



## Gemeente Haren

### Beeldkwaliteitplan Haren stationsgebied

12 juli 2016



# Gemeente Haren

## Beeldkwaliteitplan Haren stationsgebied

### Colofon:

Rho adviseurs voor Leefruimte (vestiging Leeuwarden)

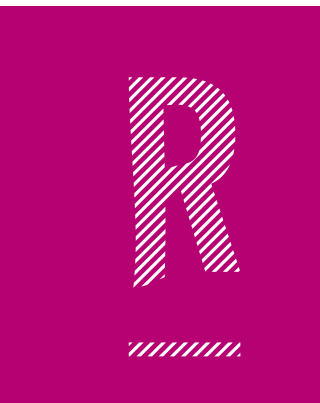
Hylke Goudswaard (stedenbouwkundige)

Projectnummer 20160255

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

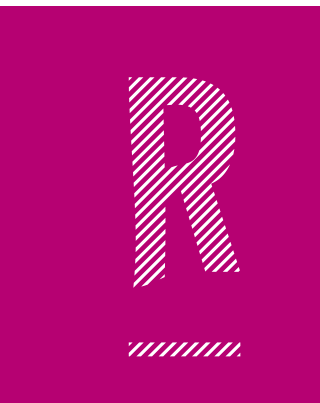
### In opdracht van:

Gemeente Haren



|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Inleiding                                   | 4.  |
| Stand van zaken                             | 5.  |
| <br><b><i>Het stedenbouwkundig plan</i></b> |     |
| De essentie van het plan                    | 7.  |
| Het plangebied                              | 8.  |
| Station Haren                               | 9.  |
| <br><b><i>Beeldkwaliteit</i></b>            |     |
| Station en directe omgeving                 | 11. |
| Straten en parkeerterreinen                 | 12. |
| Groen en water                              | 13. |
| Welstandseisen woon-werkvilla's             | 14. |
| Welstandseisen Stationsresidence            | 15. |
| Welstandseisen Walstrocomplex               | 16. |
| Welstandseisen station                      | 17. |





Plankaart 2011

## Station Haren verbindt

De gemeente Haren werkt aan de ontwikkeling van het Stationsgebied. Onderdeel van de ontwikkeling is het realiseren van een fiets-voetgangersverbinding tussen Oosterhaar en het centrum, ter hoogte van het station. Daarnaast is ook de omgeving van het station aan een opknappbeurt toe. Omdat dit een nieuwe ontwikkeling betreft, is het nodig om een beeldkader op te stellen dat enerzijds aangeeft hoe de omgeving er uit gaat zien en anderzijds een formeel toetsingskader vormt voor de welstandsbeoordeling voor de gebouwen. Dit beeldkwaliteitplan is dit nieuwe toetsingskader voor de openbare ruimte en de beeldkwaliteit van de gebouwen en bouwwerken in stationsgebied in Haren.

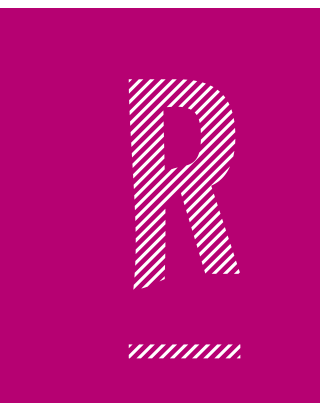
In 2011 is een eerste concept-beeldkwaliteitplan opgesteld, waarin het destijds geplande beeld voor het stationsgebied is gecommuniceerd. Dat beeld/document is gepresenteerd aan de Raad en de omgeving en is online beschikbaar gesteld op [www.stationharenverbindt.nl](http://www.stationharenverbindt.nl). Het concept-beeldkwaliteitplan is destijds niet formeel vastgesteld als toetsingskader, waardoor het noodzakelijk is om dit nu middels dit beeldkwaliteitplan alsnog te doen.

In de tussenliggende periode zijn de plannen voor het stationsgebied verder uitgewerkt. Onderdelen van het plan zijn zelfs al uitgevoerd, zoals de aanleg van de P+R en de sloop van de Walstroflat. Daarnaast is besloten om met het aanleggen van een onderdoorgang ook het station zelf aan te pakken. Dit gegeven en voortschrijdend inzicht hebben er toe geleid dat de plannen op onderdelen zijn aangepast en/of verder zijn uitgewerkt. Dit beeldkwaliteitplan kan daarom gezien worden als een vernieuwde versie van het in 2011 gepresenteerde concept, waarin de ontwikkelingen rondom het stationsgebied van de afgelopen 5 jaar zijn meegenomen.

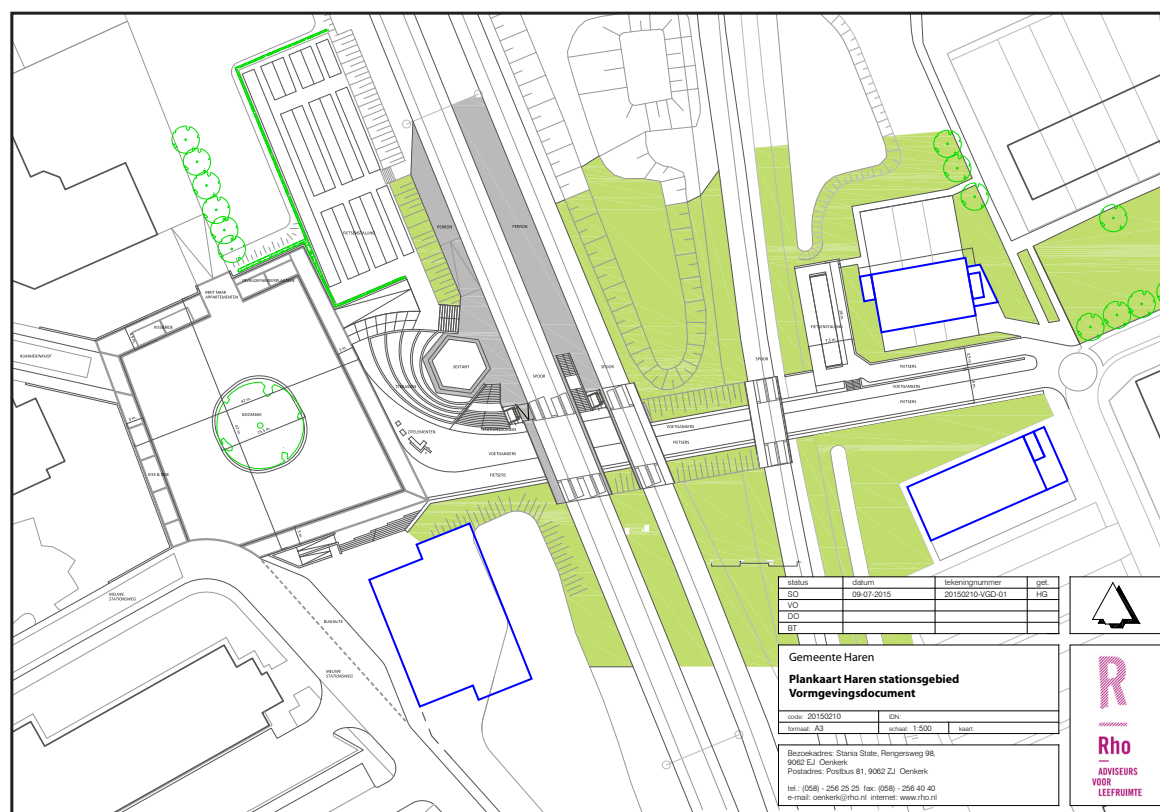
Dit beeldkwaliteitplan gaat in op het gehele ontwikkelingsgebied van de stationsomgeving. De grenzen komen overeen met het gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan "Haren stationsgebied".



## Stand van zaken



Luchtfoto van het plangebied voordat het project van start ging



Plankaart station en directe omgeving 2016

### Ook het station wordt aangepakt

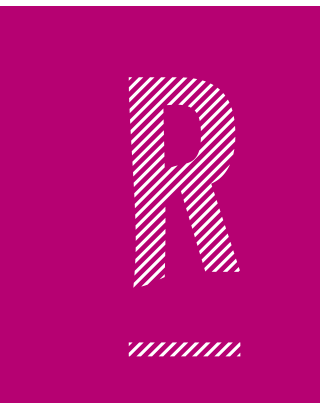
Het Station maakte tot medio 2013 nog geen deel uit van het project. In juni 2013 werd echter duidelijk dat door financiële steun van de provincie Groningen en ProRail vanuit de onderdoorgang ook een opgang naar het oostelijke perron kon worden gemaakt. Daarmee werd het station alsnog onderdeel van het project.

Met enkel een opgang vanuit de onderdoorgang was er nog geen sprake van een station dat voldeed aan de eisen van deze tijd. Daarvoor was meer nodig en dus ook meer geld. Dat geld kwam in februari 2014 beschikbaar door nog verder gaande financiering van ProRail en de provincie Groningen. Daarmee is de totale verbetering van het station mogelijk geworden.

In de afgelopen jaren zijn concrete plannen gemaakt waarbij een aantal onderdelen integraal met elkaar is ontworpen: de aanpassing van het station, de onderdoorgang, het plein en de omgeving aan beide uiteinden van de onderdoorgang. Ten behoeve hiervan is in 2015 een vormgevingsdocument opgesteld waarin het gewenste beeld voor deze onderdelen is vastgelegd. Dit betreft een groot deel van het totale ontwikkelingsgebied.

Veel van de openbare ruimte in het plangebied is hierdoor inmiddels aangelegd of ontworpen. Dit beeldkwaliteitplan is om deze reden primair bedoeld om kaderscheppend te zijn voor de gebouwen in het stationsgebied. Voor de volledigheid wordt echter ook het beeld van de openbare ruimte beschreven. Voor enkele nog niet uitgewerkte delen van de openbare ruimte wordt aangegeven hoe deze dienen te worden vormgegeven.

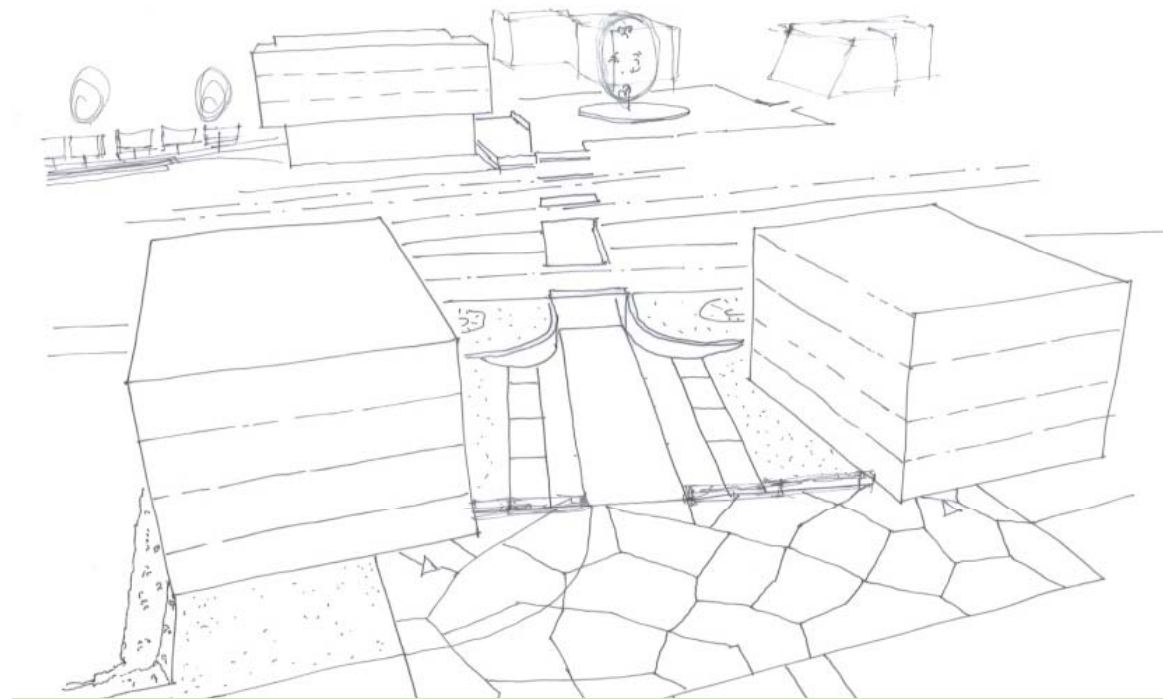
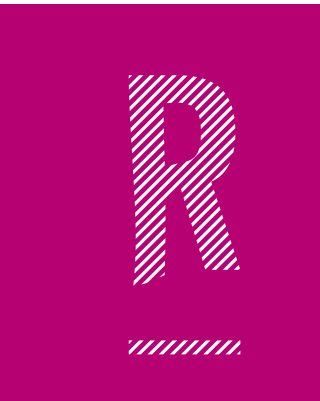
Dit beeldkwaliteitplan biedt hierdoor een totaaloverzicht van de aanwijzingen voor de openbare ruimte en de regels voor de gebouwen om tot een aantrekkelijk totaalbeeld voor het plangebied te komen.



## Het stedenbouwkundig plan

**Beschrijving van het ontwerp voor het stationsgebied**

## De essentie van het plan



*Een van de eerste impressies voor de onderdoorgang, waarin de poortwerking van het Walstrocomplex en de relatie met de Stationsresidence aan de andere kant van het spoor zichtbaar zijn gemaakt.*

### De onderdoorgang als brug

Het doel van het plan is om een veilige verbinding tussen de beide delen van Haren te creëren en de treinreizigers te verwelkomen in een kenmerkende stationsomgeving waarin wordt gerefereerd aan bestaande Harense kwaliteiten: een parkachtige uitstraling, veel groen, villa's en statige bebouwing.

Eén van de belangrijkste onderdelen van het project is de realisatie van een nieuwe fiets- voetgangersverbinding tussen Oosterhaar en het centrum van Haren. Daarmee wordt de barrière-werking van het spoor deels opgeheven en wordt ook een meer veilige en snellere verbinding voor fietsers gemaakt. Het belang van deze effecten is des te groter omdat het treinverkeer op deze lijn in de toekomst zal toenemen. Centrum en scholen in de nabijheid van het spoor, maar ook de achtergelegen woonwijken worden door de aanleg van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers eenvoudiger bereikbaar. De onderdoorgang is daarmee ook een investering in de eenheid van het dorp en dus ook van grote betekenis voor het dorp.

De onderdoorgang zelf vormt een brug tussen de twee zijdes door deze twee fysiek met elkaar te verbinden. Daarnaast wordt ook de visuele relatie tussen de beide zijdes van het spoor vergroot doormiddel van drie nieuwe gebouwen. Aan de westzijde komt de Stationsresidence. Een gebouw dat de ingang van het station en de onderdoorgang markeert. Een landhoofd dat de reizigers verwelkomt in Haren. Aan de oostzijde wordt de Walstroflat vervangen door twee nieuwe appartementengebouwen die gezamenlijk een poort vormen waar de onderdoorgang tussendoor loopt. Deze drie gebouwen markeren dus de onderdoorgang en het station door hun massa en positie naast de onderdoorgang. Door ze in samenhang vorm te geven, vormen zij een eenheid, waardoor zij de beide zijdes visueel verbinden.



## Het plangebied



1. Oude Middelhorst 18
2. Busbaan
3. P+R (gerealiseerd)
4. Bushalte (\*)
5. Stationsplein (\*)
6. Ontvangstdomein station (\*)
7. Fietsenstalling west (\*)
8. Onderdoorgang (\*)
9. Fietsenstalling oost (\*)
10. Parkeerterrein Walstrocomplex

- A. Woon-werkvilla's
- B. Stationsresidence
- C. Sextant (\*)
- D. Walstrocomplex noord
- E. Walstrocomplex zuid

*\* = onderdeel van de ontwikkeling van het station en de stationsomgeving, beeld beschreven in het vormgevingsdocument*

### Een overzicht van het stedenbouwkundig plan

De gehele ontwikkeling bestaat uit meerdere onderdelen die dusdanig met elkaar zijn verbonden, dat ze eigenlijk niet afzonderlijk beschouwd kunnen worden.

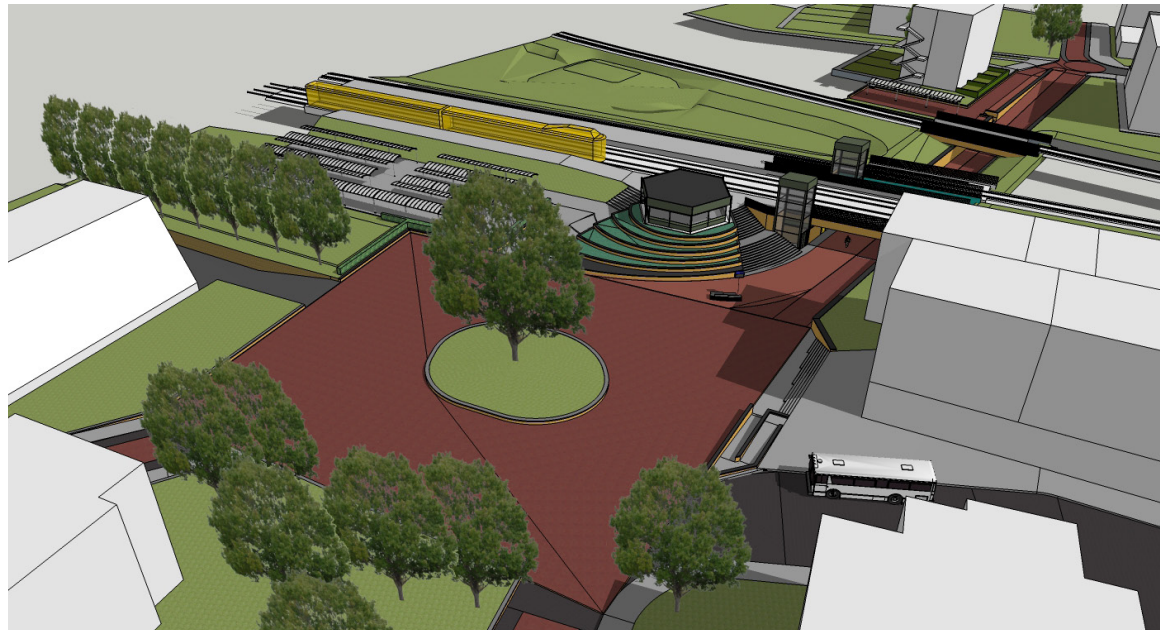
Centraal in het plangebied ligt de aanjager van het plan: de onderdoorgang onder het spoor (8). De realisatie van de onderdoorgang maakt ook de aanpak van het stationsplein (5) noodzakelijk en is aanleiding voor de aanpassing van het station. De onderdoorgang moet zorgen voor een veiliger verkeerssituatie. Om de veiligheid nog verder te vergroten zal aanvullend hieraan het zuidelijke deel van de Nieuwe Stationsweg (van P+R tot aan de Oude Middelhorst) een busbaan (2) worden waar geen auto's en fietsers mogen komen.

Een tweetal onderdelen van het project is inmiddels afgerond: vergroting van de P+R (3) en de sloop van de Walstroflat. De Walstroflat heeft plaats moeten maken voor de uitgang van de onderdoorgang. Ter vervanging komen er nieuwe appartementen aan beide zijden van de onderdoorgang: het Walstrocomplex, bestaande uit een noordelijk (D) en een zuidelijk gebouw (E). Het parkeerterrein (10) bij het Walstrocomplex zal heringericht worden.

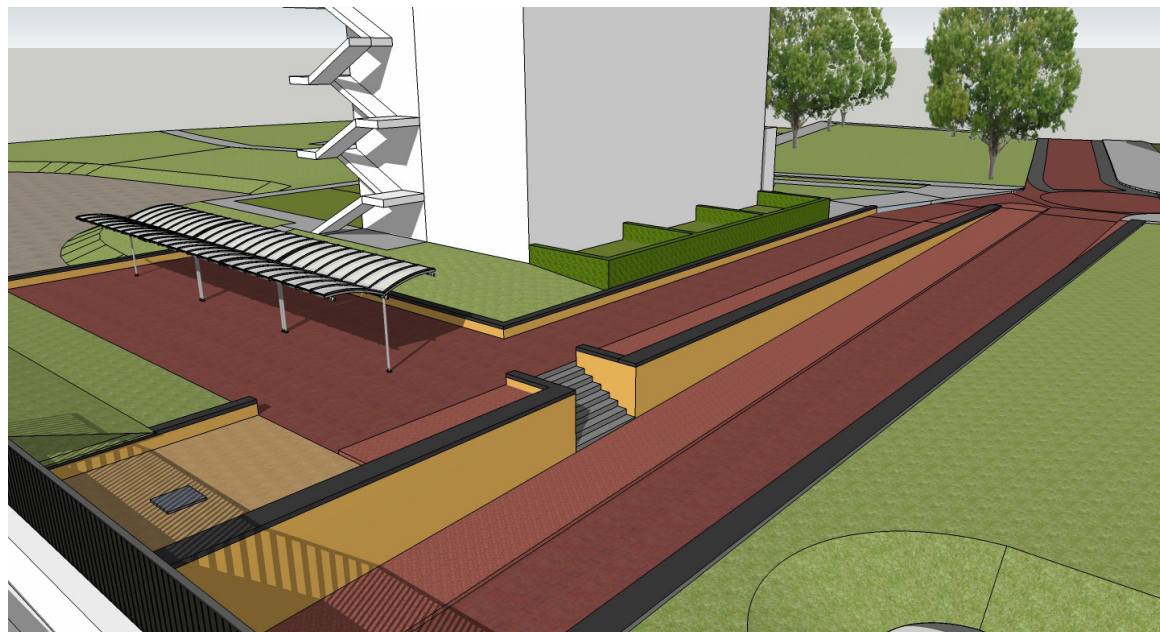
Door de gewijzigde situatie bij de P+R zijn gronden vrij gekomen voor woningbouw. Ten zuiden van de P+R kan daarom een aantal woonhuizen worden gerealiseerd (A). Gedacht wordt aan een combinatie van wonen en werken: grotere woningen die op de begane grond een werkfunctie kunnen bevatten.

Centraal in het gebied is een appartementencomplex van vier verdiepingen gepland (B). Dit nieuwe complex met de werktitel 'Stationresidence' heeft als ruimtelijk doel om, samen met de vervangende woningbouw aan de oostzijde, een markering te vormen van het station en de onderdoorgang. Naast een aantal appartementen is het de bedoeling dat het complex op de begane grond een commerciële functie gaat huisvesten.





*Impressie van het stationsplein en het station*



*Impressie van de oostzijde van de onderdoorgang*

## Het station en haar directe omgeving

Belangrijk onderdeel van het spoorbeeld is de visie op stationsdomeinen. De stationsdomeinen vormen de basis voor ieder station in Nederland. Er zijn drie domeinen: het aankomstdomein, het ontvangstdomein en het reisdomein. Aan ieder domein worden bepaalde functionaliteiten gekoppeld, zodat alle stations voor de reiziger een logische opbouw krijgen.

Het stationsplein en de oostelijke entree van de onderdoorgang vormen de aankomstdomeinen. Hier kan de reiziger zijn fiets stallen, stopt de stadsbus, zijn er mindervalide plaatsen en is er een kiss & ride. Het ontvangstdomein ligt in de onderdoorgang waar een kaartje gekocht kan worden en reisinformatie beschikbaar is. Dit heeft tot gevolg dat de tunnel aan de westzijde breder is dan aan de oostzijde. De extra maat geeft ruimte voor de reiziger om zich goed te kunnen verplaatsen en te oriënteren. Naar beide perrons komen een trap en een lift, waardoor het station duidelijk herkenbaar is in de onderdoorgang. De gemeente heeft de wens uitgesproken de onderdoorgang dusdanig vorm te geven dat het gevoel van een besloten tunnel zo veel mogelijk wordt voorkomen. De wanden van de onderdoorgang worden daarom zo laag mogelijk gehouden. Wanneer men de trap of lift neemt naar boven, is men aangekomen in het reisdomein. De reiziger die bekend is in Haren kan een verkorte route nemen via de trap ten noorden van de sextant (wachtruimte) en zo op het westelijk perron komen.

De belangrijkste ingreep op het stationsplein is het verlagen van het gehele plein ten opzichte van de huidige situatie met 40 cm. Dit is nodig om een gelijkmatige, niet te steile overgang naar de onderdoorgang te creëren. Doordat het plein lager ligt krijgt het plein rondom een wand van 40 cm. Hierdoor is het plein omkaderd en duidelijk als één stedelijke ruimte te herkennen. Deze wanden lopen door naar de onderdoorgang waardoor één geheel ontstaat met het station. Het beeld en materiaalgebruik worden van stationsplein doorgezet in de onderdoorgang tot aan de oostzijde waar een extra fietsenstalling zal komen.

De linde blijft centraal op het plein staan in een bak met eenzelfde 40 cm hoge rand. Deze boom is belangrijk voor het behoud van het groene karakter van het plein en door hun positie midden op het plein geven bak en boom richting aan de verkeersstromen. Het groene karakter wordt verder versterkt door enkele nieuwe beplantingselementen en de kavels rondom het plein die allen ruime voortuinen met gras, begroeiing en bomen hebben.

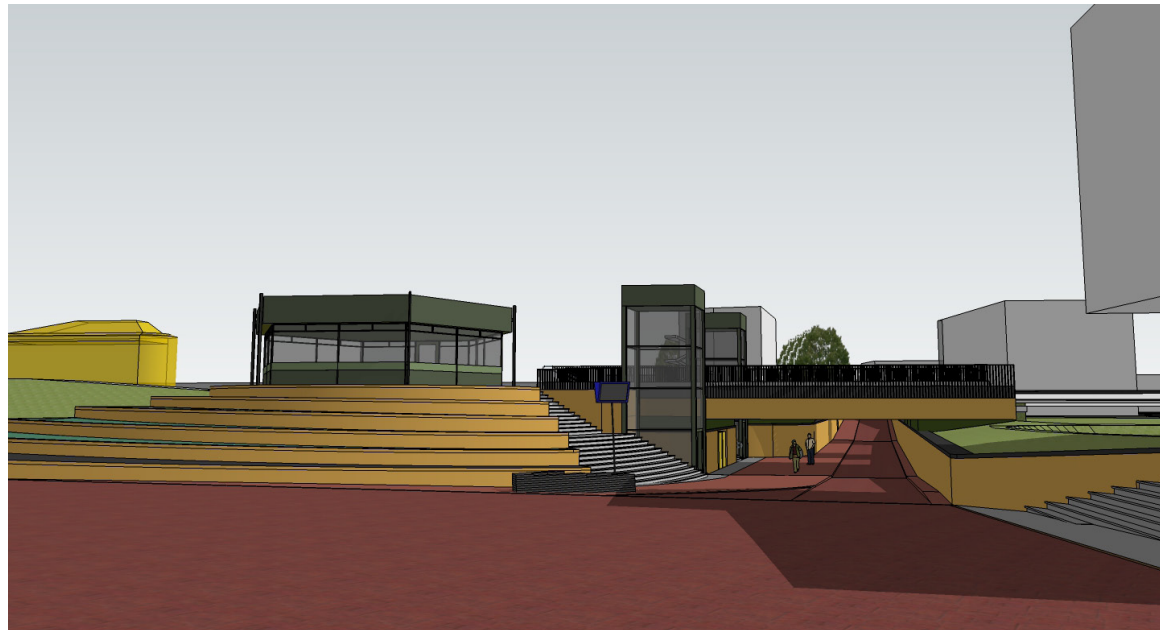


## Beeldkwaliteit

**Het beeld van de openbare ruimte  
en welstandscriteria voor de gebouwen**



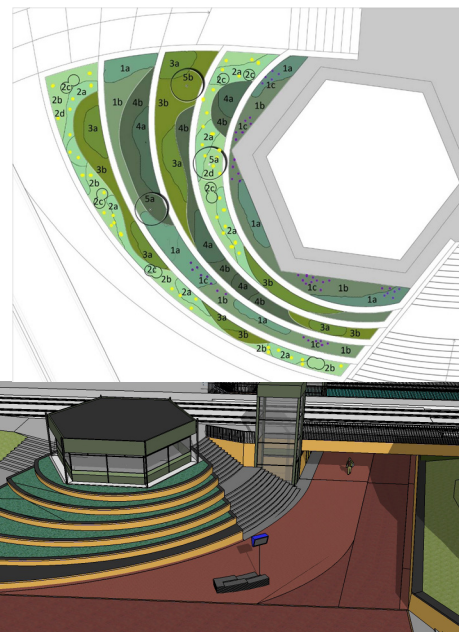
## Station en directe omgeving



Impressie van de plantenbakken en de entree van het station



Overzicht beplantingsplan bakken onder de Sextant



### Het materiaalgebruik rondom het station

Het plein wordt onderdeel van de entree van het station. Het plein en de onderdoorgang worden daarom als één geheel vormgegeven. De wanden lopen door van het plein in de onderdoorgang en langs de helling aan de oostzijde van het spoor. Alle wanden worden in hetzelfde materiaal uitgevoerd: een gele steen en/of tegel afgedekt met een antracieten, stenen rand. Waar de wanden laag zijn (circa 40 cm) kan de afdekkende rand breder worden zodat men erop kan zitten. Bijvoorbeeld rondom de boom, bij de bushalte of aan het plein onderaan de sextant.

Ook het bestratingsmateriaal loopt door van oost naar west. Het materiaal van het fietspad in de onderdoorgang is exact hetzelfde als het materiaal op het plein. Dit is een rode klinker zoals die ook te vinden is in het centrum van Haren. Het materiaal voor het voetgangersdeel krijgt een licht afwijkende tint. Dit om aan de verkeersdeelnemers duidelijkheid te verschaffen waar wel en waar niet gefietst mag worden in de onderdoorgang. Dit is nodig omdat het plein als Shared Space wordt ingericht: alle verkeersdeelnemers komen bij elkaar en bewegen zich door elkaar.

Alle trappen en hellingbanen rondom het plein, maar ook de trappen in de onderdoorgang en de perrons, worden uitgevoerd in beton(tegels) en natuursteen in verschillende grijze tinten. Ook de trottoirs krijgen een donkere grijs tint door het gebruik van asfalt met een slijtlaag zoals dat gebruikelijk is in Haren.

### Beplanting rondom het plein

Het groene karakter van het stationsgebied wordt op meerdere manieren versterkt. Bijvoorbeeld met lage hagen om plekken van elkaar te scheiden, zoals de fietsenstallingen of de tuinen bij Walstrocomplex noord. De bak rondom de linde wordt ingezaaid met gras en onder de sextant komen terrasvormige bakken die meelopen met de helling. Deze bakken zullen rijk beplant worden met verschillende soorten grassen, groenblijvers, bloeiers en lage opgaande beplanting.



# Straten en parkeerterreinen



*Het heringerichte P+R-terrein*



*Referentiebeeld fietsstraat*

## De parkeerterreinen

Het P+R terrein is al heringericht met bomen zodat er een groen geheel ontstaat. De bomen zijn opgenomen in haagstroken tussen de parkeervelden. De bestrating bestaat uit asfalt voor de rijbanen en klinkers voor de parkeervakken. Het Walstroparkeerterrein aan de oostzijde van het plangebied zal op dezelfde wijze worden ingericht. Ten westen van de P+R is een begroeiende geluidswand neergezet ten behoeve van de achtertuinen van de woningen.

## Fietsstraten en de busbaan

De busbaan wordt geasfalteerd met zwart asfalt. De overige straten (Nieuwe Stationsweg noordelijke deel, Rummerinkhof en de Walstroweg) worden ook geasfalteerd, maar ingericht als fietsstraten. Dit betekent dat zij een wegvak hebben waarvan het middendeel bestaat uit rood asfalt. De trottoirs langs deze wegen krijgen het Harense asfalt met een slijtlaag.





*Impressie van de vijver met een lage beukenhaag langs de busbaan*

### Grasvlakken, water en riet

Alle nog niet benoemde plekken zoals de stroken langs de sloten, het gebied tussen de sporen in en het gebied rondom Walstrocomplex-noord worden grasvlakken tot aan de sloten. Hierdoor is het water zoveel mogelijk zichtbaar vanuit de openbare ruimte. De westelijke vijver wordt sterker beleefbaar gemaakt door een toegankelijke inrichting en vormgeving (bijvoorbeeld door een “langzame” trappartij of vlonders), wat een extra dimensie zal geven aan de ruimtelijke- en verblijfskwaliteit van het stationsgebied. De vijver krijgt richting het zuiden een natuurlijke uitloop in de vorm van rietkragen. Deze natuurlijke inrichting wordt voortgezet langs het spoor.

### Hagen als afscheidingen

In het gebied worden op meerdere plekken lage beukenhagen toegepast als afscheidingen. Zo vormen de hagen een groen kader voor de parkeerterreinen en beperken zij visueel de oppervlakte aan verharding. Ze vormen de scheiding tussen de parkeervelden waardoor het groene karakter van de parkeerterreinen wordt versterkt. Over de gehele lengte langs de busbaan vormen ze de scheiding met het voetpad. Bij het stationsplein scheiden ze het plein van de fietsenstalling en aan de oostzijde schermen ze de tuinen af. Al deze afscheidingen grenzend aan de openbare ruimte dragen bij aan het groene karakter van het stationsgebied.



# Welstandseisen woon-werkvilla's



*Grote, luxe woonhuizen op ruim opgezette, groene kavels met ruimte voor een kantoorfunctie aan huis.*

## Plaatsing

- De gevelwand van de bebouwingscluster heeft een half open karakter, dus geen volledig gesloten wand. Het schakelen van enkele woningen is toegestaan.
- De nieuwbouwwoningen zijn aan de P+R geplaatst of aan de Nieuwe Stationsweg. De bestaande woning aan de Oude Middelhorst blijft gericht op de Oude Middelhorst.

## Hoofdvorm

- Eén of twee bouwlagen met kap.
- Onderlinge verschillen tussen de woningen in volumeopbouw, bouwhoogte en kapvorm zijn gewenst.
- In het geval van schakeling van drie of meer woningen, mag geen volledig doorlopende langskap worden gerealiseerd.

## Aanzichten

- Moderne of klassieke woonhuizen met allure.
- Samenhang in architectonische uitwerking tussen de woningen onderling.
- Evenwichtige gevelindeling.
- In het gevelbeeld komt de oriëntatie op de aangrenzende openbare ruimte tot uitdrukking. In hoeksituaties kent de bebouwing een dubbele oriëntatie.

## Opmaak

- Er is sprake van één grondtoon over de gehele cluster in sfeer, materiaalgebruik en kleur.
- De bebouwing wordt gerealiseerd in baksteen of steenachtige materialen met ingetogen kleuren of wit voor de gevels. Er worden geen primaire kleuren toegepast.
- Er wordt een zorgvuldige en hoogwaardige detaillering toegepast.
- Bijgebouwen sluiten in beeld aan bij het hoofdgebouw.

## Bestaande woning aan Oude Middelhorst 18

- De bestaande bijgebouwen van de apotheek worden planologisch gedoogd, maar het heeft de voorkeur deze te verwijderen en het originele hoofdgebouw te herstellen. Hierbij dient het originele beeld van de woning als uitgangspunt. Vervangende bijgebouwen sluiten qua beeld aan bij het hoofdgebouw (de woning).



# Welstandseisen Stationsresidence



*Een woongebouw met een commerciële functie(s) in de plint die de routing van de onderdoorgang, het plein en de Nieuwe Stationsweg begeleidt. Het gebouw vormt een samenspel met het Walstrocomplex aan de overzijde van het spoor door dezelfde uitstraling, vormgeving en volumeopbouw in een Harense stijl bestaande uit een combinatie van gemetselde en groene gevels.*

## Plaatsing

- De noordgevel wordt zo gepositioneerd dat hij een wand aan het stationsplein vormt en de richting van de onderdoorgang begeleidt.
- Ingang(en) commerciële plint en hoofdingang woningen aan de zijde van het stationsplein en Nieuwe Stationsweg.
- Ingang parkeergarage aan de zijde van het stationsplein, Nieuwe Stationsweg of de zuidzijde.

## Hoofdvorm

- Vier bouwlagen waarvan een commerciële plint op de begane grond en drie woonlagen.
- Platte afdekking.
- Parkeerkelder of halfverdiepte parkeerkelder toegestaan, zolang de begane grond contact heeft met de openbare ruimte.

## Aanzichten

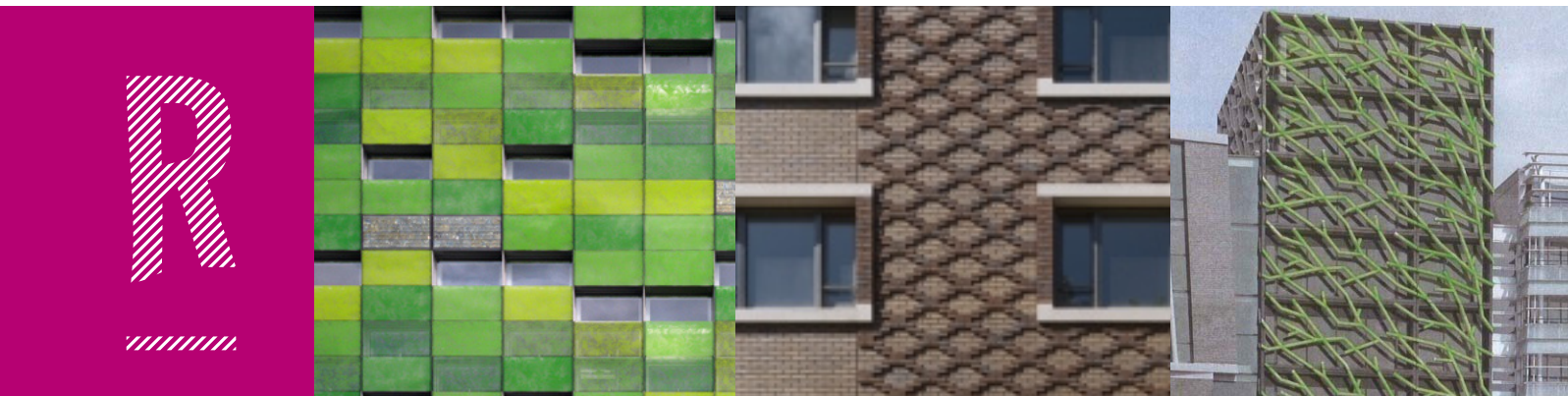
- Het gebouw kent een groene, Harense uitstraling door een combinatie van metselwerk en groene gevelelementen en sluit qua architectuur, materiaal- en kleurgebruik aan bij de twee panden van het Walstrocomplex.
- Naar de openbare ruimte gerichte gevels zijn open. Aan de spoorzijde is een meer gesloten karakter toegestaan.
- De commerciële ruimten kenmerken zich door een transparant karakter naar het naastgelegen trottoir.
- Zoveel mogelijk oriëntatie op de openbare ruimte.
- Buitenruimten worden vormgegeven als loggia's (dus geen balkons).

## Opmaak

- Materialen met een groene uitstraling gecombineerd met metselwerk en glas. Een groene uitstraling kan worden bereikt door een "natuurlijke" gevelbegroeiing en/of groene gevelornamentiek en/of groene gevelbekleding. Kleur van het metselwerk komt overeen met de villa's in Haren en/of de geeltinten van het station.
- Gevelornamenten en/of gevelpatronen refereren aan natuurlijke vormen.
- Reclame is zoveel mogelijk geïntegreerd in de gevelarchitectuur.



## Welstandseisen Walstrocomplex noord en zuid



*Twee woongebouwen die langs de oostelijke entree van de onderdoorgang staan. De gebouwen vormen een samenspel met het elkaar en de Stationsresidence aan de overzijde van het spoor door dezelfde uitstraling, vormgeving en volumeopbouw in een Harense stijl bestaande uit een combinatie van gemetselde en groene gevels. Deze gebouwen mogen ingetogener worden vormgegeven dan de Stationsresidence.*

### Plaatsing

- Het noordelijke gebouw staat in de richting van de onderdoorgang, met de zuidgevel evenwijdig aan de onderdoorgang.
- Het zuidelijke gebouw staat in de richting van de bestaande gebouwen aan de Walstroweg.

### Hoofdvorm

- De twee bouwblokken bestaan uit drie of vier bouwlagen met een platte afdekking.
- Ontsluiting van de appartementen vanuit een gemeenschappelijke hoofdentree welke duidelijk herkenbaar is. Appartementen op de begane grond kunnen hun eigen entree krijgen.
- Trappenhuisen mogen buiten het hoofdvolume worden geplaatst, maar worden mee-ontworpen met het totaalbeeld.

### Aanzichten

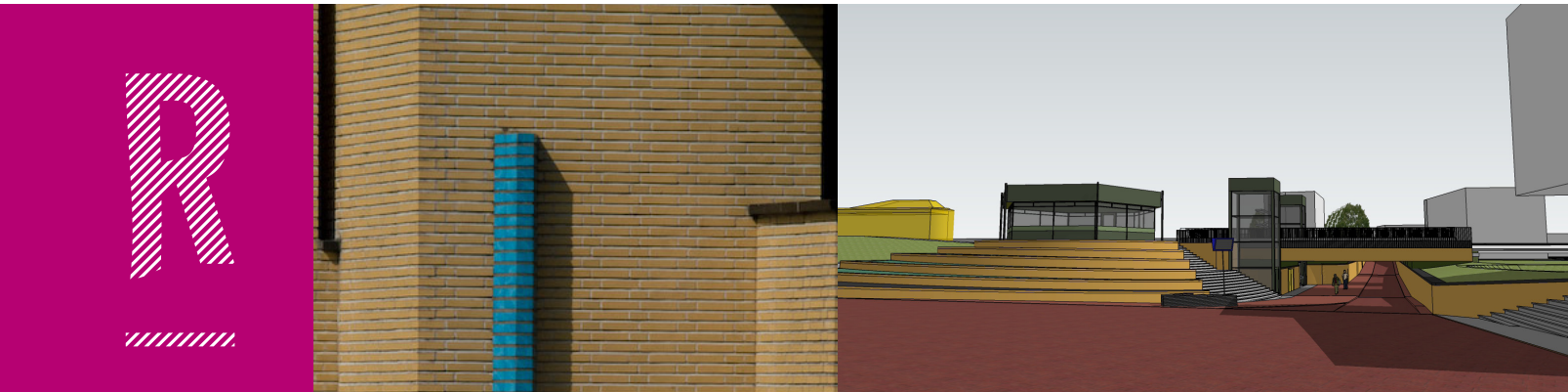
- Er is sprake van een duidelijk samenhangende architectuur tussen de twee gebouwen.
- De bouwblokken hebben een groene, Harense uitstraling door een combinatie van metselwerk en groene gevelelementen en sluit qua architectuur, materiaal- en kleurgebruik aan bij de Stationsresidence.
- Naar de openbare ruimte gerichte gevels zijn open. Aan de spoorzijde is een meer gesloten karakter toegestaan.
- De hoofdentrees zijn duidelijk herkenbaar vormgegeven.
- Een nevenentree wordt ondergeschikt vormgegeven.

### Opmaak

- Materialen met een groene uitstraling gecombineerd met metselwerk en glas. Een groene uitstraling kan worden bereikt door groene gevelornamentiek en/of groene gevelbekleding. Kleur van het metselwerk komt overeen met de villa's in Haren en/of de geeltinten van het station.
- Gevelornamenten en/of gevelpatronen refereren aan natuurlijke vormen.
- Gevelbegroeiing is toegestaan.



# Welstandseisen station en Sextant



*Het raadhuis van Hilversum is gekozen als referentie voor stationsgebied Haren. Het heldere ontwerp van architect Dudok is één geheel met zijn groene omgeving. Het kent een uitgesproken, doch ingetogen vormgeving met een warme basiskleur geel, waarop gevarieerd is door middel van plastiek, kleuraccenten en details. De liften en de sextant (wachtruimte) zijn vanuit zichzelf andere objecten dan de basis. Ze zijn licht en transparant vormgegeven. Door ze te voorzien van een diversiteit aan groene kleurstelling ontstaat er een eenheid tussen deze elementen en de overige nieuwbouw in het stationsgebied.*

## Station basis

- De basis wordt gevormd door een gele kleur en dit wordt toegepast op alle verticale wanden. Deze kleur vormt overal de basis in station, de onderdoorgang en het stationsplein, waardoor er een geheel ontstaat. De gele kleur kan worden ingevuld door middel van bak- of natuursteen.
- Op basis van deze duidelijke keuze kan er op diverse manieren worden gevarieerd. De situatie kent vanuit zichzelf al veel variatie in trappen, doorgangen, hoogteverschillen, etc. waardoor er genoeg aanleidingen zijn om op een natuurlijke wijze een gevarieerd beeld op te roepen.
- Alle muren worden afgedekt door een donkere band. Ter plaatse van de pleinen zit de afdekker op zithoogte en kan fungeren als bankje.

## Station accenten

- Ter plaatse van de bruggen (daar waar de sporen de onderdoorgang kruisen) wordt een duidelijk kleuraccent gekozen voor de onderzijde van de bruggen.
- De liften worden licht en transparant vormgegeven en krijgen een groene kleurstelling.

## Sextant

- De Sextant is een uniek object met een zeshoekige plattegrond dat in zijn huidige vorm wordt behouden. De kleur van het gebouw wordt echter aangepast naar groentinten.
- De kleurstelling van de Sextant wordt afgestemd op het station.

## Vormgevingsdocument

- Er wordt expliciet verwezen naar “Stationsgebied Haren - vormgevingsdocument stedenbouw en architectuur” voor een uitgebreidere beschrijving van het beeld.

