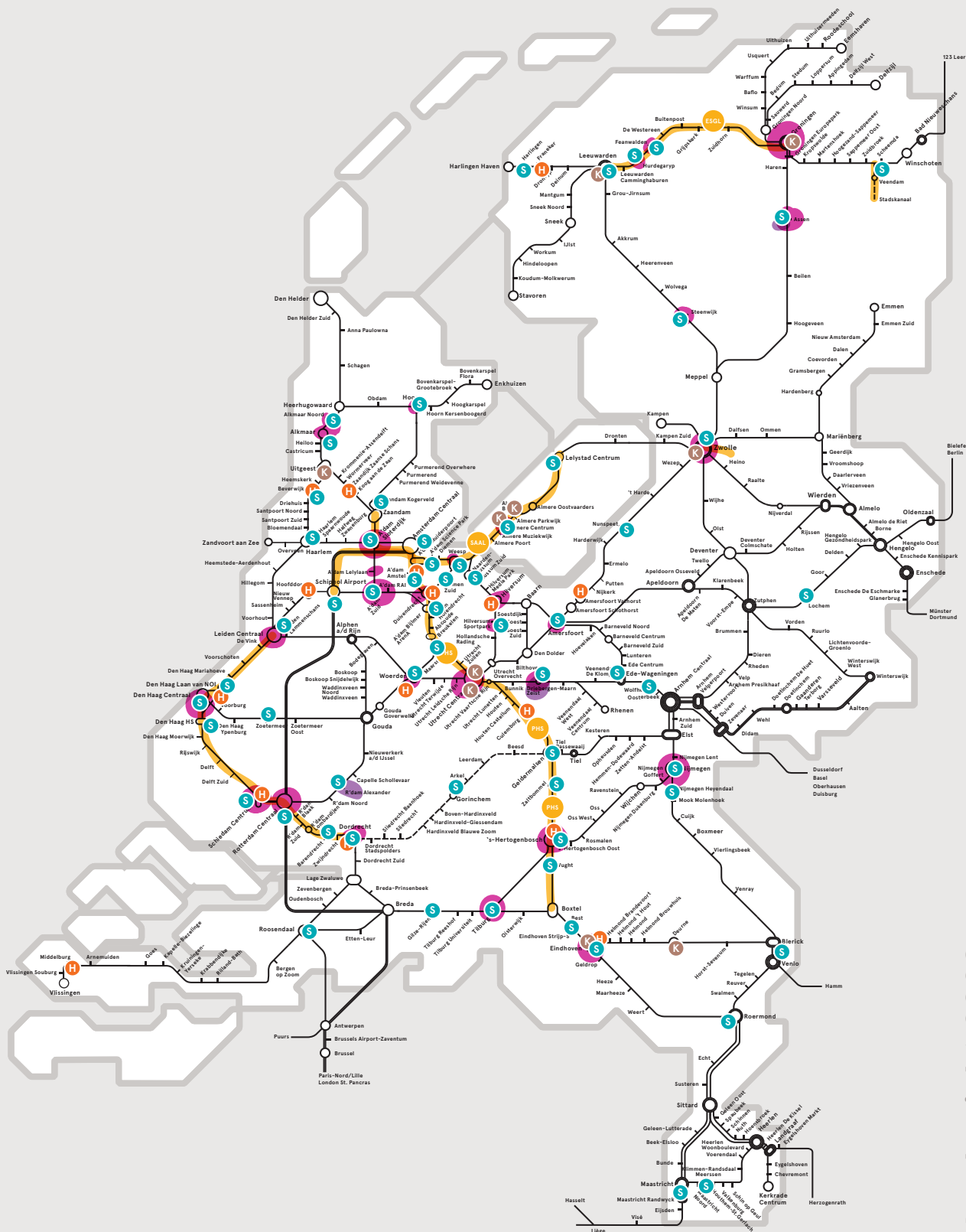


Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht 2020

De kaarten en de lijsten in dit Jaarbericht 2020 geven een indicatie van de spreiding, de context en de kenmerken van de activiteiten van Bureau Spoorbouwmeester over het land. De informatie is echter niet-limitatief; het kan zijn dat we aan projecten hebben gewerkt die niet zijn genoemd of afgebeeld.

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Jaarbericht 2020

Voorwoord

Voor u ligt een nieuwe editie van het periodieke Jaarbericht van Bureau Spoorbouwmeester. Onze ervaringen, adviezen en resultaten uit 2020 netjes op een rij. Dit Jaarbericht heeft een wat andere opzet gekregen dan zijn voorgangers: Peter Michiel Schaap heeft de adviseurs en de ondersteuning geïnterviewd. Daardoor ontstaat een levendiger beeld van wie we zijn en wat ons drijft dan in de lange lijsten van projecten, programma's en publicaties tot uiting komt. Tegen de achtergrond van het summiere live contact als gevolg van de corona-beperkingen brengen onze verhalen de humane kant van het werk dit keer wat steviger over het voetlicht. En kijk eens goed naar die kaart van alle stations- en spoorlocaties waar het bureau bij betrokken is! We are all over the place!

In vergelijking met eerdere Jaarberichten hebben we de lijsten in deze editie beperkt tot de stationsprojecten en communicatieactiviteiten. Daarnaast werken we natuurlijk ook aan nieuw kwaliteitsbeleid, aan stationsprogramma's en andere initiatieven. Die komen in de interviews met de adviseurs van Bureau Spoorbouwmeester aan de orde en zijn daarom niet meer in een lijst samengevat.

Ondertussen schrijdt de tijd voort en werk ik samen met de adviseurs en de betrokkenen bij NS en ProRail met het zweet op het voorhoofd aan de afronding van mijn speerpunten. Eind 2021 zit mijn termijn er na vier jaar op. We bereiden een symposium voor dat op 18 november in de Lochal zal worden gehouden, waarin we terugblikken op de oogst en vooruitkijken naar de spooropgave in de komende jaren. De nieuwe Spoorbouwmeester zal zich dan natuurlijk ook laten zien.

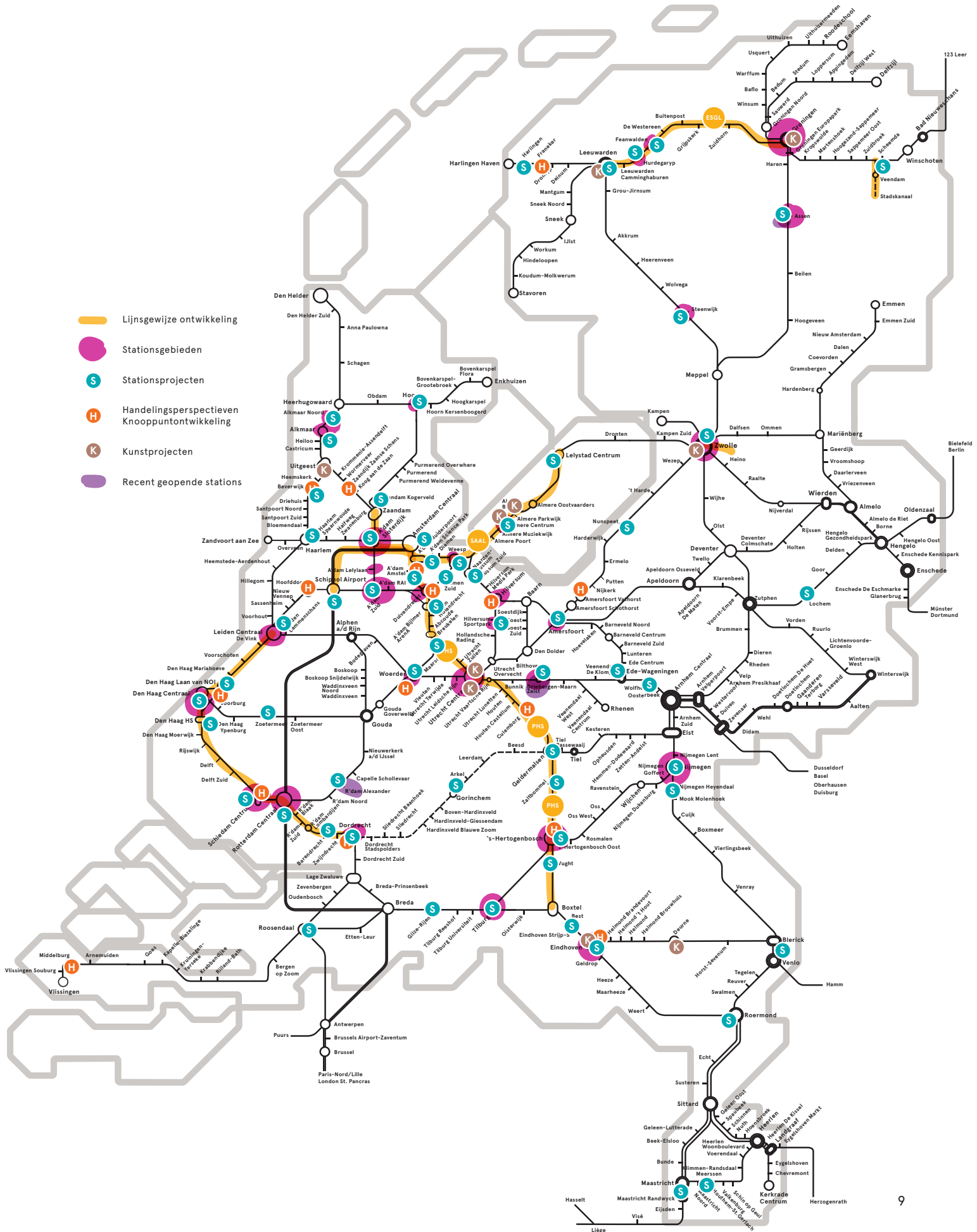
Dit Jaarbericht is wat mij betreft ook een goede aanleiding om alle stations- en assetmanagers, alle project- en programmamanagers en alle sleutelfiguren in de centrale en regionale directies te bedanken voor de constructieve samenwerking in het afgelopen jaar en het grote vertrouwen in de deskundigheid van Bureau Spoorbouwmeester. Ik spreek de wens uit dat ook het lezen van dit Jaarbericht jullie niet helemaal onberoerd laat.

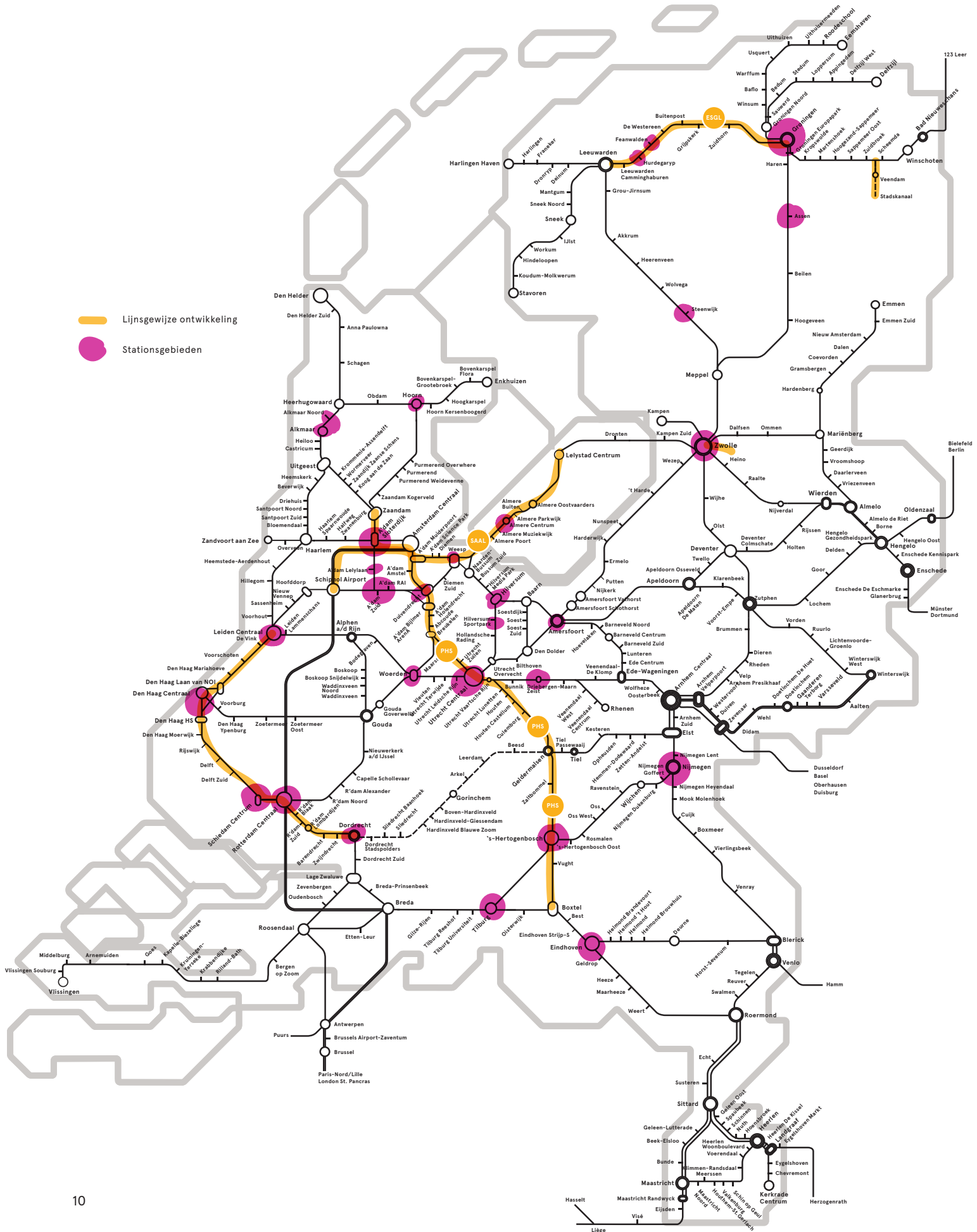
Eric Luiten

Spoorbouwmeester

Inhoud

Voorwoord	5
Interviews	11
Werken aan spoor, station en stationsomgeving	41
Communicatie & presentaties	57
Colofon	62





- Lijnsgewijze ontwikkeling
- Stationsgebieden

De inzet van vakmanschap betaalt zich uit

De publicatie *Het Nieuwe Stationskwartier* verscheen dan wel in 2021, eigenlijk is het een project van 2020. Sterker, waarschijnlijk was dat het afgelopen jaar mijn grootste project. De publicatie raakt een zeer actueel thema. Op steeds meer plekken zien we hoe de verstedelijkingsopgave botst met de groei van het ov. Dat is allang niet meer alleen een kwestie van de grote steden. Ook bij veel middelgrote stations en voorstadstations zien we het. Het Nieuwe Stationskwartier is een agenderende oproep om richting te geven aan deze stormachtige ontwikkeling.

We wilden met Het Nieuwe Stationskwartier generieke aanbevelingen doen die op iedere station toepasbaar zijn. Wat betreft de inhoud hebben we volop geprofiteerd van de kennis en ervaring die we de afgelopen jaren hebben opgedaan. Want zoals gezegd: deze ontwikkeling is niet nieuw. Op heel veel plekken zien we hoe de verstedelijking steeds dichterbij het station aankruipt. Wat dat betreft bevat Het Nieuwe Stationskwartier de oogst van onze ervaringen in steden als Leiden, Eindhoven, Tilburg, Amsterdam, Schiedam en Den Haag. Die ervaringen delen we graag met alle stakeholders: gemeenten, ontwerpers, ontwikkelaars, provincies en natuurlijk ook de spoorpartijen.

Qua complexiteit speelt het stationskwartier in de Champions League. Hier komt zo ontzettend veel samen. De druk op de ruimte is hoog en het aantal betrokken partijen groot. Voor ons is

het spannend omdat we hier de grenzen van onze jurisdictie opzoeken. Wij zijn er in de eerste plaats voor het spoor, het station en de directe stationsomgeving. Bij het Stationskwartier gaat het om een veel groter gebied. We raken hier aan het domein van de stad. Mede daarom is het Nieuwe Stationskwartier vooral een enthousiasmerende oproep en geen 'dwingend' beleidsstuk. Dat zou ook helemaal niet passend zijn.

"Qua complexiteit speelt het stationskwartier in de Champions League. Hier komt zo ontzettend veel samen."

We hebben veel positieve reacties gekregen op de publicatie. Die komen overal vandaan: van ProRail en NS, van ontwerpers en van gemeenten. We zien zelfs dat de bouwstenen uit het document al gebruikt worden, eigenlijk onmiddellijk na het verschijnen van de publicatie. Dat zegt toch wel wat. Ook is het goed te merken dat de opgave breed wordt omarmd. 'Een feest van herkenning', noemde iemand het. Interessant is dat het ook in veel kleinere steden opgepikt wordt. De publicatie helpt dus echt om knooppuntontwikkeling, vastgoedontwikkeling en aandacht voor openbare ruimte, transfer en verblijfskwaliteit optimaal samen te brengen.

"Gebouwen kruipen bij Amsterdam Sloterdijk heel dicht naar het spoor, ze duiken eronder en erover."

De relevantie van Het Nieuwe Stationskwartier blijkt ook uit BonS: een initiatief van ProRail. Daarin staat het bouwen onder, op en naast stations centraal. Dat speelt bijvoorbeeld sterk bij station Amsterdam Sloterdijk: een programmatische hogedrukpan. Gebouwen kruipen hier heel dicht naar het spoor, ze duiken eronder en erover.

Dat brengt extra opgaven met zich mee: van het bewaken van de transfer tot beheer, onderhoud, veiligheid, geluid en toegankelijkheid. ProRail bereidt zich voor op dit soort ontwikkelingen. Hoe ga je in je aanbestedingen om met die enorme complexiteit? Hoe bundel je projecten en programma's? Tot hoever moeten we gaan? En niet in de laatste plaats: hoe borgen we kwaliteit?

Ondanks Corona zijn we natuurlijk heel intensief blijven werken aan stationsopgaven. Misschien wel veel intensiever dan gedacht. Corona leek haast de aanleiding om elkaar nog vaker te treffen, alleen dan digitaal. Ook het wegvallen van reistijd gaf de mogelijkheid om elkaar langer (en intensiever) te spreken; een rare contradictie natuurlijk gezien onze werkzaamheden, die juist allemaal gerelateerd zijn aan de reis.

Tussen de concrete stationsprojecten zaten in 2020 een aantal parels, vaak lopende transformaties van Collectiestations. Op veel plekken zijn we met een slimme koppeling van (kleinere) programma's en projecten grote stappen aan het zetten. Overal merken we hoe goed de waardestellingen werken die de afgelopen jaren voor alle Collectiestations zijn opgesteld. Ze bieden voor de betrokken partijen een kader om elkaar te vinden en geven richting aan de plannen.

“De waardestellingen bieden voor de betrokken partijen een kader om elkaar te vinden en geven richting aan de plannen.”

Een mooi voorbeeld is Naarden Bussum. Dat station krijgt een tweede toegang aan de westzijde. Die toegang zelf is nog niet klaar maar het gebouw is intern al wel opgeknapt. Ook staan we aan de vooravond van de restauratie van de gevels. Maastricht is eveneens het vermelden waard. Daar speelde de afgelopen jaren heel veel waaronder de

aanleg van een nieuwe fietsenstalling. Nu is ook het station zelf gerestaureerd en van binnen enorm opgeknapt.

Verder heb ik me beziggehouden met station Roosendaal: een Collectiestation dat kampt met leegstand. Een aantal Oostenrijkse architectuurstudenten, die zonder COVID-19 natuurlijk gewoon deze kant op waren gekomen, hebben daar op afstand op gestudeerd. Dit soort onderwijstrajecten blijft heel leuk en waardevol om te doen. Enerzijds vanwege het opleiden van een nieuwe generatie, anderzijds omdat het vaak verrassende ideeën oplevert. De resultaten van de studentenprojecten deel ik dan ook graag met de collega's van NS en ProRail.

Station Amsterdam Amstel mag ik ook niet vergeten. Ook daar is enorm veel werk verzet. Hetzelfde geldt voor diverse andere Amsterdamse stations. Eigenlijk is in Amsterdam op dit moment alles in beweging: van Centraal en Sloterdijk tot Lelylaan, Zuidasdok, Duivendrecht en Bijlmer Arena. Echt overal speelt wel iets waar wij uitgebreid over adviseren of aan meedenken.

Wat ik ook steeds duidelijker merk is hoe de inzet van vakmanschap zich uitbetaalt. We hebben de laatste jaren een aantal heel goede architectenselecties georganiseerd en daarmee dus volop geïnvesteerd in het voortraject. Daarvan zien we nu de effecten, simpelweg doordat je goede en passende partijen aan tafel hebt die de opgave doorgronden en de antwoorden daarop beter maken. De rol van de architect is erg belangrijk. Dat zien we bijvoorbeeld bij de station Naarden-Bussum en Amstel. Hier voert een architect de regie en is er ruimte om programma's en projecten te koppelen. Dat zorgt ervoor dat ondanks de versnippering in programma's en projecten toch een geheel kan ontstaan.

Als Bureau Spoorbouwmeester maken we ons juist daarom zo sterk voor vakmanschap, voor goede selecties en voor een centrale rol van de ontwerper.

Het betaalt zich uit. Op steeds meer plekken wordt het ook omarmd. Het begint een vanzelfsprekendheid te worden maar het blijft een hobbelige weg. Stationsprojecten vergen een lange adem. Het is van belang om van begin tot eind scherp te blijven.

“Als bureau maken we ons sterk voor vakmanschap, voor goede selecties en voor een centrale rol van de ontwerper.”

2020 was ook het jaar van een aantal belangrijke aanbestedingen. Nijmegen licht ik er graag uit omdat ook daar gebieds- en stationsontwikkeling in elkaar overlopen. Stationskwartier-thematiek dus. Vanuit Bureau Spoorbouwmeester hebben we ons in aanvulling op de waardestelling sterk gemaakt voor het opstellen van een Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) waarmee we inmiddels ook bij Amsterdam Centraal werken. Waar een Waardestelling vooral terugkijkt en de bestaande waarden van bijzondere en/of monumentale (Collectie)

stations omschrijft, blikt het KRK juist vooruit. Noem het een overkoepelend visiedocument: kort, krachtig en met een overzicht dat meerjarig houvast biedt bij complexe ontwikkelingen rond stations. Zo'n document helpt om afgewogen keuzes te maken. In Nijmegen heeft de combinatie Waardestelling en Kader Ruimtelijke Kwaliteit zich in de aanbesteding bewezen. Het heeft geholpen in het overleg met de gemeente en bij de selectie van de architect. De ervaringen waren zo goed dat we het graag ook elders toe gaan passen.

“De ervaringen met het Kader Ruimtelijke Kwaliteit waren zo goed dat we het graag ook elders toe gaan passen.”

Spijtig is dat we door de *lockdown* het geredkomen van een aantal geslaagde stationsprojecten niet hebben kunnen vieren. Zo had station Driebergen-Zeist beter verdiend. Het is een ontzettend

Roosendaal





bijzonder station geworden in een landschappelijke setting. Dat bijzondere karakter schuilt vooral in de verbinding van de opgaven in een ruimtelijk overtuigend geheel. Zo is een belangrijk overstappunt ontstaan dat de spoorse barrière slecht en het overstappen tussen de modaliteiten intelligent verweeft met de groene context en de cultuurhistorie.

In Driebergen-Zeist zijn de sporen op maaiveld gebleven. De stationsentree bevindt zich daaronder. Daar is een soort megakuil gegraven waarlangs het landschap het station binnenkomt. Ook P+R-voorzieningen zijn heel mooi onderdeel geworden van het plan. Het is gelukt om een passend element toe te voegen aan het waardevolle landschap rond Driebergen-Zeist, bekend van de landgoederen. Bijzonder is dat we vanuit ons bureau

op heel verschillende niveaus adviseren. Bij Ede-Wageningen keek ik tot op bouwkundig detailniveau mee bij het opstellen van de stukken voorafgaand aan de uitvraag voor een aannemer. Dan spreek ik mijn architectenkennis aan. Aan de andere kant van het spectrum zit de gebiedsontwikkeling. Dan zit je op het niveau van strategie en stedenbouw. Elders gaat het dan weer om de configuraties van knooppunten. Ik merk dat we als Bureau Spoorbouwmeester ondertussen ook groeien in het adviseren in Kwaliteitsteamverband. Dat is zeker van belang bij grotere gebiedsontwikkelingen waar heel veel programma en complexiteit samenkomt. Dan heb je een interdisciplinaire blik nodig. Het Kwaliteitsteam-instrument zie ik de komende jaren alleen maar in belang toenemen.

De meerwaarde van ons werk schuilt ook in de enorme liefde voor en betrokkenheid bij de opgave. Bij ieder project zijn we onderdeel van een breder team. Altijd is onze rol inhoudgedreven en kwaliteitsgericht. Niet als hindermacht maar wel als spiegel en bewaker van de gezamenlijke kwaliteitsambities. Doordat we zo betrokken zijn, voelt het ook vaak als 'ons' project, ook al worden we lang niet altijd genoemd in de *credits*. In tegenstelling tot de ontwerpfase staan wij tijdens de uitvoering meestal weer op gepaste afstand. Als het ontwerp goed in elkaar zit, kunnen we daar als 'stationsfluisteraars' natuurlijk prima mee leven. Uiteindelijk gaat het ons erom dat het spoor er als geheel beter van wordt en dat de reiziger daar volop van profiteert.

De sleutel van het succes zit in de uitvraag

Voor de stationsoutillage was 2020 het jaar van de aanbesteding van de derde tranche. Persoonlijk was dit voor mij het belangrijkste project in het afgelopen jaar. Opgeleid als industrieel ontwerper heb ik jarenlang aan de spreekwoordelijke andere kant gestaan: die van de markt. Nu had ik een belangrijke rol in de uitvraag. Dat is echt van waarde, dat je beide kanten kent. Veel van onze adviseurs hebben dat. Binnen ons bureau kennen we de taal van de ontwerper maar ook die van de opdrachtgever en de uitvoerder.

We hebben bij deze derde tranche van de outillage stevig ingezet op optimalisatie en verduurzaming. Het resultaat is boven verwachting. We hebben een milieukostenindicator (MKI) van ruim 50% gehaald. Dit betekent dat de duurzaamheid verdubbeld is, of in andere woorden: de milieubelasting is met meer dan de helft teruggebracht. Dat is enorme winst.

“Bij de outillage is de milieubelasting is met meer dan de helft teruggebracht. Dat is enorme winst.”

De sleutel van dit succes zit voor een belangrijk deel in de uitvraag. Daar zijn we heel scherp geweest in de ambitie. Aandacht voor de kwaliteit van de aanbesteding betaalt zich hier echt uit. Daarin hebben we de aandacht voor het detail niet geschuwd. We zijn heel precies geweest in het formuleren

van onze wensen. Of we de markt zo geïnspireerd hebben tot deze duurzame innovatie? Nou, waarschijnlijk nog wel een stapje verder. Dwingen is misschien een te groot woord. We hebben ze uitgedaagd en stevig in de juiste richting geduwd. Puur door harde eisen op te stellen. Bijvoorbeeld ten aanzien van het gebruik van aluminium. Dat komt onder meer uit China. We hebben hier als eis gesteld dat het uit Europa moet komen en dat het voor 30% gerecycled moet zijn. En dan niet het zogenaamde afzaagmateriaal uit de fabriek maar echt reeds gebruikt aluminium. Het spreekwoordelijke blikje dus.

“Het behoud van kwaliteit gaat hand in hand met kostenbesparing en duurzaamheidswinst.”

Door slim aan te besteden en heel duidelijk te maken wat we wilden, hebben we het materiaalgebruik fors beperkt. Denk aan minder roestvaststaal, het genoemde aluminium maar ook het gebruik van minder soorten hout. Ook de markt verdient een groot compliment. Het is hen gelukt om met behoud van kwaliteit een enorme duurzaamheidswinst te halen. Ik durf haast de stelling wel aan dat de kwaliteit nog hoger is geworden. De reiziger zal het niet zien. Die ziet nog altijd dezelfde bank, dezelfde paviljoens, afvalbakken, zitranden en schermen. Onderhuids zit de innovatie. Extra winst is ook nog eens dat het voor ProRail prijstechnisch heel goed uitgekomen is. Het behoud van kwaliteit gaat hand in hand met kostenbesparing en duurzaamheidswinst.

Een leuk project in 2020 betrof het kleinste winkeltje op onze stations: de snoep- en drankenautomaat van NS. Op heel veel station in Nederland zijn ze weggehaald, omdat ze er niet bepaald representatief meer uitzagen. Best jammer, want voor grote groepen reizigers bieden ze toch comfort en service. Zeker als de winkels gesloten

zijn en je komt van een nachtdienst, dan kun je hier toch nog wat te eten of te drinken halen. Op Utrecht Centraal zijn ze nu volledig gereviseerd teruggeplaatst. Ze zijn opgeknapt en voorzien van een nieuwe omkasting waardoor ze nu als een aangetrouwd familielid ook mooi aansluiten op de outillage. NS heeft het aangedurfd te investeren in kwaliteit. Dat is echt heel goed. Corona heeft voor wat vertraging gezorgd maar ik verwacht eigenlijk dat we de automaten in deze hernieuwde vorm snel terug gaan zien op veel meer andere stations.

“NS heeft het aangedurfd te investeren in kwaliteit.”

Wat in 2020 ook veel aandacht heeft gekregen zijn de luminatierichtlijnen. We zien zeker in de afgelopen jaren dat er steeds meer vraag is naar beeldschermen en digitale reclamedragers op stations. Het is een relatief nieuw thema, vooral omdat we op stations lang terughoudend

zijn geweest wat betreft het gebruik van dit soort schermen, vooral vanwege de lichthinder voor reizigers. Toch zullen we er wel echt iets mee moeten. Het biedt zeker ook kansen, bijvoorbeeld op het vlak van duurzaamheid. Posters plakken hoeft niet meer bij een digitaal scherm. Daarbij: ook het plakken van de posters kan voor overlast zorgen, simpelweg omdat het de transfer kan verstoren.

Bij een digitaal scherm is dat niet aan de orde. Je drukt op afstand op een knop en het beeld verandert. We hebben in 2020 vooral gekeken naar de integratie van schermen in het station, op zo'n manier dat het niet voor lichthinder zorgt en het scherm wel attentiewaarde heeft. Zo zorgen we dat het niet concurreert met de reisinformatie die op ieder station de meeste aandacht verdient. In 2021 loopt het project nog door. Het moet uiteindelijk onderdeel worden van de Visie op Licht, het Handboek Media en het Handboek Retail uit de Visie op Informatie. Aan de hand van gedetailleerde kaders en eisen kunnen

Het kleinste winkeltje





NS en ProRail hun 'klanten' – lees: de winkels op stations – zo helpen om tot een goede balans te komen.

“Tot welk niveau blijft het aantal aanbieders voor de reiziger interessant?”

Wat de komende jaren veel meer aandacht zal vragen zijn de deelfietsen op stations. Momenteel gaat het nog vooral om de OV-fiets van NS maar nieuwe aanbieders dienen zich aan, vooral in de grote steden. Binnen de spoorsector is er de – terechte – vrees dat dit gaat leiden tot een opeenstapeling van fietsen rond het station. Met NS en ProRail zijn we nu aan het kijken hoe we dit in goede banen kunnen leiden. Tot welk niveau blijft het aantal aanbieders voor de reiziger interessant? Hoe profileren

die aanbieders zich op stations? Waar stallen we die fietsen? En hoe gaan we om met de landelijke spreiding? Momenteel hebben potentieel nieuwe aanbieders vooral interesse in de grote stations, en dat terwijl de OV-fiets ook op veel kleine stations te gebruiken is. Op het niveau van het totale netwerk is dat van groot belang. Maar dat betekent dat je als aanbieder ook genoeg moet nemen met het feit dat de opbrengsten op het ene station een stuk lager kunnen liggen dan op het andere.

Het nadenken over deelfietsen staat trouwens niet op zichzelf. Wat gebeurt er bijvoorbeeld wanneer de overheid het gebruik van elektrische steps vrijgeeft? Hoe gaan we om met aanbieders van deelauto's en andere deelconcepten? Ofwel: hoe gaan we om met de groeiende vraag en aanbod van Mobility as a Service (MaaS)? Daar ligt echt een enorme uitdaging die niet

alleen gaat over capaciteit maar ook om balans in het aantal aanbieders en het soort modaliteit. Het is van belang dat we daar als spoorsector goed over nadenken en onze visie bepalen.

In 2020 hebben we veel voortgang geboekt op belangrijke thema's. Maar natuurlijk blijven er onderwerpen op mijn wensenlijstje staan, bijvoorbeeld op het vlak van LED-verlichting en het verder op orde krijgen van de bewegwijzering. Het valt me op dat bij nieuwbouw TL-verlichting nog met enige regelmaat wordt toegepast in stations. We zullen vooraf moeten vastleggen dat dit LED moet zijn. Maar: de ene LED is de andere niet. Kwaliteit, kleur en levensduur verschillen sterk. Dat zou ik graag eens willen aanpakken. Bovendien kun je met een doordachte omgang met licht een enorme slag slaan. Bewegwijzering wordt er beter en mooier van terwijl het energieverbruik daalt. Daarnaast werkt het positief door op onderhoud en duurzaamheid. Sterker, vaak zijn juist in dit soort maatregelen de grootste winsten te behalen. Een groen dak is mooi en zichtbaar voor de reizigers maar het echte verschil wordt aan de niet-zichtbare kant behaald.

“De poefjes worden nu nog gemaakt uit beton. Een alternatief is mosselgranulaat.”

Interessant blijft ook de verdere verduurzaming. Bij de nieuwe outillage behaalden we al veel winst maar het kan vast nog beter. Zo kijken we naar nieuwe duurzame materialen. De poefjes worden nu nog gemaakt uit beton. Een alternatief is mosselgranulaat. Dat gaan we nu testen. Het is een mooi voorbeeld van hoe je bestaande objecten uit kunt voeren met nieuwe duurzame materialen zoals biopolymeerbeton. Natuurlijk moeten we zeker zijn dat deze materialen veilig zijn, kwaliteit hebben en lang meegaan. Dat soort ontwikkeltrajecten zijn zeer waardevol. ProRail initieert dit soort trajecten. Wij agenderen vanuit BSbm en

zijn betrokken bij de experimenten. Ik verwacht dat dit de komende jaren tot nog meer duurzaamheidswinst gaat leiden.

Tot slot zie ik uit naar de vernieuwing van de Spoorbeeld-website die in 2021 vorm moet gaan krijgen. Wij willen allemaal dat het Spoorbeeld veel en goed gebruikt wordt. Op veel plekken is dat al het geval. Ook wordt ons bureau goed gevonden. Maar dat moet natuurlijk wel zo blijven. Dan is het belangrijk dat je Spoorbeeld-site meegroeit, toegankelijker wordt en het vormgevingsbeleid nog beter presenteert. Maak de drempel zo laag mogelijk! In dat licht ben ik ook blij met een nieuw initiatief: de opleidingsmodule. Iedere nieuwe medewerker van ProRail en NS krijgt hierbij een introductie op het Spoorbeeld. Wat beogen we ermee? En hoe kan het Spoorbeeld hem/haar helpen? Dat kan alleen maar helpen om de komende jaren de kwaliteit op en rond het spoor nog een extra slag te geven.

Circulariteit is de ontwerp-opgave van de toekomst

Als er een station in 2020 veel aandacht heeft gekregen, dan is dat Amsterdam Centraal. Het is een van de vijf kathedralen en, na Utrecht Centraal, het grootste station van Nederland. De afgelopen jaren is al fors geïnvesteerd in het station. Het is gelukt om het gebouw te laten functioneren als een moderne reizigersmachine met respect voor de monumentale waarden. Wat dat betreft is het een prachtig voorbeeld van hoe adaptief een monument kan zijn mits je er met zorg en aandacht aan werkt.

De opgave richt zich nu vooral op het Programma Hoogfrequent Spoor. Voor Amsterdam Centraal leidt dat – opnieuw – tot een grootschalige vernieuwing: van de verbreding van de oosttunnel en de perrons tot de verplaatsing van stijpunten en de aanpak van de westelijk stationstoegang. Het voorlopig ontwerp is in 2020 gereedgekomen. Ambitie is om alles in 2030 klaar te hebben. Daarnaast spelen ook nog de restauratie van De Cuypershal en het grootschalig opknappen van de openbare ruimte van het stationseiland.

“Met het Kader Ruimtelijke Kwaliteit creëren we een basis voor samenhang.”

Vanwege de grote hoeveelheid projecten die op Amsterdam Centraal speelt hebben we geadviseerd om een integraal

toekomstperspectief te maken: een Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK). Veel projecten worden nu redelijk solitair uitgevoerd terwijl ze elkaar juist zouden kunnen versterken. Met het KRK creëren we een basis voor samenhang. Het document beschrijft en illustreert de structurele samenhang en de bijzondere componenten die samen zo typerend zijn voor het station. Het geeft op hoofdlijnen richting aan de inpassing van maatregelen en voorzieningen die de komende jaren worden doorgevoerd. Daardoor is dit KRK te gebruiken als toetsingskader. Het biedt een handvat bij de ontwikkeling van planalternatieven en bij de beoordeling van inrichtings- en vormgevingsvoorstellen.

Samen met Nijmegen is Amsterdam Centraal een voorloper wat betreft het KRK. Ik hoop en verwacht dat dit instrument ook elders in Nederland toegepast gaat worden. Het kan van grote waarde zijn bij grote stations – in Den Haag en 's-Hertogenbosch willen we er ook mee gaan werken – maar zeker ook bij de kleinere.

Samen met de vastgoedontwikkelingen rond het station is de aanpak van station 's-Hertogenbosch exemplarisch voor veel andere grote en middelgrote stations in Nederland. Het station barst hier met 50.000 in- en uitstappers per dag echt uit z'n voegen. Gebouw en traverse zijn nog niet zo oud maar nu al weer te krap en dus niet meer van deze tijd. Bovendien vraagt de gebiedsontwikkeling en de inbedding van het knooppunt om een integrale aanpak, zoals door Miguel ook uitgelegd.

Afgelopen jaar is door VenhoevenCS in opdracht van alle stakeholders gestudeerd op het station en de stationsomgeving. Er liggen nu twee varianten van de studie op tafel die verder worden onderzocht. Duidelijk is in elk geval dat er een nieuwe, duurzame traverse of tunnel moet komen met aan beide zijden een volwaardige nieuwe stationsentree.

“Steeds vaker denken we met alle stakeholders na over het knooppunt en de gebiedsontwikkeling als één opgave. Dat is absolute winst.”

Ook Den Haag Laan van NOI is een voorbeeld van een integrale ontwikkeling. Samen met de stakeholders denken we na over het functioneren van de knoop en de stedelijke ontwikkeling. Bureau Zones Urbaines Sensibles ‘ZUS’ heeft daar een plan voor gemaakt. Voor het spoor is ZUS een relatief nieuwe partij. Ik vind het belangrijk om dit soort nieuwe samenwerkingen op te zoeken en kansen te geven aan een nieuwe generatie ontwerpers. Het zorgt voor een frisse blik. In het plan is er veel aandacht voor groen, wonen en aangenaam verblijf. NS is de trekker. De gemeente Den Haag is bezig met de gebiedsagenda en het beeldkwaliteitsplan. Hoe maak je een herkenbaar station tussen alle vastgoedontwikkelingen? Hoe maak je een goed vormgegeven circulair en groen knooppunt op een plek waar ook talloze andere opgaven spelen? Met dat soort vragen zijn we hier aan het oefenen.

“Ik vind het belangrijk kansen te geven aan een nieuwe generatie ontwerpers. Het zorgt voor een frisse blik.”

In feite hebben we in Den Haag Laan van NOI te maken met de thematiek van de publicatie Het Nieuwe Stationskwartier. Daar heeft Bureau Spoorbouwmeester het afgelopen jaar hard aan gewerkt. Voor ons bevat het thematiek waar we eigenlijk dagelijks mee bezig zijn. Het is van grote waarde dat het nu allemaal bij elkaar opgeschreven is. Voor projectleiders, gemeenten, NS, ProRail en alle andere betrokkenen is Het Nieuwe Stationskwartier erg behulpzaam. Simpelweg omdat alle ingrediënten voor het ontwerpen van een goede stationsomgeving hier nu op een rijtje staan. Zeker nu is dat heel relevant.

Opgaven zoals bij Den Haag Laan van NOI staan namelijk niet op zichzelf.

We zijn natuurlijk ook druk bezig met thema’s als duurzaamheid, circulariteit, groen, landschap en energieneutraal ontwerpen. Voor NS, ProRail, ons bureau en voor mij persoonlijk zijn dat dé ontwerpogaves van de toekomst. We willen immers werken aan een schoon en duurzaam spoor voor een nieuwe generatie.

Binnen het kader van de energietransitie hebben we het Handboek zonnepanelen een update gegeven. Dat gaat over de inpassing van zonnepanelen bij bestaande (monumentale) stations. In een eerdere versie konden we alleen putten uit referenties vanuit bijvoorbeeld woningbouw. Nu zijn het louter stationsreferenties, hetgeen laat zien dat het de goede kant opgaat. De Rijksdienst Cultureel Erfgoed was zeer te spreken over het handboek. Met hen gaan we nu ook kijken hoe we energietransitie kunnen inpassen binnen monumentale perronkappen en gebouwen.

“Voor NS, ProRail ons bureau en voor mij persoonlijk zijn duurzaamheid, circulariteit, groen, landschap en energie dé ontwerpogaves van de toekomst.”

Afgelopen jaar zouden we rond het thema duurzaamheid en circulariteit groots uitpakken tijdens de Dutch Design Week in Eindhoven. We hadden een heel mooi programma maar om bekende reden is alles afgeblazen. Gelukkig hebben we samen met NS en ProRail ook volop geïnvesteerd in een online platform, hetcircularestation.nl. Ik ben er heel trots op dat we ondanks alles nog zoveel voor elkaar hebben gekregen rond dit belangrijke thema. Daar zijn nu ook de circulaire ontwerpen terug te vinden die voor de Dutch Design Week zijn gemaakt in een lab met studenten en ontwerpers, waaronder Het Natuurlijke Station



Bank

van Leonie Welling en Studio Tjeerd Veenhoven. Begin dit jaar hebben we veel van het oorspronkelijke programma samen met Pakhuis De Zwijger nog een plek weten te geven in Week van de Circulaire Economie. Daar hebben we met ProRail twee programmalijnen gevuld.

Samen met Chris Nijkamp heb ik afgelopen jaar ook hard gewerkt aan de Stationsoutillage. Ik ben ontzettend blij met hoe deze aanbesteding is gegaan. Zo is een enorme duurzaamheidswinst gehaald op alle aspecten van de

Milieukosten Indicator (MKI): van bouwplaats tot vervoer en de impact op de verzuring van het zeewater. Met harde eisen hebben we grootse sprongen gemaakt. Behalve voor Chris heb ik ook veel bewondering voor de nieuwe programmamanager die daar vanuit ProRail aan getrokken heeft: een jonge held. Zij heeft de boel opgeschud en menigeen enthousiast gekregen. Dat wat nu gelukt is met de outillage, zet ik de komende jaren graag door naar het station als geheel.

Wat dat betreft gaat de toekomst ons nog heel wat brengen. Het wordt echt heel anders dan we nu gewend zijn. Nu is het station op veel plekken nog een wereld van staal en glas. Andere duurzame materialen zullen veel beeldbepalender worden. Hier en daar zie je die veranderingen al wel verschijnen, zoals bij het plan van ZUS voor Den Haag Laan van NOI of in de ontwikkeling van een biobased technisch gebouw. Ik pleit ervoor om met het oog op die duurzame opgave we ons als bureaus die daar al volop mee bezig zijn, een kans te bieden. Meer jonge bureaus. Meer culturele diversiteit of juist mooie combinaties tussen nieuwe en gevestigde namen. Die andere vernieuwende kijk hebben we echt nodig voor de duurzame dan wel circulaire opgave.

“Een duurzaam sausje: daarmee gaan we het niet redden als we als spoorsector in 2050 helemaal circulair willen opereren.”

Wat betreft die opgave is het voor de komende tijd ook van belang een Programma van Eisen te maken voor een circulair station waarin we duurzame voorschriften vastleggen voor ontwerpers, projectmanagers en aannemers. Net als bij de outillage kunnen we daarmee verleiden, uitdagen of zelfs eisen om grote circulaire stappen te nemen. En dan niet met wat zonnepanelen en een groen geveltje maar integraal. Een duurzaam sausje: daarmee gaan we het niet redden als we als spoorsector in 2050 helemaal circulair willen opereren. Het moet echt in de haarvaten zitten. Dat vraagt om een systeemverandering.

Naast “circulariteit” zal de komende tijd ook “vervangen door klimaatadaptatie” een centrale plek op onze agenda opeisen. Dat wordt al wel aangestipt in de Groene Handboeken. Het begin is er. Hier ligt ook een directe relatie tussen het station en de omringende gebiedsontwikkeling.

Hoe maak je de gehele stationsomgeving circulair en klimaatadaptief? En hoe doen we dat op die plekken waar de programmadruck al enorm is? Neem alleen al de gigantische woningbouwopgave van 1 miljoen woningen waar Nederland voor staat. Daarvan zal veel terecht komen in bestaand stedelijke gebied met een hoofdrol voor die locaties nabij OV-knooppunten. Hoe maak je dat robuust en toekomstbestendig? Op ruim honderd stations zien we dit soort ontwikkelingen al: bouwen op rond en zelfs boven het spoor. Hoe maken we dat ook circulair en klimaatadaptief? En hoe zorgen we tegelijkertijd dat het station en de stationsomgeving een visitekaartje voor de stad wordt met een hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit? Dat soort vragen en thema's gaan de agenda voor de komende jaren zeker bepalen.

Het woord is onze ontwerptool

Tot mijn grote genoegen ben ik afgelopen jaar toetreden tot het Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Spoorzone in Nijmegen, een stad waar de laatste tijd grote stappen worden gezet. Dat team was aanvankelijk vooral actief bij de vastgoedontwikkeling rondom het station. Nu het gehele station onderdeel is van de gebiedsontwikkeling, leek het de gemeente verstandig om de Spoorbouwmeester aan te haken. Wij adviseren direct aan het opdrachtgeversoverleg. Sterk is dat het Kwaliteitsteam tot en met de vergunningverlening betrokken blijft. We hebben bovendien het mandaat om ook over de architectonische kwaliteit te adviseren aan het gemeentebestuur. Hierdoor zijn de lijnen erg kort.

In Nijmegen verloopt de kwaliteitsborging in goede harmonie. De gemeente verdient een groot compliment voor hoe ze dit hebben georganiseerd. Hetzelfde geldt voor NS en ProRail die eveneens inzagen dat het in Nijmegen om veel meer gaat dan alleen om het spoor en de treinen. Juist door het als een integrale verbouwingsopgave aan te vliegen valt winst te behalen. Het kostte even tijd maar alle partijen dragen nu hetzelfde ambitieniveau uit. Kom op, we gaan samen optrekken!

Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam Spoorzone is een heel productief instrument. Volledig nieuw is het niet. Zo is de Spoorbouwmeester al sinds jaar en dag betrokken bij de NSP's in de zogenaamde Bouwmeestersoverleggen. Daar trokken

we samen op met de Rijksbouwmeester en de collega's uit de betreffende steden. Daarnaast zijn onze adviseurs op veel plekken vertegenwoordigd in vergelijkbare gremia. Neem Amsterdam Zuidas waar Miguel Loos in het Kwaliteitsteam zit of Amsterdam Centraal en Den Haag CID waar Liesbeth Boeter een belangrijke adviesrol vervult. Maar ook Groningen en Almere, waar Jos van den Hende samen met professionals vanuit de gemeente en de provincie de kwaliteit bewaakt.

Ik geloof dat op veel andere plekken een Kwaliteitsteam ook van waarde kan zijn. Zo is het een goede referentie voor bijvoorbeeld Eindhoven, Den Bosch en Sloterdijk waar ook grote verbouwingen op stapel staan. Overigens hoeft het niet per definitie om grote stations te gaan. Op en rond stations – groot en klein – komen vaak diverse programma's en projecten samen – of ligt er een kans ze samen te brengen. Dat moet je als supervisor en/of projectleider niet alleen willen doen. Beter is een breed team waarin je in gezamenlijkheid integraal afwegingen kunt maken die de kwaliteit van het station, de stationsomgeving of zelfs het gehele Stationskwartier ten goede komen.

Zwaluwstaarten, zo zou je het werk van Kwaliteitsteams kunnen omschrijven: het slim verbinden van opgaven en programma's en zo bouwen aan een sterk geheel. Overtuigingskracht is daarin vaak een belangrijk ingrediënt, doorgaans veel meer dan feitelijke macht. Al is het wel prettig om een duidelijk mandaat te hebben waarmee de invloed op het proces wordt geborgd.

“Zwaluwstaarten, zo zou je het werk van Kwaliteitsteams kunnen omschrijven: het slim verbinden van opgaven en programma's en zo bouwen aan een sterk geheel.”

In het functioneren van de Kwaliteitsteams komen veel ambities van ons bureau samen, zeker op het vlak van brede

gebiedsontwikkeling en natuurlijk de kwaliteitsborging. De waarde neemt alleen maar toe wanneer de kwaliteitsborging onderdeel is van alle stappen in de planvorming. Soms zit daar nog wel wat voorbehoud in bij opdrachtgevende partijen. De ervaring leert echter dat het zich echt altijd positief uitbetaalt, zeker als je al vroeg in het proces kwaliteit krachtig op de agenda zet. Projecten worden er beter van.

Wat betreft die kwaliteitsborging is maatwerk wel van belang. Natuurlijk zijn er generieke lessen te leren maar ieder project is anders. Daar moet je je kwaliteitsborging op afstemmen. Op veel plekken gaat het al goed maar een vanzelfsprekendheid is het nog niet. Vandaar ook mijn wens om dit jaar alsnog een Handreiking Kwaliteitsborging op te stellen: een handreiking en ingrediëntenlijst die opdrachtgevers helpt om het juiste gremium te kiezen. Geen dwingend voorschrift maar een goed advies dat helpt om per project en per locatie de goede keuzes te maken.

“Geen dwingend voorschrift maar een goed advies dat helpt om per project en per locatie de goede keuzes te maken.”

Binnen het bureau is mijn rol als Spoorbouwmeester anders dan die van de adviseurs. Bij projecten ben ik minder betrokken, uitzonderingen als Nijmegen of Schiphol daargelaten. De focus van mijn werk lag de laatste jaren vooral op de uitwerking van onze speerpunten: duurzaamheid, gebiedsontwikkeling, kwaliteitsborging en de update van het Spoorbeeld. Daarnaast help ik bij belangrijke (agenderende) dossiers zoals het Landschapsplan voor het Spoor en het Nieuwe Stationskwartier.

Wat betreft de kwaliteitsborging ben ik blij dat afgelopen jaar veel meer structuur is ontstaan in het bespreekbaar maken van ruimtelijke kwaliteit en dilemma's op het vlak van architectuur binnen projecten. Zo ben ik inmiddels lid van het MT Vernieuwbouw. Dat is een wekelijks

Leiden Centraal
voorplein



overleg met een paar sleutelfiguren van NS Stations en ProRail Stations. Doen zich op de werkvloer dilemma's voor, dan bespreken we die hier.

Het MT is een belangrijk bijpraatmoment waarin we altijd oplossingsgericht te werk gaan. Als Spoorbouwmeester ben ik hier erg op m'n plek, vooral omdat altijd geredeneerd wordt vanuit gedeelde belangen. Het type opgaven dat voorbijkomt is divers. Het kan gaan over een verschil van inzicht tussen NS en ProRail of tussen spoor- en omgevingspartijen. Het gaat over grote en kleine stations, over vroege verkenningen of de vraag wat te doen met historische perronkappen. Het is een heel prettig en waardevol premium.

“We helpen, bemiddelen, adviseren, geven commentaar en begeleiden plannen. Het woord is onze ontwerptool.”

Het werk van ons bureau bestaat veel uit praten en vergaderen. We helpen, bemiddelen, adviseren, geven commentaar en begeleiden plannen. Het woord is onze ontwerptool. Daarnaast hebben we veel aandacht voor beleidsontwikkeling en de opgaven van de toekomst. Zo zaten we met ProRail en NS kortgeleden wat langer om tafel om te kijken wat eraan zit te komen qua thema's en opgaven. Daar komt dan bijvoorbeeld een potentieel nieuw speerpunt uit voort, zoals de transitie van het ov. Dat gaat over een ontwikkeling waarbij verschillende partijen en aanbieders zich mengen in het aanbod en de mogelijkheden om je te verplaatsen. Veel nieuwe aanbieders zitten op het vinkentouw. Dat moet allemaal goed geïntegreerd worden binnen de bestaande knooppunten zonder dat dit ten koste gaat van het overzicht, het comfort en de beleving. Ik vergelijk het wel eens met wat je op kleinere vliegvelden kunt tegenkomen. Kom je de schuifdeuren uitlopen, dan heb je rechtsaf diverse aanbieders van

huurauto's. Sommige vliegvelden hebben dat ruimtelijk goed georganiseerd. Elders is het meer een kwestie van 'wie het hardst schreeuwt'. Het aanbod van voor- en natransport op het station heeft ook de neiging verder te differentiëren. Denk bijvoorbeeld aan de huurfiets. Daar moeten we goed over nadenken. Tot op welke hoogte voegt het waarde toe voor de reizigers? Wanneer slaat het door naar overaanbod? En hoe organiseren we dit allemaal in de beschikbare ruimte? Dat zijn voor de komende tijd heel belangrijke vragen.

Zeker de laatste jaren zie je dat onze werkzaamheden een bredere scope krijgen. Het gaat allang niet meer alleen over het spoor, de trein en het station. De stationsomgeving, de omgeving van het spoor en de impact van investeringen in en rond het spoor op stad, dorp en wijk bepalen steeds meer de agenda. Dat betekent ook wat voor ons werk. Zo worden we steeds vaker rechtstreeks door gemeenten gevraagd om mee te denken terwijl we in eerste instantie natuurlijk de *in-house* adviseur van NS en ProRail zijn. Dat is wel iets waarop de spoorpartijen, de andere OV-aanbieders en wijzelf zich moeten bezinnen. Hoe gaan we hier mee om? Hoe organiseren we dit? En wat betekent het voor onze positie als Bureau Spoorbouwmeester?

“Juist bij de kitvoegen en lasnaden tussen programma's en projecten zie je of er aandacht is voor de grotere samenhang der dingen.”

Ik vergelijk het werken aan het spoor en aan stations wel met een gezelschapsspel. In dat spel zijn wij als Bureau Spoorbouwmeester vooral sterk in het koppelen van programma's en projecten van spoorpartijen en omgevingspartijen. Dat is een belangrijke rol, zeker in een tijd waarin we alles nog te vaak sectoraal organiseren. Juist bij de kitvoegen en lasnaden tussen programma's en projecten en tussen oude gebouwen

en nieuwe voorzieningen zie je of er aandacht is voor de grotere samenhang der dingen. Daar zitten dus ook de risico's van gebrekkige aansluiting of afstemming. Zo kun je bijvoorbeeld niet ongestraft een PHS-opgave uitrollen en denken dat dit geen invloed gaat hebben op de layout en de beleving van het station.

Op heel veel plekken gaat het gelukkig al een heel stuk beter maar nog altijd roepen we: dames en heren, u mist hier kansen! Door slim te verbinden, door soms wat te vertragen en juist elders weer te versnellen valt enorme winst te halen op het vlak van beheer, kwaliteit en dus betere stations en betere stationsomgevingen. Zeker als het lukt om ook de organisatie en het projectmanagement in te richten op de verbinding, en de kwaliteit van het eindresultaat een centrale rol te geven.

Als bureau zijn we ook betrokken bij de samenstelling van de Stationsagenda. Het komt voort uit een vraag van de staatssecretaris om goed op een rij te zetten wat wij als mobiele samenleving van stations mogen verwachten. Dat heeft te maken met de transitie van het openbaar vervoer en de maatregelen voor ketenmobiliteit, maar zeker ook met hoe lokale gemeenschappen zich tot 'hun' station verhouden.

Op veel plekken zien we op dat vlak bewonersinitiatieven ontstaan. Dat kan van alles zijn: van het mooier maken van de stationsomgeving, van toepassing van kunst tot moestuintjes. Dat soort initiatieven zijn heel mooi: ze tonen verbondenheid en dragen bij aan de eigenheid van een plek. Maar het is wel van belang dat het goed gebeurt zonder de generieke kwaliteitseisen terzijde te schuiven. Een *Handboek Lokale Interventies* is dus nodig om te komen tot een goede balans tussen generieke kwaliteit en lokaal initiatief. Ook dit verdient een plek op de Stationsagenda. Natuurlijk blijft voor de komende jaren ook verduurzaming een belangrijk zo niet essentieel thema. Met de outillage is al

een mooie slag geslagen. Die ervaring verdient het om uitgebouwd te worden naar het gehele station. Belangrijk is om daarbij van de fase van allerlei pilots naar de volgende fase van systematische oplossingen te komen. Als bureau blijven we daarbij waken over de ruimtelijke expressie. Want ook al gaan we de noodzakelijke circulaire weg op, het blijft belangrijk dat we voor de reizigers en alle andere gebruikers blijven werken aan een mooie, aantrekkelijke en goed leesbare familie van stationsgebouwen.

Ten slotte ben ik ook blij dat we in 2020 een start hebben gemaakt met de actualisering van de website van het Spoorbeeld. Door deskundige communicatieadviseurs en webdesigners is een kritische scan gemaakt van de sterke en de minder sterke eigenschappen van dit cruciale communicatiemiddel. Op basis daarvan gaan we in 2021 een integrale update doorvoeren. Daardoor worden de inzichten en afspraken die we in 20 jaar hebben opgebouwd beter toegankelijk gemaakt en het onderscheid tussen de beleidsmatige spelregels, de inspiratie en de data helderder. Daar zie ik naar uit!

Slim bundelen van programma's en projecten

Investeren in het hele netwerk zit in het DNA van het Nederlandse spoor. Het is onlosmakelijk verbonden met de samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen. Logisch, want je kunt het nooit alleen. Ook binnen Bureau Spoorbouwmeester richten we ons met het Spoorbeeld en al onze adviezen op het hele netwerk. We proberen meeslepende grote projecten en bescheiden kleine initiatieven met elkaar te verbinden. Zo investeren we van grof tot fijn in samenhang, ruimtelijke kwaliteit en in prettige omgevingen en plezierig reizen.

Voor wie investeert in het hele netwerk is het ene project natuurlijk niet relevanter dan het andere. Maar zonder iets of iemand te kort te doen, kunnen we wel een aantal projecten benoemen die exemplarisch zijn voor de integrale aanpak waar we ons als Bureau Spoorbouwmeester sterk voor maken. Deze projecten laten zien hoe juist een optelsom van opgaven en programma's kan leiden tot enorme meerwaarde.

“We investeren van grof tot fijn in samenhang, ruimtelijke kwaliteit en in prettige omgevingen en plezierig reizen.”

ESGL, Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden, is er zo een. Dit meerjarige project toont hoezeer de 'spooropgave' verbonden is met andere opgaven. De positieve effecten van die verbinding worden steeds beter zichtbaar. In de

provincie Fryslân zit de kracht in de koppeling van ESL aan De Centrale As – de nieuwe provinciale weg tussen Dokkum en Nijega – en het daaraan verbonden project Kansen in Kernen (KiK). De nieuwe weg zorgt dat het verkeer niet langer door de dorpskernen gaat. In de dorpen heeft dat geleid tot een herontdekking van de stationsgebieden van Hurdegaryp en Feanwâlden. Deels doordat de overlast van het doorgaande verkeer is verdwenen en deels doordat de trein er nu vaker stopt.

Succesfactor is dat provincie Friesland De Centrale As en Kansen in Kernen heel goed op elkaar heeft afgestemd. Mede dankzij Bureau Spoorbouwmeester hebben we daar ook ESL aan kunnen koppelen. We hebben geholpen om plaatselijke initiatieven vanuit het KiK-project een plek te geven in de stationsgebieden. In Feanwâlden ontstaat nu een mooie kleinschalige OV-knoop in een groene, parkachtige omgeving. Die kwaliteitsslag zet zich door in een dorpsvernieuwing. Een dorp verderop, in Hurdegaryp, krijgen de daar aanwezige scholen weer volop aandacht.

Natuurlijk hadden we in Fryslân alle projecten los van elkaar kunnen houden maar juist door ze te verbinden versterken ze elkaar. Dat zie je ook elders op de lijn Groningen – Leeuwarden. Mede dankzij ESL groeien de dorpen langs de lijn uit tot een nog aantrekkelijkere plek om te wonen. Het is een prachtige illustratie van hoe een integrale aanpak positief uit kan werken op de kansen van een dorp, wijk en stad en de waarde van de infrastructuur.

“Mede dankzij het project ESL groeien de dorpen langs de lijn uit tot een nog aantrekkelijker plek om te wonen.”

Interessant zijn ook de ontwikkelingen rond de stations van Woerden en Hoorn. In beide gevallen is de gemeente de

initiatiefnemer. In Woerden verkleurt binnen de contouren van de stad een werkgebied naar een nieuw stuk stad. Het stationsgebied is het centrale punt waarlangs de nieuwe stad zich ontwikkelt en het spoor oversteekt. Bereikbaarheid is een belangrijke troef.

In Hoorn vindt verdichting plaats rond het station. Hoorn is zeker in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw flink gegroeid. Een groot deel vond plaats aan de 'overkant' van het spoor. De transformatie van een oud parkeerterrein en het busstation zorgt voor een herwaardering en een volwaardige verbinding tussen het oude centrum en de stadsdelen uit de jaren 70 en 80.

Wat de ontwikkelingen in Woerden en Hoorn bindt is dat ze niet voortkomen uit een spoor- en/of capaciteitsuitbreiding. Het verbeteren van het woon- en werkklimaat is de basis. Beide steden profileren zich als een aangename goed bereikbare woonplek binnen de regio. Hier ontstaan aantrekkelijke

middelgrote stationskwartieren voor mensen die eerder misschien meer snelweg- en autogerelateerd dachten. Ook is het een plek voor een generatie die minder waarde hecht aan de auto en het ov ziet als een hoogwaardig alternatief. De betekenis van dit soort stedelijke inbreidingen wordt in de komende jaren alleen maar groter. We zullen ze veel meer gaan zien, zeker in middelgrote en kleinstedelijke kernen.

“Het stationsgebied is het centrale punt waarlangs de nieuwe stad zich ontwikkelt. Bereikbaarheid is een belangrijke troef.”

Betekenisvolle projecten kunnen ontstaan door programma's en opgaven slim te bundelen. Soms is het prettig een vliegwiel te hebben: een punt op de horizon. In Almere Centrum is dat de Floriade. Een optelsom van onderhoudsprogramma's, de verduurzamingsopgave, het fietsprogramma en gemeentelijke

.....
Overall goed bereik met je smartphone



projecten in de stationsomgeving hebben geleid tot een herwaardering van Collectiestation Almere Centrum. Er wordt volop geïnvesteerd in wonen rond het station. De pleinen aan weerszijden worden vergroend en ingericht voor een aangenaam verblijf waarbij de centrale hal een belangrijke rol vervult in de verbinding van de beide stationszijden.

Ook gebeuren er mooie dingen in het station zelf. Hiermee wordt de waarde van het Collectiestation weer goed zichtbaar. En natuurlijk zorgt het dat dat de reizigers, waaronder ook de vele bezoekers die straks de Floriade gaan bezoeken, zich volop welkom gaan voelen. Station en stationsomgeving worden weer toekomstbestendig.

Station Rotterdam Alexander heeft ook zo'n vliegwiél: het succes van het multimodale station Rotterdam Centraal. Net als in Almere worden hier verschillende opgaven van de gemeente, Rijkswaterstaat, de RET en de spoorpartijen tot een samenhangend geheel gekneed. Een van de doelen is om mensen uit de auto en in het ov te krijgen en het voor de reizigers makkelijker en comfortabeler te maken om te wisselen van modaliteit. Dus niet uitstappen op Centraal maar reeds op Alexander en vanaf daar verder met het RET. Dat ontlast Rotterdam Centraal en zorgt voor een beter gebruik van de regionale en stedelijke OV-modaliteiten. Bovendien verhoogt het de bereikbaarheid en creëert het alternatieven voor de reizigers.

Station Rotterdam Alexander is op zijn beurt een aanjager om breder na te denken over de herontwikkeling van het aangrenzende winkelcentrum. Hoe kunnen we dat laten verkleuren van een 'meubelboulevard' tot een volwaardig subcentrum met meer gemengde stedelijke kwaliteit? Ofwel: hoe gaan we van 'voorstads' naar stads? Ik verwacht dat we dit soort projecten de komende jaren veel vaker gaan zien: het bundelen van programma's en

opgaven tot een groter geheel die zich op een grotere schaal uitbetalen.

"Station Rotterdam Alexander is op zijn beurt een aanjager om breder na te denken over de herontwikkeling van het aangrenzende winkelcentrum."

Wat betreft de stationsprojecten verdient ook Groningen aandacht. Het is een prachtige opgave die ook breder is dan louter het station zelf. De kansen voor de stationsomgeving en de stad als geheel zijn groot. Het stationsproject staat ook symbool voor een andere manier van aanbesteden. Niet op basis van een vast beeld maar vanuit kwalitatieve randvoorwaarden waarin we ook aanzetten tot de integratie van kunst. Kenmerkend is dat het ontwerpteam – van aannemer, ingenieursbureau en architecten – hier van begin tot eind een hoofdrol speelt. Juist door die kwalitatieve randvoorwaarden mee te geven hebben we de markt uitgedaagd. De aanloop is lang geweest maar daardoor is de sprong ook mooi en ver.

"Kenmerkend is dat het ontwerpteam van begin tot eind een hoofdrol speelt."

De waardering voor de trein, voor stations en stationsomgeving groeit nog steeds. Dat leidt op heel veel plekken tot betere producten, snellere treinen, een hogere frequentie, een kortere overstap of zelfs nieuwe lijnen. Zo wordt onderzocht hoe de oude lijn tussen Veendam naar Stadskanaal – nu in gebruik als museumlijn – weer geschikt gemaakt kan worden voor personenvervoer. Ook op de lijn Groningen – Bad-Nieuweschans, speelt nog van alles. Daar wordt het spoor aangepast zodat sneller rijden mogelijk wordt. Bovendien liggen er plannen voor een veel betere en snellere verbinding

met Duitsland: de Wunderline. Bij dit soort trajecten, of het nou gaat om Groningen – Nieuweschans of Groningen – Stadskanaal, dienen zich kansen aan die voor de gehele oostflank van de provincie Groningen van grote betekenis zijn. Ze versterken de regio, zelfs over de landsgrenzen heen.

Afgelopen jaar was ook memorabel vanwege het lage geluidsscherm dat vanaf nu toegepast mag worden. Dit scherm is pakweg zo hoog als het perron. Veel lager dus dan het standaard 3,5 meter geluidsscherm. Voor zowel reizigers als omwonenden is dat een enorme winst. Reizigers kunnen ongehinderd naar buiten kijken en omwonenden hoeven niet langer tegen zo'n hoog scherm aan te kijken terwijl het geluid wel afgevangen wordt. De schermen staan er nog niet maar het mag nu wel. Op heel veel plekken kan het een uitkomst zijn, denk alleen al aan het open Groninger landschap waar je met de lage schermen echt een schone dunne lijn kunt maken die de omgeving en de beleving nauwelijks verstoort.

“Groen zorgt voor verkoeling, houdt water beter vast en helpt om station en stationsomgeving aangenamer te maken.”

2020 was ook het jaar van het Landschapsplan van het Spoor. We introduceerden de eerste uit een reeks van 'Groene handboeken' over beplanting groen in het reisdomein. Naast de beleving is klimaatadaptatie hier een belangrijke drijfveer. Groen zorgt voor verkoeling, houdt water beter vast en helpt om station en stationsomgeving aangenamer te maken. We gaan nu een Groenbeheersvisie maken waarmee we ook kunnen sturen op de kwaliteit van het spoor binnen het landschap. Dat gaat dus om meer dan om het gevaar van vallende bomen op het spoor. Het gaat over inpassing, over biodiversiteit en over landschapskarakteristiek

waarbij kenmerken van het omringende landschap ook van invloed kunnen zijn op de lijn zelf.

Het past goed bij een bredere ontwikkeling waarbij het spoor zich steeds bewuster is van de impact op de omgeving, en de samenwerking met 'de burens'. Of dat nu gaat over de rol van het station in de stationskwartieren of de impact van de lijn op het landschap. Ik verwacht dat die aandacht de komende jaren alleen nog maar groter zal worden en de basis voor samenwerking.

Kunst staat weer volop in de schijnwerpers

Kunst uit de hoek van 'lastig en ingewikkeld' halen: dat is misschien wel het belangrijkste doel van het nieuwe *Handboek Kunst op stations*. Voor mij was dit hét project van 2020. Het is een nieuw en vooral ook behulpzaam instrument geworden. Voor projectleiders en stationsbeheerders was kunst niet altijd grijpbaar. Het lijkt een niet te standaardiseren iets: kunstwerken zijn immers uniek. Daarin wijkt het sterk af van veel andere zaken op en rond het station. Ondertussen schuilt juist hierin ook de belangrijkste waarde van kunst: het verrast de bezoeker en maakt een station bijzonder.

Het initiatief voor het opstellen van het handboek komt van de Kunstcommissie van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester. Eigenlijk was het een logisch vervolg op de inventarisatie van alle bestaande kunstwerken op stations. Daar is de afgelopen jaren hard aan gewerkt. Het resultaat staat op de website kunstopnederlandsestations.nl. Ook verscheen in 2019 als kroon op het werk het boek *Kunst op Nederlandse stations*.

Met het *Handboek Kunst op stations* laten we zien dat kunstopgaven heel goed te faciliteren zijn. Aan de hand van concrete voorbeelden gaat het in op opdrachtprocedures, beheer en onderhoud en de omgang met verzoeken van derden. Soms komt het voor dat een bestaand kunstwerk in gedrang komt door een verbouwing. Hoe ga je daar

dan mee om? Ook daar gaan we op in. Niet voor niets want er zijn voorbeelden waar dit niet helemaal goed is gegaan.

Het handboek geeft het inzicht in de gezamenlijke visie op kunst. Daarmee kunnen we sturen op het verrijken en versterken van de unieke kunstcollectie van stations. Sturen op kwaliteit kan door het goed te borgen in de processen. Ook het betrekken van externe expertise kan heel waardevol zijn, net als het opstellen van criteria voor, bijvoorbeeld, de selectie van een kunstenaar.

“Met het *Handboek Kunst op stations* laten we zien dat kunstopgaven heel goed te faciliteren zijn.”

Bij het opstellen van het handboek hebben we volop gebruik gemaakt van de ervaringen die de afgelopen jaren rond kunst zijn opgedaan. Ook hebben we goed gekeken naar hoe andere organisaties omgaan met hun kunstcollecties. Dit is onder meer vertaald naar opdrachtprocedures. Met collega's van de juridische afdeling binnen ProRail zijn standaard opdrachtbrieven en een set algemene voorwaarden voor kunsttoepassingen op stations opgesteld. Het handboek is nu helemaal klaar. Begin 2021 is het gepresenteerd.

Het boek *Kunst op Nederlandse stations* en de bijbehorende website hebben er al voor gezorgd dat de waarde van kunst volop in de schijnwerpers staat bij ProRail en NS. We merken ook dat de Kunstcommissie steeds beter gevonden wordt. Ik hoop dat het handboek mogelijke koudwatervrees weg gaat nemen waar het om de omgang met en toepassing van kunst gaat.

Afgelopen jaar zijn op allerlei fronten al afspraken gemaakt over de wijze waarop we kunstwerken onderdeel kunnen maken van beheer- en onderhoudssystemen. Ook is er al flink over gepubliceerd op intranet en via nieuwsbrieven. Onlangs

hebben we bovendien drie Webinars georganiseerd voor iedereen die mogelijk te maken krijgt met kunstopgaven op en rond stations. Dat gaat vast helpen dat het handboek breed gebruikt gaat worden.

“Wekelijks krijgt de kunstcommissie vragen en verzoeken binnen.

Dat er rond kunst heel veel speelt, blijkt wel uit de werkzaamheden van de Kunstcommissie. Wekelijks krijgt de commissie vragen en verzoeken binnen. Soms wel twee tot drie per week. Opdrachten, voorstellen, schenkingen: ze komen vanuit ProRail en NS, van omgevingspartijen of van kunstenaars zelf. Lang niet alles krijgt een vervolg maar waar dat wel gebeurt, leidt het vaak tot mooie resultaten die een verrijking zijn voor het station en de stationsomgeving. Zo zijn we nu actief in Almere bij twee stations, het busstation van de OV-terminal Utrecht en de fietsenstalling van Eindhoven. Daar werd aan de kunstcommissie de vraag gesteld om mee te denken over een kunstwerk in de stationsomgeving.

Illustratief is ook de kunstopdracht bij de interwijkttunnel van station Uitgeest

van ProRail. Het hangt samen met de forse investeringen rond het station die onderdeel zijn van het programma Hoogfrequent Spoor. De donkere tunnel die er nu ligt, is toe aan een upgrade. De tunnel wordt lichter, sociaal veiliger en aantrekkelijker. Kunst wordt integraal onderdeel van de aanpak. We zetten vooral in op het versterken van de verbinding tussen station en stationsomgeving. Afgelopen jaar is het plan uitgewerkt met de architect. We zitten momenteel in de selectie van een kunstenaar voor het project.

“Het OV Toekomstbeeld zal bepalend zijn voor de toekomstige reizigerservaring.”

Met veel voldoening heb ik geadviseerd bij het OV Toekomstbeeld 2040. Ik verwacht dat dit programma sterk bepalend zal zijn voor de toekomstige reizigerservaring. Het is een initiatief van het ministerie van IenM, waarin wordt samengewerkt met de decentrale overheden en de OV-sector. In 2019 hebben de partijen de contouren en doelen geformuleerd. Afgelopen jaar heeft dit geresulteerd in een Ontwikkelagenda voor het openbaar vervoer. Die agenda maakt keuzes

Project Leeuwarden



inzichtelijk en biedt een perspectief richting 2040. Het biedt het nieuwe kabinet een hulpmiddel bij het maken van keuzes en het vinden van oplossingen. Als Bureau Spoorbouwmeester hebben we binnen het toekomstbeeld vooral een adviserende rol. We ondersteunen NS Stations en ProRail en denken mee met het ministerie en de provincies.

Ons bureau adviseerde het Kernteam Ketens en Knooppunten afgelopen jaar bij de ontwikkeling van het *Handelingsperspectief*. Partijen kunnen dit samen inzetten om alle aspecten van het functioneren van een OV-knooppunt – nu en in de toekomst – in kaart te brengen en integraal te beschouwen. Daarbij wordt ook gekeken naar de positie van het knooppunt in zijn omgeving en in het netwerk. Het is een mooi en waardevol analyse-instrument geworden.

De functionele kwaliteit en de kwaliteit van de transfer zijn natuurlijk van belang bij iedere OV-knoop. Als bureau hebben we daarnaast aandacht gevraagd voor de minstens zo belangrijke ruimtelijke kwaliteit van het knooppunt en de omgeving. Ook het Stationsconcept

is van grote waarde geweest voor het analyse-instrument. Zo is het principe van de stationsdomeinen vertaald naar 'knooppunt-domeinen' die functies en voorzieningen ordenen langs de route van reizigers die komen, gaan of overstappen. Daarnaast hebben we de lessen van *Hartelijk Welkom* en *Het Nieuwe Stationskwartier* ingebracht.

Het Handelingsperspectief is inmiddels via een aantal cases getest. Ook daar waren we als bureau bij betrokken. De cases zijn geëvalueerd door het Kernteam en de betrokken decentrale overheden, vervoerders, Atelier Rijksbouwmeester en mijzelf. De conclusies zijn vertaald naar een eindrapportage en er zijn voorstellen gedaan voor de Ontwikkelagenda. Ruimtelijke kwaliteit heeft daarin, naast functionele kwaliteit, een belangrijke rol. Dat is een enorme winst. Ook is veel aandacht besteed aan de schaa sprong van OV-knooppunten. Deze wordt nadrukkelijk gezien in relatie tot de ontwikkeling van de omgeving. Het is een pleidooi om te investeren in OV-knooppunten en verbeterende afstemming tot het versterken van de functionele kwaliteit. Met de inzichten uit de cases wordt in het komende jaar



Project Utrecht Centraal
Coates

het Handelingsperspectief aangepast en voorzien van een toelichting.

Ondertussen werken we ook aan een update van het Stationsconcept. Nieuwe inzichten krijgen daarin een plek waaronder ook de thematiek van het Stationskwartier. Hier en daar zijn accenten verlegd. Zo kijken we nu veel meer naar multimodaliteit en overstappen. We zijn de teksten van het Stationsconcept nog aan het herijken en hebben nieuwe ruimtelijke schema's gemaakt van verschillende stations om de inrichting en programmering te illustreren. Eigenlijk hadden we de update al helemaal klaar willen hebben maar de veelheid aan informatie maakte toch dat er nog een slag overheen moet. Na het toevoegen van content is het nu tijd om weer in te zoomen en de tekst samen met ProRail en NS weer terug te brengen tot de kern.

In 2020 speelden ook een aantal verbeterplannen voor stations. Dat zijn kleinschalige initiatieven bedoeld om de ervaring en waardering van stations te verbeteren. Het kan gaan over heel verschillende zaken: van decoratie, 'kunst light', de herinrichting van een hal of perron of initiatieven die bijvoorbeeld de voorpret van een bezoek aan bestemmingen in de omgeving vergroten. Altijd gaat het om zaken die buiten grotere projecten en programma's vallen. Soms komen ze vanuit spoorpartijen, in andere gevallen vanuit omgevingspartijen of bewoners. Om daar goed op in te kunnen spelen is een apart team opgericht waarin ook Bureau Spoorbouwmeester participeert.

Een voorbeeld is Eindhoven dat afgelopen jaar beschadigd raakte tijdens de Corona-rellen. De volgende dag stonden omwonenden op de stoep om de scherven op te ruimen: een illustratie van grote betrokkenheid bij het station. Ook diende zich een bedrijf aan die een nieuwe piano wilde leveren, de oude stationspiano sneuvelde tijdens de rellen. Bewoners schonken het station een gedicht van de stadsdichteres. Ze

hadden daar zelf een voorstel voor. We hebben vanuit het team en met hulp van adviseur Miguel Loos meegedacht over de beste plek en de inpassing.

"Lokale initiatieven zijn van grote waarde. Ze tonen de grote betrokkenheid van bewoners bij 'hun' station en stationsomgeving."

Kunst, het Stationsconcept en het Toekomstbeeld OV zullen de komende tijd mijn agenda blijven bepalen. Wat daarnaast echt aandacht verdient zijn de lokale initiatieven op stations. Daar is door ons bureau al ervaring mee opgedaan in het Buitenpostenproject in Noord-Holland. Een ander voorbeeld is station Deurne waar inwoners zich inzetten voor een mooiere stationsomgeving. Als we dat echt goed willen doen, moet er natuurlijk ook een relatie zijn met het station zelf. Hoe kunnen dit soort initiatieven zich verhouden tot een herkenbaar station en een omgeving waar iedereen zich welkom voelt? En vooral: hoe kunnen we dit soort lokale initiatieven omarmen en zorgen dat ze ook op lange termijn standhouden? In essentie zijn ze immers van grote waarde. Ze tonen de grote betrokkenheid van bewoners bij 'hun' station en stationsomgeving.

Een ander thema dat aandacht verdient, is de profilering van de verschillende partijen op stations. Denk aan vervoerders en concessieverleners. Ook verschillende lijnen of netten willen zich profileren zoals het R-net of de Valleilijn. Dat soort identiteiten verdienen een goede en gelijkwaardige presentatie binnen stations. Samenhang is van belang. Natuurlijk was er al wel aandacht voor deze thematiek. Doordat het een zelfstandige plek heeft op de stationsagenda krijgt dat in de komende jaren een extra impuls. Daar zal ik, vanuit mijn betrokkenheid bij de Visie op Informatie die gaat over uitingen en merkidentiteiten in stations, mijn bijdrage aan gaan leveren.

Ondersteuning
Geertje Ponjee, Palmyra Merkx,
Sabrina Leidelmeijer

Er zit een enorme drive in dit bureau

Geertje Ponjée, bureau manager:

Sinds de oprichting in 2001 zet Bureau Spoorbouwmeester zich in voor het publieke domein. Dat doen de adviseurs, maar wij als ondersteunende staf net zo hard. Alleen al doordat we met z'n drieën zorgen dat de Spoorbouwmeester en de adviseurs hun werk optimaal kunnen doen. Met het oog op de periodieke wisseling van de Spoorbouwmeester draag ik in hoofdzaak zorg voor de continuïteit en de organisatie van het bureau. Ik adviseer de Spoorbouwmeester over beleidsambities in relatie tot strategische en tactische mogelijkheden. Ook formuleer ik samen met het team en de Spoorbouwmeester het jaarplan. Ik stel de begroting op, leg individuele resultaatafspraken vast en houdt functioneringsgesprekken. Daarnaast ben ik verantwoordelijk voor het budgetbeheer, de huisvesting, inrichting, communicatie en de automatisering van het bureau.

Als manager van Bureau Spoorbouwmeester zie ik mijn rol in de eerste plaats als ondersteunend. Haarlemmerolie, dat woord vat eigenlijk heel goed samen wat ik doe. Ik ga in mijn werk erg uit van vertrouwen en van het gezamenlijk belang. Ik zorg intern voor heldere en meetbare afspraken, waak over het proces en de continuïteit en los waar nodig problemen op. Zelf blijf ik op de achtergrond. Het zijn de Spoorbouwmeester en de adviseurs die moeten *shinen*.

Binnen het team zijn we altijd bereid elkaar te helpen en kennis uit te wisselen. Dat is de kracht van dit bureau. Ik ben echt enorm trots op dit team. Op de kennis en kunde van onze mensen en de bevologenheid. Die kennis en kunde groeit nog ieder jaar. Er zit een enorme drive in dit bureau. Mensen blijven zich vernieuwen. Kennis, kunde en geheugen: dat is zo ontzettend belangrijk voor ons werk.

Voor ons als ondersteunende staf is het belangrijk te weten wat de adviseurs doen. Natuurlijk zijn we niet en detail op de hoogte van alle projecten maar de kern: daar weten we van. Het maakt ook dat we echt als team kunnen werken. De doelstelling van de adviseurs is net zo goed die van ons. Mooi is hoe mijn directe collega's Palmyra en Sabrina dat doen. Palmyra heeft een soort zesde zintuig. Ze is heel proactief. Ze zorgde afgelopen jaar bijvoorbeeld razendsnel wat we allemaal in COVID-19-tijden goed thuis konden werken. Sabrina waakt over de communicatie en de kennisoverdracht. Ze doet dat mede zo goed omdat ze een erg goed begrip heeft van de projecten waaraan we werken.

Hoewel ik af en toe wel eens inspring bij een project, hou ik bewust afstand van de inhoud. De sturing op inhoud ligt echt bij de Spoorbouwmeester en de adviseurs. Wanneer ik bijspring, gaat het eigenlijk altijd om zaken die aan de rand van ons advieswerk zitten. Zo ben ik nu bijvoorbeeld bezig met de Spoorbeeldopleidingsmodules voor (nieuwe) medewerkers van NS en ProRail.

Van onze spoorpartners hoor je wel eens dat we overkomen als een hecht team. En dat zijn we ook. Er is een grote behoefte om samen te zijn, met elkaar mee te kijken en kennis uit te wisselen. Ook bij de gezamenlijke lunches en in de bureauapp zie je dat we een hecht team zijn. Corona maakte het wat dat betreft wel even wat lastiger. Aan de andere kant heeft het thuiswerken ook

zo z'n voordelen. Neem alleen al het wegvallen van reistijd en het feit dat je soms veel effectiever kan werken. Aan de andere kant mis je wel weer heel veel. Wat dat betreft hoop ik dat we straks naar een mooie nieuwe balans gaan.

“Er zit en enorme drive in dit bureau. Mensen blijven zich vernieuwen.”

Palmyra Merckx, directie secretaresse:

Wat ik allemaal doe op een dag? Als je de vraag zo stelt, kan ik er bijna geen antwoord op geven... Eigenlijk doe ik m'n werk heel intuïtief: het gaat vanzelf, ik doe wat er op m'n pad komt. Ik maak de afspraken, doe de mail, zorg dat het adressenbestand op orde is, regel de tickets en hotels bij buitenlandse reizen en congressen van de adviseurs, zet dingen om in onze huisstijl, doe de facturering, de offertes en de opdrachtbrieven. Nou, eigenlijk doe ik gewoon alles wat er gedaan moet worden. En niet onbelangrijk: ik probeer voordat mijn collega's ergens tegenaan kunnen lopen het al geregeld te hebben. Zeker voor de adviseurs en de Spoorbouwmeester vind ik dat belangrijk. Die moeten zich gewoon kunnen concentreren op hun werk en niet bezig hoeven zijn met 'randzaken'.

“Eigenlijk doe ik gewoon alles wat er gedaan moet worden.”

Ik werk alweer de nodige jaren voor Bureau Spoorbouwmeester. Daarvoor zat ik binnen NS. De wereld van het spoor is dus bekend terrein. Diep in de inhoud zit ik niet maar in de basis weet ik wat er speelt en wat er voorbijkomt. Dat is in mijn rol ook wel van belang. Je moet weten naar wie je welke vraag doorstuurt. Daarnaast kan ik op deze manier intern makkelijker connecties leggen. Het is misschien niet essentieel maar het maakt het werk wel fijner.

De adviseurs zijn op veel vlakken heel zelfredzaam. Ze archiveren hun eigen projecten en maken een deel van hun eigen afspraken. Wordt het groter, dan sta ik hen hierin bij. Heel af en toe help ik de adviseurs ook bij de projecten. Zo heb ik onder meer geholpen om alle kunstwerken die de afgelopen jaren geïnventariseerd zijn op de Spoorbeeld-website te zetten. Verder is de samenwerking met Eric Luiten als Spoorbouwmeester het meest hecht. Ik beheer zijn agenda, maak alle afspraken, hou de projecten bij. Logisch ook want hij zit er maar twee dagen per week. Die moet hij optimaal kunnen besteden.

Het is vast al vaker gezegd maar we zijn als team heel hecht. Corona heeft dus zeker bij ons impact gehad, hoezeer iedereen z'n werk goed op afstand heeft kunnen doen. Zelf denk ik dat het, pakweg een jaar later, tot een blijvende verandering gaat leiden. Ik vind het heel fijn dat ik straks weer naar mijn werk kan. Andersom heeft deze periode ons geleerd dat dit echt niet voor alles hoeft. Normaal gesproken heb ik een reistijd van zeker drie uur per dag in, waarvan twee uur in de trein. Nu merk je hoeveel dat eigenlijk is en wat voor impact dat heeft. Wat dat betreft verwacht ik dat we flexibeler gaan worden en daarmee ook een stuk effectiever. Een dag thuis werken kan dan op verschillende vlakken goed zijn. Het zorgt voor meer rust, balans en concentratie. En als je elkaar dan toch echt nodig hebt weet je elkaar snel te vinden.

“Ik vind het heel fijn dat ik straks weer naar mijn werk kan. Andersom heeft deze periode ons ook geleerd dat dit echt niet voor alles hoeft.”

Sabrina Leidelmeijer, communicatieadviseur:

Kwaliteit speelt binnen het werk van Bureau Spoorbouwmeester een grote rol. De zoektocht naar de beste, kwalitatief hoogwaardige en duurzame oplossingen

zit in zo ongeveer ieder project of programma waar we bij betrokken zijn. Verantwoordelijk voor de communicatie van ons bureau vind ik dat die kwaliteit ook moet zitten in alles waarmee we naar buiten treden. Van de huisstijl, de foto's en de vormgeving van de Handboeken tot de teksten op de website: alles moet onze werkwijze weerspiegelen.

Ik heb er onder meer voor gezorgd dat we met sjablonen zijn gaan werken voor onze uitgaven. Vormgevers kunnen hier dan makkelijk mee aan de slag. Zo brengen we nog meer lijn in onze communicatie. Onze Handboeken worden nu bijvoorbeeld standaard opgemaakt in de kleur rood, dezelfde kleur als het onderdeel Beleid op de website. Als ik de Handboeken ergens zie liggen, ben ik trots. Het ziet er goed uit en illustreert waar we voor staan. Ook zie ik dat binnen NS en ProRail veel gebruik wordt gemaakt van onze uitgaven en presentaties. Dat zegt toch wel iets.

Vanaf het begin was voor mij de uitdaging: wat willen we vertellen, voor wie en op

welk moment? In het eerste jaar was dat lastig want dit vergt dat je ook wel echt weet waar het over gaat. Ik heb journalistiek gestudeerd en werkte daarna onder meer bij BIJ12, een organisatie die provincies helpt bij vraagstukken rond natuur- en landschapsbeheer. De wereld van het spoor was nieuw voor mij al heeft het me altijd geïntrigeerd. De samenhang die in die wereld zit voelde ik natuurlijk altijd al wel als reiziger. En toen bleek daar dus gewoon een bureau voor te zijn die daarover waakt. Het kostte even tijd om erin te komen. Natuurlijk hoeft dat niet in detail – dat is aan de adviseurs – maar de grote lijnen zijn wel belangrijk. Dan ben je vanuit communicatie veel beter in staat om verbanden te leggen en een thema te herkennen waarvan je denkt: ja, dat is goed voor een artikel.

Een belangrijke opgave voor de komende periode is de vernieuwing van de Spoorbeeld website. Onze adviseur Jos van den Hende is daarvan de projectleider. Vanuit communicatie en het beheer van de site ondersteun ik



.....
Bewegwijzering
vanzelfsprekend vindbaar

hem. Er staat enorm veel informatie op die site: van visies tot de Handboeken, van informatie over ons bureau tot al onze inspiratie-artikelen. Dat willen – nee moeten – we allemaal behouden. Ondertussen willen we ervoor zorgen dan de toegankelijkheid toeneemt. Dat is een hele opgave.

ProRail en NS zijn voor ons werk erg belangrijk. Wij zijn immers hun 'huisadviseurs'. Daar richten we onze communicatie op. Maar we verbreden de laatste jaren ook sterk naar architecten, ontwerpers en omgevingspartijen zoals gemeenten en provincies. Dat zie je ook terug in het nieuwsbriefbestand en de bezoekers van onze website. De aantallen bezoekers groeien nog steeds. Toen we begonnen zaten we bijvoorbeeld op pakweg 1100 nieuwsbriefabonnees. Dat is inmiddels gestegen naar ruim 1500. Ook zien we steeds meer interactie, zeker op LinkedIn. Je merkt dat daar echt het gesprek op gang komt naar aanleiding van onze bijdragen.

“Agenderen, inspireren en zeker ook het vieren van resultaten van het Spoorbeeld zijn belangrijk.”

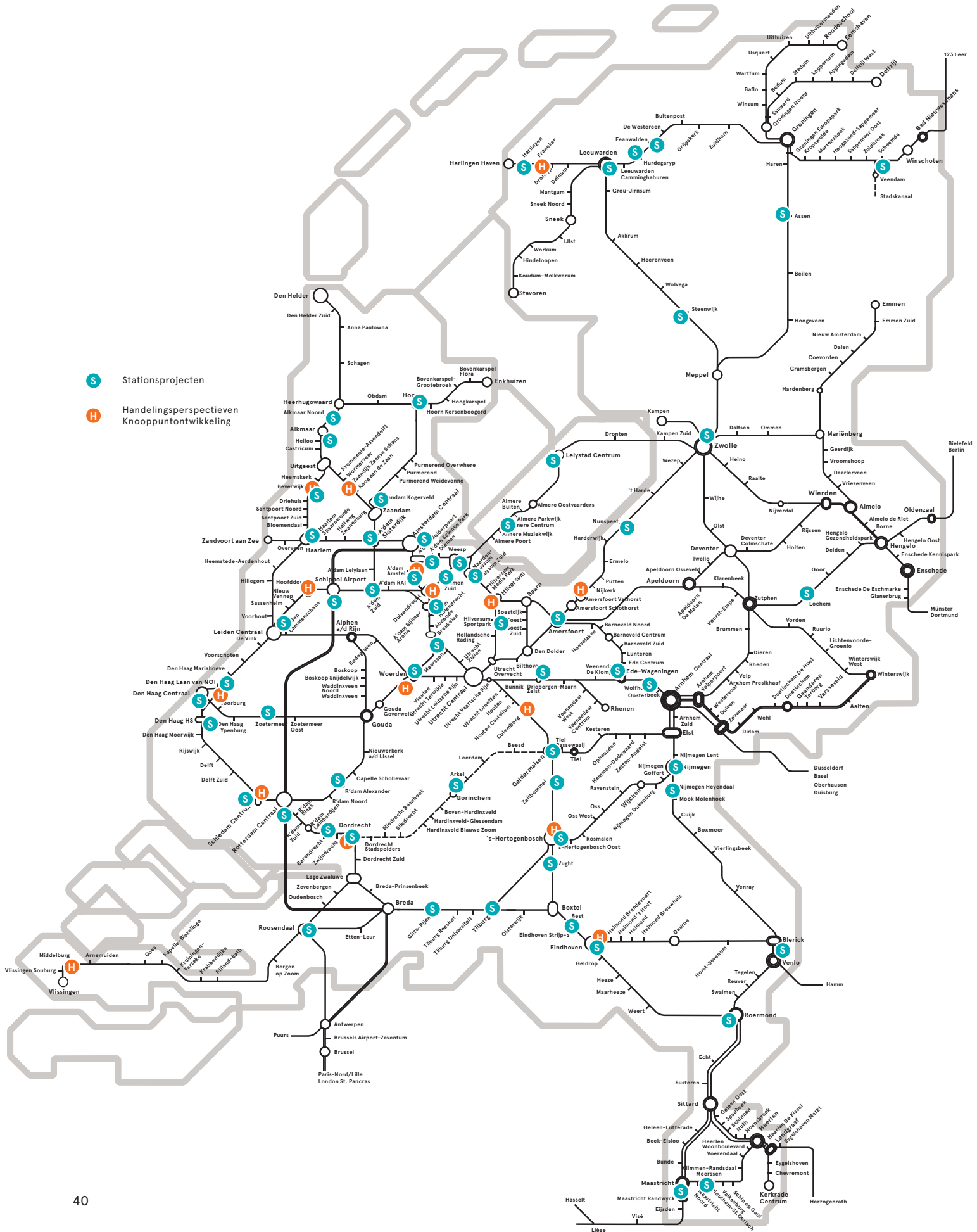
We sturen pakweg vier tot zes nieuwsbrieven per jaar. Vaak zijn die gekoppeld aan thema's, activiteiten of publicaties op onze Spoorbeeld-inspiratiepagina's. Daar verschijnen jaarlijks tussen de 10 en 20 artikelen waarmee we meer de diepte in gaan. Agenderen, inspireren en zeker ook het vieren van resultaten van het Spoorbeeld zijn daar belangrijk. Binnen onze communicatie is ook het jaarlijkse Spoorbeeld-symposium van groot belang. Het is voor het netwerk ontzettend belangrijk. De symposia zijn eigenlijk altijd druk bezocht. Alle belangrijke partners en stakeholders zijn er.

Juist daarom was het afgelopen jaar extra vervelend dat we het symposium als gevolg van COVID-19 hebben moeten

afblazen. Daar zouden we vol aandacht geven aan het Nieuwe Stationskwartier: een thematiek waar we binnen het bureau allemaal warm van worden. Met pijn in het hart hebben we het gecancelld. Bewust hebben we er niet voor gekozen om het in een online-jas te gieten, want juist bij dit symposium is de fysieke ontmoeting extra waardevol. We hebben uiteindelijk alle energie gestoken in een prachtige uitgave, samen met een video. Ook heeft onze adviseur Miguel Loos begin dit jaar allerlei webinars gegeven. Daarmee heeft het thema van het Nieuwe Stationskwartier toch de aandacht gekregen die het verdient.

“We hebben alle doelen wel gehaald. Maar door Corona het kostte wel allemaal wat meer moeite.”

Voor mij is de hechtheid van ons bureau van grote waarde: het echte contact, de oprechte interesse en het meedenken met elkaar. Misschien dat ik daar extra gevoelig voor ben omdat communicatie mijn vak is, maar hierdoor was 2020 voor mij wel een lastig jaar. Palmyra heeft er fantastisch voor gezorgd dat we thuis konden werken maar het gemis aan contact heeft natuurlijk effect op de manier waarop men communiceert. We hebben alle doelen wel gehaald. Zo zijn er artikelen verschenen en kwam met Jaarbericht er gewoon. Maar het kostte wel allemaal wat meer moeite.



- S Stationsprojecten
- H Handelingsperspectieven
Knooppuntontwikkeling

Werken aan spoor, station en stationsomgeving

Bureau Spoorbouwmeester (BSbm) werkt jaarlijks aan talloze spoorse projecten. De variëteit is groot: van de aanpak en update van stations tot de inrichting van de stationsomgeving en diverse andere projecten die zich op en rond het spoor aandienen. Ons bureau voorziet de betrokken partners van advies en ontwerpreviews, neemt deel aan Kwaliteitsteams en begeleidt architectenselecties. In dit hoofdstuk geven we een zo compleet mogelijk overzicht van de projecten waar ons bureau in 2020 bij betrokken was.

Alkmaar Noord

Station Alkmaar Noord is het toneel van een grootschalige vernieuwing conform een ontwerp van VenhoevenCS. Het verouderde station maakt plaats voor een overzichtelijk nieuw station dat in materiaal- en kleurgebruik sterk lijkt op het eveneens door VenhoevenCS ontworpen station Alkmaar. Op de daken van Alkmaar Noord komen zonnepanelen die zorgen voor een nagenoeg energieneutraal station. Wat begon als een verbouwing in het kader van het *Programma Toegankelijkheid* van ProRail resulteert in een metamorfose van station en stationsomgeving. Gemeente, provincie, ProRail en NS werken nauw samen en brengen het project met de betrokken aannemer naar een hoger plan. BSbm staat de partners met raad en daad bij.

Almere Centrum – zie ook interview Jos van den Hende

Als de pandemie straks onder controle is en er wereldwijd weer gereisd kan worden, zal Almere in het teken staan van de Floriade Expo 2022. Station en stationsomgeving zullen de (inter-) nationale bezoeker dan een warm onthaal geven. De plannen voor de stationsverbouwing en de herinrichting van de omgeving zijn in 2020 aangescherpt en aanbesteed. Het stationsgebied krijgt een forse groene impuls en het station is straks weer helemaal up-to-date. Dat komt natuurlijk niet alleen ten goede aan Floriade in 2022. Reizigers en bewoners zullen de vruchten blijven plukken van dit mooie plan. BSbm adviseert de opdrachtgevers over het proces en de planvorming. Ook helpen we als lid van het Kwaliteitsteam Stationsgebied bij de afstemming van de plannen.

Amersfoort

De stations van Amersfoort zijn ankerpunten voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In de eerste plaats zijn het natuurlijk goed bereikbare plekken waar de verschillende vervoersnetwerken met elkaar worden verbonden. Ondertussen krijgen ze steeds meer betekenis als vestigingsplek en *place to be*. Daarbij is ieder station weer anders, afhankelijk van de omvang, de aard van de omliggende stadsdelen en het vervoersaanbod. BSbm helpt NS, ProRail en de gemeente Amersfoort bij het formuleren van stippen op de horizon en de bundeling van ambities, projecten en programma's bij de verschillende stations in de stad.

Amsterdam – Alkmaar

Als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de treinfrequentie tussen Amsterdam en Alkmaar opgeschroefd. Momenteel slingert de lijn als een groen lint door Amsterdam. ProRail en de gemeente Amsterdam willen dat groene karakter behouden en waar mogelijk zelfs versterken. Een doordachte inpassing van nieuwe sporen en wissels is daarom essentieel. BSbm was in 2019 al betrokken

bij het opstellen van de ruimtelijke ambities voor 'de groene baan'. In 2020 zijn deze ambities in overleg met gemeente vertaald naar uitgangspunten voor inpassing en ontwerp. Ook zijn uitgangspunten geformuleerd voor een 'natuurlijke benadering'. Samen vormen zij de basis van de uitvraag en aanbesteding. Ze moeten gaan bijdragen aan de leefbaarheid en een uniek groen-stedelijk beeld vanuit de trein.

[Amsterdam Amstel – zie ook interview Miguel Loos](#)

De vernieuwing van Amsterdam Amstel wordt aangegrepen om de bestaande kwaliteiten te versterken. De eerste resultaten van deze operatie werden in 2019 zichtbaar. Na een succesvolle aanbesteding is NS in 2020 begonnen met de verbouwing van de stationshal. Alle commerciële units zijn aangepakt. De casco's en de winkelfronten zijn vernieuwd. Ook is het verlaagde plafond van de zijhal verwijderd. De originele keurstelling van de constructie is hersteld. Verder is de hal met nieuwe outillage ingericht en zijn de OV-poortjes verplaatst. ProRail heeft bovendien een nieuw stijgpunt met een eigen toegang tussen de bestaande tunnel en perron ingepast. In 2021 wordt verder gewerkt aan de verbouwing van de oostzijde. De opening staat gepland voor oktober 2021. Ook wordt gekeken naar de ontwikkeling een nieuwe stationstoegang en stalling aan de westzijde. Ons bureau heeft zitting in het supervisieteam dat zich bezighoudt met de raakvlakken tussen station en omgeving. Daarbij is in 2020 intensief gesproken over de beoogde gebiedsontwikkeling aan de Amstelzijde. BSbm adviseerde onder andere over het stedenbouwkundig plan van de gemeente Amsterdam en het Handelingsperspectief.

[Amsterdam Bijlmer Arena](#)

BSbm adviseerde in 2019 al over de impact van evenementendrukke en mogelijke tijdelijke maatregelen bij station Bijlmer-Arena. Ook is deelgenomen aan ontwerpworkshops rond de langetermijnontwikkeling van

het OV-knooppunt in relatie tot de gebiedsontwikkeling rond het station. In 2020 is de thematiek verder uitgediept, mede op basis van advies vanuit ons bureau.

[Amsterdam Centraal – zie ook interview Liesbeth Boeter](#)

BSbm heeft zitting in het supervisieteam Zuidelijke IJ-oever dat alle ingrepen in en rond station Amsterdam Centraal beoordeelt op ruimtelijke kwaliteit. Veel plannen volgen uit het PHS. Binnen dit kader kwam in 2020 het voorlopig ontwerp gereed. Ook is gestart met opstellen van een Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) voor het gehele station. Dit document illustreert de structurele samenhang en de bijzondere componenten die zo typerend zijn voor het station. Het KRK geeft op hoofdlijnen richting aan (toekomstige) plannen, maatregelen en voorzieningen. BSbm adviseerde over de opzet en ontwikkeling van het KRK. Ook is ons bureau betrokken geweest bij de voorbereiding van ingrepen als de restauratie van de Cuypershal en de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen.

[Amsterdam Muiderpoort](#)

In 2020 bracht BSbm advies uit over de langetermijnvisie voor station Muiderpoort. Centraal vraagstuk is of het oude stationsgebouw in ere hersteld kan worden en toegang kan geven aan de perrons van dit unieke vorkstation. Ook is geadviseerd over de aanpassingen van casco's in de oostelijke onderdoorgang. In 2021 worden besluiten genomen en definitieve keuzes gemaakt.

[Amsterdam Lelylaan](#)

Het nu wat gedateerd ogende en vooral sociaal onveilige station Lelylaan krijgt een forse upgrade. Daarmee wil de gemeente Amsterdam een impuls geven aan de stationsomgeving en de vernieuwing van Amsterdam West. De door de gemeente, provincie Noord-Holland, NS en ProRail vastgestelde voorkeursvariant vormt het uitgangspunt. In 2020 bracht ons bureau advies uit

over alternatieve modellen van de voorkeursvariant. Ook is op advies van BSbm een tussenstap ingelast. Een overkoepelend KRK moet zorgen dat diverse onderdelen van het knooppunt die nu nog buiten de scope vallen op een later moment integraal uitgewerkt kunnen worden. BSbm heeft bij station Lelylaan een rol in het supervisoroverleg. Ook in 2021 blijven we betrokken bij de uitwerking van de plannen en de selectie van ontwerp bureaus.

Amsterdam Oostertoegang

Het project Oostertoegang betreft de vervanging van een reeks spoorbruggen bij Amsterdam Centraal. De bruggen vormen een belangrijke verbinding tussen het stationseiland en de Oostboog. Bijkomend doel is de optimalisatie van de onderdoorgang die het stadscentrum verbindt met de De Ruijterkade en het IJ. In 2020 is doorgewerkt aan de ontwerpuitgangspunten voor de bruggen en de onderdoorgang. Dit is gebeurd op basis van de variantenstudie, het ambitiedocument en het inpassingsplan. Het gewenste behoud van het oorspronkelijke karakter leidde tot heldere uitgangspunten voor (het behoud van) landhoofden, steunpunten, brugdelen en de inrichting van de onderdoorgang. Hetzelfde geldt voor de watergangen en de integratie van perrons en brugdelen. Het project Oostertoegang heeft een sterke relatie met allerlei andere projecten en werkzaamheden rond Amsterdam Centraal volgend uit het PHS. BSbm is betrokken als adviseur van de gemeente en ProRail.

Amsterdam Sloterdijk

De in 2019 in gang gezette ontwikkelingen rond station Amsterdam Sloterdijk kregen in 2020 een vervolg. De door gemeente, provincie, NS en ProRail vastgestelde ontwikkelambitie heeft geleid tot een uitvraag. Het mede op advies van BSbm geselecteerde team is inmiddels begonnen met een verkenning van de ontwikkelconcepten. Er wordt gekeken of de sporen met vastgoed kunnen worden overbouwd en hoe het OV-knooppunt

hiervan kan profiteren. De plannen voor Sloterdijk hebben een nauwe relatie met het project Haven-Stad waar plaats is voor 40.000 tot 70.000 nieuwe woningen. Dit brengt urgente vraagstukken op het vlak van bereikbaarheid en openbaar vervoer met zich mee. BSbm adviseert NS en ProRail en heeft zitting in het supervisoroverleg van Amsterdam Sloterdijk.

Amsterdam Zuid

Amsterdam Zuid staat aan de vooravond van een grootse verbouwing en vernieuwing. De opgave betreft naast het station ook de stationsomgeving en de ringweg A10. BSbm heeft zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de vormgeving en inpassing. 2020 stond in het teken van een herstart van het project. Daarbij is afscheid genomen van het eerdere geselecteerde aannemersconsortium. Het vastgestelde ontwerp is in 2020 verder uitgewerkt door architecten en ingenieurs in directe opdracht van de opdrachtgevers. Ons bureau is via ontwerpoverleggen en in Kwaliteitsteamverband adviserend betrokken. Ook vond in 2020 een review plaats van de 50% DO stukken.

Assen

Na jaren van planvorming en bouwwerkzaamheden is station Assen in 2020 weer in gebruik genomen. Dit gebeurde als gevolg van de *lockdown* zonder festiviteiten en zelfs zonder de reizigers. Het omvangrijke project FlorijnAs, waarvan het stationsgebied het stralend middelpunt is, werd dus helaas wat stilletjes afgerond. Daardoor zouden we bijna vergeten hoe belangrijk het vernieuwde station is voor Assen. BSbm was van begin tot eind betrokken: van het allereerste initiatief tot de 'puntjes op de i' bij de finale ingebruikstelling. Dat deden we als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers: de gemeente Assen, NS en ProRail. Daarnaast had ons bureau zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseerde over de gehele stationsomgeving.

Barendrecht

Een paar jaar geleden vroeg ProRail Facilitaire Zaken (FaZ) ons advies uit te brengen over de aanbesteding van een verkeersleidings- en incidentenbestrijdingsgebouw naast station Barendrecht. Behalve energiezuinig moet het nieuwe gebouw bij voorkeur opgetrokken worden uit circulaire bouwmaterialen. De duurzaamheidsambities zijn fors en inspirerend. 2020 stond in het teken van het opstellen van de definitieve tenderstukken. Met de gemeente is overleg gevoerd over de inpassing van het gebouw in de toekomstige ontwikkeling van de stationsomgeving. De selectie van het winnende ontwerp vindt in 2021 plaats.

Beverwijk

De gemeente Beverwijk en de provincie Noord-Holland hebben de ambitie om het gehele gebied rondom het spoor en de nabijgelegen haven te ontwikkelen tot woningbouwlocatie. Bureau BFAS+ maakte in overleg met alle stakeholders een

stedenbouwkundige visie. Ons bureau was adviserend betrokken bij de plannen.

Den Haag Centraal

De gemeente Den Haag heeft de intentie om in het Central Innovation District (CID) circa 25.000 nieuwe woningen te bouwen. Als onderdeel van het plan wordt ook nagedacht over de rol van het station en de eventuele herontwikkeling daarvan, met name aan de kant van het Prins Bernardviaduct. In 2020 nam BSbm deel aan het projectteam van NS, ProRail, gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf dat deze ontwikkeling coördineert. Er werd verder gestudeerd op de varianten en uitgangspunten voor overbouwning van de sporen ter plaatse van het Prins Bernardviaduct. In 2021 wordt het plan verder uitgewerkt.

Den Haag HS

In 2020 is bij Den Haag Holland Spoor verder gewerkt aan de nieuwe verlengde reizigerstunnel, een nieuwe fietsenstalling en een nieuwe entree aan de Laakhavenzijde. Ook het integraal



Den Haag Centraal

plan voor de vernieuwing van het station kreeg een vervolg. Doel van dit plan is een koppeling van alle losse projecten. Zo biedt het houvast voor toekomstige ontwikkelingen. BSbm is nauw betrokken bij alle ontwikkelingen rond Den Haag HS.

[Den Haag Laan van NOI – zie ook interview Liesbeth Boeter](#)

Rond station Laan van NOI wil de gemeente Den Haag een dynamische campus ontwikkelen. Binnen de plannen heeft het station belangrijke (knooppunt)functie. BSbm adviseerde in 2020 over de stationsomgeving en de ontwikkeling van de locatie van het voormalige ministerie van Sociale Zaken. Bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles Public] werd op voorspraak van Bureau Spoorbouwmeester geselecteerd om een plan te maken voor het gebied langs het spoor aan de kant van Voorburg. NOI is een mooi voorbeeld van circulaire en integrale gebiedsontwikkeling.

[Diemen](#)

Station Diemen gaat op de schop. Zo komt er een nieuwe onderdoorgang en wordt de station(somgeving) aangepakt. Ons bureau adviseerde ProRail en de gemeente in 2020 over de ontwikkelingen in Diemen.

[Dordrecht](#)

Dordrecht heeft een prachtig stationsgebouw. In 2019 heeft NS onderzocht of door een herindeling van het gebouw de reizigersvoorzieningen meer in de richting van de tunnel geschoven kunnen worden. ProRail ontwikkelde gelijktijdig samen met NS en de gemeente Dordrecht een nieuwe fietsenstalling aan de Krispijnzijde. Ook aan de andere kant van het spoor wordt in het te renoveren Weizigtpark een nieuwe tweelaagse fietsenstalling gebouwd. In 2020 is onderzocht hoe de Spoorzone meer een verbinding kan gaan leggen tussen de weerszijden van het spoor. Het slechten van de barrière dus. Daarvoor is het nodig om de verschillende plannen en initiatieven van provincie, gemeente en spoorpartijen

met elkaar in verband te brengen. Op basis van het Handelingsperspectief zijn in 2020 door Mecanoo de mogelijkheden onderzocht en verzameld in een Visie voor de Spoorzone.

[Driebergen-Zeist – zie ook interview Miguel Loos](#)

Bij Driebergen-Zeist is in 2020 een autotunnel, een volledig vernieuwd station met commercie, fietsenstalling, een busplein en een P&R-gebouw opgeleverd. Ondanks een bescheiden opening als gevolg van COVID-19, zorgt het vernieuwde station voor veel positieve reacties bij reizigers, omgeving en media. Het resultaat mag er dan ook zijn: een perfect in het landschap ingepast 'landgoedstation' dat als een volwaardige OV-hub functioneert. BSbm adviseerde over allerhande ontwerp- en vormgevingskwesties. De op ons advies volledig gerestaureerde oude perronkap heeft zich ontpopt tot het hernieuwde beeldmerk van het station.

[Duivendrecht](#)

Onder de naam De Nieuwe Kern maken de gemeenten Amsterdam en Overamstel plannen voor een nieuwe wijk met woon- en werkfuncties ten westen van station Duivendrecht. Ons bureau adviseerde een paar jaar geleden over de selectie van een ontwerp bureau. In 2020 is het plan ter besluitvorming aan de betrokken gemeenten voorgelegd. Ook zijn mede op advies van BSbm verdere afspraken gemaakt over de in 2021 uit te vragen ontwerponderzoeken betreffende de aanpassing van het OV-knooppunt.

[Ede-Wageningen](#)

In 2020 is gewerkt aan een nieuwe aanbesteding van het stationsdeel dat begin 2021 is gegund. Als lid van het Kwaliteitsteam adviseerde BSbm in 2020 vooral over het ontwerp van het P&R-gebouw, de openbare ruimte en het busplein tussen station en P&R-gebouw. Veel nadruk is gelegd op de beeldkwaliteit van de buitengevel en de voor de overstap belangrijke transferruimtes.

Eindhoven

In de afgelopen jaren is het monumentale Collectiestation Eindhoven ingrijpend aangepakt. Toch is de klus nog niet klaar. Zo heeft de gemeente grootse plannen voor intensieve vastgoedontwikkeling in het noordelijke omgevingsdomein van het station. Insteek is dat het huidige drukke busplein aan de noordkant ondergronds komt. De transformatie van de noordkant staat niet op zichzelf. Aan de zuidkant moet een grote fietsenstalling onder het nieuw in te richten stationsplein komen, geflankeerd door nog meer vastgoed. Ondertussen liggen er vragen bij ProRail omtrent capaciteitsuitbreiding van het spoor ten behoeve van extra verbindingen naar het buitenland. Binnen deze context adviseerde BSbm om de totale opgave via een Handelingsperspectief in kaart te brengen. Deze zal in 2021 als basis dienen voor een ontwikkelperspectief van het integrale knooppunt. Ook adviseerden we op projectniveau over de stallingsopgave.

Eindhoven Strijp-S

In 2020 is op initiatief van lokale ontwerpers, ondernemers en de gemeente Eindhoven een plan gepresenteerd voor een vernieuwd station Strijp-S. De nadruk ligt op de verbinding met de dynamische gebiedsontwikkeling van Strijp-S. BSbm adviseerde over de basisconfiguratie van het station. Op basis van deze input is het plan aangepast. Het resultaat is een betere algehele hechting tussen het station en de omgeving. In 2021 zal blijken of het initiatief kan leiden tot verdere en meer definitieve planvorming.

ESGL – Feanwâlden en Hurdegaryp – zie ook interview Jos van den Hende

Na jarenlange voorbereiding, vele buitendienststellingen en uiteenlopende projecten kon de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden (ESGL) eind 2019 gaan rijden. ESGL maakt het reizen per trein in de regio veel aantrekkelijker. Alle infrastructurele aanpassingen en civieltechnische projecten waren bovendien aanleiding om nog eens goed te kijken naar de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stations en

stationsgebieden langs de lijn. De potentie van deze plekken is alleen maar groter geworden door de aanleg van De Centrale As – de nieuwe provinciale weg tussen Dokkum en Nijega – die de dorpskernen van Hurdegaryp en Feanwâlden verlost van doorgaand verkeer. BSbm adviseerde over de (her-)inrichting van deze kleine maar volwaardige OV-knopen, de stationspleinen en toeleidende routes in de beide dorpen.

Geldermalsen

Volgend uit het PHS wordt bij station Geldermalsen gewerkt aan een aangepaste lay-out van de sporen en perrons. Ook krijgt het station nieuwe entrees en een reizigerstunnel. In 2019 vond de architectenselectie plaats. Het winnende ontwerp kwam van Hans van Heeswijk architecten. Afgelopen jaar is een groot deel van het werk uitgevoerd. De oplevering staat gepland voor eind 2021. BSbm blijft tot en met de realisatie betrokken als adviseur van de betrokken partijen.

Gilze-Rijen

De spooraanpassingen op het traject Tilburg – Breda leidt tot een nieuwe perronconfiguratie bij station Gilze-Rijen. De gemeente en ProRail doen in de slipstream van de aanpassing onderzoek naar de bouw van een tunnel op de plek van de huidige gelijkvloerse spoor kruising van de Stationsstraat en de Julianastraat. In 2020 kwam daar nog een opgave bij: de geluidssanering langs het spoor. De benodigde geluidsschermen hebben een ingrijpend effect op het conceptontwerp. Daarom is in 2020 besloten tot een architectenselectie ten behoeve van een integraal ontwerp. BSbm bracht advies uit over de scope van de opdracht, de beoogde *governance* en de selectiecriteria.

Groningen Hoofdstation – zie ook interview Jos van den Hende

Het mooiste station van Nederland nog mooier maken: dat is een belangrijke insteek van de plannen voor het Groninger Hoofdstation. In 2020 is gewerkt aan

de concretisering van de plannen. In online sessies zijn de (deel)ontwerpen uitgebreid en Coronaproof besproken. De betrokken stakeholders en het ontwerpteam hebben in goede harmonie grote stappen gezet. BSbm staat de betrokkenen met raad en daad bij. Op veel plekken wordt al gewerkt aan de realisatie. Zo is aan de zuidkant gestart met de werkzaamheden ten behoeve van de nieuwe tunnels voor bus, fiets, reizigers en passanten. Ook zijn in 2020 de historische perronkappen gedemonteerd. Ze keren straks volledig gerestaureerd terug. Ons bureau adviseerde onder meer over de integratie van het restauratie- en het stationsproject. Ondertussen werkt BSbm samen met NS Stations aan de plannen voorherinrichting en renovatie van het bestaande stationsgebouw. Dit alom gewaardeerde rijksmonument speelt straks weer een belangrijke rol in de vernieuwde OV-knoop. Tegelijk wordt het – veel meer dan nu – een centrale plek in de stad: het stralend middelpunt van een nieuw stationskwartier. NS wil het monumentale gebouw ook verduurzamen. Dat gebeurt door het bestaande gebouw een mooie bestemming te geven met waarde voor de reizigers en de stad. Daarnaast gaat het gebouw een toekomst tegemoet waarin het niet meer afhankelijk is van gas.

Gorinchem

Station Gorinchem is niet toegankelijk genoeg voor reizigers met een handicap. Daarom bouwt ProRail een nieuwe reizigerstunnel en een nieuw zijperron. De bouw van de nieuwe onderdoorgang lag een paar jaar stil. Vorig jaar is weer begonnen met de voorbereiding van de werkzaamheden. Ons bureau bracht advies uit aan de aannemer en ProRail over de doorwerking van het ontwerp.

Harlingen

De perronkappen op station Harlingen staan er al bijna 160 jaar. In de loop der jaren is er het nodige aan veranderd en gesleuteld. Momenteel zijn de perronkappen toe aan een uitgebreide opknappbeurt. ProRail renoveert de

perronkappen van dit Rijksmonumentale station terug in de oude staat. Samen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) bracht ons bureau afgelopen jaar advies uit aan ProRail en gemeente.

Haarlem

BSbm neemt sinds 2018 actief deel aan de planvorming rond station Haarlem. De gemeente zet in op een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte en het vastgoed aan de zuidzijde. Ook wordt gezocht naar oplossingen voor het groeiende busverkeer en de nijpende situatie voor autoverkeer aan de noordkant. Op verzoek van NS, ProRail en de gemeente Haarlem is ons bureau betrokken bij de aanbesteding van (de uitwerking van) een omvangrijk stedenbouwkundig en verkeerstechnisch masterplan. In 2020 adviseerde BSbm over de gemeentelijke visie op het stationsgebied en de hieraan verbonden algehele mobiliteitsvisie voor Haarlem.

's-Hertogenbosch – zie ook interview Liesbeth Boeter

De stedelijke ontwikkeling in de spoorzone, het toenemende belang van de fiets en de groei van het (regionale) openbaar vervoer: er komt veel samen op en rond het knooppunt 's-Hertogenbosch. In 2020 is door VenhoevenCS een integraal en vooral ook wenkend perspectief gemaakt. De betrokken partijen zijn het Ministerie van I&W, ProRail, de gemeente 's-Hertogenbosch, NS en de provincie Noord-Brabant. BSbm is betrokken als adviseur. Samen werken de partners aan integrale, adaptieve en toekomstvast oplossingen. Zo kan het knooppunt uitgroeien tot een aantrekkelijk stedelijk brandpunt, een regionale mobiliteitshub en een knooppunt op nationaal niveau. Door de opgave breed en integraal te benaderen verwacht men dat alle PHS-transferknelpunten tijdig, doelmatig en met de hiervoor beschikbare middelen kunnen worden opgelost.

Hilversum

In 2019 zijn de ambitieuze plannen voor het stationsgebied Hilversum door

het College van B&W vastgesteld. Het stationsgebied moet aan de hand van de plannen een levendige en aantrekkelijke plek worden die een brug slaat tussen het centrum en de oostzijde van de stad. Ook moet er meer ruimte komen voor fietsen, bussen en taxi's. In 2020 verkenden de spoorpartijen samen met de gemeente de toekomstvastheid van het huidige station. Conclusie: het station moet uitbreiden om het groeiende aantal reizigers op een hoogwaardige manier te kunnen bedienen. Ook zijn ambities benoemd voor 'de tweede voorkant' aan de oostzijde van het station. Op die plek zal de gemeente in 2021 starten met de planvorming op en rond het Oosterspoorplein.

Hilversum Sportpark

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

Hoorn – zie ook interview

Jos van den Hende

Samen met NS Stations, ProRail, de provincie Noord-Holland en SITE Urban Development werkt de gemeente Hoorn aan de ontwikkeling van de Poort van Hoorn: het gebied rond het station. Ambitie is het stationsgebied te verrijken met nieuwe en aantrekkelijke woon-werkmilieus, op een steenworp afstand van de historische binnenstad en het station: hét mobiliteitsknooppunt van de regio West-Friesland. BSbm adviseert de betrokken partijen over de ruimtelijk ambities en de planvorming. Ook helpen we bij de vertaling van ambities naar een ontwerp.

Hoorn Kersenboogerd

Een wijk waar bewoners veel contact met elkaar hebben, zich betrokken voelen en gestimuleerd worden samen activiteiten te ondernemen: dat was de dragende gedachte van veel woonwijken die in de jaren '70 en '80 in ons land gebouwd zijn. In deze wijken – vanwege hun ruimtelijke opzet ook wel bloemkoolwijken genoemd – zouden de menselijke maat en het gemeenschapsgevoel borg staan voor een ideale woonomgeving. Tegenwoordig blijkt helaas in veel bloemkoolwijken het tegenovergestelde, zoals in de wijk Kersenboogerd in Hoorn. Samen met de bewoners en de betrokken woningcorporaties is de gemeente daarom op zoek naar nieuwe oplossingen. Het stationsgebied wordt hierbij het kloppend hart van de vernieuwde wijk. Tegelijkertijd is ProRail van plan om delen van het station te vernieuwen. BSbm helpt gemeente en ProRail met het beantwoorden van de vraag hoe de verschillende plannen elkaar kunnen gaan versterken.

HSL-Zuid windschermen

Iedereen die ooit met de hogesnelheidstrein van of naar het zuiden heeft gereisd, kent het ongekend mooie uitzicht bij de passage van het Hollands Diep, daar waar de brug zich verheft boven het water. In dat mooie weidse landschap kan het erg hard waaien. Het bleek nodig de treinen daartegen te beschermen met een windscherm. Het scherm zorgt dat de treinen bij harde wind niet meer stapvoets hoeven te rijden. In 2020 zijn de schermen geplaatst. BSbm hielp in de zoektocht naar de juiste ruimtelijke vertaling, zodat het zicht vanuit de trein en de aanblik van de symbolische brug geen geweld aangedaan zou worden.

HSL-Zuid geluidsschermen

Het Europese hogesnelheidsnetwerk zal steeds frequenter gebruikt gaan worden, zo is de verwachting. Het Ministerie van IenW wil daarom dat de HSL-Zuid optimaal wordt ingericht ter voorkoming van overlast in de ook steeds drukker

wordende omgeving. De schermen van de HSL worden getransformeerd van reflecterende glazen schermen naar een absorberende variant. Dit gebeurt met behoud van doorzicht en de generieke vormgevingsuitgangspunten voor de dedicated hogesnelheidslijn. In samenwerking met het College van Rijksadviseurs begeleidt BSbm deze transformatie-opgave.

[Leeuwarden](#)

In 2016 bleek dat de perronkappen van station Leeuwarden niet langer bestand waren tegen sterke wind. Daarop is besloten het dakbeschot van een deel van de perronkappen te verwijderen. Het was het begin van een grootschalige renovatie van de kappen. Na uitgebreid onderzoek is besloten om de staalconstructie in het geheel te demonteren en de 'mecanodoos' elders onder geconditioneerde omstandigheden te controleren, te repareren en te behandelen zodat het geheel een tweede jeugd kan krijgen. In 2020 is de laatste hand gelegd aan het kleuronderzoek dat de basis vormt van deze reconstructie. Door NS is besloten om ook de buitenkant van het station aan te pakken. Het – nu witte – rijksmonument oogt straks in warme aardkleuren weer zoals in 1904. Ons bureau adviseerde ProRail en NS over de opgaven.

[Leiden](#)

Even leek het erop dat het busstation een plek zou krijgen aan de noordzijde van station Leiden. Op de huidige plek zou vervolgens ruimte ontstaan voor bebouwing. Na een bezwaar van omwonenden is besloten het busstation toch op de huidige plek te houden. Het plan om ook vastgoed toe te voegen blijft wel staan. Ons bureau was in 2020 onder meer betrokken bij diverse vraagstukken rond het omgevingsdomein. Daarnaast adviseerden we over opgaven aan de binnenkant van het station zoals het uitbreiden van een T&S-winkel en de inpassing van het XL-scherf dat in 2021 opgeleverd zal worden. Een integrale kijk op de beleving en het functioneren van de

al drukker wordende stationshal vormde de basis voor onze adviezen.

[Lelystad](#)

De gemeente Lelystad wil een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Daarin is een belangrijke rol weggelegd voor het centraal gelegen stationsgebied. Hier komen veel verschillende plannen en opgaven samen. De gemeente zet in op een hoge verblijfskwaliteit, levendigheid en een aantrekkelijk mix van functies. De transformatie van de omliggende (rijks) kantoren en de bouw van (betaalbare) woningen spelen hierin een voorname rol. Ook hebben de gemeente en de provincie Flevoland oog voor de mogelijke impact van de plannen voor Lelystad Airport op het stationsgebied. Samen met NS, ProRail, het Rijksvastgoedbedrijf, gemeente, provincie en diverse lokale partijen denkt BSbm mee over de vernieuwing van het stationsgebied.

[Lochem](#)

De aanleg van een nieuwe provinciale (rond)weg zorgt rondom station Lochem voor een grootschalige verandering. In 2020 zat ons bureau in het Ruimtelijk Kwaliteitsteam N346 dat op initiatief van de provincie Gelderland is ingesteld. We adviseerden onder meer over de inpassing van de weg en de consequenties voor het functioneren van het station en de stationsomgeving.

[Maastricht – zie ook interview Miguel Loos](#)

In 2019 ging de ingrijpende restauratie van het monumentale station Maastricht van start. De werkzaamheden werden in 2020 nagenoeg afgerond, op het inpassen van passende verlichtingsarmaturen na. Na de restauratie zal het Collectiestation weer in oude luister hersteld zijn. In het kader van het *Handelingsperspectief OV 2040* is in 2020 tevens onderzoek gedaan naar de verdere ontwikkeling van de vervoersknoop in Maastricht. Het onderzoek betrof zowel het station als de stationsomgeving.

Meerssen

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

Naarden-Bussum – zie ook interview Miguel Loos

Ingegeven door het PHS wordt het monumentale stations van Naarden-Bussum verbouwd. De werkzaamheden zijn divers: van nieuwe toegangen tot de aanpak van vloeren en verlichting die naar historisch voorbeeld worden gerestaureerd. Veel werkzaamheden kwamen in 2020 gereed. In 2021 zal de rest van het gebouw opgeknapt worden. De werkzaamheden hangen samen met het PHS. Na de sanering van de sporen en de aanpak van de perrons aan de westzijde krijgt het station een extra toegang aan deze huidige 'achterkant'. In 2020 gaven we een vervolg aan de planuitwerking van het nieuwe ontvangst- en omgevingsdomein. Ook adviseerden we over de monumentenbepaling en over deelaspecten van de herinrichting van de perrons.

Nijmegen – zie ook interviews Miguel Loos en Eric Luiten

2020 was een belangrijk jaar voor station Nijmegen. Na het vaststellen van het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) – dat vorm kreeg in een goede samenwerking tussen ProRail, NS en de gemeente – werd met een

ontwerpselectie de volgende belangrijke stap gezet. BSbm droeg de criteria aan voor de shortlist van architecten. Bij de selectie was ons bureau onderdeel van de selectiecommissie. Op basis van het winnende ontwerp van Office WinHov adviseerde BSbm een reeks van ontwerpateliers te organiseren. In 2021 wordt het DO naar verwachting afgerond en kunnen de MIRT-procedures opgestart worden. Afgelopen jaar werd ons bureau ook gevraagd om via van een interview in een speciale publicatie steun te geven aan de financieringsaanvragen bij het Rijk vanuit de gemeente Nijmegen en provincie Gelderland.

Nijmegen Heyendaal

In 2020 kreeg BSbm de vraag een reactie te geven op een in opdracht van de gemeente Nijmegen gemaakt ontwerp voor een vernieuwd station Nijmegen Heyendaal. Vanwege de bijzondere ligging maakt ook de stationsomgeving deel uit van het plan. BSbm was niet eerder betrokken bij de uitvraag, de projectdefinitie en de ontwerpbegeleiding. Ons advies was kritisch omdat in het ontwerp een aantal basisaspecten zoals benoemd in het Stationsconcept onvoldoende waren verwerkt. Dit heeft ertoe geleid dat in 2021 gewerkt zal worden aan een aangepast ontwerp.

Nunspeet

Samen met het Ministerie van IenW stimuleert ProRail het opheffen van gelijkvloerse kruisingen. Dit gebeurt binnen het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Op initiatief van de gemeente Nunspeet en de provincie Gelderland wordt een overweg gesplitst in twee onderdoorgangen: een voor snelverkeer en de ander voor fietsers en voetgangers. Laatstgenoemde onderdoorgang wordt tevens ingericht als stationsentree en als verbinding tussen het dorp en het Veluwetransferium. BSbm treedt op als adviseur van de betrokken partijen. Het advies richt zich op de inrichting van de stationsomgeving en de vormgeving van de stationsentree. In

2020 nam ProRail het spreekwoordelijke stokje over van de gemeente en de provincie. De plannen worden uitgewerkt opdat de bestaande overweg snel plaats kan maken voor twee veilige en zeker ook fraaie ongelijkvloerse kruisingen.

[Roermond](#)

Roermond beschikt sinds kort over een nieuw busstation, direct grenzend aan het bestaande station. Het station zelf ondergaat de komende tijd ook een vernieuwingsslag. De verbouwing omvat onder meer de toevoeging van een 'huiskamer' voor het station. Ook wordt de nieuwe outillage geplaatst. Het bestaande dienstgebouw wordt omgebouwd tot wachtruimte. BSbm was in 2020 onder meer betrokken bij het ontwerp en de inpassing van de nieuwbouw en het beeldkwaliteitsplan.

[Roosendaal – zie ook interview Miguel Loos](#)

Collectiestation Roosendaal beschikt als voormalig grensstation over bovengemiddeld veel in onbruik geraakte terreinen en gebouwen. Vooral aan de noordoostzijde van het station liggen de nodige oude loodsen en poeve parkeerterreinen die om een betere invulling vragen. Een paar jaar geleden adviseerden we NS over de opgave, het opstellen van een ontwikkelingsvisie en de selectie van een stedenbouwkundig bureau. Ook in 2020 behield Roosendaal onze aandacht. Het station diende onder meer als casus voor een ontwerpatelier van studenten van de TU Wenen. De resultaten van de studentenontwerpen worden in 2021 gedeeld worden met NS, de gemeente Roosendaal en de provincie Noord-Brabant.

[Rotterdam Alexander – zie ook interview Jos van den Hende](#)

Terwijl we met z'n allen veel thuis zaten vanwege de Coronamaatregelen werden in Rotterdam de laatste puntjes op de i gezet op station Rotterdam Alexander. Door een groot aantal (onderhouds) programma's slim te combineren – en met een bijdrage vanuit het rijksprogramma

Beter Benutten – werd het mogelijk om het station te vernieuwen. NS Stations ontwikkelde het plan samen met de RET en ProRail. Nieuw elan voor station en stationsomgeving en een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio waren de inzet. BSbm adviseerde NS en ProRail over de opgave en formuleerde met de gemeente Rotterdam de gezamenlijke ambities. En ofschoon het nu nog even rustig lijkt; de volgende projecten voor ketenvoorzieningen en herinrichting van de omgeving zijn al in de maak. De vernieuwing van het station heeft de toon gezet voor verdere vernieuwing van Rotterdam Alexander.

[Schiedam Centrum](#)

De gemeente Schiedam heeft ambitieuze plannen voor de gebiedsontwikkeling rond station Schiedam Centrum. BSbm was afgelopen jaar betrokken bij het invullen van het Handelingsperspectief voor de beoogde ontwikkeling van het OV-knooppunt waar de gebiedsontwikkeling op aan moet sluiten.

[Schiphol Airport](#)

Na de MIRT-verkenning en een analyse van verschillende alternatieven voor de Multimodale Knoop Schiphol (MKS) is eind 2019 een voorkeursvariant vastgesteld. Deze vormde in 2020 het startpunt van een drietal deelprojecten: het busstation, het treinstation en Plaza: het centrale deel en 'adres' van de multimodale knoop. Ons bureau sloot in 2020 aan bij diverse werkgroepen en workshops en toetste de plannen op de integrale ruimtelijke kwaliteit. Dit gebeurde in samenwerking met de Supervisor Architectuur en Stedenbouw van Schiphol. Ook adviseerde BSbm als lid van het Kwaliteitsteam de betrokken stuurgroep en bestuurders.

[Steenwijk](#)

Het stationsgebouw Steenwijk kampt met leegstand en achterstallig onderhoud. De gemeente Steenwijkerland heeft een deel van het station opgekocht om er een nieuwe bestemming aan te geven. De wens is om het stationsgebouw te laten

functioneren als visitekaartje van de stad Steenwijk (een stoere vestingstad) en het nabijgelegen Nationale Park Weerribben-Wieden. BSbm helpt de gemeente samen met NS om de kansen van station en stationsgebied in kaart te brengen.

Tilburg

BSbm is sinds jaar en dag betrokken bij de ontwikkeling van de Spoorzone in Tilburg. We adviseerden onder meer over een integraal lichtplan voor het stationscomplex, de spoorkap en de relatie tussen het station en de directe stationsomgeving. Het lichtplan is in 2020 uitgevoerd. In de avonduren geeft dit heeft het station een bijzonder aanzicht. Ook nam ons bureau deel aan diverse workshops rond de toevoeging van een extra zijperron (met kap) aan de noordzijde van het station. De plannen worden in 2021 gegund aan een aannemer. Het definitieve ontwerp dient als basis voor de verdere uitwerking. In 2021 zal de nieuwe stalling aan de stadszijde in uitvoering gaan.

Utrecht Centraal

Ondanks de grootse verbouwing van Utrecht Centraal waren er delen van het (oude) station onaangeroerd gebleven. Voor NS en ProRail aanleiding om ook dit op te pakken. Zo werden in 2019 de bus- en tramhaltes in de flanken van het multimodale station onder de loep genomen. Aansluitend zijn in 2020 plannen gemaakt om met verlichting, geluidreductie en kunst ook deze delen van de vervoersknoop integraal naar een hoger plan te tillen. Zo kan het gehele station nog meer gaan *shinen* als hoogwaardige vervoersknoop: een *place to be* in het snel ontwikkelende, centraal gelegen stationsgebied van Utrecht.

Utrecht – Masterplan Huisvesting ProRail

Op verzoek van de afdeling Facilitaire Zaken van ProRail brachten we advies uit over het voornemen een nieuwe landelijke huisvestingsstrategie te ontwikkelen. BSbm dacht mee over de definitie van de opgave en de selectie van een onderzoeks- en/of ontwerp bureau. In 2020 heeft dit wat vertraging



Tilburg

opgelopen doordat thuiswerken ineens de norm werd. In 2021 krijgt dit een vervolg. Dan zullen concrete ontwerpen op het vlak van indeling en inrichting besproken worden. De focus ligt op het monumentale hoofgebouw De Inktpot. Maar ook concepten voor meer 'generieke' gebouwen en interieurs zullen van advies voorzien worden. Deze locatie kent dan weer een raakvlak met de beoogde herinrichting van de openbare ruimte in de Moreelse Tuinen, een ontwerpvragestuk waar Bureau Spoorbouwmeester ook adviserend bij betrokken is.

[Veendam – Stadskanaal – zie ook interview Jos van den Hende](#)

Na jaren in gebruik te zijn geweest als museumspoorlijn, liggen er concrete plannen om de lijn Veendam – Stadskanaal weer volwaardig in gebruik te nemen. Technisch gezien wordt een nieuwe spoorlijn gerealiseerd op het bestaand tracé. Echter, in de vormgeving kan goed ingespeeld worden op de aanwezige (omgevings)kwaliteiten en de rijke geschiedenis van het tracé. BSbm adviseerde ProRail en de provincie Groningen om vanaf het begin ook naar de vormgeving en de omgeving te kijken. Zo kan de nieuwe spoorlijn straks onderdeel worden van het landschap. In 2020 zijn de stationsgebieden van Veendam en Stadskanaal verkend. Deze moeten als de trein straks weer doorrijdt uiteraard goed bereikbaar zijn. Ook moet er ruimte gecreëerd worden voor ketenvoorzieningen en voor- en natransport. Tegelijk ligt er een opgave deze (vernieuwde) stationsgebieden goed in te bedden binnen de bestaande bebouwing zodat ze tevens een impuls kunnen zijn voor de leefbaarheid.

[Venlo](#)

Collectestation Venlo beschikt over een karakteristieke hal. NS Stations heeft het plan opgevat hier de formule van de StationsHuiskamer een plek te geven. Bureau Spoorbouwmeester bracht in 2018 al advies uit over het plan. Dit heeft ertoe geleid dat het

plan nu veel meer vanuit een integrale visie op het interieur opgepakt wordt. Na een architectenselectie zijn in 2019 een aantal verbouwingsscenario's opgesteld. Begin 2020 is op basis van een investeringsbesluit een van de scenario's gekozen en uitgewerkt. BSbm adviseerde hierbij op de integratie van het plan in het beeldbepalende interieur van dit collectiestation.

[Vught](#)

Om extra ruimte te maken voor een nieuwe goederenroute vanaf de Betuweroute naar het zuiden, en om treinen hoogfrequent te laten rijden, zal het spoor in Vught verdiept worden aangelegd. De spoorbaan wordt met zorg in de groene omgeving ingebed. De perrons van het station Vught komen in de bak terwijl op maaiveld de doorgaande (dwars)routes weer worden hersteld. Het is een technisch ingewikkelde opgave met een geweldig ruimtelijke impact op de omgeving. Gemeente en ProRail selecteerden ruimtelijk denkers om de vormgevingsuitgangspunten voor deze opgave te formuleren. BSbm hielp hen met de opgave, de uitvraag en de selectie.

[Weesp](#)

Weesp vervult binnen het PHS een belangrijke rol in het project OV-SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad). De treinen gaan bij Weesp richting het Gooi, de polders in en naar Schiphol of Amsterdam. Echter: Weesp is veel meer dan een infrastructurele knoop. De stad ontwikkelt zich, ook tussen de A1 en het spoor in de Bloemendalerpolder. In dit 'geweld' van infrastructuur en bouwen krijgt het station en het nieuwe stationskwartier een nieuwe betekenis, voor Weesp maar ook voor Amsterdam waarmee het komend jaar zal fuseren. BSbm is als adviseur betrokken bij alle ontwikkelingen rond het station.

[Woerden](#)

Woerden zet onder de noemer Poort van Woerden in op de stedelijke ontwikkeling van het stationsgebied. Hieronder vallen ook de verbindingen met de

gebiedsontwikkelingen van Middelland en Snellerpoort, zowel ruimtelijk als programmatisch. Ook wordt ingezet op de verbetering van de noordzuid verbindingen. BSbm hielp de gemeente Woerden, de provincie Utrecht en de spoorpartijen bij het benoemen van de kansen en ambities. Vorig jaar hielpen we hen ook bij de selectie van ontwerpers. In 2021 krijgt dit een vervolg en adviseren we over de ruimtelijk vertaling van de ambities.

Wolfheze

Als het spoor intensiever gebruikt gaat worden en ook de mobiliteit op de kruisende routes toeneemt, is het van belang dat de verkeerstroken worden ontrafeld en elkaar niet langer gelijkvloers kruisen. Dat is veiliger, maar komt ook de bereikbaarheid ten goede. In Wolfheze, waar een overweg wordt opgeheven, onderzochten ProRail en NS samen met BSbm hoe het station ook kan meeliften met deze opgave.

Zaandam

In Zaandam vormt de aanpak van station het sluitstuk van de vernieuwing van de stationsomgeving. Nunc Architecten maakte het stationsplan. De bouw startte in 2018 en de oplevering vond afgelopen jaar plaats. BSbm was als adviseur betrokken. Zo beoordeelden we het ontwerp en adviseerden we NS, ProRail en de gemeente over de opgave.

Zaltbommel

In opdracht van ProRail is in 2020 gewerkt aan een integraal verbeterplan voor station Zaltbommel. Dit gebeurde op basis van een in 2019 opgesteld Handelingsperspectief. Ons bureau adviseerde over de bij dit kenmerkende station passende ingrepen op gebied van architectuur en interieuraanpassingen.

Zoetermeer Centrum

In 2020 is BSbm benaderd om advies uit te brengen over de eerste plannen voor een grootschalige aanpak van het OV-knooppunt Zoetermeer Centrum. Team V Architectuur maakte hiervoor de

eerste schetsen. De gemeente ambieert een bundeling van de nu verspreide bushaltes. Doel is de creatie van een centraal busplatform op een nieuw dek boven de snelweg. De plannen omvatten ook de bouw van een nieuwe stationshal. Randstadrail, bus en trein komen daarmee bij elkaar op een groot knooppunt. Ook ligt er een ambitie om extra vastgoed aan het gebied toe te voegen. In 2021 zal blijken of deze ambities op voldoende draagvlak kunnen rekenen bij alle stakeholders.

Zwolle – voetgangersbrug Engelenpad

Met de monumentale Hoge Spoorbrug, de Hanzeboog en de Schuttebusbrug beschikt Zwolle reeds over een reeks aansprekende bruggen. Aan die mooie reeks wordt de nieuwe voetgangersbrug toegevoegd. Als een opgetild maaiveld verbindt deze brug straks de weerszijden van het spoor. Het wordt een brug met verblijfskwaliteit. De brug komt voort uit de ambitie van de gemeente om het centrum van de stad via het zogenaamde Engelenpad beter te verbinden met de mooie uiterwaarden langs de IJssel. BSbm hielp de gemeente en ProRail bij het formuleren van de vormgevingsuitgangspunten voor de Engelenbrug.

Zwolle – Spoorzone

Het Ontwikkelperspectief van de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel en de spoorsector vormt de basis voor de transformatie van de Spoorzone Zwolle. Binnen de plannen is een hoofdrol weggelegd voor het stationscarré: een ordenend en verbindend vierkant dat het stationsgebied verbindt met de omgeving. Ook afgelopen jaar zijn weer de nodige 'puzzelstukjes' van het omvangrijke project uitgewerkt. NS Stations vervolgde het onderzoek naar de potentie van het bestaande stationsgebouw. De gemeente werkte samen met NS verder aan de brug en het Engelenpad van het centrum naar het stadsdeel Hanzeland. ProRail en NS wierpen een blik op de stationsentrees aan weerszijden van de reizigerstunnel.

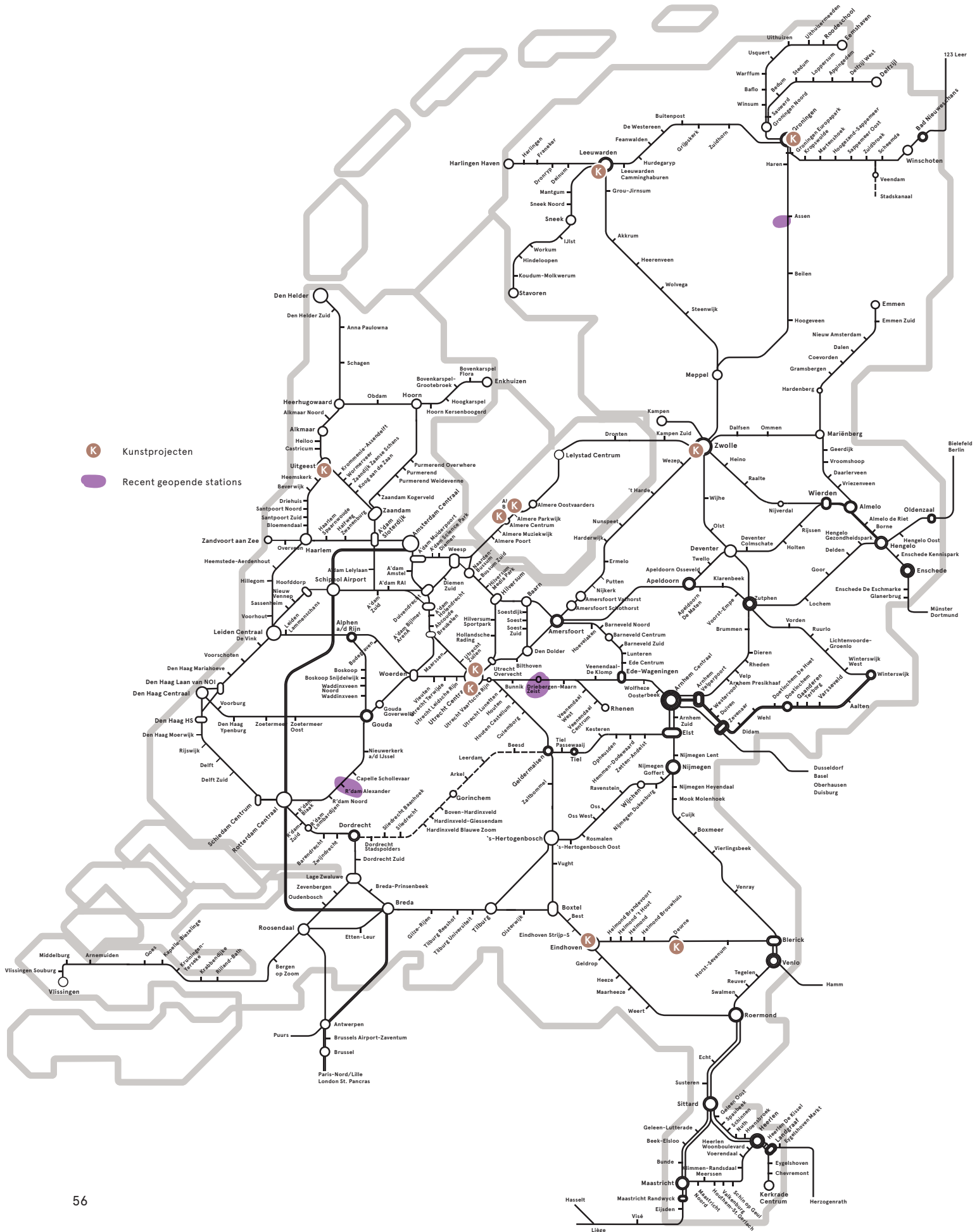
Ons bureau adviseerde alle betrokken partijen over de samenhang tussen de deelprojecten en het behoud van de gezamenlijke 'stip op de horizon', zoals geformuleerd in het Ontwikkelperspectief.

Zwolle – fietsenstalling en voorplein

Met de verhuizing van de bussen naar de zuidzijde van het station van Zwolle kan het stationsplein aan de centrumzijde opnieuw ingericht worden. Onder het plein bouwde de gemeente in 2020 een grote verdiepte fietsenstalling. Asphalt maakt plaats voor groen. De Stationsweg wordt een wandelpromenade naar de binnenstad. De auto is hier voortaan te gast. Namens de spoorpartijen heeft BSbm zitting in het Kwaliteitsteam dat aannemer Boskalis heeft opgezet voor de fietsenstalling. Ook zijn we sparringpartner van de ontwerpers binnen de gemeente voor de nieuwe groene inrichting van het stationsplein.

Feyenoord City

De plannen voor het nieuwe stadion hebben in Rotterdam een enorme aanjaagfunctie voor de gebiedsontwikkeling op Zuid. Het leidt ook tot talloze plannen en initiatieven die in meer of mindere mate van invloed zijn op het spoor, het station of zelfs de spoorbundel. Het gaat van overkluizingen in allerlei soorten en maten, plannen voor de korte- en lange termijn, uiteenlopende scenario's voor de sporen en het station Rotterdam Feyenoord en verdichting langs of misschien zelfs boven het spoor. BSbm adviseert spoorpartijen en de gemeente Rotterdam over de ruimtelijke impact en de vertaling van de diverse (deel)projecten en ambities.



- K Kunstprojecten
- Recent geopende stations

Communicatie & presentaties

Bureau Spoorbouwmeester draagt het spoorbeeld uit via lezingen, workshops en webinars. In 2020 ging dat gewoon door, digitaal via Zoom, Teams of andere online platforms. Hieronder een overzicht:

3 februari 2020

Week van de circulaire economie

Tijdens de week van de Circulaire Economie inspireerden we collega's door middel van een presentatie en handreikingen voor duurzaam ontwikkelen en bouwen. De bijeenkomst was genaamd 'Circulair bouwen in de spoorsector' en legde de focus op mooie voorbeelden en concrete ervaringen zoals de fietsenstalling Eindhoven. Ook is er aandacht voor het Essay van Bureau Spoorbouwmeester 'Het circulaire station'.

7 februari 2020

Gezondheid en Spoor

De Spoorbouwmeester Eric Luiten gaf door middel van een presentatie aan hoe we handen en voeten kunnen geven aan het item gezondheid en leefkwaliteit op en rond de stations en langs de vrije baan. Wat voor beelden hebben we hier bij, wat komt er in je op, welke vragen dienen zich aan en... wat is er voor nodig?

Een gezond spoor houdt in: minimale uitstoot van schadelijke stoffen, geluid en trillingen, minimale belasting van grondstoffen, ruimtebeslag en energiebronnen, maximale inzet op comfort, betrouwbaarheid en veiligheid, maximale bereikbaarheid,

toegankelijkheid en multimodaliteit, minimale doorsnijding van landschap, maximale verbinding van natuur, minimale verharding, maximale vergroening van de stationsomgeving.

7 februari 2020

Art Rotterdam

Op de Art Rotterdam was onze adviseur Evelien de Munck Mortier spreker. Zij verzorgde een presentatie in de vorm van een digitale kunstroute door Nederland. Een ware ontdekkingsstocht: de inventarisatie van alle kunst op Nederlandse stations. Aan het bod kwamen de publieke waarde van stations en verbeelding van de cultuur van het reizen, hoe de kunstcollectie tot stand kwam en kenschets van de collectie, diversiteit en thematiek. Het tweede gedeelte van de presentatie gaf zij het woord aan Arjan den Boer die uitleg gaf over de symboliek in de kunst op stations.

5 februari 2020

Masterclass What if lab Dutch Design Week

De Dutch Design Foundation organiseert elk jaar ontwerpplabs (What if Lab) voor talentvolle ontwerpers in samenwerking met bedrijven of overheden.

Dit keer was het onderwerp circulaire stations. Samen met NS en ProRail gaf onze adviseur Liesbeth Boeter een inspirerende masterclass over circulair ontwerpen van stations.

Ook zat Bureau Spoormeester in de jury die ontwerpen beoordeelde van het What if Lab. De winnende ontwerpen worden mogelijk in de toekomst uitgevoerd.

17 - 25 februari 2020

Dutch Design Week

De Dutch Design Week werd in 2020 volledig virtueel gehouden vanwege Corona. ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester namen hieraan deel met een digitale expositie van de resultaten van het What if Lab: het Circulaire Station.

Ook werd het platform Het Circulaire Station gelanceerd, waarop ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester hun visie op

circulariteit en de gerealiseerde circulaire projecten overzichtelijk op één plek presenteerden. Dit platform bleef ook na de Dutch Design Week 2020 bestaan en wordt aangevuld worden met nieuwe inzichten, nieuwe projecten, project-updates en (online) evenementen. Onze adviseur Liesbeth Boeter gaf een digitale masterclass waarvoor veel animo was.

November 2020

Symposium Het Nieuwe Stationskwartier

In 2020 zijn wij druk bezig geweest met de organisatie van het symposium over de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving waarbij wij tevens de publicatie 'Het nieuwe stationskwartier' wilden lanceren. Doordat alle events werden gecancelled in 2020 hebben wij voor de lancering van het 'Nieuwe stationskwartier' gekozen voor een promotiefilm en een digitale lancering van de publicatie.

Tijdens het symposium wilden wij een ruimtelijke visie van BSbm op spoor en omgeving presenteren, alsmede een debat faciliteren over de interactie tussen spoor en omgeving. Om hier alsnog podium voor te geven, hebben wij webinars gemaakt met mogelijkheid tot reactie. Deze webinars hebben wij in 2021 gehouden.

2 december 2020

Hartelijk Welkom IPT Outillage

Meerdere partijen zijn verantwoordelijk voor het stationsgebied, elk voor een ander deel. Dat kan vooral op kleine en middelgrote stations leiden tot een stapeling van programma's en deelprojecten, zonder integraal ruimtelijk plan. 'Hartelijk welkom' is een uitnodiging en handreiking om met z'n allen een gezamenlijk plan te maken. Het kan worden gebruikt in de initiatieffase van projecten bij het verkennen van de opgave, en het helpt tijdens een ontwerpproces om de (gezamenlijke) ambities beter te formuleren. Onze adviseur Liesbeth Boeter gaf een presentatie aan het Intern Project Team Outillage van ProRail over deze gezamenlijke opgave met de uitgave Hartelijk Welkom als onderligger.

Opleidingsmodule Spoorbeeld – module voor nieuwe medewerkers van ProRail en NS

BSbm heeft als taak het Spoorbeeldbeleid te ontwikkelen, uit te dragen en te adviseren vanuit dit beleid. BSbm wil de bekendheid en draagvlak van het bureau en het Spoorbeeld vergroten en het Spoorbeeldbeleid verankeren in de organisaties van NS en proRail. Het Spoorbeeld, maar ook BSbm, lijkt niet altijd bekend te zijn bij (nieuwe) medewerkers. Daardoor zou het kunnen dat het beleid, de briefings, het advies en de inspiratiedocumenten soms niet voldoende gezien, begrepen of gebruikt worden. In 2019 is onderzocht of deze aannames kloppen en onderzocht hoe het Spoorbeeld gekend en gebruikt wordt. Samen met Bert Kassies/ ProRail Projecten, Daan Klaasse en Femke Woudstra/ NS Stations en Rosalie Nijenhuis/ ProRail Stations is een PvA ontwikkeld voor opleidingsmodules.

In 2020 is de basis van dit PvA een eerste module voor nieuwe medewerkers ontwikkeld. Het voornemen is om in 2021 een module te ontwikkelen voor (huidige) projectmanagers, projectleiders, programmamanagers, stationsmanagers en contractbeheerders. Speciale aandacht vraagt de toegankelijkheid van het Spoorbeeld en aansluiting op de rollen, cultuur, taal en de belevingswereld van de medewerkers met als doel(en) een breder draagvlak bij de spoorpartijen en begrip voor elkaars werk.

Overzicht artikelen 2020

Inspireren is een belangrijk onderdeel van het Spoorbeeld. Daarom bevat de Spoorbeeld-website de inspiratiepagina's. Hier wordt verteld over de achtergronden van beleid, concrete projecten en ontwikkelingen rond het Spoorbeeld. Daarnaast is er ruimte voor verhalen over de geschiedenis van het Spoor. Afgelopen jaar verschenen de volgende publicaties op Spoorbeeld.nl:

4 februari 2020

Overzicht Retail en Services

Van het handboek Retail en Services van de Visie op informatie maakten we een overzichtelijke poster; een samenvatting van de ontwerprichtlijnen voor het ontwerp en de inrichting van winkelpuien in stations. Dit artikel introduceert de poster.

24 februari 2020

Waar zouden we zijn... zonder mobiel netwerk?

Nederlanders en hun smartphone: ze zijn onafscheidelijk en men verwacht overal goed bereik, zeker ook op stations. Helemaal bij verstoringen vertrouwen reizigers op hun reis-app, maar tijdens het reizen wordt ook menig berichtje of mailtje gelezen of verstuurd. Slecht bereik is een grote *dissatisfier*. Onlangs werden op Utrecht Centraal nieuwe antennes geplaatst in een daarvoor speciaal ontwikkelde box. Reden genoeg voor een kort artikel.

24 februari 2020

Spoorbeeldverhaal #8:

Vanzelfsprekend vindbaar

De trein is steeds vaker slechts een vervoersmiddel tijdens die reis, naast de fiets, bus of tram. Stations veranderen in multimodale knooppunten, waar reizigers soepel moeten kunnen overstappen. Communicatie en informatie spelen daarbij een hoofdrol. In Spoorbeeldverhaal #8 besteedt Kirsten Hannema aandacht voor de nieuwe handboeken Bewegwijzering en Routing, Singing & Branding.

22 september 2020

De OV-kaart van de toekomst

Stel, we leggen de Spoorkaart van 2040 op tafel. Wat zien we dan? Toekomstkijken is misschien lastig. Maar twintig jaar is dichterbij dan je denkt. De plannen waar we nu aan werken, gaan de komende jaren in uitvoering. We weten wat er gaat gebeuren. Bovendien wordt op veel plekken in Nederland al volop gebouwd aan de toekomst. Multimodaal, hoogfrequent, omgevingsbewust en duurzaam; dat zijn de ingrediënten. Het is een toekomst om naar uit te kijken, zeker als we ontwerpend op zoek gaan naar de beste oplossingen; liefdevol en met aandacht voor kwaliteit, samenhang en erfgoedwaarden. Het artikel De OV-kaart van de toekomst werd geschreven voor het Jaarbericht 2019.

8 oktober 2020

Van snoepautomaat naar kleinste winkeltje...

Iedereen kent ze wel. De automaten op de perrons waar je 'ff iets uit trekt', omdat je snel je trein moet halen, het al laat is of gewoon omdat je er domweg trek in hebt. Het zijn oude bekenden en een vertrouwd gezicht op veel stations. Maar is het je opgevallen dat er nieuwe exemplaren staan op Utrecht Centraal? Alhoewel nieuw, deze vendingmachines – zoals deze officieel heten – zijn het afgelopen jaar met hulp van Bureau Spoorbouwmeester door NS gere refurbished. Wat dat betekent lees je in dit artikel.

Colofon

Het Jaarbericht 2020 is een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester, juli 2021

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Peter Michiel Schaap
Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

BUREAUBAS

Beeld, kaartmateriaal

Chris Nijkamp, Bureau Spoorbouwmeester
BUREAUBAS

Beeld, foto's

- Pagina 13, Station Roosendaal, bron: Bureau Spoorbouwmeester, fotograaf: Jannes Lindeers
- Pagina 14, Station Driebergen-Zeist, bron: ProRail, fotograaf: Rob van Esch
- Pagina 17, perron Utrecht Centraal, bron: Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 18, Outillage betonnen poefjes, bron: ProRail, fotograaf: Roos Aldershoff
- Pagina 22, Outillage houten bank, bron: ProRail, fotograaf: Roos Aldershoff
- Pagina 25, Station Leiden Centraal, bron: Bureau Spoorbouwmeester, fotograaf: Jannes Linders
- Pagina 29, Station Arnhem, bron: Bureau Spoorbouwmeester, fotograaf: Jannes Linders
- Pagina 33, Kunstwerk Golfbrekers van Arjan van Helmond, foto Sander Tiedema
- Pagina 34, Kunstwerk Arrivals / Departures van Marcus Coates op Utrecht Centraal, bron: kunstinopenbareruimte-utrecht.nl/
- Pagina 38, Station Rotterdam Centraal hal, bron: Bureau Spoorbouwmeester, fotograaf: Jannes Linders
- Pagina 44, Station Den Haag Centraal, bron: Bureau Spoorbouwmeester, fotograaf: Jannes Linders
- Pagina 52, Station Tilburg Centraal, bron: Atelier Lek, fotograaf: Frank Hanswijk

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

