneller en comfortabeler gebruik kan maken van het traject. Het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL) heeft op veel plekken een behoorlijke impact op de omgeving, zowel op en rond de stations als langs het spoor zelf waar nieuwe onderdoorgangen en aanpassingen nodig zijn. Vooral in de kleinere kernen is de ruimtelijke impact groot als gevolg van de aanleg van langere perrons en passeersporen. Daarnaast is ter hoogte van het dorp Veenwouden een link met de aanleg van De Centrale As: een nieuwe weg tussen Drachten en Dokkum. Zeker op dit soort plekken pleit Bureau Spoorbouwmeester voor een hechte samenwerking tussen de betrokken partijen. Daarbij zijn de plannen voor een nieuwe onderdoorgang bij de Paterswoldseweg in de stad Groningen kenmerkend voor een goede samenwerking tussen spoorpartijen, gemeente en provincie.

---

**Haarlem**

In Haarlem adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de verbouw van een monumentaal perrongebouw dat plaats moet gaan bieden aan horeca.

---

**Koog Zaandijk**

Op verzoek van de gemeente Zaanstad wordt binnenkort en extra laag toegevoegd aan de wandbekleding van Station Koog Zaandijk als onderdeel van het programma Prettig Wachten. Bureau Spoorbouwmeester en de kunstadviseur van de gemeente adviseerden al eerder over de toepassing en de wisselwerking met het onderliggende ontwerp. De realisatie start in 2016.

---

**Leeuwarden**

De aanwijzing van Leeuwarden als Europese Culturele Hoofdstad in 2018 dient als vliegwiel voor de herontwikkeling van het stationsgebied. Nadruk ligt op de herinrichting van de openbare ruimte rond het station. De spoorsector is betrokken bij de ondergronds te plaatsen fietsenstalling. In 2015 heeft Bureau Spoorbouwmeester met de andere betrokken partijen een aanzet gegeven tot de ontwikkeling van een integrale visie op de gehele opgave. Deze zal in 2016 de leidraad vormen voor de verdere ontwikkeling en revitalisering van het stationsgebouw en de stationsprogramma's.

---



Leeuwarden is in  
2018 de Europese  
Culturele Hoofdstad.

---

### Maastricht

Bureau Spoorbouwmeester is sinds 2014 betrokken bij diverse workshops rond de plaatsing van een fietsenstalling onder het stationsplein van Maastricht. Als uitkomst van de workshops is afgelopen jaar een aanbestedingsdossier met een gedetailleerd Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Tevens is geadviseerd over het inrichtingsplan voor het voorplein. Bureau Spoorbouwmeester legde in haar advisering de nadruk op de cultuurhistorische waarde van het station, de vormgeving van de toegangen van de stalling en de inrichting en afwerking van het interieur van de stalling.

---

### Muiderberg

De bouw van de nieuwe spoorbrug bij Muiderberg, onderdeel van het project OV SAAL, onderstreept de omvang en integraliteit van de opgave op rond het knooppunt Muiderberg. De totale opgave is een aansprekend voorbeeld van een goede samenwerking tussen de diverse betrokken partijen, vooral ProRail en Rijkswaterstaat. Na betrokkenheid bij het formuleren van de ontwerpuitgangspunten in een eerder traject, was Bureau Spoorbouwmeester in 2015 vooral betrokken bij de inpassingsvraagstukken waaronder ook de geluidsopgave.

---

### Naarden-Bussum

In het kader van PHS worden er op station Naarden-Bussum een aantal sporen gesaneerd waarbij de treinen op twee perrons gaan stoppen. Om in de nieuwe situatie de toegang tot het zijperron te garanderen, moet het monumentale stationsgebouw aangepast worden. Na sanering van de sporen ontstaat bovendien de kans om het station een (volwaardige) toegang aan de huidige achterkant te geven. Bureau Spoorbouwmeester heeft op visieniveau geadviseerd. Aandacht voor een goede inpassing van verbouw en uitbreiding, met respect voor de bijzondere cultuurhistorische betekenis van dit Collectiestation, stonden voorop. In 2015 is in overleg met NS en ProRail verder geadviseerd over de aanbestedingsstrategie en de criteria voor de architectenselectie. In 2016 zal de selectie plaats gaan vinden.

---

### Oisterwijk

In Oisterwijk is Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij de sanering en aanpassing van de perrons en sporen. Belangrijke thema's zijn inpassing in de omgeving, de toevoeging van een tunnel en liften, de aansluiting op de ketenvoorzieningen en de relatie met het bestaande stationsgebouw. In 2015 is het definitieve referentieontwerp vastgesteld. Ons bureau heeft vooral geadviseerd op beeldkwaliteit en detaillering.

---

### Roosendaal

De gemeente Roosendaal en ProRail werken op en rond station Roosendaal aan diverse projecten waaronder het project Spoorhaven en de aanpassing en gedeeltelijke herbesteding van het stationsgebouw. In 2015 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester binnen dit kader over de inpassing van een dans- en theaterschool in de monumentale interieurs van het station.

---

### Rotterdam Alexander

De gemeente Rotterdam en de RET hebben de ambitie Station Rotterdam Alexander de komende jaren uit te laten groeien van een halte tot een volwaardig (OV) knooppunt. Belangrijke ingreep betreft de verbetering van de overstap tussen trein en metro welke momenteel (ruimtelijk) verre van comfortabel is. Bureau Spoorbouwmeester denkt sinds 2015 met de gemeente en het RET mee over de kansen van Rotterdam Alexander. Het project is een actueel voorbeeld van een goede samenwerking met 'nieuwe partners' en omgevingspartijen.

---

---

**Rotterdam Blaak**

Sinds de oplevering van de Markthal heeft Rotterdam er een belangrijke publiekslieveling bij. Behalve de Markthal zelf kreeg ook de omgeving van de Markthal en Station Rotterdam Blaak een 'boost'. In 2015 werd 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 ontwerppunten en beoordelingscriteria.

---

**Schiphol Airport**

Station Schiphol Airport ligt in het hart van de luchthaven en is een van de belangrijkste stations van het Nederlandse netwerk. De komende jaren worden plannen gemaakt voor de uitbreiding van het station en de luchthaven. Dit is nodig vanwege een toenemend aantal reizigers. Bureau Spoorbouwmeester formuleerde samen met NS en ProRail – op basis van het Spoorbeeld en de ervaring van de grote stationsprojecten en vanuit het perspectief van de reiziger – de ruimtelijke ambities voor de planvorming in de komende jaren.

---

**Tilburg**

In 2015 heeft Bureau Spoorbouwmeester in het kader van de inpassing van de nieuwe stationspassage geadviseerd over een zorgvuldige invulling van retail in het monumentale stationsgebouw. Daarnaast hebben we NS Stations als eigenaar geadviseerd over de aanwijzing van Station Tilburg tot Rijksmonument.

---

**Utrecht Centraal**

In Utrecht zijn afgelopen jaar diverse stappen gezet op weg naar de realisatie van een prachtig en geheel vernieuwd station. De oplevering staat gepland voor 2017. Bureau Spoorbouwmeester adviseert NS en ProRail, en werkt samen met de gemeente aan het hooghouden van de gezamenlijke (kwaliteits)ambities. Ook heeft de Spoorbouwmeester zitting in het Kwaliteitsteam.

---

**Weesp**

Als onderdeel van het project OV SAAL worden de sporen bij Weesp aangepast en fors uitgebreid. Ondertussen wordt ook nagedacht over de creatie van een nieuw 'woonlandschap' in de Bloemendalerpolder, tussen Muiden en Weesp. Het vernieuwde station Weesp moet de verbindende schakel worden tussen deze ambitieuze projecten. Afgelopen jaar werden de forse ambities naar beneden bijgesteld. Met het oog op de kosten was terugschakelen nodig. Bureau Spoorbouwmeester maakte zich daarbij sterk voor het overeind houden van de ruimtelijke kwaliteit binnen de verdere planvorming.

---

**Zaandam**

De aanpak van het station is het sluitstuk in de vernieuwing van de gehele stationsomgeving van Zaandam. In 2015 werd door architectenbureau Nunc het plan voor het station uitgewerkt tot een VO. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS over de opgave en reviewde het ontwerp.

---

**Zandvoort**

In Zandvoort adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over een integrale stationsverbouwing en de aanpak van de stationsomgeving. Dit gebeurde op basis van de waardestelling van Station Zandvoort.

---

---

### Zoetermeer Bleizo

Het project Bleizo bestaat uit de ontwikkeling van de Vervoersknoop en de ontwikkeling van het gebied Bleizo. Binnen de vervoersknoop komen de trein, RandstadRail, de bus, de auto en de fiets bij elkaar. Diverse partijen zijn bij het omvangrijke project betrokken waaronder de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In 2015 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester de gemeente Zoetermeer over het DO van de vervoersknoop.

---

### Zwolle

In Zwolle is afgelopen jaar op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester en NS een mooi overkoepelend ruimtelijk plan gemaakt voor de verdere ontwikkeling van het station en de stationsomgeving. Daarnaast stond 2015 in het teken van de oplevering van de nieuwe stationstunnel en de realisatie van het kunstwerk Portal van Ram Katzir, Chaja Hertog en Nir Nadler dat het station (symbolisch) verbindt met de binnenstad. Daarnaast kwamen de ontwikkelingsplannen van Team V voor de stationsomgeving gereed. Bureau Spoorbouwmeester was bij de verschillende ontwikkelingen betrokken als adviseur en had zitting in het Kwaliteitsteam.

---

### Zwolle busbrug

In de nieuwe opzet van station Zwolle, zullen de bussen een nieuwe plek krijgen aan de zuidzijde van het emplacement en parallel aan de sporen halteren. Het eilandperron zal onderdeel uitmaken van de OV-terminal waardoor de overstap van trein naar bus enorm verbeterd wordt. Om de bussen van centrumzijde naar zuidzijde te krijgen, wordt een busbrug gerealiseerd over de sporenbundel. In het afgelopen jaar zijn de vormgevingseisen voor de brug geformuleerd. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en de gemeente hierover.

---

### Zwolle-Stadshagen

In opdracht van de provincie Overijssel zal door ProRail een nieuw station worden gerealiseerd op de lijn Zwolle-Kampen. De (stedenbouwkundige) uitgangspunten voor het station zijn opgesteld door de gemeente Zwolle dat het station beschouwt als een belangrijke entree van de nieuwe uitbreidingswijk Stadshagen. In samenwerking met ProRail werden de uitgangspunten van de provincie en de stad door Bureau Spoorbouwmeester, in lijn met het Spoorbeeld, vertaald in concrete opgaven. In 2015 werd op basis hiervan door ARCADIS en Buro MAAN een voorstel gedaan voor het nieuwe station.

---

### Zwolle-Wierden

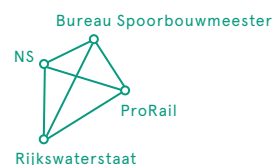
In opdracht van de provincie Overijssel wordt de spoorlijn van Zwolle naar Wierden voorzien van een bovenleidingsysteem. Bureau Spoorbouwmeester stelde samen met de provincie Overijssel de uitgangspunten voor de inpassing en vormgeving van de lijn op. ProRail gebruikt deze uitgangspunten voor de uitvraag van de werkzaamheden en de sturing op het (ruimtelijk) ontwerp van het bovenleidingsysteem, onderstations en de landschappelijke inrichting.

---

# Partners en Samenwerking

Bureau Spoorbouwmeester onderhoudt een hechte samenwerking met NS en ProRail. Beide spoorpartners zijn ook tevens onze belangrijkste opdrachtgevers. Daarnaast werkt ons bureau samen met andere partners en (omgevings)partijen, waaronder:

Partner	Toelichting
<b>Rijkswaterstaat</b>	Zowel ProRail als Rijkswaterstaat werken aan een betere bereikbaarheid in Nederland. 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, die in 2015 in stukjes aangevoerd en opgebouwd wordt langs de kruising van de A1 en de A6, is te beschouwen als het voorbeeld 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.
<b>Samenwerking omgevingspartijen: gemeenten en provincies</b>	De laatste jaren herkent Bureau Spoorbouwmeester een groei in de samenwerking met gemeenten, provincies en stadsregio's. Deze beweging is niet vreemd. Lokale, regionale en provinciale partijen zijn steeds vaker aan zet en nemen het initiatief bij spoorgebonden ontwikkelingen. Spoorprojecten worden door veel (lagere) overheden herkend als een belangrijke katalysator voor gebiedsontwikkeling. Hierdoor ontstaan op veel plekken in Nederland kleine 'Nieuwe Sleutelprojecten': locaties waar verschillende modaliteiten in en nabij het station gekoppeld worden. Bureau Spoorbouwmeester merkt daarbij dat het Spoorbeeld ook door de omgevingspartijen veelvuldig als hulpmiddel wordt gebruikt om vat te krijgen op de opgave. Daarbij constateren we dat het kwaliteitsbesef over het algemeen hoog is. De verwachting is dat de samenwerking met de omgevingspartijen in de komende jaren verder zal intensiveren.
<b>College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters</b>	Bureau Spoorbouwmeester werkt al geruime tijd samen met de Rijksbouwmeester en de andere leden van het College van Rijksadviseurs (CRA). Dit College adviseert het Rijk over ruimtelijke kwaliteit en urgente (ruimtelijke) thema's: van transformatie, mobiliteit en de stad, tot de impact van energietransitie. De samenwerking behelst met name het afstemmen van programma's en ambities. Daarbij is er veelvuldig contact binnen het kader van de zogenaamde Bouwmeesteroverleggen. Hierin participeren de betrokken gemeenten, de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester en wordt de kwaliteit en de samenhang van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) bewaakt.



---

### **Internationaal: Watford Group en Watford Conferentie**

Bureau Spoorbouwmeester is lid van de in 1963 opgerichte Watford Group: een internationale associatie van architecten en designers die in dienst zijn bij spoorweg- en spoorgerelateerde bedrijven. Jaarlijks wordt een internationale kennisconferentie voor ontwerpers in de spoorsector georganiseerd: de Watford Conferentie. Voorheen was deze vooral gericht op de vervoersbedrijven en hun design en architectuur. Tegenwoordig is het een open internationaal (wereldwijd) netwerk, waar ervaring en ideeën over vormgeving in de spoorsector worden uitgewisseld. Eens in de drie jaar is de Watford het platform voor de uitreiking van de Brunel Award, een ontwerprij voor OV-design, voor het eerst gehouden in 1980. Afgelopen jaar vond de 50ste Watford Conferentie plaats, ditmaal in Düsseldorf met als thema 'Stations as turntables for mobility'.

---

## **Communicatie en Inspiratie**

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

### **Onderwerp**

### **Toelichting**

---

#### **Essays en Inspiratie**

In 2015 gaf Bureau Spoorbouwmeester opdracht voor het schrijven van een aantal nieuwe artikelen en essays voor de Spoorbeeld Inspiratiepagina's:



Niels Greif won in 1985 een van de eerste Brunel Awards voor de dubbeldek trein.

Prettig Wachten: een aangename overstap, door Caroline Kruit  
De meeste stations van het programma Prettig Wachten waren medio 2015 gereed. Dat was een mooi moment om de resultaten eens op een rij te zetten. Daarom schreef Caroline Kruit in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester het essay Prettig Wachten: een aangename overstap. Het vertelt over het station als plaats van beleving, verblijf en ontmoeting en geeft inzicht in de inspirerende veranderingen die ruim twintig kleine en middelgrote stations hebben ondergaan.

---

---

### **Spoorbeeldverhalen, door Kirsten Hannema**

In 2015 verschenen de eerste drie afleveringen van Spoorbeeldverhalen, een serie artikelen waarin Volkskrant journalist en architectuurcriticus Kirsten Hannema steeds twee verwante stationsprojecten bespreekt (groot en klein, bekend en onbekend). In de drie afleveringen werden in totaal zes stations besproken:

#### *Aflevering 1: Deventer – Delft, stations in transformatie*

Sommige bewoners van de Spoorsingel in Delft herkennen hun eigen straat niet meer terug. Sinds de komst van de nieuwe spoortunnel wonen ze aan wat de mooiste straat van Delft moet worden: een boulevard van allure. Een waterpartij, rijen bomen en als bekroning de nieuwe stationshal, zorgen samen voor een complete metamorfose.

#### *Aflevering 2: Arnhem – Assen, het station als icoon*

Wie zei dat de tijd van iconen voorbij was? Sinds de economische crisis in 2008 insloeg, maakten architecten weliswaar pas op de plaats, maar in de wereld van het spoor is de 'nieuwe soberheid' zoals de post-crisisarchitectuur ook wel genoemd wordt vooralsnog niet zichtbaar. Delft en Assen zijn prachtige voorbeelden van nieuwe iconische stations.

#### *Aflevering 3: Bilthoven – Breda, 'verbindende' stations.*

Het thema 'verbinden' loopt als een rode draad door de ontwerpen voor Bilthoven en Breda heen. Beide laten zien hoe met een goed ontwerp niet alleen een logistieke knoop 'ontvlecht' wordt en een fysieke blokkade overbrugd (of ondertunneld), maar ook hoe de ruimtelijke relatie tussen station en omgeving versterkt kan worden.

### **Artikel over kunstwerk op station Amsterdam RAI, door Laura van Grinsven**

Kunsthistoricus en filosoof Laura van Grinsven schreef in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester een inspiratieartikel over het nieuwe kunstwerk van Polly's Picture Show dat in december 2015 onthuld werd op station Amsterdam RAI.



Het inspiratieartikel van Laura van Grinsven is te vinden via: [spoorbeeld.nl/inspiratie](https://spoorbeeld.nl/inspiratie)

---

### **Lezingen, interviews en overige activiteiten**

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

#### **4 februari: Excursie Travikverket**

Als onderdeel van een uitgebreide excursie langs Nederlandse infra-projecten, organiseerde Jos van den Hende samen met het College van Rijksadviseurs en NS stations een excursie op station Utrecht Centraal. Travikverket, dat in Zweden verantwoordelijk is voor alle infrastructuur, wilde zich voor hun nieuwe hogesnelheidslijn met de excursie oriënteren op hogesnelheidsstations met een hoog verblijfs- en kwaliteitsniveau, gelegen midden in de stad.

#### **11 juni: Lezing Bert Dirrix – Sociaal Cultureel Planbureau**

Op 11 juni gaf Spoorbouwmeester Bert Dirrix een lezing voor de tachtig medewerkers van het Sociaal Cultureel Planbureau. Hij ging hier in op de belangrijkste principes van het Spoorbeeld en zette het Stationsconcept en de Visie op Informatie uiteen aan de hand van concrete voorbeeldprojecten.

#### **20 juni: Bezichtigingen Dag van de Architectuur**

Tijdens de Dag van de Architectuur waren Spoorbouwmeester Bert Dirrix en adviseur Jos van den Hende aanwezig bij de bezichtiging van de nieuwe stations van Rotterdam en Delft. Met een groep experts waaronder Donné Slangen, Hans Leeﬂang, Jan Benthem en Sebastiaan de Wilde werd gesproken over de strategische rol van het station binnen gebiedsontwikkelingen.





Bureau Spoorbouwmeester nam in 2015 deel aan in totaal 9 lezingen, interviews en symposia.

---

#### **17 – 21 augustus: Lezing Miguel Loos IASS 2015**

Op het IASS Symposium (International Association for Shell and Spatial Structures) was adviseur Miguel Loos een van de keynote speakers. Tijdens het symposium werden de nieuwste visies op het gebied van digitale technologie en BIM gepresenteerd. IASS 2015 vond van 17-21 augustus plaats in Amsterdam.

#### **22 september: Lezing Bert Dirrix TOi Noorwegen**

Het TOi is een professioneel Openbaar Vervoer Forum in Noorwegen waarbinnen verschillende openbaar vervoeraanbieders verzameld zijn. Op dinsdag 22 september kwam de groep bij ons bureau langs. Spoorbouwmeester Bert Dirrix gaf een lezing over het Spoorbeeld en vertelde dat wij, als Bureau Spoorbouwmeester, vanuit een onafhankelijke positie alle betrokken spoorse partijen stimuleren om tot integrale oplossingen te komen en relaties te leggen tussen de verschillende schaalniveaus en disciplines.

#### **25 september: Excursie Futurebuilt**

De 'Man-made climate change' is een van de grootste uitdagingen van onze tijd, zo ook voor de snel groeiende regio Oslo: het grootste stedelijke gebied van Noorwegen. De regio werkt aan een tienjarig programma onder de titel Futurebuilt. Binnen dit kader ontwikkelen ze een visie voor steden waarin CO<sub>2</sub>-reductie en een mooie, leefbare omgeving hand in hand gaan. Het initiatief moet leiden tot vijftig concrete pilots: inspirerend voor ontwikkelaars, bestuurders en individuen. Ook de inrichting van stationsgebieden en fietsvoorzieningen staat op de Noorse agenda. Jos van den Hende organiseerde voor Futurebuilt een excursie langs een aantal stations-(gebieden) in Nederland waar groene mobiliteit (trein-fiets) en ruimtelijke kwaliteit belangrijke thema's zijn.

#### **9 oktober: lezing Jos van de Hende GRAS Kennisboo(s)t**

Jos van den Hende gaf in oktober 2015 een lezing in het kader van de GRAS Kennisboo(s)t: een klein 'lezingenfestival' over de stad en ruimtelijke ontwikkelingen georganiseerd door het Groninger Architectuurcentrum Platform GRAS. De inhoud van de lezing haakte aan op de aanstaande transformatie van het Groninger station en stationsgebied.

#### **11 november: Keynote lezing Miguel Loos Seminar Beyond Mobility**

Het kennis- en innovatienetwerk CLICKNL, onderdeel van de Topsector Creatieve Industrie, vroeg in 2015 aandacht voor het thema Mobility. Binnen dit kader sloegen ProRail, de TU Delft / DIMI, 3TU. Bouw, UNStudio en BNA Onderzoek de handen ineen. Een week voor de officiële opening van Arnhem Centraal organiseerden zij samen het seminar Beyond Mobility. Spoorbeeld adviseur Miguel Loos was een van de keynote sprekers. In zijn lezing ging hij in op 175 jaar stationsontwikkeling in Nederland. Daarbij haalde hij de stations van Arnhem en station Groningen als voorbeeld aan.

#### **11 november: lezing drie Spoorbouwmeesters VHS Jubileum**

Tijdens het in Utrecht georganiseerde VHS Jubileumsymposium Spoorbouwmeesterschap 1990-2015 gaven drie (oud) Spoorbouwmeesters acte de presence: Cees Douma, Rob Steenhuis en Bert Dirrix. Voorafgaand vond eveneens in Utrecht de 75ste CAP-excursie plaats. Het symposium werd afgesloten met een rondleiding door Rijksmonument De Inktpot.

---

---

## Watford Conferentie

Dit jaar vond de 50ste Watford Conferentie plaats in Düsseldorf (Duitsland) met als thema 'Stations as turntables for mobility'. Na NS en ProRail in het afgelopen jaar trad nu Deutsche Bahn AG op als gastheer. Adviseur Miguel Loos verzorgde namens Bureau Spoorbouwmeester een lezing over het erfgoedbeleid van de Nederlandse spoorsector en de doorwerking hiervan op actuele spoorse opgaven. Dit deed hij aan de hand van De Collectie en de diverse waardestellende onderzoeken die de afgelopen jaren in opdracht van NS en ProRail zijn opgesteld. Aanwezig van over de hele wereld spraken hun waardering uit over deze unieke Nederlandse aanpak. Voor veel internationale collega's was het een eye opener: ProRail en NS lopen in Nederland duidelijk voorop in hun omgang met het spoorerfgoed.

---

## Overige Activiteiten

### **24 april: Marktplaats Ontwikkelagenda OV-Anders**

De Provincie Noord-Brabant werkt aan een Ontwikkelagenda Spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en knooppunten, samen met de Brabantse steden, NS, ProRail, Arriva en Hermes. Binnen dit kader nam Spoorbouwmeester Bert Dirrix op vrijdag 24 april deel aan de Marktplaats Ontwikkelagenda OV-Anders op Strijp-S in Eindhoven.

### **2 juni: Lancering overzichtsposter Stationsobjecten**

Voor iedereen die aan het station werkt, heeft Bureau Spoorbouwmeester een overzichtsposter ontwikkeld met daarop nagenoeg alle stationsobjecten. De poster toont de samenhang en de relatie tussen de verschillende objectfamilies. Bovendien geeft de poster op toegankelijke wijze informatie over het Modulaire Maatsysteem. De poster kan sinds 2 juni 2015 gedownload worden via de Spoorbeeld site. De gedrukte versie is op A0-formaat te verkrijgen via het secretariaat van Bureau Spoorbouwmeester (zolang de voorraad strekt).



De overzichtsposter is te downloaden via: [spoorbeeld.nl/bureau-spoorbouwmeester/](https://spoorbeeld.nl/bureau-spoorbouwmeester/)

### **19 juni: Publicatie Design Derby Nederland - België (1815-2015)**

In de tentoonstelling Design Derby Nederland - België (1815-2015) toonde het Museum Boijmans Van Beuningen in Rotterdam de hoogtepunten van 200 jaar vormgeving in Nederland en België. Gelijktijdig met de tentoonstelling verscheen een rijk geïllustreerde publicatie. Voor het hoofdstuk 'Nederlandse vormgeving in de publieke sector' leverde Bureau Spoorbouwmeester archiefbeelden uit het handboek Spoorstijl (1968) en het NS-spoorboekje uit 1970, beide ontworpen door de toenmalige ontwerpafdeling van de Nederlandse Spoorwegen.

### **19 november: Interview Bert Dirrix in NRC Handelsblad**

Naar aanleiding van de opening van het nieuwe station van Arnhem verscheen in NRC Handelsblad een groot interview met Spoorbouwmeester Bert Dirrix. Hierin ging hij in op Arnhem Centraal zelf, maar ook op de werkzaamheden van Bureau Spoorbouwmeester en de bredere context van de NSP.





## Bureau Spoorbouwmeester

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

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

In 2015 bestond  
Bureau Spoorbouwmeester uit:

---

*Bert Dirrix,*  
Spoorbouwmeester

---

*Miguel Loos,*  
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

---

*Jos van den Hende,*  
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

---

*Evelien de Munck Mortier,*  
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

---

*Liesbeth Boeter,*  
Adviseur Bureau Spoorbouwmeester

---

*Geertje Ponjée,*  
Manager Bureau Spoorbouwmeester

---

*Angela Sondervan,*  
Medewerker Communicatie  
Bureau Spoorbouwmeester

---

*Palmyra Merckx,*  
Secretariaat Bureau Spoorbouwmeester

---

# Colofon

## **Uitgave van Bureau Spoorbouwmeester**

juni 2016

[www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)

## **Tekst en inhoud**

Bureau Spoorbouwmeester

## **Ontwerp**

Edhv

## **Beeld**

Jan Rothuizen

## **Beeldrecht**

Bureau Spoorbouwmeester

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

Bureau Spoorbouwmeester is een samenwerkingsverband van ProRail en NS.



