



Gemeente Leeuwarderadeel

Beeldkwaliteitplan De Wisseling Stiens

Leeuwarden - 21 december 2015



Gemeente Leeuwarderadeel

Beeldkwaliteitplan De Wisseling Stiens

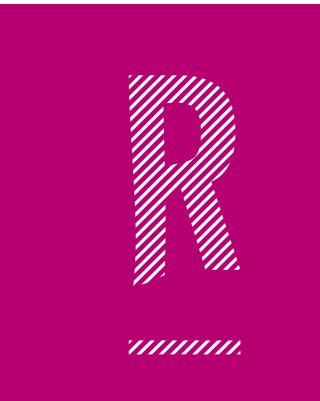
Colofon:

Rho adviseurs voor Leefruimte (Oenkerk)
Hylke Goudswaard (stedenbouwkundige)
www.rho.nl (contact)

In opdracht van:

Proplan Ontwikkeling (Heerenveen)
Gemeente Leeuwarderadeel

Aanleiding



Inleiding

Middenin Stiens ligt al jaren het terrein rondom de oude spoorloods er ongebruikt bij. De spoorloods heeft de status van gemeentelijk monument gekregen en is nodig aan een opknappbeurt toe. Het stationsgebouw wordt bewoond en verkeert in goede staat. Ondanks dat de rails zijn verwijderd en veel met gras is overgroeid, ademt het gehele terrein toch nog de sfeer uit van een NFLS-verleden (Noord-Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij). De laatste trein is in 1998 uit Stiens vertrokken, maar al ver daarvoor werd het spoor nog maar sporadisch gebruikt. Toch weet menigeen wat het 'Dokkumer Lokaaltje' is, mede omdat veel van het oude tracé en de voormalige stationsgebouwen nog steeds aanwezig zijn in het Noord-Friese landschap.

Nieuw planologisch kader

In de afgelopen jaren zijn door meerdere partijen ideeën opgeworpen voor een nieuwe invulling voor de locatie aan de Lutschedyk in Stiens en nu de plannen concreet beginnen te worden, wil de gemeente Leeuwarderadeel dit planologisch mogelijk maken. Er wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt waardoor nieuwe functies mogelijk worden op de locatie: showroom-, museale en ondersteunende kantoorfuncties en lichte bedrijvigheid in de oude werkplaats de 'spoorloods' en zorg-gerelateerd wonen in nieuw te bouwen woningen op het terrein en als studio's in de spoorloods.

Doel van dit beeldkwaliteitplan

Het huidige welstandskader voor de locatie geeft te weinig aansturing voor woningbouwontwikkeling. Daarnaast wenst de gemeente op deze plek op een andere dan de standaardkwaliteit te sturen. De planlocatie betreft een bijzondere plek waarvoor de gemeente een bijzondere invulling wenst. Om tot het gewenste ambitieniveau te komen laat de gemeente daarom naast het bestemmingsplan dit beeldkwaliteitplan opstellen. Beide documenten zorgen tezamen voor de planologische verankering van het gewenste ambitieniveau. Na vaststelling door de Raad zullen de criteria gesteld in dit beeldkwaliteitplan de welstandscriteria zijn waaraan Hûs en Hiem ingediende omgevingsvergunningen toetst aan de redelijke eisen van welstand.

Leeswijzer

Dit beeldkwaliteitplan gaat om te beginnen in op de historische en ruimtelijke context van dit deel van Stiens. Om vervolgens vanuit deze context een visie te geven op de gewenste ontwikkeling voor de planlocatie. Het laatste deel bevat de (welstands)criteria waarin de visie vertaald is in een set voorschriften.

Van terpdorp tot groeikern



Terpdorp op de kwelderwal

Stiens is ontstaan als een agrarische nederzetting op een kwelderwal in de tijd dat de Middelsee nog vrijelijk in het noordelijke deel van Fryslan aanwezig was. Op de Kwelderwal lag een reeks dorpen (Jelsum, Koarnjum, Britsum, Feinsum en Hijum) waarvan Stiens uiteindelijk uitgroeide tot het belangrijkste terpdorp. De terp van Stiens was een radiaaltep, waarvan het rondlopende pad om het kerkhof een herkenbaar overblijfsel is. In het begin waren met name aan de oostzijde radiaalstraten en achterpaden te vinden waaraan ook gebouwen stonden. In de periode dat in en rond Stiens enkele Stinzen stonden van waaruit de omgeving min of meer geregeerd werd (13e - 15e eeuw) kwam er ook meer bebouwing aan de zuidzijde van de terp. De terp is nog steeds een herkenbaar punt in het dorp en is onderdeel van het huidige kerngebied.

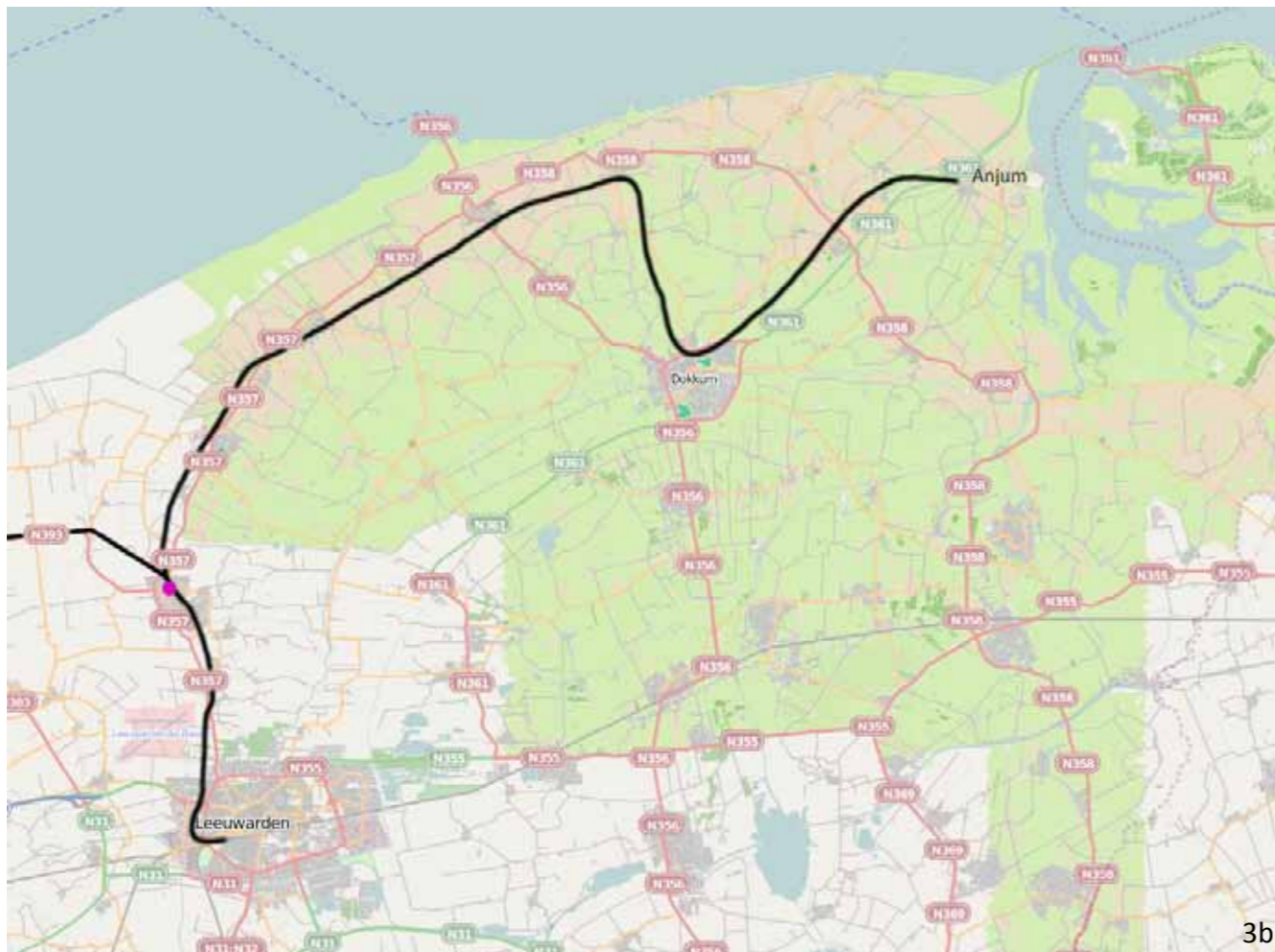
Ontsluiting

Over het water werd Stiens ontsloten via de Stienservaart, een opvaart van de Dokkumer Ee, met Leeuwarden en de Middelsee. De belangrijkste route over land is de nog altijd bestaande noord-zuid route, die de dorpen van de kwelderwal met elkaar verbond. Vanaf 1901 kwam er een spoorlijn in Stiens, het Dokkumer Lokaaltje. Het personenvervoer is rond de Tweede Wereldoorlog gestopt, maar het spoor is nog tot de jaren negentig van de vorige eeuw gebruikt voor goederenvervoer. Station en spoorloods zijn nog in het plangebied aanwezig.

Groeikern

Rond de aanleg van het spoor (begin 20e eeuw) stond de meeste bebouwing van Stiens nog op en rond de terp. Aan enkele radialen zoals de Langebuorren, de Uniawei en het Achterbosk stonden echter ook woningen. De spoorlijn en het station werden ten oosten van het dorp op enige afstand van de terp aangelegd. Langs de straten naar het station kwam in de daarop volgende jaren daardoor ook meer bebouwing. Na de Tweede Wereldoorlog is Stiens gaan uitbreiden. In de jaren zeventig in zuidelijke richting en de sterkste groei vanaf de jaren '80 en '90. In die periode vooral in oostelijke en noordoostelijke richting aan de andere kant van het spoor. De planlocatie lag dus ooit aan de rand van het dorp, maar is nu centraal in de grotere kern komen te liggen. Al die tijd is het spoortrace min of meer onaangetaast gebleven. De lijn is nog steeds duidelijk herkenbaar in het landschap en in het dorp zelf.

Dokkumer Lokaaltje



NFLS

De Noord Friesche Lokaal Spoorweg ging in 1901 open met de aanleg van de lijn van Leeuwarden naar Dokkum. Binnen enkele jaren was er ook een spoor naar Het Bildt. De lijnen splitsen aan de noordzijde van Stiens en daarom kreeg het dorp een station 1ste klasse en een grote locomotievenloods. Hier werden niet alleen reparaties uitgevoerd, maar werd ook de exploitatie van het netwerk verzorgd. De exploitatie werd tot 1905 door de NFLS zelf uitgevoerd, maar vanaf dat jaar werd het overgenomen door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM).

Rolling '20

Tot en met de jaren '20 ging het redelijk goed met de Noord-Friese sporen, maar vanaf die tijd begon het steeds slechter te gaan. In 1928 werd er voor het laatst winst gemaakt. Tot dit jaar begonnen en eindigden alle ritten in Stiens. In elke richting reed er om het uur een trein en op de dagen dat er markt was in Leeuwarden of Dokkum reden er wat meer treinen.

Het einde van het personenvervoer

In de crisis jaren '30 ging het slecht met het personenvervoer. Deels door de crisis en deels doordat andere vervoersmiddelen zoals de fiets, de brommer en de autobus opkwamen. Autobussen waren comfortabeler en goedkoper waardoor het Dokkumer Lokaaltje als personenvervoer overbodig begon te worden. Het goederenvervoer liep daarentegen wel redelijk goed én op alle lijnen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn echter de minder winstgevendende lijnen opgedoekt. Het staal van de sporen werd door de bezetter elders ingezet. In de tweede helft van 1940 heeft er nog een tramdienst gereden van Leeuwarden naar Dokkum, maar op 1 december van dat jaar kwam definitief een einde aan het vervoeren van personen over het spoor in Noord-Friesland. Het goederenvervoer is daarentegen nog veel langer doorgegaan.

Station Stiens en spoorloods



Sluiting van de lijn

Het station van Stiens is geopend op 22 april 1901. Het werd gesloten op 1 december 1940, omdat er vanaf dat moment geen personen meer vervoerd werden over het spoor. Toch zijn het terrein en het spoor langer in gebruik gebleven vanwege het goederenvervoer. In de jaren zestig en zeventig liep ook dit gebruik flink terug en werd er alleen nog op contractbasis vervoerd, met name voor de aardappelexport. Na de oorlog werd langzaam duidelijk dat het vervoer met vrachtwagens efficiënter was. Het gebruik van de lijnen werd steeds verder ingekort. In de jaren zestig reden de treinen niet verder dan Dokkum en Tzummarum. Vanaf 1975 reden de treinen alleen nog maar tot Stiens en niet verder naar het noorden. In Stiens werden alle aardappelvervoeren gebundeld, daarvoor was een nieuwe hal met spooraansluiting gebouwd. Eind 1998 reed er voor het laatst een trein in Stiens.

Huidige situatie

Het spoorloodsterrein heeft weinig veranderingen ondergaan. Het stationsgebouw en de spoorloods staan er nog steeds en daar waar de sporen lagen is het terrein onbebouwd gebleven. Het station is nu in gebruik als woning. Het spoorbed van de spoorlijn is nog aanwezig, maar het spoor zelf is verwijderd. Het stationsgebouw en de spoorloods hebben een karakteristieke en historische waarde voor de plek. De spoorloods is zelfs een gemeentelijk monument. Aan de overzijde van de Lutschedyk, op nummer 2, staat nog steeds de stationsrestauratie. Dit oude pand is ook een woning geworden en is, net als het stationsgebouw, geen onderdeel van het plangebied. Tussen spoorloods en station is een kleiner bouwwerk neergezet wat in slechte staat verkeert en geen karakteristieke waarde heeft. Dit gebouw zal op korte termijn worden verwijderd.



Ruimtelijke context



Spoorloods zijde rangeerterrein

5a



Spoordijk

5b



Lutskedyk met links de spoorloods

5c

Luchtfoto 1945

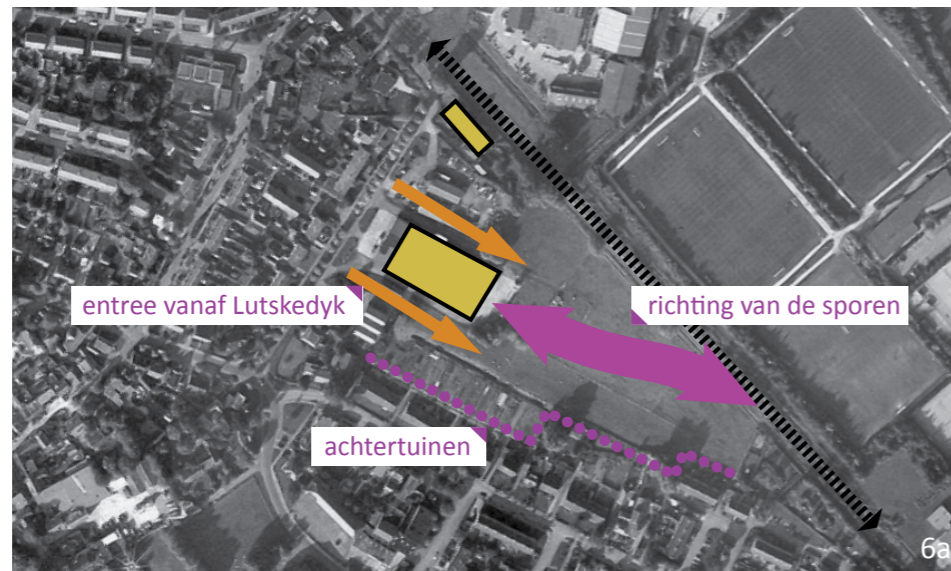
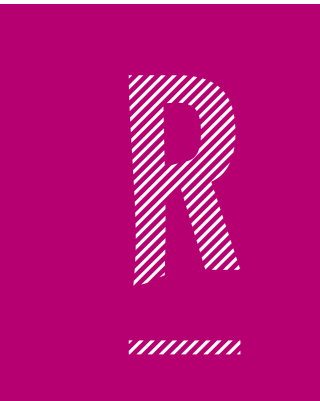
Het spoorbed bestond uit een enkel spoor, maar ter hoogte van het station was een parallelspoor aanwezig. Aan de noordoostzijde van het terrein takte een zijspoor af van het hoofdspoor en leide in een flauwe bocht over het terrein via enkele wissels naar de zuidwestgevel van de spoorloods. In deze gevel zijn vijf deuren aanwezig waar de treinen naar binnen werden gereden. Op de luchtfoto uit 1945 is dit goed te zien (4b). Ook is te zien dat de drie huidige nog bestaande spoorgebouwen destijds de enige aanwezige gebouwen waren op het terrein. Langs de Lutskedyk staat nog niet de hoeveelheid woningen die er nu staat. Hetzelfde geldt voor de Aldlânsdyk.

Aan de Lutskedyk

Zowel de aanbouw aan de spoorloods aan kant van de Lutskedyk als de bebouwing die nu tussen stationsgebouw en spoorloods staat, zijn pas in het laatste deel van de vorige eeuw geplaatst. De aanbouw is dus niet origineel en is van lage kwaliteit en doet af aan de monumentale status van de spoorloods. De intentie is om deze aanbouw te verwijderen en de gevel te herstellen. Hierdoor ontstaat een grotere afstand tussen de bebouwing en de Lutskedyk. Dit is anders dan de rest van de bebouwing aan de straat. De woningen hebben allen voortuinen van circa vijf meter diep. De woningen aan de oostzijde zijn traditioneel en bestaan uit één laag met een kap. Aan de overzijde staan korte rijtjes van woningen van twee lagen met een flauwe dwarskap. Het spoorloodsterrein kent dus een afwijkende rooilijn en stedenbouwkundige opzet, wat past bij de grotere schaal van de bebouwing en de aard van de functie. Het terrein is te zien als een op zichzelf staande stedenbouwkundige entiteit binnen de structuur van het dorp.

De zuid- en noordoostgrens

Tegenwoordig staan langs de Aldlânsdyk woningen van één laag met een kap en meer oostelijk twee lagen met een flauwe kap. De woningen hebben een achtertuin die grenst aan de planlocatie. Aan de Arjen Heslingastrjitte staat een rij woningen die met de gevel naar het spoorbed staan. Het terrein tussen de Arjen Heslingastrjitte en het spoorbed is in gebruik genomen als een soort overtuinen. Deze tuinen zijn omrand met hagen. Dit is de plek waar vroeger de zijsporen aftakten van het hoofdspoor. Het spoorbed wordt aan beide zijden begeleid door bomen, waardoor deze lijn in het landschap als langgerekt element goed te herkennen is. Het stationsgebouw heeft langs het spoorbed een licht verhoogde tuin die doet herinneren aan het perron.



Hoofduitgangspunten van de stedenbouwkundige opzet



Aansluiten op de ruimtelijke en de historische context

Met respect voor de context zal het gebied ontwikkeld worden. Zowel met respect naar de directe omgeving als naar de historische context. Door op deze locatie woningen te ontwikkelen, wordt aangesloten bij de directe omgeving die aan west-, zuid-, en oostzijde bestaat uit woonstraten. De nieuwbouw zal bestaan uit vergelijkbare bouwvolumes als de omliggende woningen: korte rijtjes van 2 tot 6 woningen, bestaande uit één of twee bouwlagen met een langskap. De kavels direct aan het terrein grenzend liggen met de achtertuinen aan het gebied. Door hierop met achtertuinen aan te sluiten ontstaat een privaat binnengebied, zoals in een bouwblok. De geschiedenis van het terrein geeft echter aanleiding om op deze plek meer te doen dan het simpelweg plaatsen van woningen. De historische context maakt dit tot een bijzondere plek in het dorp, waarvan de geschiedenis nog goed af te lezen is door de aanwezigheid van spoordijk, stationsgebouw en spoorloods. Doordat de spoorloods tot monument is verklaard, zal dit stuk geschiedenis worden behouden. Het gebouw wordt ontdaan van de aanbouw aan de straatzijde en de gevels en het dak worden hersteld naar het oude beeld. Met de nieuwbouw op het terrein wordt echter ook nog recht gedaan aan de historische context. Op twee manieren wordt dit geconcretiseerd.

1. De bebouwing volgt de richting van de verwijderde sporen

Ten eerste door de positie van de woningen. Rails is inmiddels niet meer aanwezig, maar zorgde destijds voor richting en samenhang op het terrein. Door de woningen zo neer te zetten dat zij deze richting begeleiden, wordt weer herkenbaar waar de sporen lagen. Ook de ontsluitingswegen kunnen bijdragen aan het ervaren van deze richting. Op het spoorbed is de gemeente van plan een voet-/fietspad aan te leggen (in de huidige situatie wordt het ook al als ommetje gebruikt). Vanaf het terrein kan worden aangetakt op dit pad op bijvoorbeeld dezelfde plek waar destijds de sporen van het hoofdspoor aftakten naar de spoorloods. Hierdoor wordt het terrein sterker verankerd in het netwerk van langzaamverkeersroutes in het dorp. (6a)

2. De architectuur van het spoorverleden

Naast de positie van de woningen zal ook de architectuur doen herinneren aan het spoorverleden. Bijvoorbeeld door de woningen zo te schakelen, vorm te geven en achter elkaar te plaatsen waardoor zij gerangeerde treinen lijken te zijn (6b, 6c). Een andere manier is om de vormtaal en massaopbouw van de gebouwen aan te laten sluiten op de kenmerkende bouwstijlen op en rond het spoor: werkplaatsen, loodsen, opslag, een industriële vormgeving en/of het aansluiten bij de bouwstijl van de spoorloods en het stationsgebouw. (6d, 6e)

Impressie



7a

Voorbeelduitwerking van het gewenste beeld door Min2 bouw-kunst B.V.

Inrichting van de openbare ruimte



Dorpskarakter

De inrichting van de openbare ruimte krijgt een dorps karakter. De bestrating bestaat uit (beton)klinkers in bruine en roodbruine tinten. De verharding ligt in hetzelfde vlak en er worden geen trottoirbanden toegepast. Het verschil tussen de elementen zoals rijbaan, parkeerplaats en trottoir wordt aangeduid door bijvoorbeeld een verschil in kleur en/of bestratingsverband toe te passen. Het hemelwater wordt afgevoerd middels molgoten met straatkolken. Deze goten kunnen ingezet worden als lijn tussen trottoir en rijbaan. Het niet verharde deel van de openbare ruimte wordt voornamelijk ingericht met grasvlakken waarop bomen geplaatst worden. De voortuinen van de woningen worden omzoomd met lage hagen met een maximale hoogte van 1,2 meter. Deze hagen zorgen voor een uniform beeld en bestaan daarom uit dezelfde soort (of twee tot drie soorten in het geval van een mix van soorten). Al het groen bestaat uit streekeigen soorten en zoekt aansluiting bij de beplanting in de omgeving.

Parkeren concentreren

Parkeerplaatsen ten behoeve van de functies in de spoorloods worden zoveel mogelijk rondom de spoorloods geconcentreerd. Parkeren voor de woningen wordt in pockets langs de straat gesitueerd (of middels een andere oplossing met een dorps uitstraling).

Rondom de spoorloods

De spoorloods dient als een vrijstaand gebouw op een vlak maaiveld te worden ervaren. De maaiveldinrichting rondom de spoorloods is openbaar van karakter, dus geen tuin- of erfinrichting. In de directe nabijheid van de spoorloods mogen daarom geen opgaand groen of andere inrichtingselementen zoals hagen of lage muurtjes aangebracht worden. Het maaiveld rondom de spoorloods bestaat voornamelijk uit gras en/of verharding.

Criteria spoorloods



De aanbouw aan de straatzijde dient te worden verwijderd

Hoofdvorm

- De spoorloods krijgt zijn originele hoofdvorm terug door het verwijderen van de aanbouw.

Aanzichten

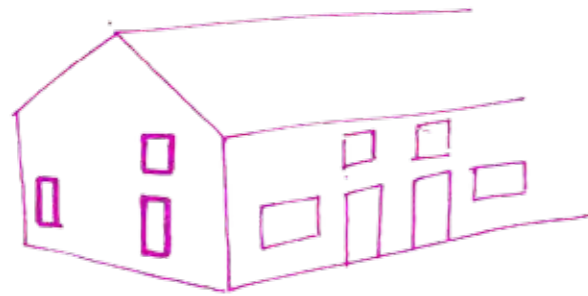
- Aanpassingen aan de gevels van de spoorloods zijn afgestemd op het originele gevelbeeld, waarbij het originele gevelbeeld zoveel mogelijk wordt behouden.

Opmaak

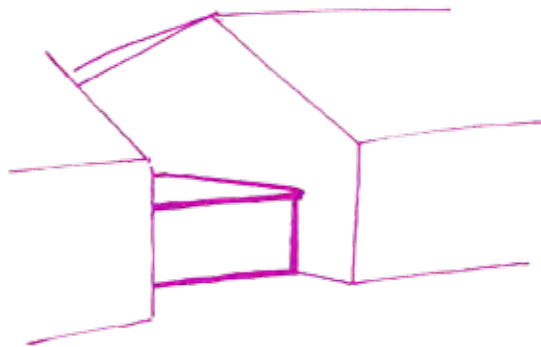
- Het materiaal- en kleurgebruik van de spoorloods is afgestemd op het originele kleur- en materiaalgebruik, waarbij het originele kleur- en materiaalgebruik zoveel mogelijk wordt behouden.

Algemene criteria woningen

R



9a. De gevels aan de straatzijde hebben openingen gericht op de straat. De kopgevels bestaan niet uit volledig dichte gevels opgetrokken uit één materiaal, maar hebben openingen en/of kennen een onderverdeling van de gevel.



9b. Aan- en uitbouwen hebben een ondergeschikt karakter en zijn terugliggend ten opzichte van het gevelvlak van de hoofdgebouwen. Anders dan de hoofdgebouwen, mogen deze ondergeschikte volumes uitgevoerd worden met een plat dak. Wanneer de bijgebouwen fungeren als koppeling tussen twee 'treinstellen' is een plat dak verplicht.



9c. De nieuwbouw wordt uitgevoerd in één van de twee referentiebeelden: als treinen of refererend aan (traditionele) spoorarchitectuur. Mits goed afgestemd binnen de locatie, kunnen deze twee referentietypen beide toegepast worden.

Plaatsing

- Woningen worden op afstand van de spoorloods geplaatst waardoor voldoende ruimte rondom de spoorloods vrij blijft om het gebouw als geheel te kunnen ervaren.

Hoofdvorm

- De nieuwe woningen worden geschakeld tot grotere bouwvolumes met een eenvoudige, kantige hoofdvorm met een kap.
- De verschillende bouwvolumes mogen met elkaar verbonden worden door middel van ondergeschikte bouwmassa's, waarbij de 'hoofdgebouwen' duidelijk herkenbaar blijven binnen het totaalbeeld. De verbindende elementen zijn ondergeschikt van karakter, zijn terugliggend in de gevelwand en kunnen bestaan uit een volume zonder kap. Dit zelfde geldt voor aan-, uit- en bijgebouwen.

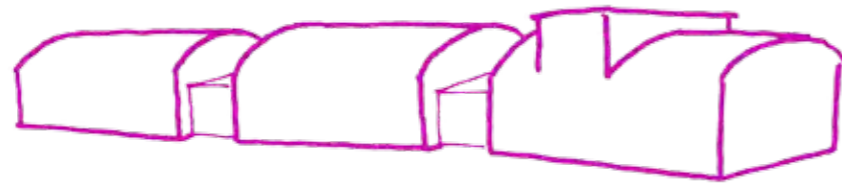
Aanzichten

- Geen dichte gevels aan de straten cq. de voorzijde van de woningen.
- Het gevelbeeld van de woningen is afgestemd op de gekozen referentie: of woningen als treinen, of woningen uitgevoerd in spoorarchitectuur.

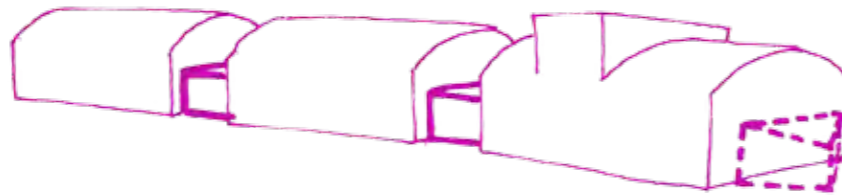
Opmaak

- Het kleur- en materiaalgebruik van de woningen is afgestemd op de gekozen referentie.

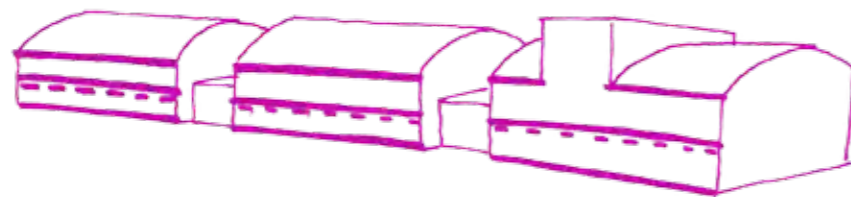
Criteria voor woningen die refereren aan treinen



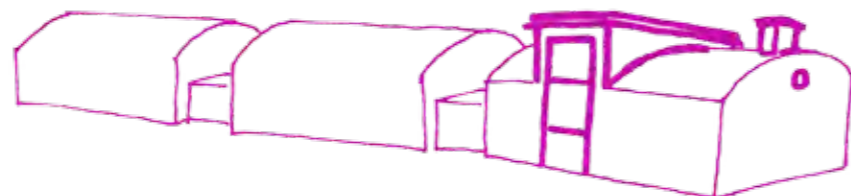
10a. De woningen worden geschakeld tot treinstellen. Meerdere treinstellen worden zo achter elkaar geplaatst dat zij langere treinen vormen.



10b. Tussen de treinstellen mogen ondergeschikte bouwmassa's worden geplaatst die de koppelingen vormen. Aan de uiteinden van de trein mag een ondergeschikte aanbouw worden geplaatst, mits deze het beeld van een trein versterkt.



10c. De gevel van de individuele woning wordt ondergeschikt gemaakt aan het beeld van het geheel. Treinstellen van één trein worden in architectuur op elkaar afgestemd. Door de gevels een horizontale verdeling of lijnen te geven wordt het beeld van een trein versterkt.



10d. De locomotieven krijgen een meer samengestelde volumeopbouw. Bijvoorbeeld het vervangen van een deel van de gebogen kap door een bouwlaag met een plat dak. Daarnaast kunnen andere elementen worden toegevoegd die het beeld versterken.

Plaatsing

- De woningen zijn per 4 tot 6 woningen geschakeld tot een 'treinstel', waarbij meerdere 'treinstellen' een 'trein' vormen.
- De 'treinstellen' staan in rijen achter elkaar het spoorbeloop volgend (zeker wanneer zij tot één 'trein' behoren).

Hoofdvorm

- Een 'treinstel' opgebouwd uit 4 tot 6 geschakelde woningen heeft een eenvoudige hoofdvorm die bestaat uit één of twee bouwlagen met een kap.
- Een 'treinstel' van geschakelde woningen heeft een gebogen langskap.
- De 'locomotieven' kunnen een meer samengesteld volumeopbouw krijgen, waarbij een deel van de gebogen kap vervangen mag worden door een bouwlaag met een plat dak, mits dit het beeld van een locomotief versterkt.
- De 'treinstellen' van één 'trein' kunnen onderling verbonden worden door ondergeschikte bouwmassa's zoals garage's, aanbouwen of carports van één bouwlaag met een plat dak. De voorgevel van deze bouwmassa is 1 meter teruggelegen ten opzichte van de voorgevel van het hoofdvolume.
- Aan de uiteinden van de treinen mogen alleen aanbouwen geplaatst worden als deze het beeld van een trein versterken.

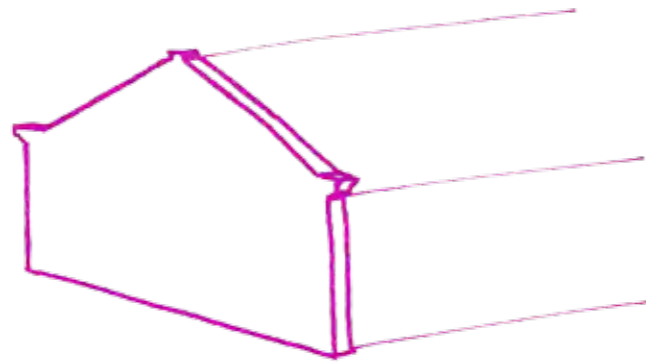
Aanzichten

- Een 'treinstel' opgebouwd uit geschakelde woningen toont zich als één herkenbaar geheel.
- De gevels van 'treinstellen' van één 'trein' worden op elkaar afgestemd.
- Gevelopeningen worden ingezet om het beeld van treinstellen op te wekken en zijn ondergeschikt aan het totaalbeeld.
- Dakkapellen zijn niet toegestaan tenzij zij meewerken om het beeld van treinstellen op te wekken. Bijvoorbeeld bij het aanbrenge van verbijzonderingen om een locomotief aan te duiden.

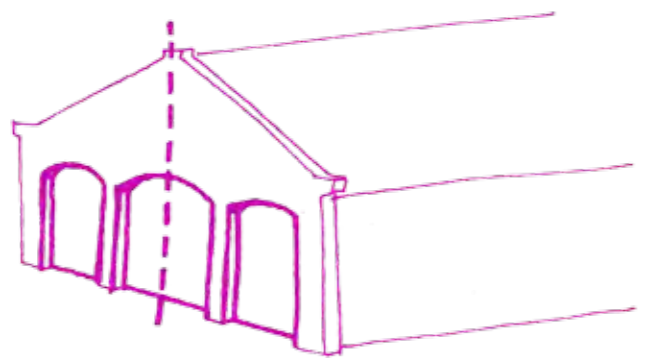
Opmaak

- De identiteit van de hoofdbouvvolumes verwijst naar locomotieven, personenwagens en/of goederenwagens.
- De materialisering en kleurstelling zijn in principe vrij zolang zij worden ingezet om het beeld van treinstellen op te wekken. Extreme kleurstellingen en materiaalgebruik worden niet toegestaan. Het heeft de voorkeur om gedekte tinten toe te passen.
- Ondergeschikte bouwdelen ('koppelingen' tussen de 'treinstellen') kunnen opgemaakt worden uit afwijkende materialen.

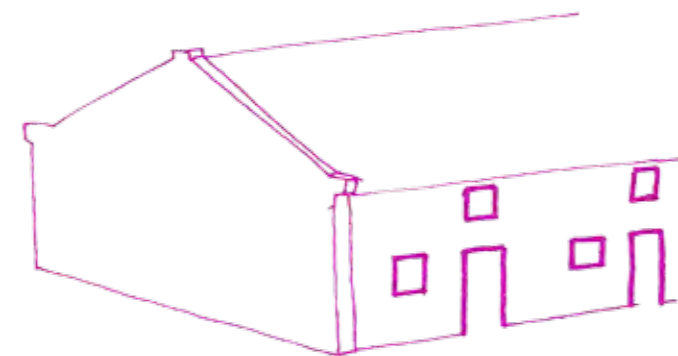
Criteria voor woningen die refereren aan spoorarchitectuur



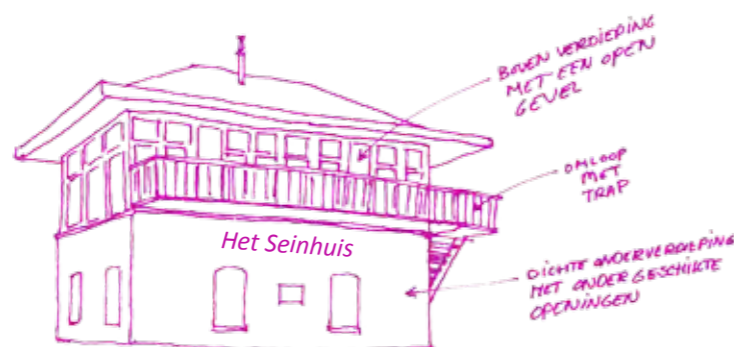
11a. Bij veel spoorarchitectuur (met name loodsen en hallen) is de kopgevel de prominente gevel die extra aandacht verdient.



11b. De kopgevels kennen symetrische indeling met vaak grote openingen of vlakken.



11c. Openingen in de zijgevels hebben een ondergeschikt karakter.



11d. Behalve aan spoorloodsen kan er gerefereerd worden aan andere spoorarchitectuur, waarbij de kenmerkende elementen van die typen opnieuw geïnterpreteerd worden in de nieuwbouw.

Plaatsing

- Bebouwing is zo geplaatst dat zij een logische plek inneemt op een rangeer-/remiseterrein. Oftewel, wanneer een gebouw refereert aan een bepaald type spoorarchitectuur, dit op een plek op het terrein wordt neergezet waar dit type gebouw op een functionerend remiseterrein ook zou staan.

Hoofdvorm

- De te onderscheiden hoofdgebouwen hebben een eenvoudige hoofdvorm die bestaat uit één of twee bouwlagen met een kap. Meestal een zadeldak met een flauwe hellingshoek.
- Meerdere woningen kunnen worden ondergebracht in één volume.

Aanzichten

- De kopgevels zijn meestal de voorgevels, zijn symetrisch ingedeeld en zijn voorzien van grotere openingen. Dit geldt met name voor loodsen en schuren. Een stationsgebouw is een voorbeeld van een uitzondering op deze regel.
- De gevelopbouw is overwegend traditioneel met gevelopeningen die passend zijn bij de bouwtypologie.
- Dakopeningen, zoals dakkapellen, zijn ondergeschikt vormgegeven.

Opmaak

- De identiteit van de hoofdbouvvolumes verwijst naar (traditionele) spoorarchitectuur zoals loodsen, werkplaatsen en seinhuisjes. Ook een eigentijdse interpretatie hiervan is mogelijk.
- De materialisering en kleurstelling sluit aan op de dorps- en traditionele sfeer. De gebouwen zijn opgesteld uit steenachtige materialen, glas en hout, of uit kunststof met een aan hout gelijkwaardige uitstraling.
- De dakbedekking bestaat uit zink, pannen of bitumen, afgestemd op het type gebouw.
- Ondergeschikte bouwdelen kunnen opgesteld worden uit afwijkende materialen.

