

BK PS GA



Inleiding

Status en werking beeldkwaliteitplan

In Assen is er voor gekozen om een beeldkwaliteitsplan te maken na het stedenbouwkundig plan om verder richting te geven aan de uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor de openbare ruimte en de gebouwen. Juist, omdat het stedenbouwkundig plan hierin niet voorziet. Het beeldkwaliteitplan moet de ambitie weergeven van de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde (stationsgebouw, tunnels) en onbebouwde omgeving (openbare ruimte).

Het beeldkwaliteitplan dient daarmee twee doelen:

- is richtinggevend voor de vervolg ontwerpogaven (welke ambitie wordt nagestreefd; soms in regels en soms in inspiratie, maar is tevens
- het kader voor toetsing bij de diverse ontwerpogaven (het document treedt voor dit gebied in de plaats van de welstandsnota en moet de ambitie weergeven waaraan getoetst kan worden).

Daarmee is het een document dat 'stuurt' aan de voorkant, 'bijstuurt' tijdens de ontwerpogave en 'toetst' aan de achterkant.

Ambitie: sturend aan de voorkant

Belangrijk is voor dit document:

- Wat is de ambitie ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsgebied?
- Waarin is de samenhang der dingen geborgd? Een beperkt aantal heldere en krachtige principes zal op alle ontwerpogaven (rode draad) van

toepassing moeten zijn.

- Waar moeten de diverse afzonderlijke ontwerpogaven aan voldoen? Waar hebben ze raakvlakken en waar moeten ze reageren op elkaar (zeker omdat er gefaseerd ontworpen gaat worden).
- Wat is de gewenste architectuur van het station en hoe ligt het stationsgebouw in zijn omgeving; welke relaties er zijn met andere gebouwde elementen.

Sturend tijdens ontwerpprocessen?

Bij het hanteren van het beeldkwaliteitplan zal de ruimte moeten worden gezocht voor het denken in oplossingen. Daarmee is het beeldkwaliteitplan niet alleen een inspiratie- en toetsingskader, maar ook een bijsturingkader voor de diverse ontwerpogaven. Architecten moeten geadviseerd worden over de manier waarop hun plan past binnen de geformuleerde ambities.

Toetsingskader

Het beeldkwaliteitplan Stationsgebied is het kader voor het beeldregieteam bij de toetsing van diverse ontwerpogaven binnen het plangebied. De bouwaanvragen zullen echter nog wel door de commissie ruimtelijke kwaliteit getoetst worden. Het beeldkwaliteitplan is daarmee de facto hét welstandskader.

Procedure

Het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan Stationsgebied zijn voor wat betreft de inhoud met elkaar verbonden. Het zijn wel separate documenten waarover besluitvorming zal plaats vinden of al heeft plaats gevonden (stedenbouwkundig plan).

Beeldregieteam

Voor het bereiken en bewaken van de beoogde beeldkwaliteit is er een beeldregieteam Stationsgebied. Het beeldregieteam heeft een adviserende en inspirerende rol bij de architectenselectie en ontwerpproces. Dit beeldkwaliteitplan is voor dit team hét instrument. Het beeldregieteam adviseert het gemeentebestuur. Dit beeldregieteam zal worden gevormd door: supervisor FlorijnAs, vertegenwoordiger bureau Spoorbouwmeester en een vertegenwoordiger van de adviescommissie ruimtelijke kwaliteit.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de samenhang der dingen beschreven. Hoe verhoudt het Stationsgebied zich tot haar omgeving.

In hoofdstuk 3 worden de principes besproken. De principes verwoorden de basisregels met betrekking tot beeldkwaliteit en zijn de schakel tussen de ambities, verwoord in het stedenbouwkundig plan, en de instrumenten in hoofdstuk 5.

In hoofdstuk 4 is een indicatieve plankaart opgenomen. In deze plankaart zijn de principes uit hoofdstuk 3 verwerkt. De plankaart wordt als onderlegger gebruikt voor de instrumenten in hoofdstuk 5.

In hoofdstuk 5 zijn verschillende instrumenten te vinden. De instrumenten geven per thema gedetailleerde eisen en wensen met betrekking tot de beeldkwaliteit van een specifiek onderdeel van het Stationsgebied. Hoofdstuk 5 is opgedeeld in de paragrafen: verharding, elementen en meubilair, beplanting, bebouwing en tunnels.

2

Samenhang der dingen

Stadsboulevard-stationsplein

De Stadsboulevard is een belangrijke route in Assen van noord naar zuid. De Stadsboulevard is duidelijk herkenbaar in het stedelijk weefsel door een constante profilering, bomenstructuur en verlichting. Op plaatsen waar de Stadsboulevard andere routes kruist (brug, tunnel, kruispunt) blijven de uiterlijke kenmerken van de route herkenbaar en constant.

Middels een korte autotunnel voor het doorgaande verkeer op de Stadsboulevard kan in het Stationsgebied van Assen een nieuw stationsplein worden gemaakt op één niveau. Dit plein heeft een vanzelfsprekende en logische afbakening. De treinen stoppen aan de rand van dit plein en kruisen het plein bijna gelijkvloers. Hierdoor stap je als het ware uit in de openbare ruimte van Assen. Door de toekomstige pendel van en naar Groningen staat er een deel van de tijd ook daadwerkelijk een wachtende trein aan het plein.

Het nieuwe stationsplein is in de eerste plaats het domein van de voetgangers, maar zij moeten het plein nog wel delen met het overige langzaam verkeer. Het busstation, de taxistandplaatsen, ruimte voor bevoorradende vrachtwagens en kiss & ride voorzieningen liggen ook op het stationsplein.

Op het stationsplein is ruimte voor wachten en verblijven, maar ook voldoende ruimte om te 'haasten' en vlot en makkelijk de bus en de trein te halen. Er zijn straks door het ondergronds brengen van al het doorgaande autoverkeer veel minder formele inrichtingselementen in de directe omgeving van het plein nodig. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid een aantrekkelijk Stationsgebied te maken met een materialisering die past bij het kwaliteitsniveau van de binnenstad van Assen.

Verbinding oost-west

In het Stationsgebied staat het verbinden van de oost- en westzijde van het spoor centraal. Visueel wordt de relatie oost-west verbeterd door ter hoogte van het station de zichtlijnen 'vrij' te maken en de openbare ruimte zo dicht mogelijk tegen de sporen aan te leggen. Hierdoor wordt de 'overzijde' van het spoor zichtbaar en worden de twee stadsdelen aan weerszijden van het

spoor bij elkaar betrokken.

De perrontunnel is een nieuwe verbinding tussen Assen-Oost en west en zij verzekert de toegang tot de sporen. Het voetgangersdomein aan weerszijden van de sporen is direct gekoppeld aan de nieuwe perrontunnel. Hierdoor maakt de perrontunnel (wanneer zij niet is afgesloten) als het ware onderdeel uit van het stedelijk weefsel van Assen.

De Vredeveldtunnel wordt een meer autonome en comfortabele oost-west verbinding voor langzaam verkeer. Aan de westzijde komt deze route uit op het plein. Hiervandaan kan de fietser zijn route in verschillende richtingen vervolgen. Aan de oostzijde van de Vredeveldse tunnel wordt de route opgenomen in het profiel van de Vredeveldse weg.

Morfologie

In het stedenbouwkundig plan wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die de korte autotunnel oplevert op maaiveld. Er is immers geen sprake meer van een knoop. Er tekent zich logischerwijs en haast natuurlijk een Stationsplein af. Ten westen ligt de karakteristieke bebouwing van het centrum van Assen en het groen van landgoed Overcingel. Ten oosten de woonbebouwing van Assen-Oost; ten zuiden de robuuste volumes van de kantoorgebouwen en op het stationsplein staan de vrijstaande volumes van de kantoren van SNS Reaal. Al deze verschillende sferen komen bij elkaar in het Stationsgebied. De stationsbebouwing voegt door zijn vooral horizontale karakter van luifels, perronkappen en droogstanden een nieuwe sfeer toe die zich over de sporen uitstrekt van de centrumzijde naar Assen-Oost.

Baken in de stad-markant gebouw

Het stationsgebouw en de luifel benadrukken een vloeiende beweging vanuit de binnenstad naar het station. Op deze manier komt het belangrijkste deel van het station uitnodigend in beeld voor de reiziger die vanuit de stad het station nadert. De luifel duidt en overkluist de entree tot de perrontunnel en de toegang tot spoor 1 met daarachter de aankomende en

vertrekkende treinen. In een tweede lijn is de bebouwing van Assen-Oost duidelijk zichtbaar. Links en rechts van deze lijn zijn de belangrijkste station functies te vinden. De geplande gebouwde voorzieningen zoals fiets parkeren, wachtruimte en stationcommercie vormen feitelijk het stationsgebouw. Door de toegangen tot de fietsenstalling aan de noordzijde van de nieuwbouw te projecteren is een koppeling gemaakt met de belangrijkste fietsverkeersstromen van en naar het station De luifel en de constructie waarop zij rust zijn hoger dan het stationsgebouw, zodat deze van grotere afstand zichtbaar is en daarmee de markering en adressering van het Stationsgebied/stationsgebouw vormt. De luifel markeert het brandpunt van de Assense OV-knoop.

De combinatie van luifel en stationsgebouw kan zich meten met het bestaande kantoorverzamelgebouw aan het Stationsplein en is qua ruimtelijke ambitie te plaatsen in de rij van markante gebouwen in Assen als het Cultureel Kwartier Assen, het Drents Museum en het Drents archief.

Spoor en trein in de stad

De spoorzone vormt een scheiding van twee stadsdelen. Door begeleidend groen en door het omringen van de spoorzone met gebouwen, vormt het spoor ook een visuele scheiding tussen de twee stadsdelen aan weerszijde van het spoor. Ter hoogte van het centrum vervalst deze visuele scheiding. Visuele obstructie wordt zo veel mogelijk vermeden en de openbare ruimte van beide stadsdelen worden zo dicht mogelijk tegen de sporen aangelegd waardoor de overzijde van het spoor duidelijk zichtbaar wordt.

Ter hoogte van het station wordt ook de fysieke scheiding tussen oost en west verkleind. De Vredeveldse tunnel en de nieuwe perrontunnel verbinden het Stationsplein aan de westzijde met het (kleinere) stationsplein aan de oostzijde.

Oriëntatie en leesbaarheid

Het Stationsgebied ligt op het kruispunt van twee belangrijke stromen in Assen. De noord-zuid verbinding van de Stadsboulevard en de langzaam verkeerroute

van centrum naar Assen-Oost. Op deze lijnen vormt het station een herkenningspunt in de stad. Omgekeerd moet de inrichting van het Stationsgebied (openbare ruimte en opstallen) de oriëntatie van de treinreiziger in zijn vervolg ondersteunen. De richting van het centrum en de groene buitenwijk met achterliggende Drentsche Aa moeten voelbaar zijn in het gebied.

De perrontunnel ligt in een vanzelfsprekend verlengde van de 'rode loper' van en naar het station. Functies die primair horen bij het Stationsgebied als OV-knoop (transfer) en stationcommercie liggen aan weerszijden van deze loper. De entrees van de perrontunnel worden aan beide zijden geduid door een luifel. Hierdoor is de plaats van het hoofdontvangst domein (west), het neven ontvangstdomein (oost) en de plaats van de perrontunnel duidelijk. Door de kleinere luifel aan de oostzijde is het duidelijk dat het zwaartepunt van het station aan de westzijde te vinden is.

Assens

Typerend aan Assen is haar eigen geborgen menselijke maat. Ook de openbare ruimte van het Stationsgebied is steeds meetbaar en afleesbaar, wat bijdraagt aan de oriëntatie in het gebied en in de stad. De uitstraling van de openbare ruimte moet aansluiten op het typerende karakter van Assen: rood, warm en groen. De gebouwen en opstallen in het gebied zijn te plaatsen in de lijn van karakteristieke gebouwen van Assen zoals de Nieuwe Kolk, het Drents Museum en het Drents Archief.

Alle gebouwen van één architectonische hand

Zoals eerder aangegeven komen veel verschillende structuren van Assen in het Stationsgebied bijeen. Daarom is er voor gekozen, qua architectuur van de opstallen behorende bij het station, niet aan te sluiten bij één van de structuren, maar een duidelijk eigen beeld te creëren. Om dit beeld zo sterk mogelijk neer te zetten is het noodzakelijk dat alle nieuwe opstallen in het Stationsgebied duidelijk van één architectonische hand komen. Vanuit deze optiek is er voor gekozen het ontwerp van: het stationsgebouw, de luifels de perronoverkappingen, de afwerking

van de perrontunnel, de droogstanden van de bus, de lantarenpalen op het stationsplein in een architectonische ontwerpogave onder te brengen.

Eenduidige en hoogwaardige materialisering en detaillering van de openbare ruimte en de objecten in de openbare ruimte.

Met de herinrichting van de Vaart, de Singels en Blauwe As is in Assen gestart met een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Hoogwaardige materialisering en nauwkeurige afstemming op de Assense identiteit zijn hierin sleutelbegrippen. Het Stationsgebied is de volgende fase in deze kwaliteitsslag. Het Stationsgebied is het entreegebied van Assen voor de treinreizigers en zal de hernieuwde uitstraling van de openbare ruimte van Assen direct bij het uitstappen van de trein moeten laten zien.

3

Principes

In dit hoofdstuk worden de principes besproken. De principes vormen de uitwerking van de ruimtelijk ambities verwoord in het voorgaande hoofdstuk, het stedenbouwkundig plan en de instrumenten uit hoofdstuk 5. De principes zijn daarmee de basisregels met betrekking tot de beeldkwaliteit.

Het stedenbouwkundig plan heeft in ruimtelijke zin twee hoofddoelstellingen:

Een aantrekkelijke stationsomgeving waarbij het station een centrale rol vervult als entree van de stad, maar ook als markant punt.

Het is de ambitie om een goed functionerend plein te realiseren met een prettig verblijfsklimaat. De inrichting van het stationsplein is gericht op de fietser en voetganger en nodigt uit tot verblijven. Door een nieuw stedelijk tapijt tot aan de gevel van het complex van SNS Reaal vertonen de inrichting van de openbare ruimte en het stationsplein weer onderlinge samenhang.

Barrière werking spoor en Overcingellaan opheffen.

Het opheffen van de barrière gebeurt middels de verbetering van de Vredeveldtunnel, de perrontunnel van oost naar west en de wijze waarop het station aan de oostzijde wordt ontworpen. De huidige barrière van de Overcingellaan in de voetgangersroute richting het centrum wordt opgeheven door de realisatie van een korte autotunnel. Hierdoor is het station vanuit alle kanten conflictvrij te benaderen. Door een zorgvuldig ontwerp van een tweetal luifels wordt de architectonische vormgeving gebruikt om een visuele verbinding te leggen tussen beide zijden van het spoor.

Verder wordt met betrekking tot de beeldkwaliteit in het stedenbouwkundig plan nadrukkelijk over het volgende gesproken:

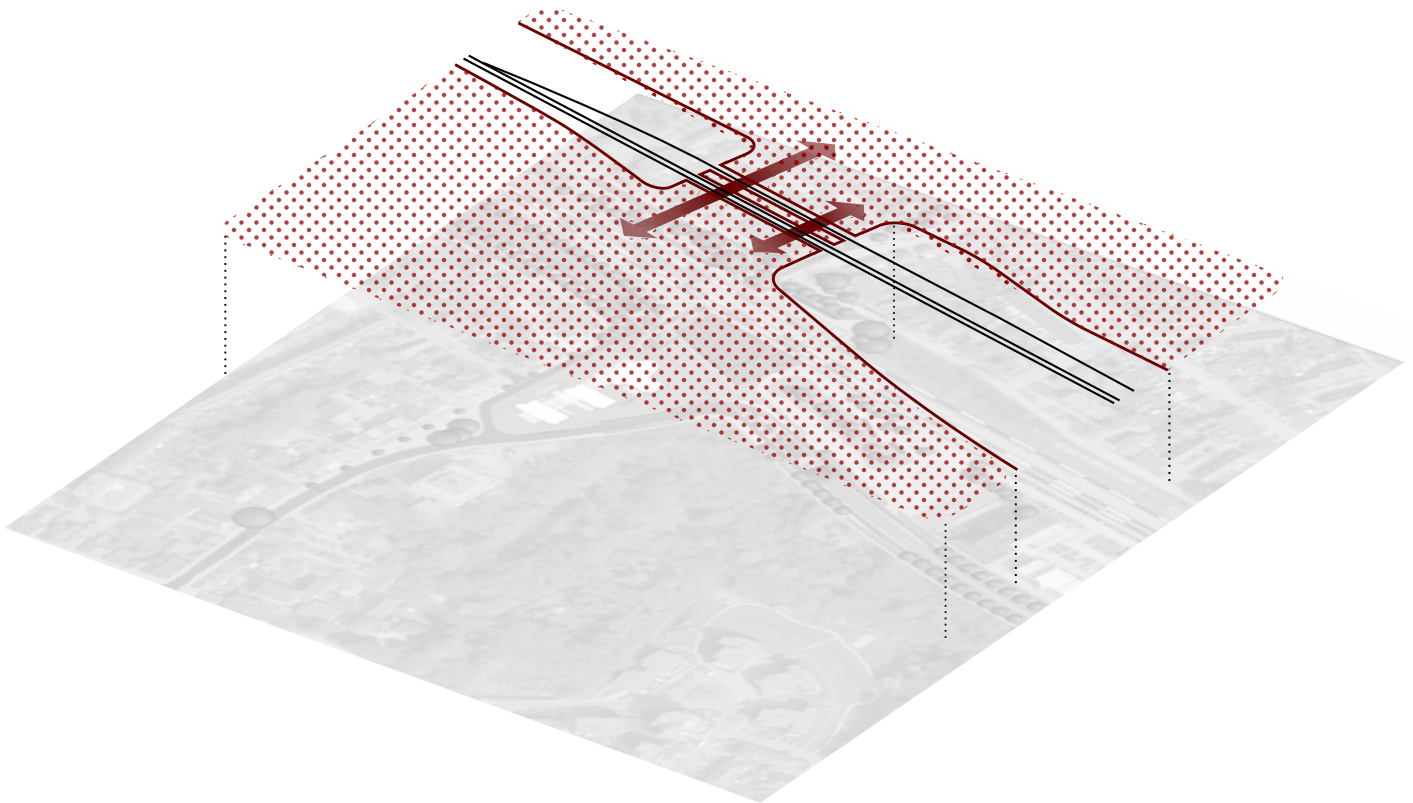
In het stedenbouwkundig plan staat het begrip verbinden centraal. Het verbinden van noord en zuid, van oost en west, van station en binnenstad en het

landgoed Overcingel met het Stationsgebied, maar ook het verbinden van het SNS Reaal complex en de ABN-Amro met haar directe omgeving.

Het bestaande groen en de bestaande gebouwen bepalen de randen van het Stationsgebied.

De gebogen imaginaire lijn van het kantorencomplex van SNS Reaal aan de nieuwe Stationsstraat kan helpen om de positie van het nieuwe stationsgebouw te definiëren. Deze gebogen lijn begeleidt de 'rode loper' van en naar de binnenstad.

Een herkenbaar stationsplein verbetert de oriëntatie in de stad. Het meest typerende element van een station is uiteraard het zicht op de treinen en is daarmee van groot belang om de plek in de stad herkenbaar en uniek te maken.



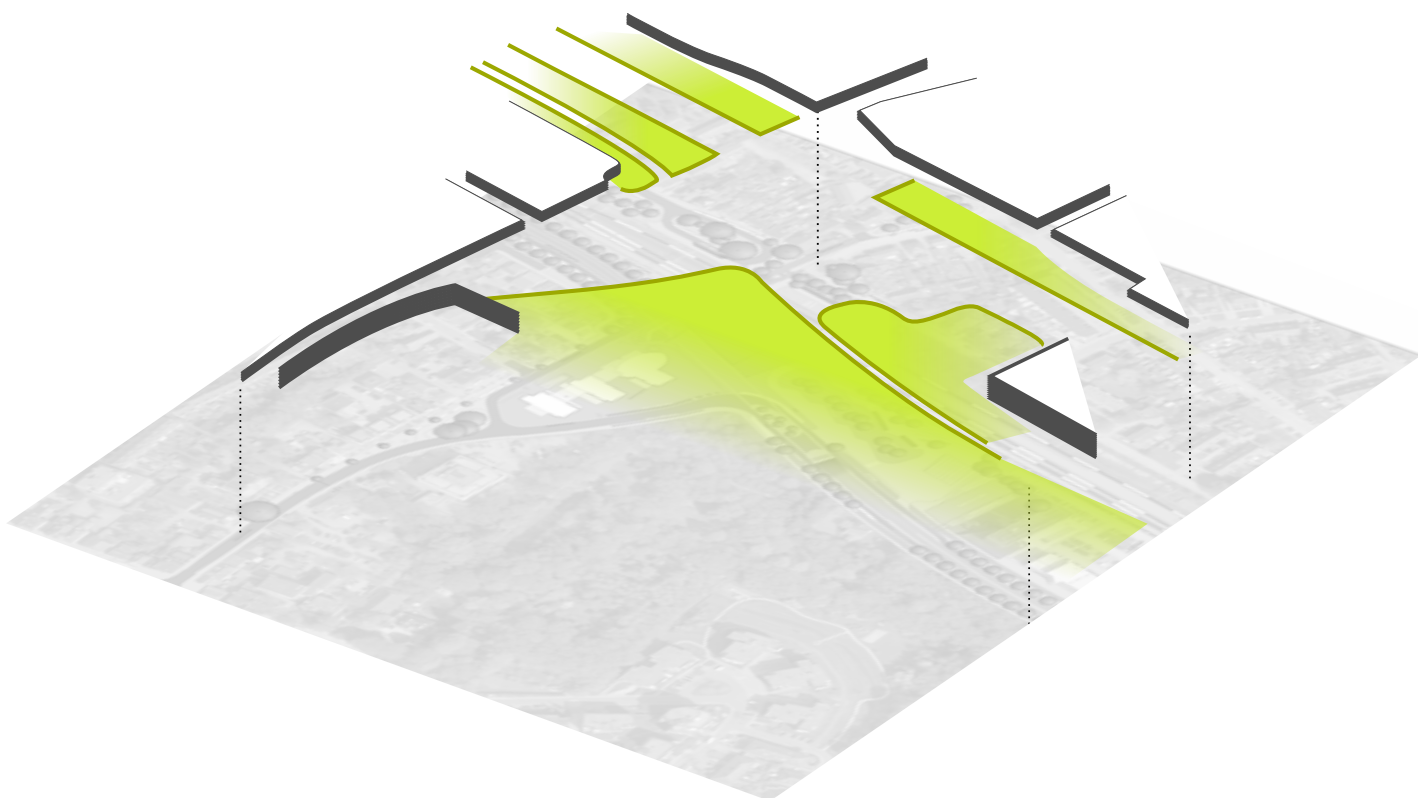
Principe 1

Assen-Oost en west worden fysiek en visueel met elkaar verbonden

De spoorlijn verdeelt Assen in een oostelijk en een westelijk deel. Deze scheiding wordt niet alleen gevormd door het spoor, maar wordt verbreed door de zone daar direct omheen. Aan de oostzijde, door een robuuste groenzone, welke het spoor en de achterliggende stad aan het oog onttrekt en aan de westzijde, door een rand van kantoorgebouwen, welke met de achterzijde naar het spoor gericht zijn. Op sommige plekken in het stedelijk weefsel wordt dwars op deze richting een brug geslagen tussen oost en west. Het station is de meest belangrijke. Met de nieuwe ontwikkelingen in het Stationsgebied bestaat de kans om de verbinding tussen oost en west optimaal vorm te geven. Dit gebeurt door de spoorzone ter plaatse van het station, fysiek en visueel, zo smal mogelijk te maken waardoor beide stadsdelen elkaar bijna raken.

Fysiek wordt de relatie tussen oost en west beter door de herprofilering van de Vredeveldtunnel en het doortrekken van de perrontunnel naar de oostzijde van het station.

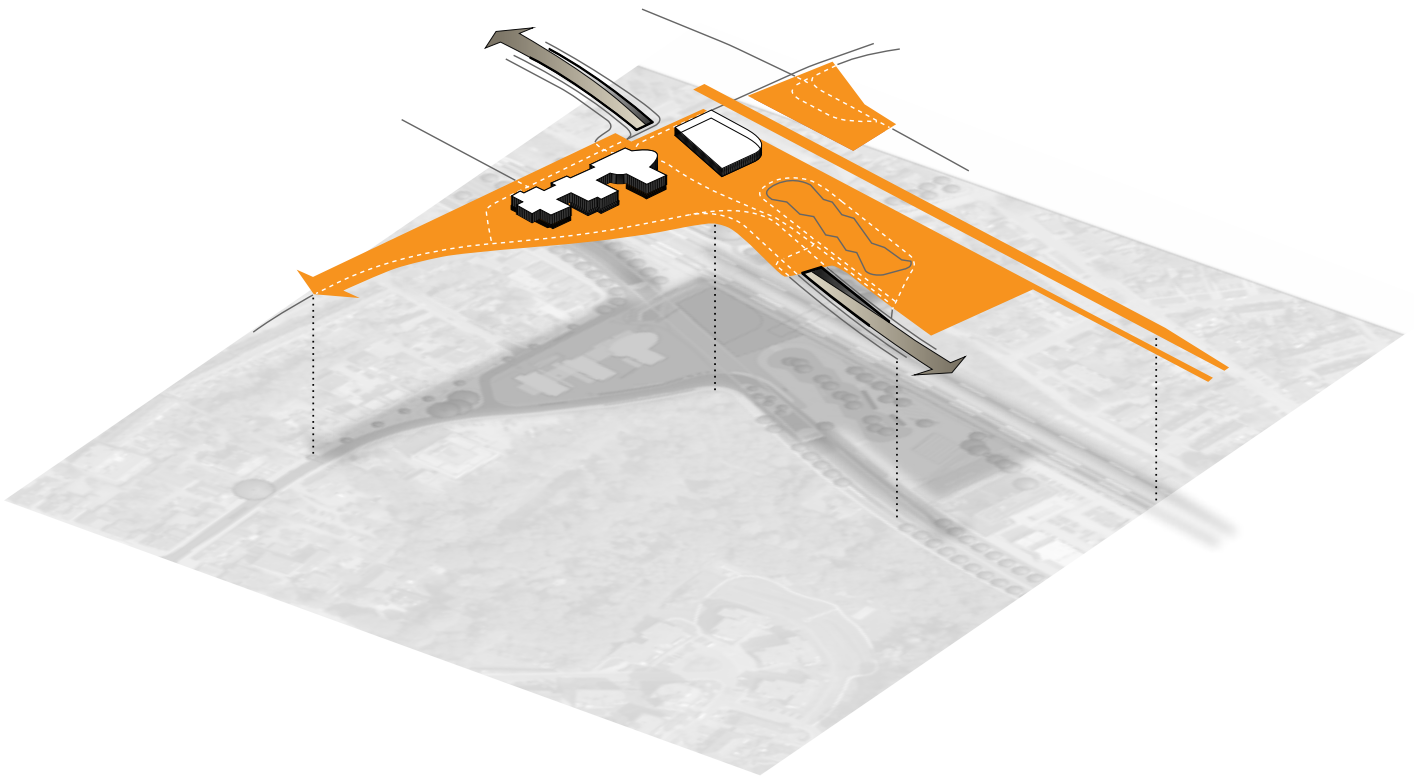
De visuele verbinding verbetert door de nieuwe opstallen een ruimtelijk gebaar over het spoor te laten maken en door het zicht vanaf de hoofdloopstroom op maaiveldniveau zo veel mogelijk obstakelvrij te houden. Komend vanuit het centrum ziet men of de treinen staan, of Assen-Oost achter het station liggen. Hierdoor is er altijd een visuele relatie met de andere zijde van de stad.



Principe 2

Groen kadert Stationsgebied

In en rond het Stationsgebied bevinden zich stevige groenstructuren. Deze structuren worden versterkt met verschillende typen bomen en beplanting en omkaderen samen met de bestaande bebouwing het Stationsgebied. Ten oosten wordt de groenstructuur naast het spoor doorgetrokken tot het stationsplein aan de oostzijde. De ruimte in het groen definieert de relatie tussen Assen-Oost en -West. Het groen duidt hiermee de verbinding tussen oost en west. Aan de noordzijde wordt het groene profiel van de Stadsboulevard letterlijk tot op de Vredeveldtunnel doorgetrokken. Aan de zuidzijde definieert de beëindiging van de laanbeplanting langs de Stadsboulevard het begin van het stationsplein en het landgoed Overcingel begeleidt de verkeersbewegingen in het Stationsgebied richting het centrum. De bus buffer is ondanks zijn verkeerskundige functie onderdeel van het groene kader.

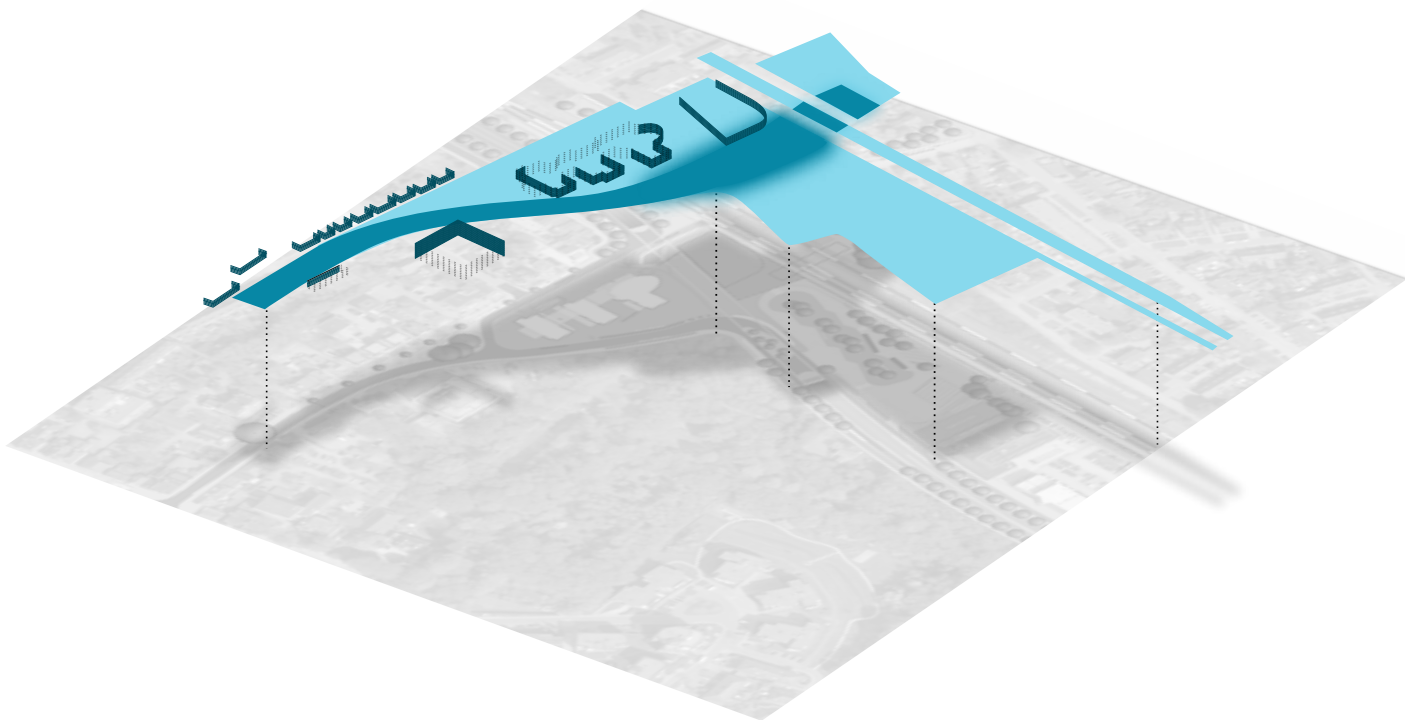


Principe 3

Herkenbaar gebied met abrupte overgang naar Stadsboulevard

Bezien vanuit het centrum ligt het huidige station achter de Overcingellaan en wordt daarmee afgesneden van het centrum. Door het doorgaande verkeer, door middel van een tunnel, onder het Stationsgebied door te trekken ontstaat een nieuwe pleinruimte als opmaat voor het centrumgebied. Doordat de verkeersbewegingen boven de grond beperkt worden tot bestemmingsverkeer ontstaat de mogelijkheid het gebied in te richten tot hoogwaardige openbare ruimte. Voor de modaliteiten die van de Stadsboulevard richting station gaan moet de overgang van de parallelle organisatie van de Stadsboulevard naar het Stationsgebied helder zijn. Zo helder dat de verkeersdeelnemers vanzelfsprekend anders gaan acteren. Profilering, materialisering, groenstructuur en ruimtebeleving zijn middelen om deze overgang leesbaar te maken.

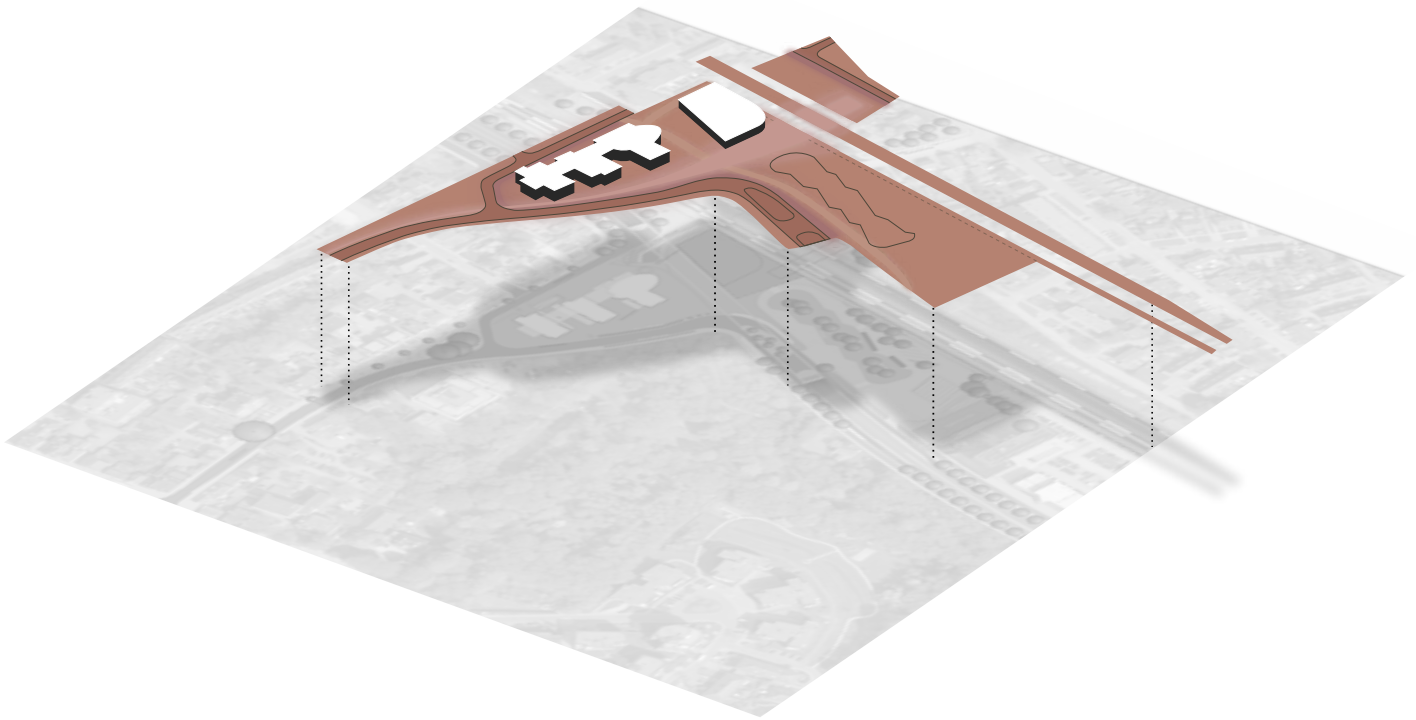
In het Stationsgebied is de ruimte van de reiziger dezelfde als de ruimte van de Assenaar. Dit betekent dat de stationswereld niet losgeknipt kan worden van de openbare ruimte van Assen, maar deze continu in elkaar overlopen. Dit geldt met name voor de westzijde van het Stationsgebied, maar in mindere mate ook voor de oostzijde. Vanuit het centrum van Assen loopt men zo 'ongehinderd' perron 1 op. Omgekeerd stapt men vanuit de trein direct de openbare ruimte van Assen in. Dit heeft direct gevolgen voor de plaatsing van het stationsgebouw. Deze staat als een paviljoen op het stationsplein naast de hoofdloopstroom. Het stationsgebouw zal daarmee de werelden niet scheiden, maar de reiziger begeleiden.



Principe 4

Onderdeel binnenstad met rode loper

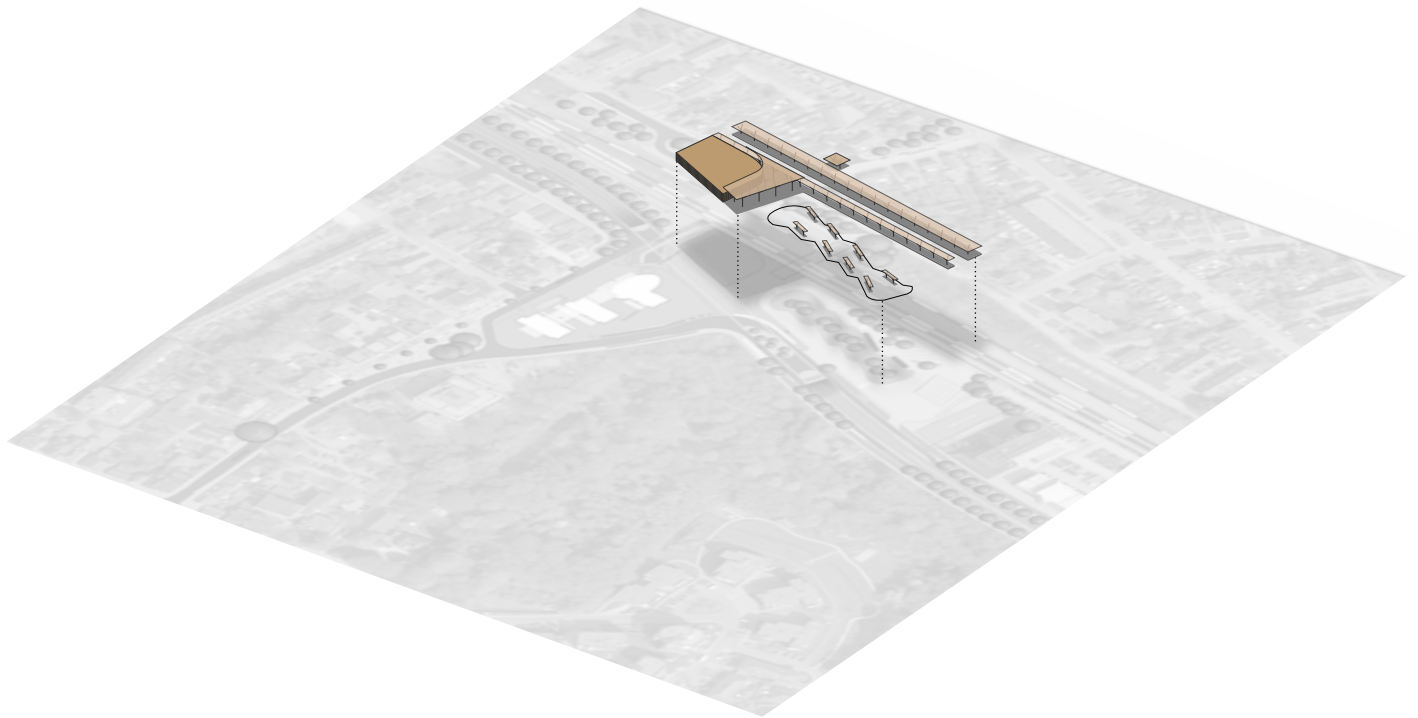
Voor de materialisering van het Stationsgebied wordt aansluiting gezocht met de herprofilering van de singels. Hierdoor wordt het centrum al in het Stationsgebied leesbaar en gaat het Stationsgebied bij het centrum horen, waarmee de inrichting van de openbare ruimte en de mate van beheer gelijk zijn aan die van het centrum. Dit geldt voor het gehele Stationsgebied, maar heeft een hogere dichtheid aan de route langs de rode loper van het centrum tot de perrontunnel en het stationsplein aan de oostzijde. Deze route biedt uitgelezen kansen voor publieksfuncties in de naastgelegen gebouwen. Zo wordt de route van station naar centrum ook programmatisch begeleid. In de nabijheid van het station zouden deze publieksfuncties aan de verblijfskwaliteit van het Stationsgebied kunnen bijdragen. De echte stationsfuncties zijn echter uitsluitend in het stationsgebouw te vinden.



Principe 5

Informeel gebruik

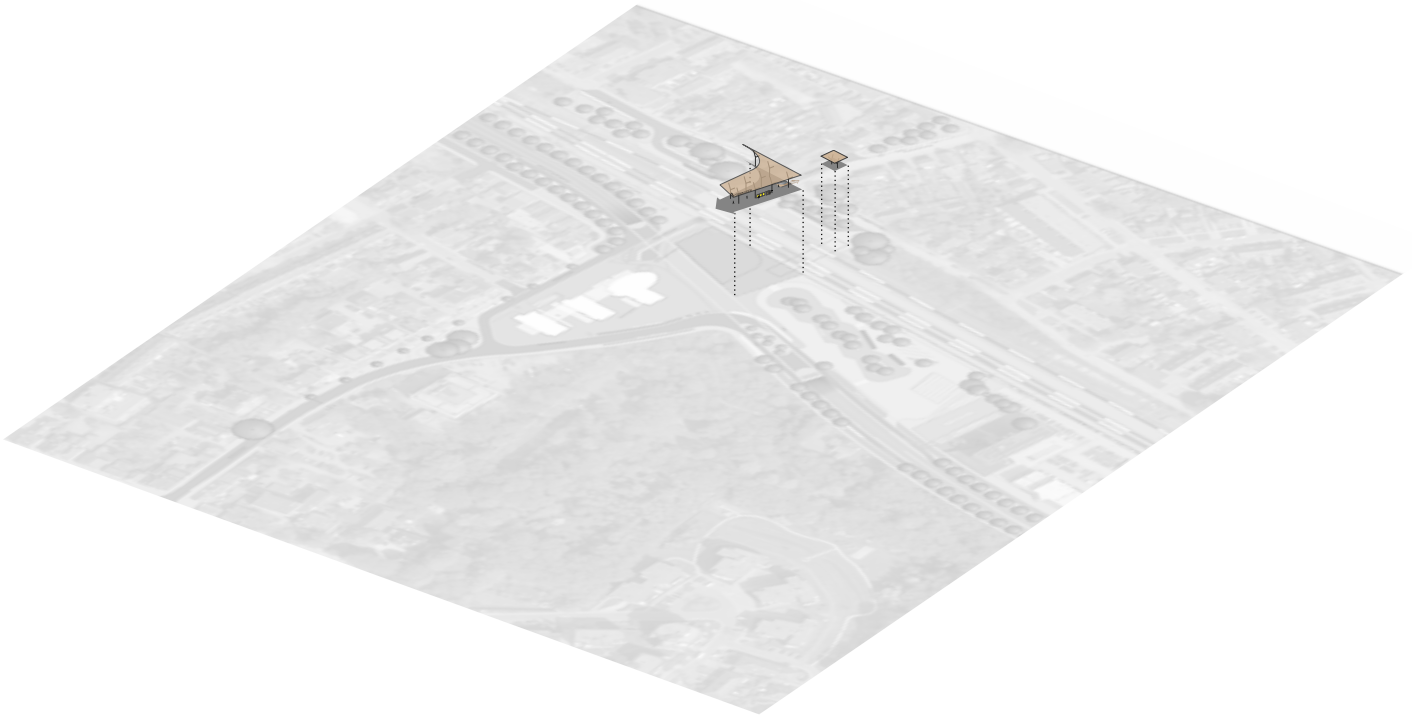
Vanuit de singels wordt het profiel doorgetrokken het Stationsgebied in. De hoofdrijbaan met bussen, auto's en fietsers blijft lineair en behoudt een duidelijke en herkenbare definitie in de materialisering tot de opritten van de Stadsboulevard. De stoep wordt richting het station steeds breder tot een plein voor het station. Dit plein moet verschillende programma's herbergen van voetganger, fietsers, kiss & ride, zitgelegenheden, terrassen, parkeren, bevoorrading etc. Om het plein zo veel als mogelijk een plein te laten zijn krijgen deze programmapunten geen expliciete plek, maar wordt gewerkt met suggestie. Hierdoor is het programma te faciliteren op het plein, maar blijft het plein ook helder en leesbaar als het desbetreffende programma niet aanwezig is. Een lege kiss & ride plek oogt in dit geval als plein.



Principe 6

Opstallen zijn architectonische familie van elkaar

In het Stationsgebied komt een groot aantal opstallen met verschillende functies en afmetingen. Deze opstallen dienen optimaal op elkaar te worden afgestemd. De verschillende opstallen presenteren zich als varianten van een basisprincipe welke worden uitgewerkt naar functie en betekenis in het stedelijk weefsel. Hierbij is een hiërarchie te herkennen tussen west en oost. Vanuit de familie van de opstallen moet een relatie worden gelegd met de overige objecten en meubilering in het Stationsgebied.



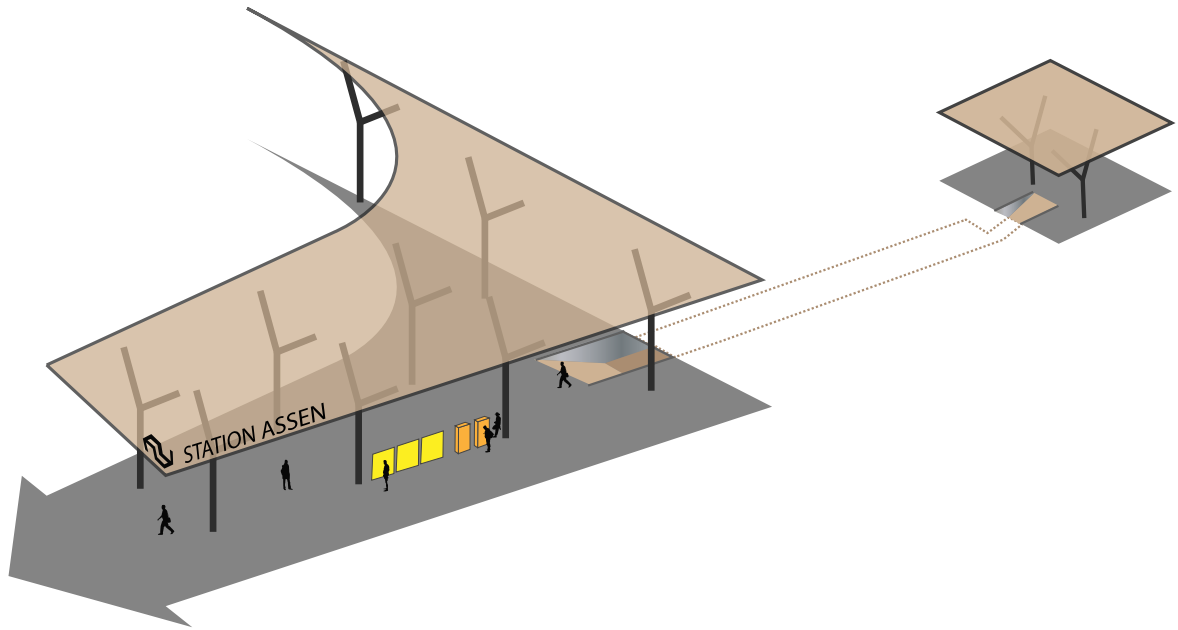
Principe 7

Luifel als visuele en programmatische ankerpunt

Binnen de architectonische familie van de opstallen in het Stationsgebied is de luifel de meest voorname. In het stedelijk weefsel is de luifel het herkenningspunt van het station en heeft daarmee voor alle modaliteiten een belangrijke functie voor de oriëntatie in het Stationsgebied. De luifel is transparant en maakt gedurende operationele tijden volwaardig deel uit van de openbare ruimte.

De luifel definieert het ontvangstdomein van het station en vormt de overgang van omgevingsdomein naar reisdomein. Hier bevinden zich de liften en trappen naar perron 1 en de perrontunnel en de meeste stations voorzieningen. Zowel de commerciële functies als de gesloten stations functies in het stationsgebouw worden zo veel mogelijk onder de luifel ontsloten. De luifel aan de oostzijde van het station heeft een

vergelijkbare functie voor reizigers komend vanuit Assen-Oost. In uitstraling en programmering is het een lichtere variant van de luifel aan de westzijde.



4

Illustratief maaiveldontwerp

In dit hoofdstuk is een illustratief maaiveldontwerp opgenomen. In dit maaiveldontwerp zijn de principes en ambities uit hoofdstuk 3 op elkaar gelegd. Het illustratieve maaiveldontwerp is een resultante van deze principes en is gedetailleerder dan de plankaart uit het stedenbouwkundig plan. Het illustratief maaiveldontwerp moet gelezen worden als een ambitiekaart en is nadrukkelijk geen inrichtingsplan openbare ruimte, maar doet suggesties voor ontwerpvragestukken welke nog niet in het stedenbouwkundig plan zijn uitgewerkt zoals de westelijke tunnelmond van de Vredeveldtunnel, de aansluitingen van de afritten van de Stadsboulevard op het stationsplein en het stationsplein aan de oostzijde van het spoor. Het illustratief maaiveldontwerp is een mogelijke doorkijk naar de toekomst en kan daarmee dienen als inspiratie voor het inrichtingsplan openbare ruimte. Verder wordt deze plankaart in hoofdstuk 5 gebruikt als onderlegger voor de verschillende instrumenten.

7 Luifel

6 Opstellen zijn architectonische familie van elkaar

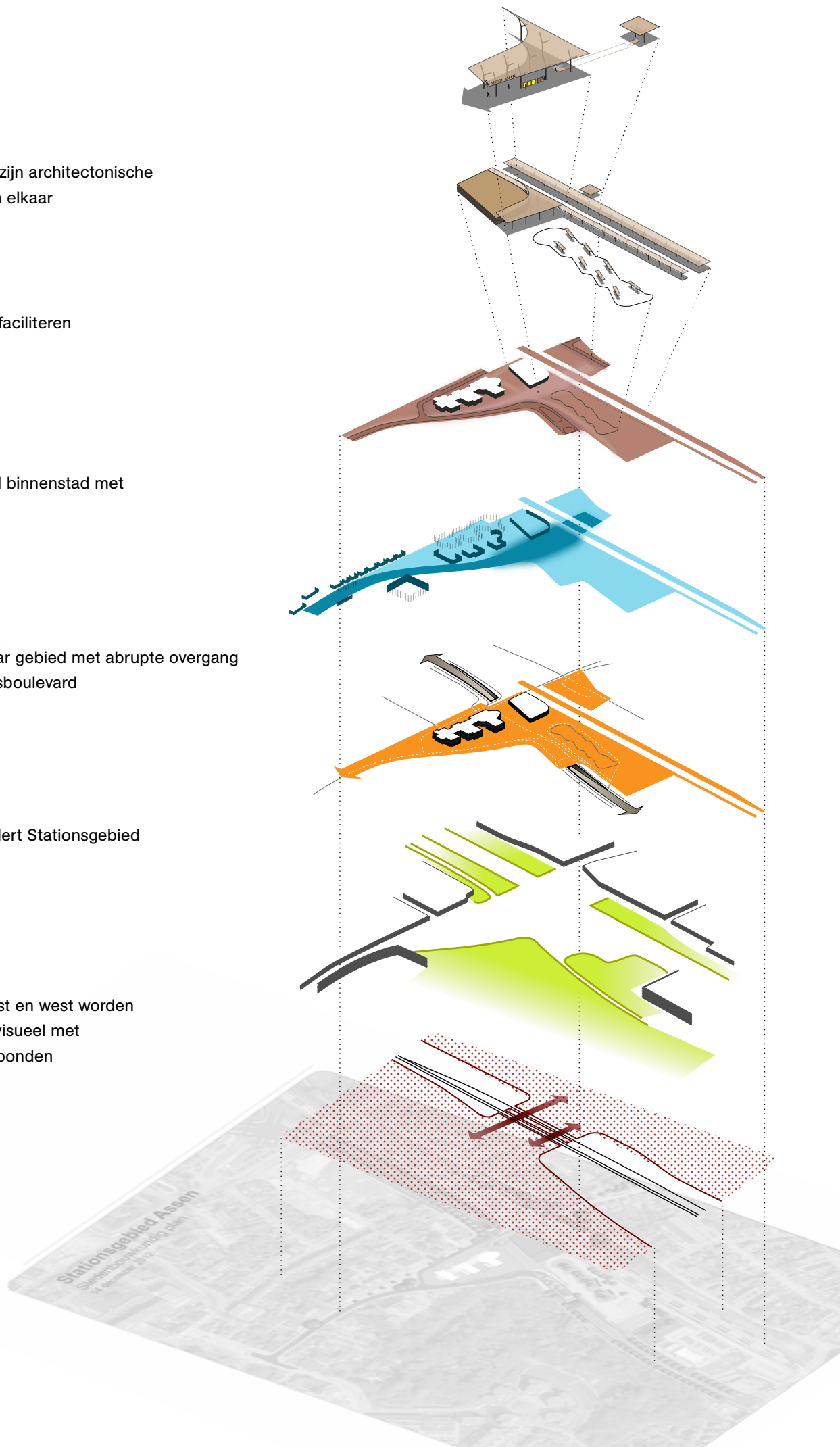
5 Informeel faciliteren

4 Onderdeel binnenstad met rode looper

3 Herkenbaar gebied met abrupte overgang naar Stadsboulevard

2 Groen kadert Stationsgebied

1 Assen-Oost en west worden fysiek en visueel met elkaar verbonden





Illustratief maaiveldontwerp



5

Instrumenten

In hoofdstuk 5 worden de principes uit hoofdstuk 3 per thema verder uitgewerkt in ruimtelijke instrumenten. De instrumenten geven per thema gedetailleerde eisen en wensen met betrekking tot de beeldkwaliteit van een specifiek onderdeel van het Stationsgebied. Alle beeldkwaliteitseisen zijn in te delen in één van de categorieën: richtlijn, keuze en suggestie. Alle principes uit hoofdstuk 3 behoren tot de categorie richtlijn. De plankaart uit hoofdstuk 4 behoort tot de categorie suggestie. Bij de instrumenten in dit hoofdstuk staat steeds een blauwe box waarin wordt aangegeven wat uit het instrument een richtlijn, wat de keuze dan wel de suggestie is.

Hoofdstuk 5 is opgedeeld in de paragrafen:

a. Verharding

Hier wordt het verhardingsprincipe van het Stationsgebied uitgelegd en worden uitspraken gedaan over de aansluiting op de binnenstad, inrichting van het plein, de verbeelding van de 'Rode Loper' richting het centrum, kiss&ride en parkeermogelijkheden.

b. Elementen en meubilair

In deze paragraaf komen de verschillende inrichtingselementen aan bod zoals meubilair, groenelementen, hekwerken en verlichting.

c. Beplanting

Hier worden de verschillende beplantingsprincipes verder uitgewerkt en wordt ingegaan op het versterken van het groene kader, de zonering in type beplanting en het betrekken van de kwaliteiten van het landgoed Overcingel in het Stationsgebied.

d. Tunnels

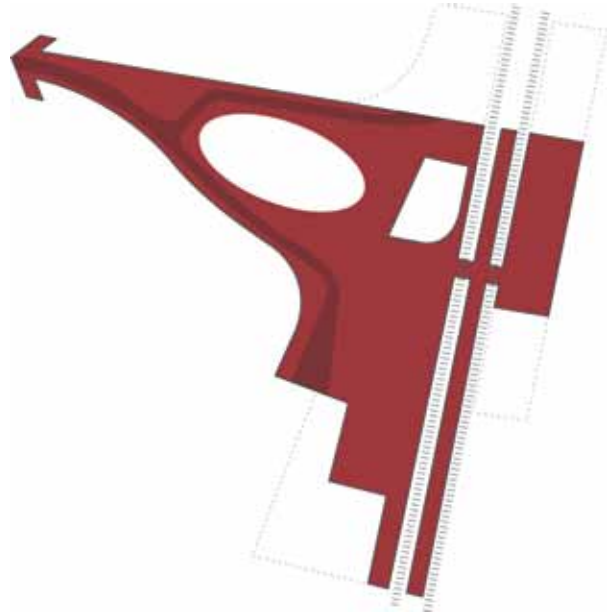
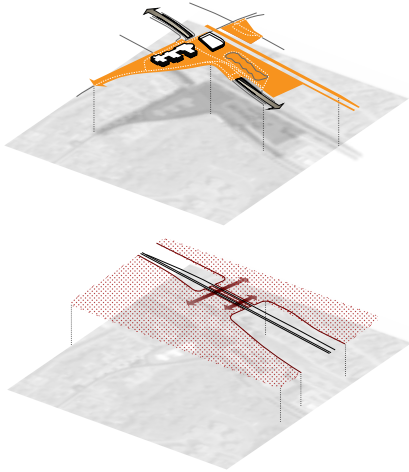
In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan het afwerkingsniveau van de tunnels, de betekenis van de tunnel in het stedelijk weefsel, doorvalbeveiliging, wandafwerking, technische installaties, daglichttoetreding, verlichting en informatievoorzieningen

e. Bebouwing

Hierin staat de samenhang tussen de verschillende opstellen in het Stationsgebied centraal. Er worden uitspraken gedaan over materialisering, hoogten, situering van programma en relatie tot de directe omgeving.

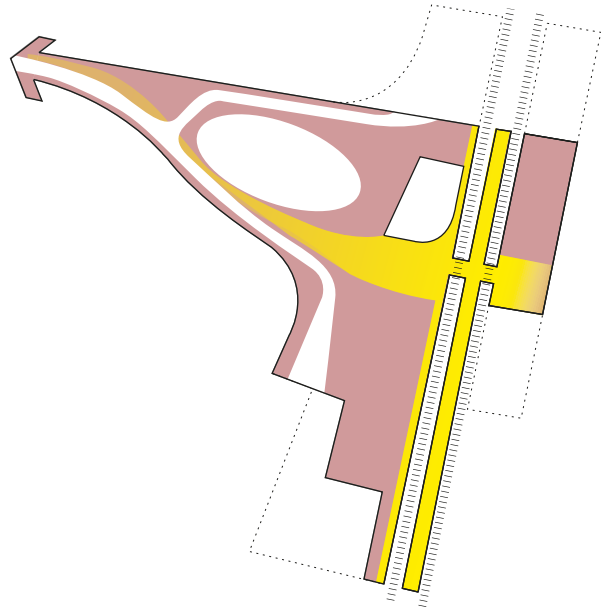
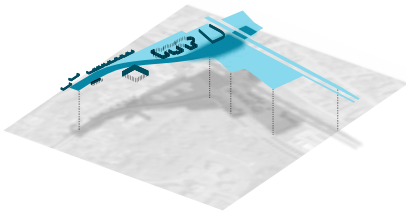
Begrenzing en aansluiting

Principes 1 en 3



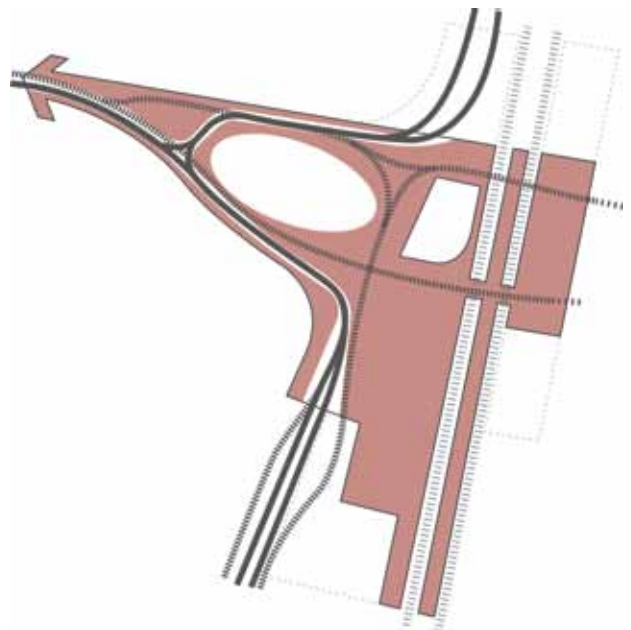
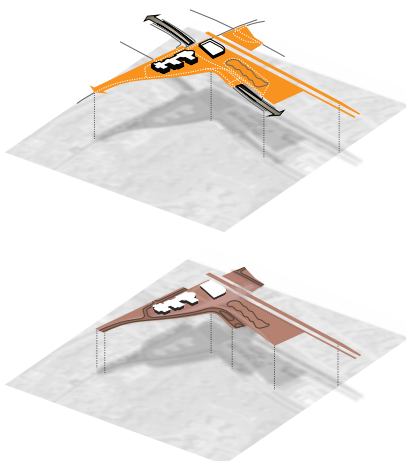
Zonering

Principe 4



Circulatie en routes

Principes 3 en 5



5a

Richtlijn

- Begrenzing van de pleinzone
- Voortzetten bestratingsprincipe van de singels
- Aanduiding van 'rode looper' door afstemming materialisering stations verharding
- Aanduiding van routes en gebruik op en over het plein door graduele variaties in uniforme basisverharding

Keuze

- Kleurtinten van routes, lopers en gebruik
- Vormgeving van graduele overgang van de verschillende lopers en zones in de basisverharding

Suggestie

- Gebruikte referenties

Verharding

Het is van groot belang dat het nieuwe Stationsgebied zich overtuigend en consistent toont. De inrichting van de openbare ruimte met een uniform verhardingsprincipe is daarbij essentieel. Het Stationsgebied wordt daartoe ingericht volgens de profilering van de Singels. De rijloper voor bus, auto en fietser blijft ook in het Stationsgebied constant tot de opritten van de Stadsboulevard. De voetgangerszone ontwikkelt zich van centrum naar station van stoep tot plein. Er wordt gestreefd naar een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies in balans zijn. Door een heldere inrichting en een subtiel onderscheid tussen verblijfsruimte en verkeersruimte ontstaat een samenhangend geheel.

Begrenzing en aansluiting

Er wordt ingezet op een openbare ruimte die de verbinding legt tussen binnenstad en station. Het karakter van het Stationsgebied sluit daarom aan op het karakter van het centrum: een heldere, robuuste materialisering met gebakken straatstenen en een ingetogen aanduiding van circulatie- en verblijfsplekken. De rijloper voor bus, auto en fietser blijft ook in het Stationsgebied constant tot de opritten van de Stadsboulevard. De voetgangerszone ontwikkelt zich van centrum naar station van stoep tot plein. Aan de overige randen creëert het Stationsgebied een

duidelijk onderscheid met de omliggende gebieden.

Op deze manier wordt invulling gegeven aan principe 1, verbinden van Assen-Oost en west, en principe 3, herkenbaar Stationsgebied met heldere overgang noord en zuid.

Zonering

Het station wordt verbonden met het centrum. Het bestratingsprincipe van de binnenstad vormt de basis. Hier wordt het bestratingsprincipe van de 'Rode Loper' aan toegevoegd. Het bestratingsprincipe van de 'Rode Loper' komt voort uit het bestratingsprincipe en materiaalkeuze op de perrons. Deze moet zo gekozen worden dat een geleidelijke overgang mogelijk is. Zo worden harde overgangen vermeden en loopt centrumgebied naadloos over in het station.

Op deze manier wordt invulling gegeven aan principe 4: het Stationsgebied als onderdeel van de binnenstad.


Circulatie en routes

De verschillende routes en verbindingen op het plein worden gefaciliteerd door lopers die subtiel in de verharding zijn geweven. Door te variëren in het legverband en kleur tussen veld en looper is er een suggestie van een plek voor bepaald programma zonder de samenhang van het plein te verstoren. Op deze manier wordt invulling gegeven aan principe 3, herkenbaar Stationsgebied met heldere overgang noord en zuid, en principe 5, informeel faciliteren van gebruik.





Legenda

-  Basisverharding plein
-  Rijloper autoverkeer, met betonband
-  Rijloper fietsverkeer + incidenteel autoverkeer
-  Loper station, omgevingsdomein
-  Voorgebied station, ontvangstdomein
-  Perrons station, reisdomein
-  Verharding busbaan

Aansluiten op binnenstad

Singelprofiel

De verharding van het plein bouwt verder op het gebruikte principe van het singelprofiel dat op de Stationsstraat aansluit. Het profiel bestaat uit een donkere bestratingsmix die wordt opgesloten tussen twee banden. De verharding van de stoep wordt de verharding van het plein. De stoep heeft een lichtere bestratingsmix.

De rijloper wordt doorgetrokken in het Stationsgebied tot de opritten van de Stadsboulevard. De rijloper ligt op gelijke hoogte als de stoep. Hierdoor is het voor fietsers mogelijk op elke willekeurige plek hun weg van de rijloper over het plein te vervolgen en worden automobilisten aangespoord hun snelheid aan de overige weggebruikers aan te passen.



rijloper op gelijke hoogte

Informeel gebruik

Eén faciliterend veld, markering routes

De basis voor het plein bestaat uit een roodbruine gebakken bestrating, aansluitend op de bestrating van de stoep in het singelprofiel. Dit basisveld markeert de zone waar samengesteld gebruik mogelijk is. Hier kan gewandeld worden, mogen fietsers rijden, en auto's kunnen er voor beperkte tijd parkeren of even stoppen om iemand af te zetten.

Op het basisveld worden de verschillende gebruikers informeel gefaciliteerd. De verschillende zones voor loop- en fietsroutes, kiss&ride, rode loper naar het centrum, parkeren, bevoorrading en afwatering kennen geen harde grenzen, maar worden aangeduid door een subtiele variatie in het basismateriaal wat voortkomt uit de materialisering van de stoep in het profiel van de Singels.



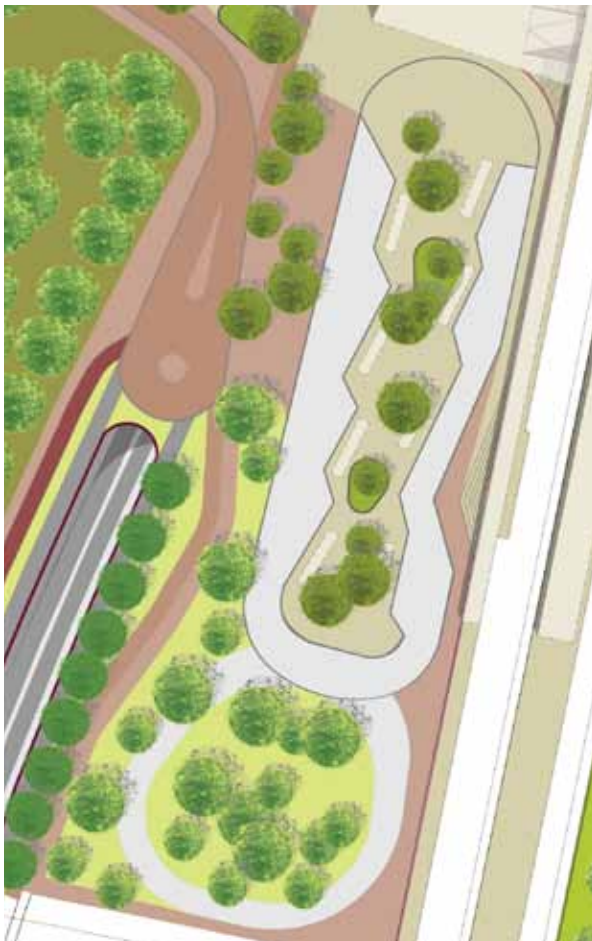
subtiele markering van routes



milde mix van verschillende verhardingsmaterialen als gradient

Busstation

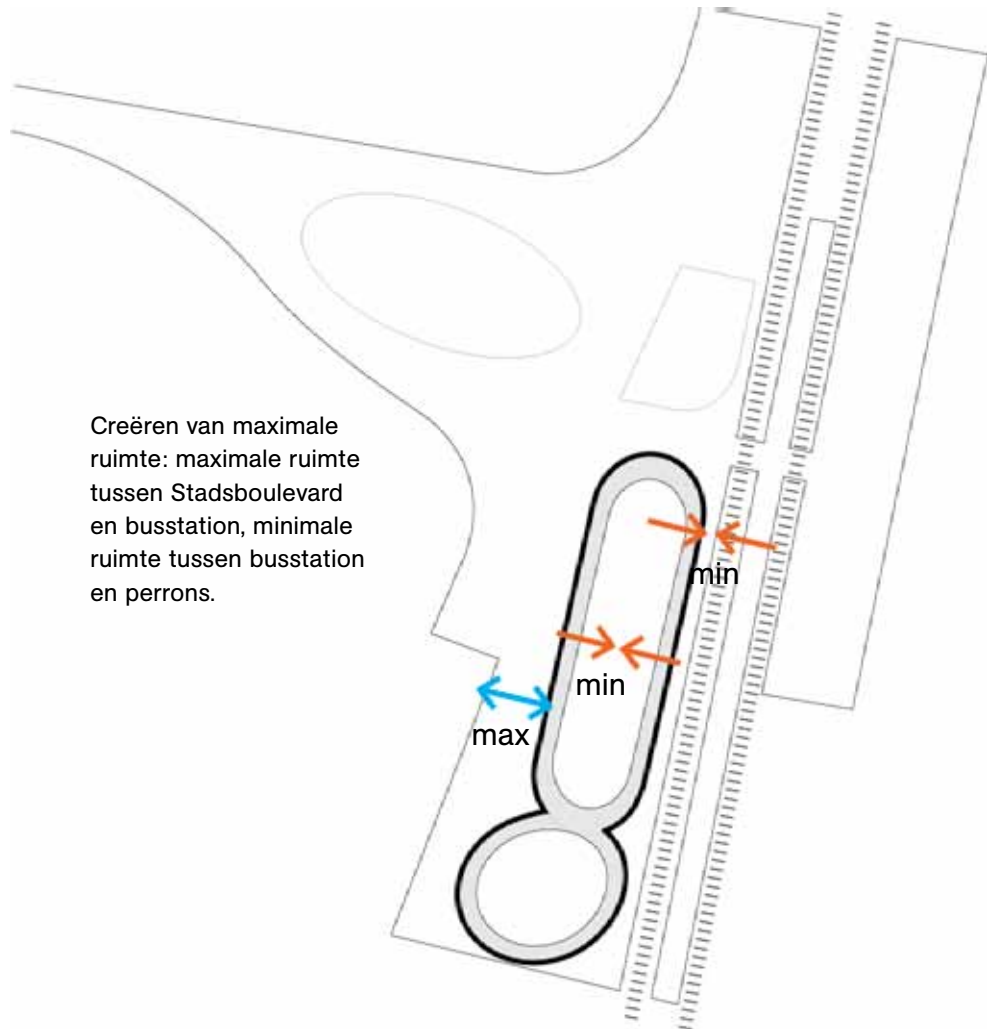
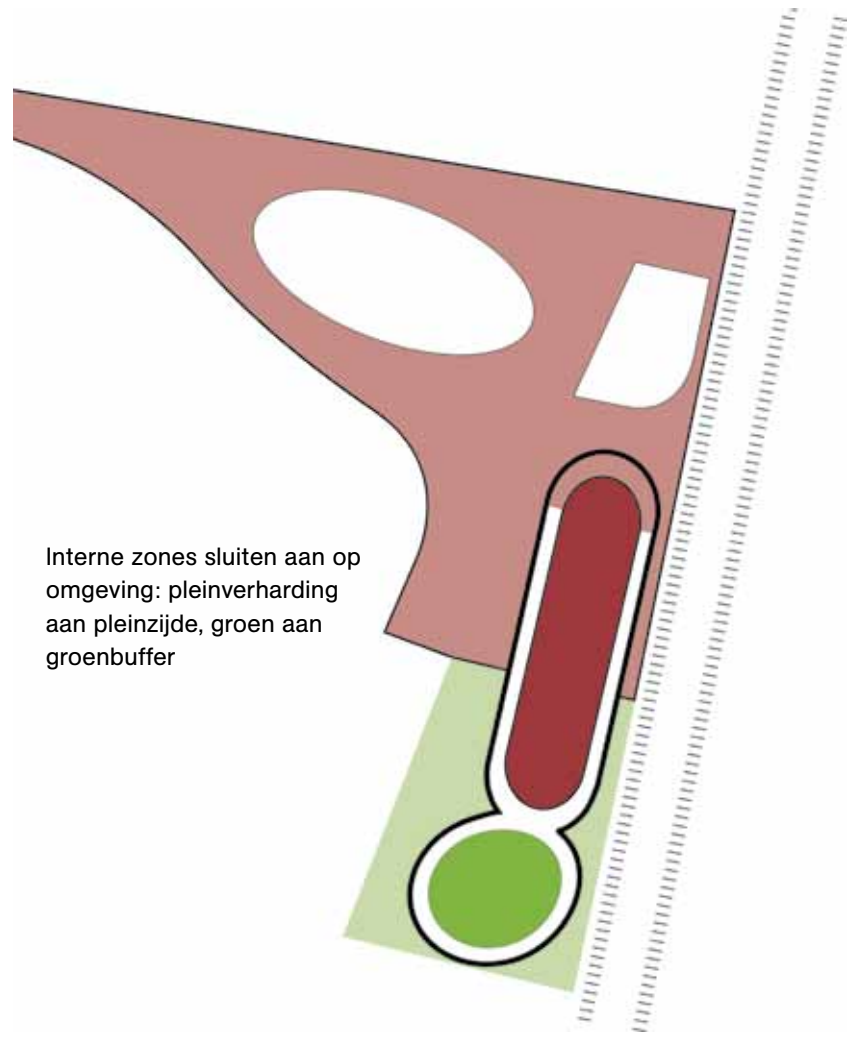
Het busstation vormt het zuidelijke deel van het stationsplein, en neemt daarmee alle inrichtingsprincipes van het stationsplein over zoals materialisering, meubilair, verlichting etc. De rijloper voor de bussen wordt afwijkend verhard in een materiaal wat geschikt is voor intensief gebruik door zwaar verkeer. De bus buffer behoort tot de groene omkadering van het stationsplein. Dat betekent dat de ruimte binnen de rijloper zo groen als mogelijk ingericht moet worden, wat geldt voor volumineus groen en maaiveld groen.



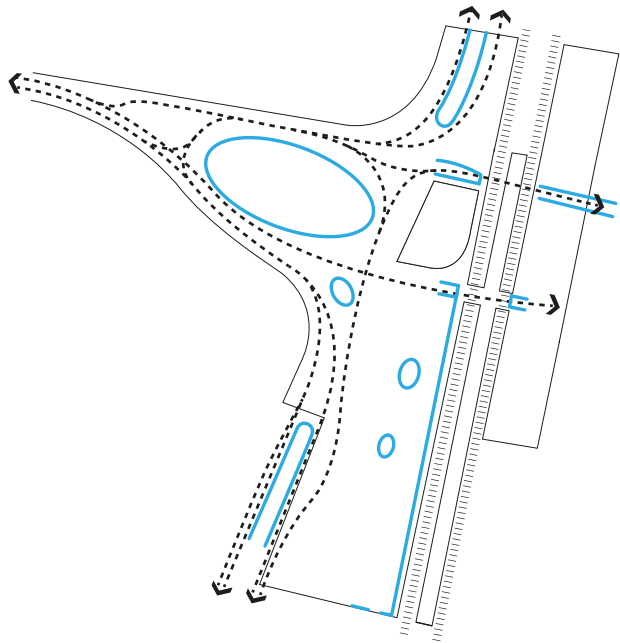
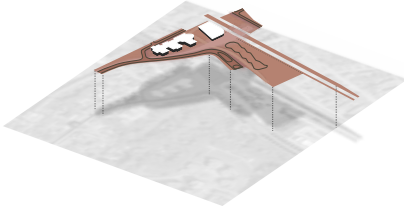
De configuratie van het busstation wordt zo gekozen dat de ruimte tussen busstation en tracé Stadsboulevard gemaximaliseerd wordt. Hierdoor ontstaat er een ruimtelijke buffer tussen de twee infrastructurele elementen. Tot de tunnelmond wordt deze ruimte groen ingericht.



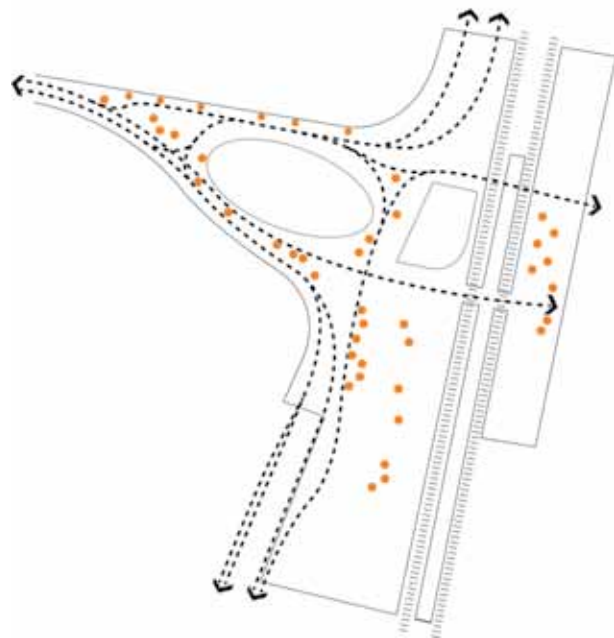
binnenstad Assen: rijloper verdiept uitgevoerd bij het Busstation



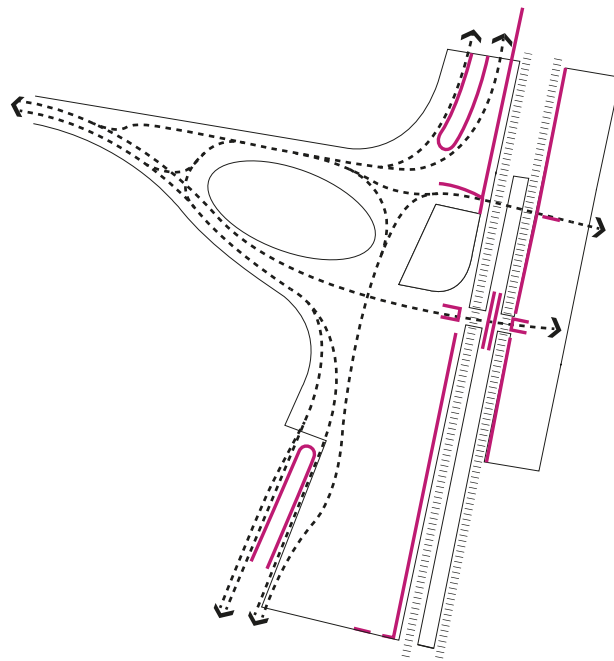
Randen: lineaire elementen
onderscheiden verkeersstromen
Principes 5



Objecten: informeel begeleiden van
verkeersstromen en faciliteren van gebruik



Hekken: absolute scheiding van
verkeersstromen en gebruik



5b

Richtlijn

- Verhoogde banden en objecten in samenhang ontwerpen
- Uiterlijke kenmerken van de verhoogde band komen terug op aangegeven plekken
- Opzetstukken afstemmen op meubilair gebruikt in station
- Een type hekwerk in het Stationsgebied
- Basisverlichting in het Stationsgebied is gelijk aan de masten langs de singels
- Verlichting directe stationsomgeving onderdeel verlichtingsplan station

Suggestie

- Positionering van de objecten
- Materialisering van de lineaire elementen en objecten
- Type hekwerk
- Model lichtmasten op stationsplein
- Gebruikte referenties
- Vormgeving lineaire elementen en objecten
- Variaties in opzetstukken

Elementen en meubilair

Om het Stationsgebied als coherente ruimte te beleven is het belangrijk dat objecten en meubilair in samenhang worden gekozen en ontworpen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen lineaire elementen langs de randen, objecten die los in de ruimte staan en de hekken die de omliggende ruimtes onderscheiden. Een verhoogde band wordt gebruikt als integrerend element. Diverse opzetstukken faciliteren een divers gebruik. Samen vormen ze een familie van ingrepen die invulling geeft aan principe 5, het informeel faciliteren van gebruik.

Randen: lineaire elementen onderscheiden verkeersstromen

De verhoogde banden worden ingezet als driedimensionale elementen langs de randen, en rondom de kantoren centraal in het Stationsgebied. Waar gewenst worden opzetstukken toegevoegd om zitplekken, of ander gebruik te faciliteren. Voor de opzetstukken wordt afstemming gezocht met het meubilair gebruikt in het station.

Objecten: informeel begeleiden van verkeersstromen en faciliteren van gebruik
Vrij liggende objecten begeleiden de belangrijkste rij- en looproutes. Daarnaast worden objecten over het plein verdeeld om de secundaire voetgangers- en

fietsstromen te organiseren. Daar waar gewenst worden opzetstukken toegevoegd om zitplekken en ander gebruik te faciliteren. Voor de opzetstukken wordt afstemming gezocht met het meubilair gebruikt in het station.

Hekken: absolute scheiding van verkeersstromen en gebruik

Hekwerk wordt gerealiseerd als opzetstuk op de betonnen band. Voetgangers- en autogebied worden gescheiden, net als openbare ruimte en afgesloten Stationsgebied. De hekken zijn gelijk aan de overige hekwerken in het Stationsgebied.

Bebording

De bebording voor verkeer op het plein wordt zoveel mogelijk geïntegreerd met het overige straatmeubilair en lichtmasten. Overige signalisatie gerelateerd aan het station of stad, en richtingsaanwijzing van fietsroutes, gebeurt op één centraal punt voor het stationsgebouw.





Legenda



Lineaire elementen, randen



Randen autotunnel en Vredeveldse tunnel



Zitobjecten, groenobjecten, boombanken



Hekwerk Stationsgebied



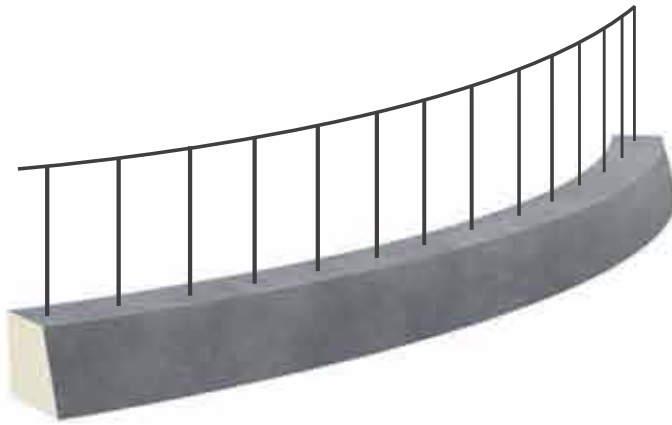
Opgaand groen spoor



Groene haag station



Opgaand groen langs spoorzone



Band als begeleiding van autoroute



Band als begeleiding auto-routes



Band als onderscheid opbaar-privé: traptreds



Band als onderscheid opbaar-privé: doorrit



Band als verbinding van openbaar programma: Publieke functie in plint gebouw

Lineaire elementen

Banden + houten opzetstukken

In het Stationsgebied komen op verschillende plekken lineaire elementen voor. Rond de verschillende tunnelmonden, rond het bestaande kantoorverzamelgebouw aan het stationsplein, rond de groenelementen in het Stationsgebied en op de grens van perron 1 en busstation. Deze elementen worden uitgevoerd in een verhoogde band.

Variaties in het profiel van de verhoogde band vervullen verschillende functies en bieden mogelijkheid voor multifunctioneel gebruik: zitelementen, begeleiding van routes, en het onderscheiden van openbaar en particulier terrein. Bij inritten voor auto- en expeditie verkeer worden uitsparingen gemaakt in de band. Door deze op maaiveldniveau door te laten lopen wordt de scheiding tussen openbaar en particulier terrein duidelijk gemarkeerd. De band rondom de kantoren kan naar binnen gevouwen worden om bijvoorbeeld een café met aansluitend terras te maken. Bij entrees voor voetgangers vervormt de band tot trap.

Op het basiselement wordt 'gebruiksvoorwerpen' toegevoegd in de vorm van opzetstukken. Deze voorzien in een divers gebruik, bijvoorbeeld banken met of zonder rugleuning. Deze worden ingelegd in de verhoogde band. Bij het ontwerp van de houten opzetstukken wordt aansluiting gezocht met het stations meubilair.



stationsmeubilair



zitrand met houten zitting



zitrand met rugleuning



Boomspiegel met rooster, 1/4 bank



Boomspiegel met gravel, 1/2 bank

Objecten

Boombanken en bloembakken

In de het Stationsgebied worden ook losse objecten geplaatst. Deze worden integraal ontworpen met de lineaire elementen. Boomspiegels krijgen een verhoogde band, ingevuld met een rooster, gravel of groen. Centraal op het plein wordt een paal geplaatst die alle richtingsaanwijzers, plaats vermeldingen en verzamelt die bij het station en de fietspaden horen.



Centraal element met richtingsaanwijzers op stationsplein



Bloemperk



Referentie smeedijzeren hekwerk bij zichtas landgoed

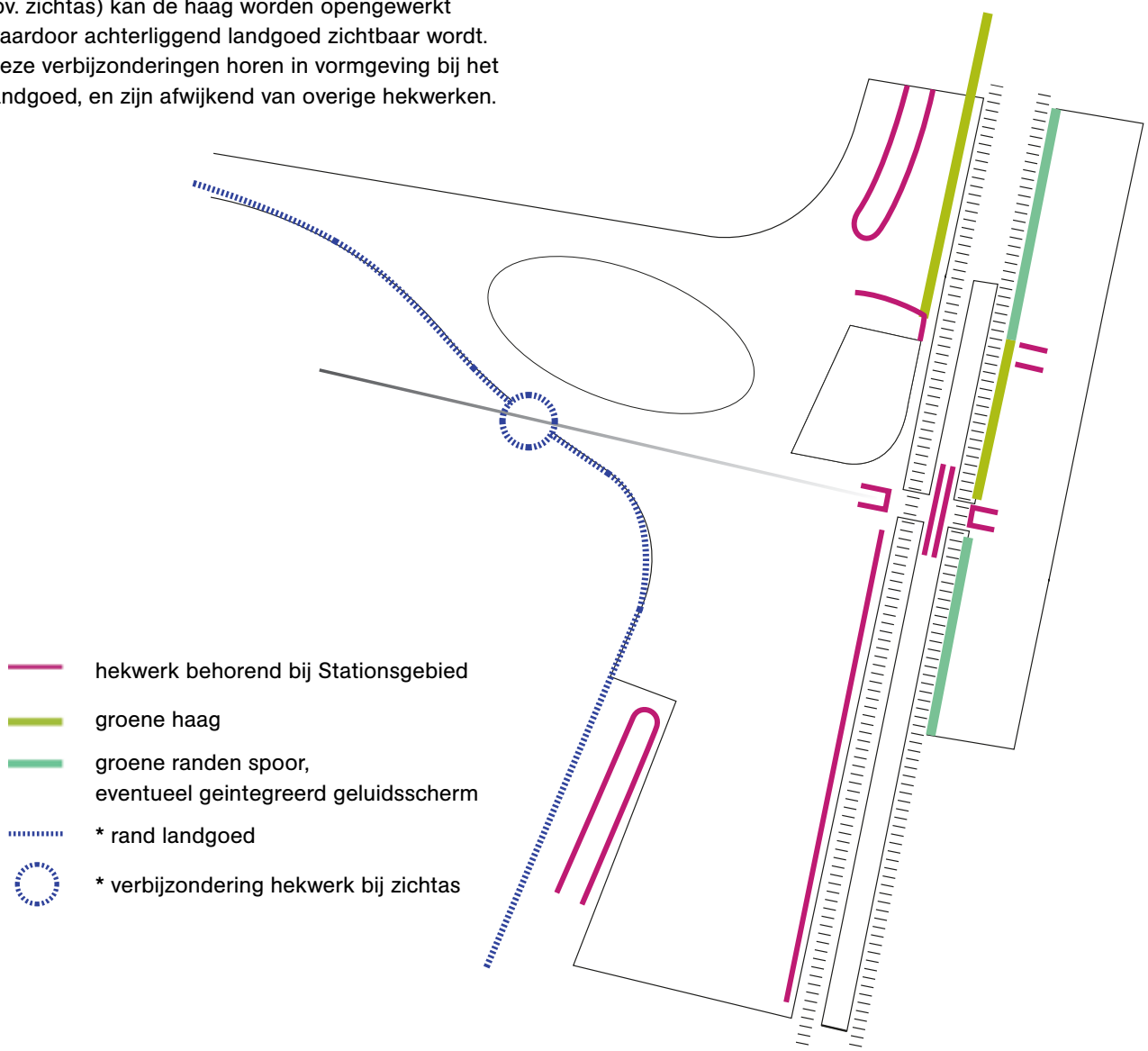


Hekwerk met groen

Hekwerken

De verhoogde band vormt ook het integrerend element voor de verschillende hekwerken. Op de band worden hekwerken als opzetstukken toegepast. In het gehele voetgangers-/Stationsgebied (tunnelmonden, doorvalbeveiliging en station) worden dezelfde hekken toegepast. In de groene zones langs het spoor wordt gebruik gemaakt van hagen in open stukken en in overige gevallen bosschage. Hier kan een goedkoper hek verdekt door het groen worden toegepast. Hierachter kan eventueel een lage geluidswerende voorziening worden opgenomen.

De haag rond het landgoed wordt gehandhaafd, dan wel doorgetrokken. Achter deze haag kan eventueel verdekt een hekwerk worden toegevoegd. Alleen ter plaatse van visueel aantrekkelijke punten aangepast (bv. zichttas) kan de haag worden opengewerkt waardoor achterliggend landgoed zichtbaar wordt. Deze verbijzonderingen horen in vormgeving bij het landgoed, en zijn afwijkend van overige hekwerken.





Aansluiten op binnenstad: Nieuw aangelegde Vaart Z.Z.

De zwarte lichtmasten, toegepast in de binnenstad, begeleiden de rijlopers op het plein. De blauwe lichtmasten langs de singels kunnen hiervoor ook toegepast worden.



Specifieke verlichting directe stationsomgeving

De verlichting in de directe omgeving van het station (voorplein en busstation) is onderdeel van het verlichtingsplan van het station en de perrons. In vormgeving, lichtkleur en intensiteit wordt aansluiting gezocht met de verlichting in het stationsgebouw en op de perrons. De verlichting van de directe omgeving van het station is daarom onderdeel van de ontwerpogave van de architect van het stationsgebouw.

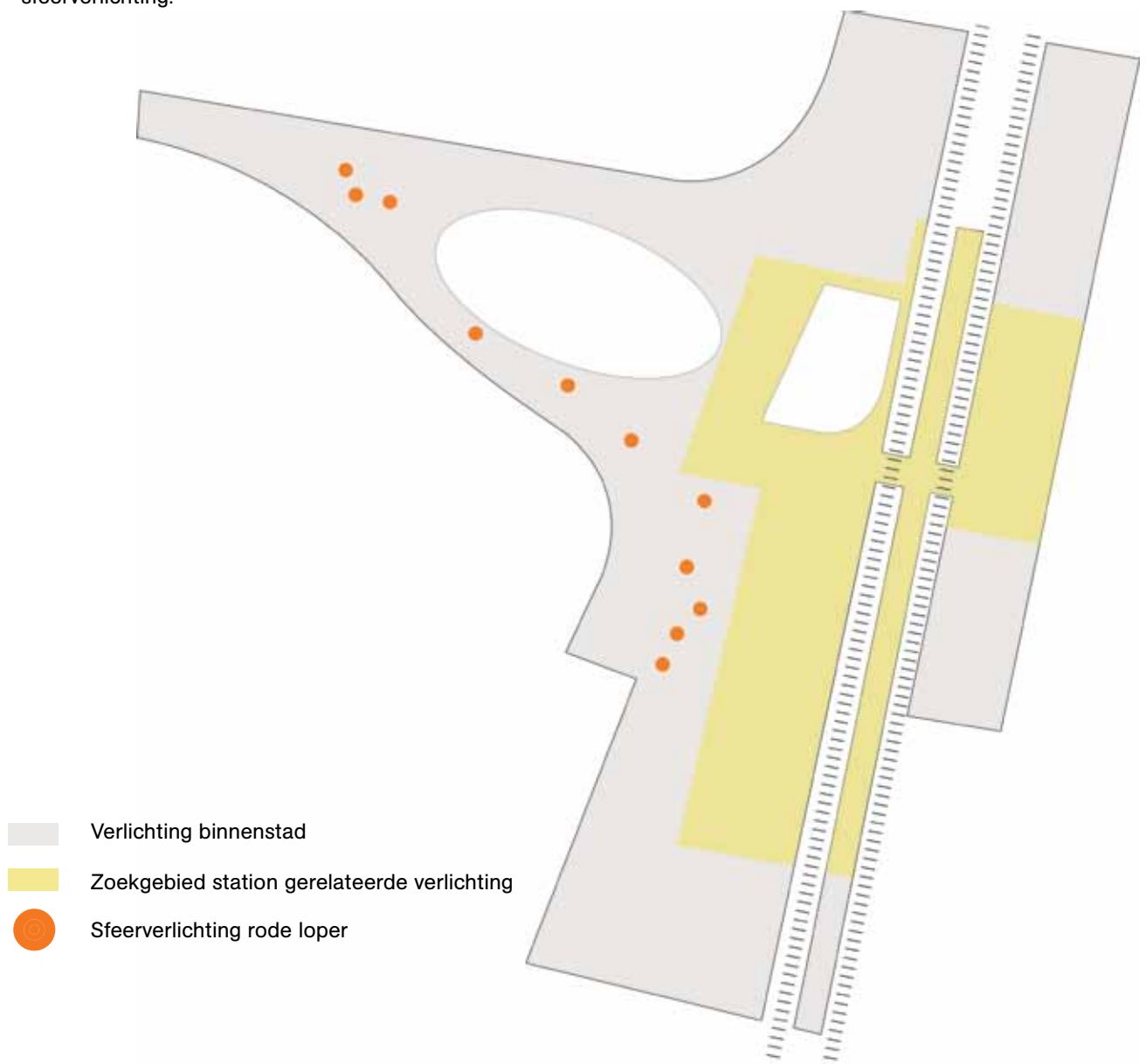


Sfeerverlichting stationsloper:

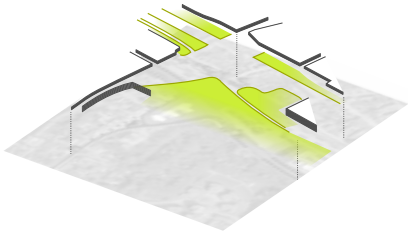
De stationsloper krijgt bijzondere sfeerverlichting.

Verlichting

Voor de verlichting van het plein wordt aangesloten op lichtmasten langs de singels. Deze begeleiden de rijlopers en de omliggende pleinruimte. Rondom het stationsgebouw en op het busstation is de verlichting onderdeel van het verlichtingsplan van het station en de perrons. In vormgeving, lichtkleur en intensiteit wordt aansluiting gezocht met de verlichting in het stationsgebouw en op de perrons. De verlichting van de directe omgeving van het station is daarom onderdeel van de ontwerpogave van de architect van het stationsgebouw. De looper van het station naar de binnenstad wordt gemarkeerd door bijzondere sfeerverlichting.



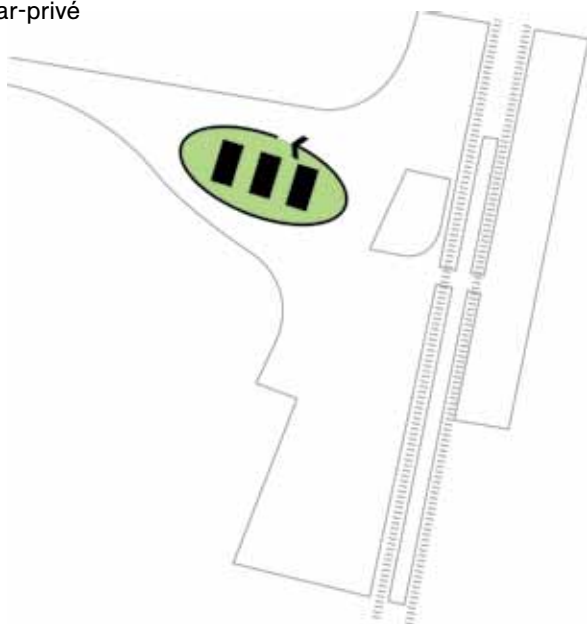
Principe 2



Zones



Openbaar-privé



Zichtas vanuit het landgoed



5c

Richtlijn

- Verdeling groen in drie zones
- Groene zone rond kantoren
- Boomsoorten in verharding afstemmen op gebruikte soorten in het centrumgebied

Keuze

- Soorten onder beplanting in de verschillende zones

Suggestie

- Sortimentskeuze onder beplanting rond de kantoren kan aansluiten op sortimentskeuze van het centrumgebied
- Sortimentskeuze bomen in groene rand

Bepanting

De uitgangspunten voor de beplanting komen voort uit principe 2, groen kadert Stationsgebied en geven daar invulling aan. Het groene kader wordt onderscheiden van de overige beplanting in het Stationsgebied, en versterkt de overgang tussen stad en buitengebied.

Zones

Het Stationsgebied wordt omsloten door groene randen. Om de overgang van hoog stedelijk naar buitengebied te beklemtonen, wordt gevarieerd in de beplanting. Dicht bij het centrum wordt gekozen voor een intensieve, bloeiende beplanting. Aan de stadszijde wordt langs het spoor een extensieve, bloeiende beplanting voorzien, aan de oostzijde wordt een wildere beplanting van bosplantsoen gekozen.

Openbaar-privé

Rondom de kantoren, centraal in het Stationsgebied, wordt groen en beplanting ingezet om een duidelijke grens te maken tussen het publieke en particuliere terrein.

Landgoed Overcingel

Het landgoed Overcingel wordt beter betrokken bij het Stationsgebied. De zichtas vanuit het landgoed, in het verlengde van de waterpartij, wordt vrijgemaakt. Op die manier ontstaat er een visuele verbinding tussen het landhuis en het nieuwe station.




Groene beëindiging perrons

In de visie op stations outillage van Pro-rail, NS en Spoorbouwmeester wordt de mogelijkheid geboden de perrons te beëindigen met een groenvoorziening. Indien deze wordt toegepast is het wenselijk de beplanting af te stemmen op de gebruikte soorten in het Stationsgebied.





Legenda

-  Intensief groen
-  Extensief groen
-  Bosplantsoen
-  Parkbomen
-  Straatbomen
-  Landgoed

Straatbomen in verharding

Bomen gelijk aan binnenstad

In de binnenstad wordt vooral gebruik gemaakt van Lindes en Platanen als straatbomen. Voor de bomen die op het plein staan, in de verharding, wordt daarop aangesloten. Eventueel kan gekozen worden voor 2 boomsoorten of 2 variëteiten.



Lindeboom, Vaart Z.Z



Plataan, Torenlaan

Parkbomen in groene randen

Drentse landschappelijke bomen

In de groene zones (aan de randen en rond de kantoren) kan een mix van boomsoorten toegepast worden. Deze sluiten aan op de inheemse boomsoorten die voorkomen in de Drentse landschappen. Op die manier wordt de link gelegd met de binnenstad en de omgeving.



Berk



Zomereik

Onderbeplanting rondom kantoren

Intensief bloeiend

Rondom de kantoren wordt een mix van bloeiende vaste planten en (kleine) struiken toegepast. Soorten worden gekozen zodat er een interessant beeld ontstaat gedurende de verschillende seizoenen. Daarnaast wordt de keuze bepaald door onderhoudsvriendelijkheid, en de mogelijkheid om zwerfvuil makkelijk te verwijderen.



Onderbeplanting westzijde

Bloemenmix

Aan de centrumzijde worden de randen ingeplant en ingezaaid met een kleurrijke bloemenmix. De mix wordt samengesteld zodat er een interessant beeld ontstaat gedurende de verschillende seizoenen. Deze vorm van inplanting vraagt weinig onderhoud, maar zorgt wel voor een interessante beleving.



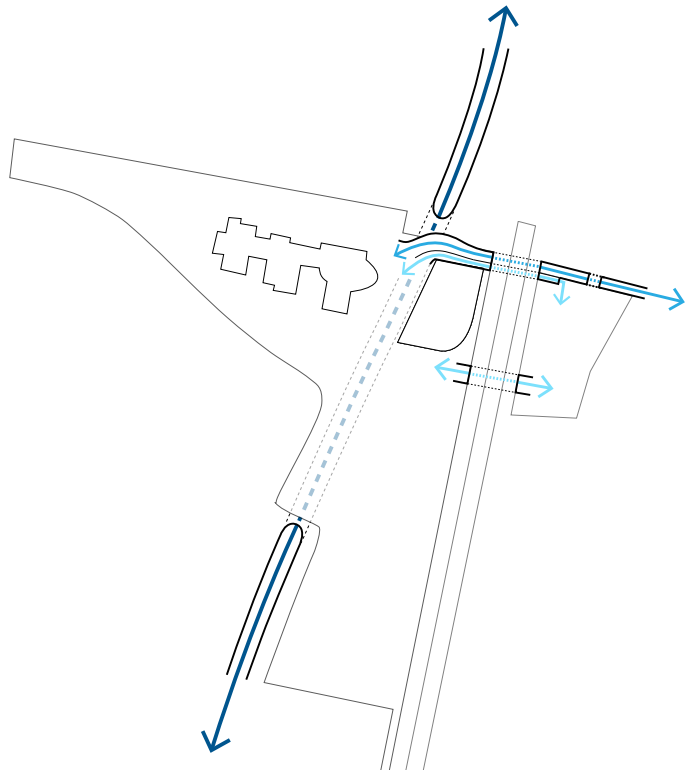
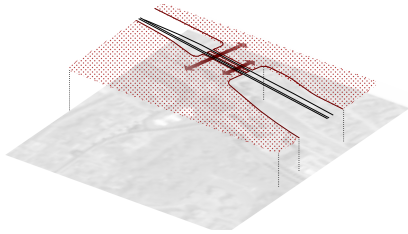
Onderbeplanting oostzijde

Bosplantsoen

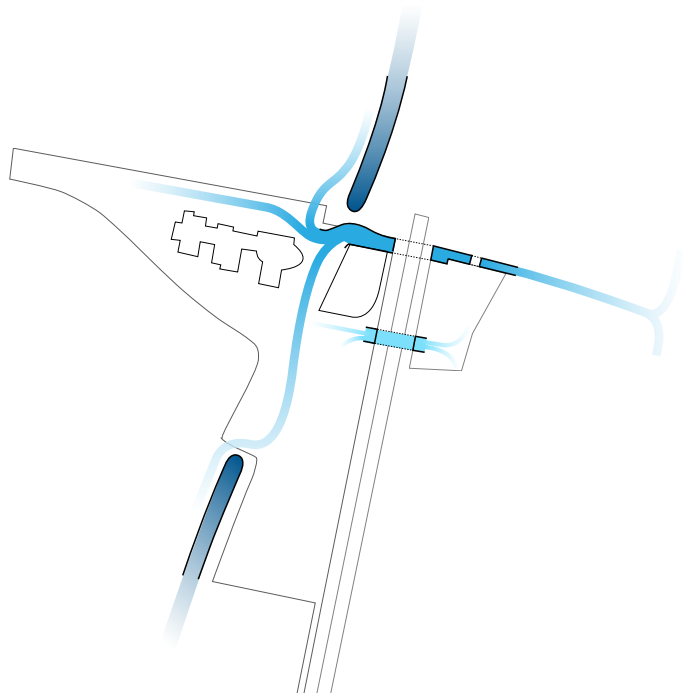
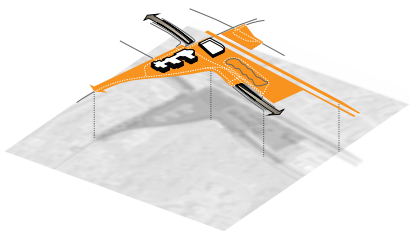
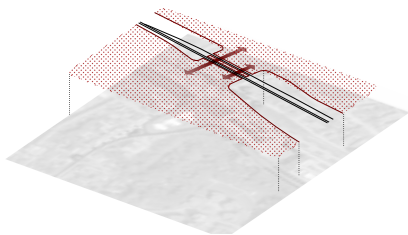
De groenzones aan de randen in de oostzijde worden ingeplant met robuuste struiken, bosplantsoen. De extensieve inrichting beklemtoont de overgang tussen centrum- en buitengebied, en reduceert ook de onderhoudskosten voor dit gebied.



snelheid
principe 1



functie in het stedelijk weefsel
principes 1 en 3



5d

Tunnels

In het Stationsgebied worden drie tunnels gerealiseerd. De nieuwe autotunnel ontkoppelt het doorgaand verkeer van het bestemmingsverkeer op de nieuwe Stadsboulevard, de nieuwe perrontunnel krijgt een logische ligging in de looplijn vanuit het centrum en wordt doorgetrokken naar de oostzijde van het spoor waardoor de perrontunnel ook een interwijk functie krijgt. De Vredeveldse tunnel wordt aangepakt om de ruimtelijke kwaliteit en comfort voor fiets en voetganger te vergroten.

Functie in het stedelijk weefsel

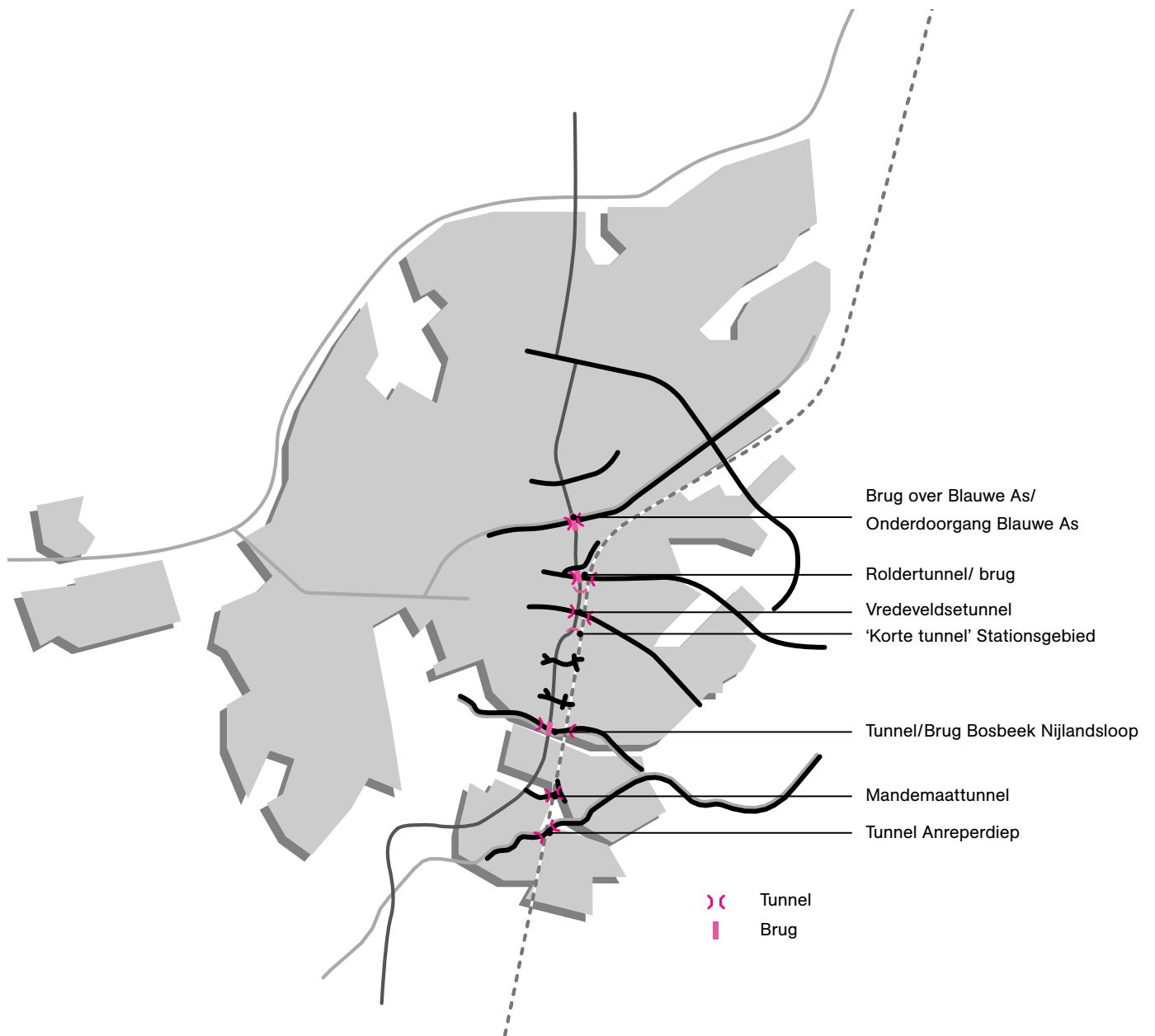
De tunnels hebben een functie op verschillende schaalniveaus. De autotunnel heeft een functie op stadsniveau voor het doorgaand verkeer en is de continuïteit van het beeld van de gehele Stadsboulevard van belang. De Vredeveldse tunnel is als interwijk verbinding voor fietsers en voetgangers de schakel tussen twee stadsdelen en zal het beeld aan weerszijden van de tunnel sterk van elkaar verschillen. De perrontunnel heeft een lokale functie voor de bereikbaarheid van de perrons en als voetgangersverbinding tussen de oost- en westzijde van Assen en zal qua beeld aansluiten op de kenmerken van de stations wereld.

Snelheid

Ook het verschil van de snelheid in de verschillende tunnels heeft betrekking op het beeld. In de autotunnel zal de snelheid rond de vijftig kilometer per uur liggen en is het van belang dat het beeld vooral rustig en voorspelbaar is zodat de aandacht niet wordt afgeleid van het verkeer. In de Vredeveldse tunnel ligt deze tussen de vijf en twintig kilometer per uur en ligt de nadruk (mede door de lengte van de tunnel) op een prettige beleving van de tijd in de tunnel. In de perrontunnel wordt voornamelijk gelopen, maar staat men ook stil bij informatievoorzieningen. Deze twee condities moeten naast elkaar georganiseerd worden zonder elkaar te hinderen.

Veiligheid

Veiligheid in de autotunnel gaat voornamelijk over verkeersveiligheid. Voor de beeldkwaliteit zijn in dat licht onderwerpen als rust en voorspelbaarheid van belang. In Vredeveldse tunnel speelt sociale veiligheid een belangrijke rol. De lengte van de tunnel moet tot een minimum beperkt worden en in de avonduren is het van belang dat de ruimte overzichtelijk en voorspelbaar is. Hoewel de perrontunnel, in tegenstelling tot de Vredeveldse tunnel, 's nachts wordt afgesloten is het van belang dat de perrontunnel ook in de rustige uren overzichtelijk en helder is.



Richtlijn

- Profiel Stadsboulevard in tunnel continueren
- Doorvalbeveiliging gelijk aan de hekken in het Stationsgebied
- De verlichting Stadsboulevard en autotunnel geeft een continu beeld
- Laanstructuur bomen tot aan kop tunnelmond
- Kop tunnelmond loopt rond in material tunnelwanden
- Heldere constante doorsnede
- Tunnelwanden doortrekken tot minimale hoogte doorrijbeveiliging
- Buitenkant tunnelwanden op maaiveld uitvoeren gelijk verhoogde banden in Stationsgebied

Keuze

- Horizontale of meebewegende detaillering tunnelwanden
- Materialisatie op- en afritten
- Wanden van de tunnel zijn duidelijk verschillend of gelijk

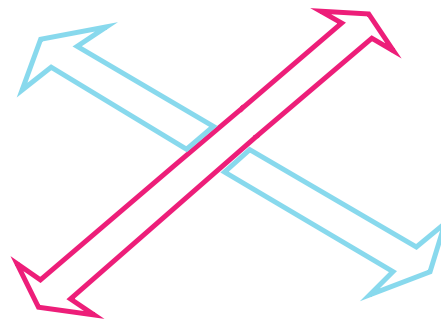
Suggestie

- Plek materiaalswitch op-, afritten en Stationsgebied
- Lage verlichting (dag) in autotunnel

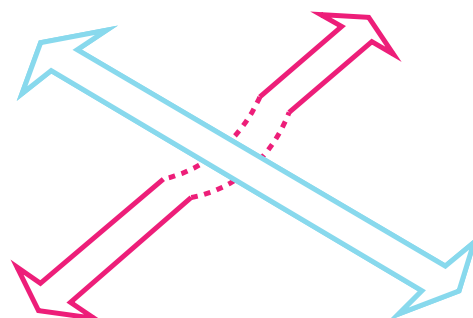
Autotunnel

Continuïteit Stadsboulevard

De autotunnel is qua beeld onderdeel van de Stadsboulevard. De Stadsboulevard is een van de belangrijkste noord-zuidroutes in Assen en kruist verschillende oost-west structuren. In het geval van gelijkvloerse kruisingen prefaleert het beeld en de continuïteit van de Stadsboulevard. In het geval van ongelijkvloerse kruisingen blijft het beeld van beide structuren constant. Hierdoor is het ten alle tijden duidelijk dat men zich op de Stadsboulevard bevindt.



gelijkvloerse kruising



ongelijkvloerse kruising

Profiel Stadsboulevard versus Stationsgebied

Voorgaande betekent dat ter hoogte van het Stationsgebied de Stadsboulevard onder het Stationsgebied door gaat. Het maaiveld behoort tot het Stationsgebied en het beeld van de tunnel continueert de kenmerken van het profiel van de Stadsboulevard.

Hekwerken

De hekwerken langs de monden van de autotunnel behoren tot de hekwerken van het Stationsgebied.

Verlichting autotunnel

De verlichting van de Stadsboulevard is essentieel onderdeel van het herkenbare profiel van de Stadsboulevard. De verlichting van de autotunnel mag geen onderbreking zijn in de continuïteit van het profiel.

Detaillering wanden autotunnel

De wanden van de autotunnel behoren tot de Stadsboulevard. In dit geval volgt de detaillering de kromming van de rijloper. De materialisatie en afwerking van de wanden zoekt in dit geval aansluiting bij de specifieke kenmerken van de overige kunstwerken op de Stadsboulevard.

Bomen Stadsboulevard

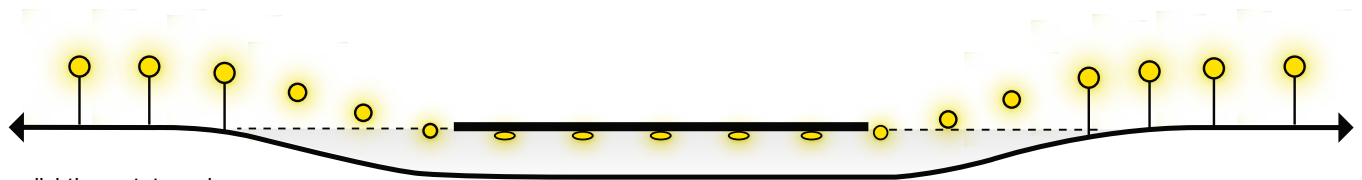
De bomenstructuur vormt een uitzondering op het principe beschreven in 'profiel Stadsboulevard versus Stationsgebied'. Hoewel de bomenstructuur behoort tot het profiel van de Stadsboulevard zakt deze niet mee, maar loopt op het maaiveld door tot de kop van de tunnelmond. Hierdoor markeren ze voor de op en afritten van de Stadsboulevard de overgang van parallelle organisatie van modaliteiten naar gemengde organisatie op een en dezelfde rijloper. Ook vanuit de tunnel is het hierdoor duidelijk dat op het maaiveld de lineaire structuur overgaat in een veld.



profiel Stadsboulevard versus Stationsgebied



hekwerken



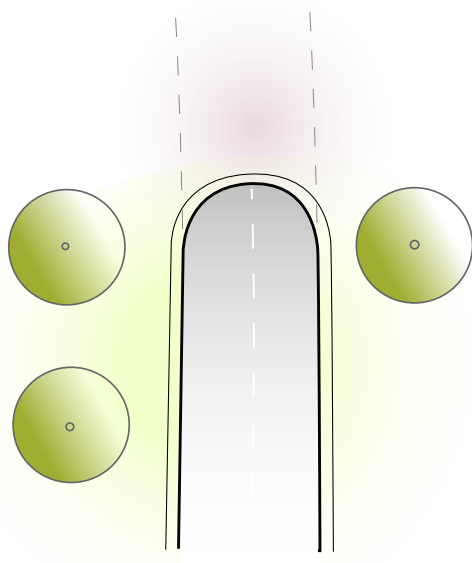
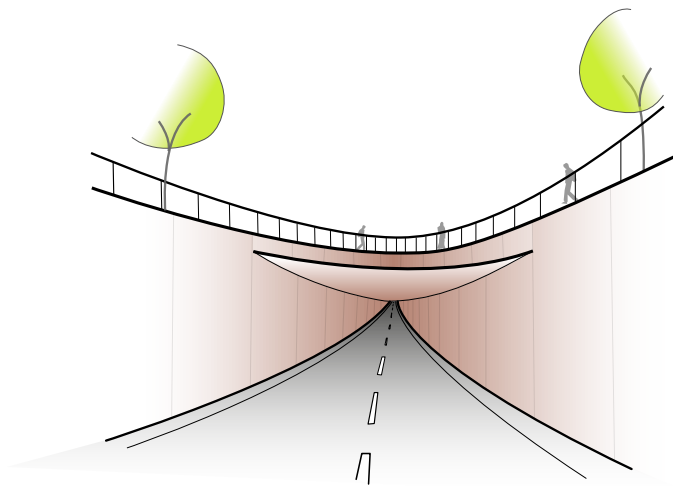
verlichting autotunnel



detailering wanden

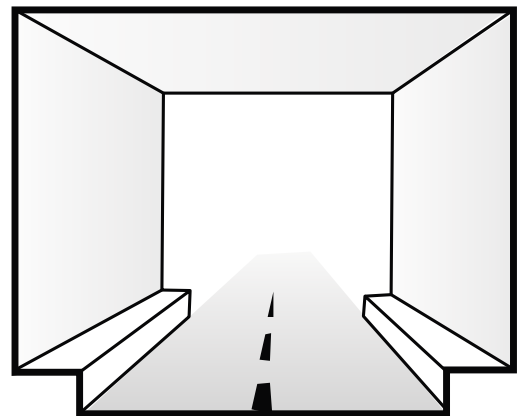


bomen Stadsboulevard



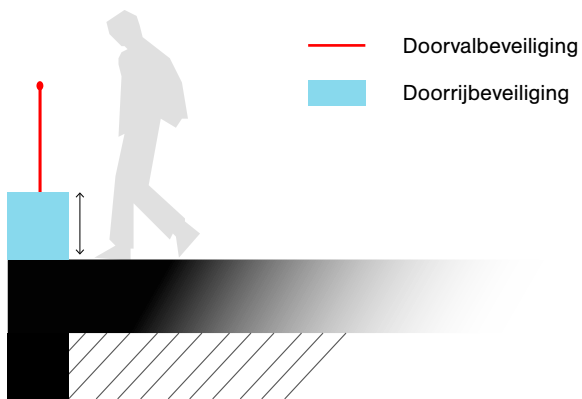
Tunnelmond

De kop van de tunnelmond wordt rond vormgegeven. Hierdoor wordt het duidelijk dat men niet een lineaire dwarsstructuur, maar een veld kruist. De materialisering van de wanden dicteert de kops afwerking van het plafond en is continu gedetailleerd.

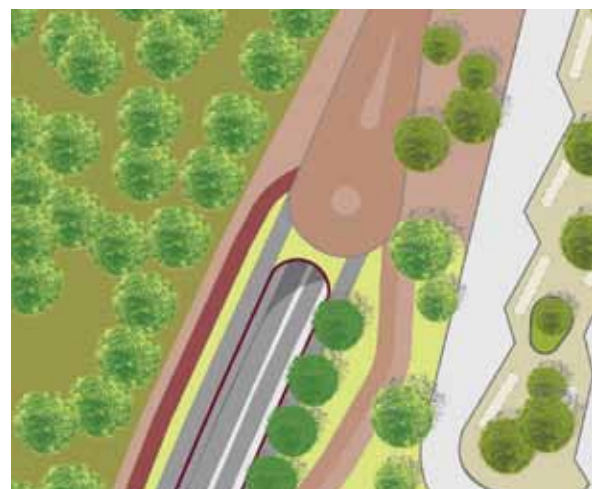
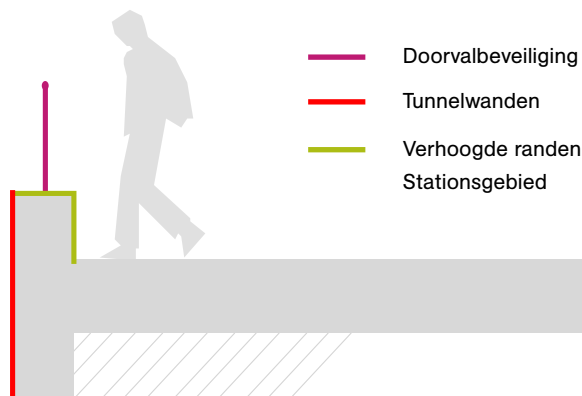


Constance doorsnede

De autotunnel verschilt van de overige twee tunnels door de snelheid waarmee de tunnel wordt gepasseerd. Zoals eerder vermeld zal de snelheid rond de vijftig kilometer per uur liggen en is het van belang dat het beeld vooral rustig en voorspelbaar is zodat de aandacht niet wordt afgeleid ten koste van de verkeersveiligheid. Daarom is het van belang dat de tunnel een constant profiel heeft. De wanden zijn vlak en hebben geen nissen, uitstulpingen of kolommen die het profiel doorbreken. Voor de afwatering worden simpele goten en straatkolken aan de rand van de rijbaan gebruikt.



tunnelmond noordzijde



tunnelmond zuidzijde

Doorrij- en doorvalbeveiliging

De tunnelwanden worden tot boven het maaiveld doorgetrokken als doorrijbeveiliging (tot de minimaal toegestane hoogte). De buitenzijde van de tunnelwanden behoren op maaiveld tot de verhoogde banden van het Stationsgebied. Op de wand wordt de doorvalbeveiliging geplaatst. De doorvalbeveiliging is gelijk aan de hekwerken die in het Stationsgebied gebruikt worden.

Overgang Stadsboulevard Stationsgebied

Voor de modaliteiten die van de Stadsboulevard richting station gaan moet de overgang van de parallelle organisatie van de Stadsboulevard naar het Stationsgebied helder zijn. Zo helder dat de verkeersdeelnemers vanzelfsprekend anders gaan acteren. Om dit te bereiken moet de overgang compact zijn en niet over een grote lengte uitgesmeerd worden. De meest voor de hand liggende plek hiervoor is de kop van de tunnelmond (Op- en afritten horen in deze optiek noch bij het Stationsgebied noch bij het profiel van de Stadsboulevard in verband met 30 kilometerregime en kunnen eventueel worden uitgevoerd in een elementenverharding in een grijze kleur). De boomstructuur van de Stadsboulevard wordt consequent doorgezet tot de tunnelmond en eindigt hier abrupt. Ook de beëindiging van de begeleidende groenstructuur benadrukt het einde van de parallelle organisatie van de verschillende verkeersstromen en het begin van het Stationsgebied. Aan de kop van de tunnelmond wordt gezocht naar een logische overgang van de op en afritten van de Stadsboulevard naar verharding van het Stationsgebied.

Richtlijn

- Dichte delen van de tunnel tracé zo kort mogelijk
- Tunnelbak aan oostzijde openwerken voor daglichttoetreding
- Westelijke tunnelmond komt uit op het stationsplein
- Westelijke tunnelmond horizontaal en verticaal verruimen
- Tunnelwanden zijn zo laag mogelijk
- Westelijke tunnelmond is onderdeel van het stationsplein
- Aangrenzende maaiveld (noord en zuid) beleefbaar in open delen van de tunnel
- Bestrating van het plein loopt door in de tunnel
- Verschillende constructieve hoogten perron en spoor worden als een integraal plafond ontworpen

Keuze

- Uitwerking narratieve laag
- Ruimtelijke kenmerken van de tunnel worden afgestemd op architectuur van stationsgebouw of tunnelwanden lopen door in de noordelijk gevel van het stationsgebouw

Suggestie

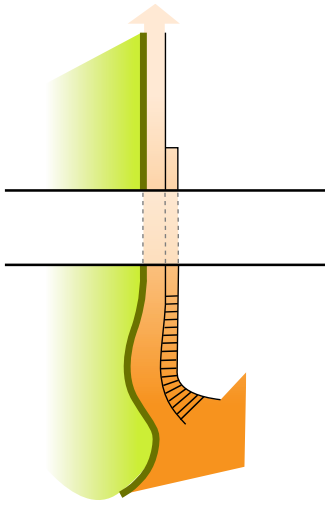
- Gebruikte referenties

Vredeveldse tunnel

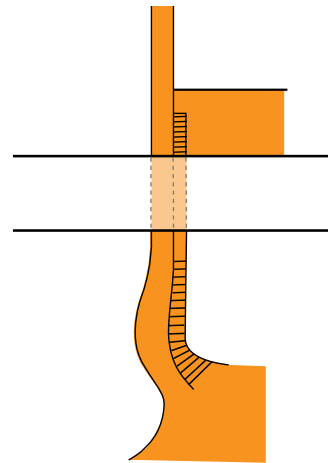
De Vredeveldse tunnel is de interwijk verbinding tussen Assen centrum en Assen-Oost voor fietsers en voetgangers. Door de werkzaamheden in het Stationsgebied ontstaat de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid van de tunnel te vergroten. Aan de oostzijde wordt hierbij gebruik gemaakt van de bestaande tunnelbak. Deze zal zo veel als mogelijk opengewerkt worden om daglicht en interactie met het maaiveld mogelijk te maken. Aan de westzijde wordt de tunnel in zijn geheel vervangen worden en is er ruimtelijk meer mogelijk. In de Vredeveldse tunnel speelt sociale veiligheid een belangrijke rol. De lengte van de tunnel moet qua beleving tot een minimum beperkt worden en in de avonduren is het van belang dat de tunnel overzichtelijk voorspelbaar is. De inrichting van de tunnel is afgestemd op langzaam verkeer en moet bijdragen aan een prettige beleving van de tunnel.

Oriëntatie

De Vredeveldse tunnel is een belangrijke verbinding tussen twee stadsdelen. De ruimtelijke indruk van weerszijden van de tunnel zal dan ook sterk verschillen. De westelijke tunnelmond komt uit in de stedelijke dynamiek van het stationsplein, de oostelijke tunnelmond komt boven in een rustige woonwijk waarna de route wordt opgenomen in het profiel van de Vredeveldseweg. Ook in de mate van ruimtelijke mogelijkheden is er een duidelijk verschil tussen de oost en westzijde van de tunnel. De oostzijde zal gebruik maken van de bestaande langgerekte tunnelbak. Aan deze zijde is de tunnel lineair. De bestaande tunnelbak wordt zo veel als mogelijk opengewerkt ten behoeve van daglichttoetreding en interactie met het maaiveld. Door de



oriëntatie



Bestrating Stationsgebied wordt doorgetrokken in de tunnel

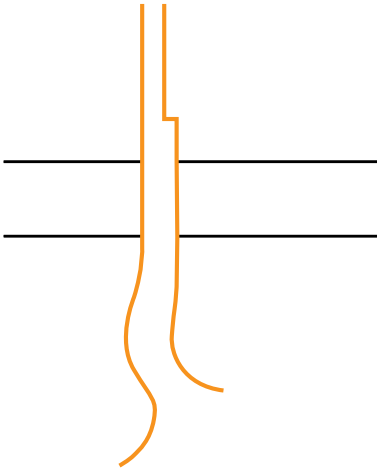


aanleg van de autotunnel wordt de tunnelbak aan de westzijde in zijn geheel vervangen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid de tunnelmond zowel horizontaal als verticaal open te werk en de route daadwerkelijk op het stationsplein uit te laten komen. Vanaf hier kan de fietser of voetganger zijn reis vervolgen richting het centrum of langs de hoofd fietsroute in noordelijke of zuidelijke richting.

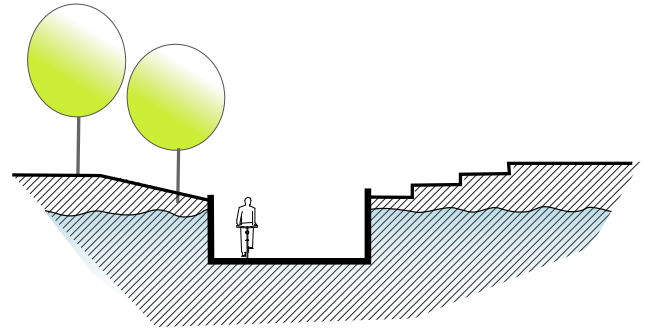
Ook is er een duidelijk verschil tussen de noord- en de zuidwand van de tunnel. De noordzijde wordt begrenst door de groene zones langs het spoor, aan de zuidzijde liggen de verschillende domeinen van het station. Beide zijden moeten al in de tunnel te beleven zijn.

Bestrating

Voor zowel de voetganger als de fietser loopt de bestrating vanaf het plein ononderbroken over in de Vredeveldse tunnel. Aan de weerszijde loopt de bestrating via de trap over in de bestrating van het plein ter plaatse. Hierdoor wordt er in materialisatie een relatie gelegd tussen stationsplein oost en west. De bestrating heeft aan het einde van de oostzijde een materialisatieswitch waar de tunnel overgaat in het profiel van de Vredeveldseweg.



tunnelwanden vertellen het verhaal van Assen



openwerken tunnelbak

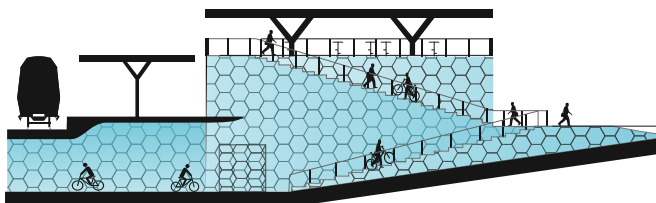


Narratieve laag

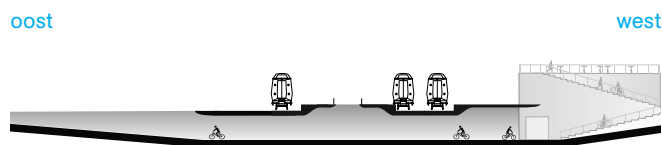
Door de lengte en functie van de Vredeveldse tunnel is het van belang veel te investeren in de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel. De tunnel moet op zichzelf een belevenis of attractie worden. Hierdoor is het geen hinderlijk element op de route, maar een plezierig intermezzo van Assen-Oost naar centrum. Dit kan bijvoorbeeld vorm krijgen door een kunstig vormgegeven wand welke de relatie legt tussen oost en west of een kleurig interactief verlichtingssysteem wat gebruik maakt van de bewegingen in en door de tunnel.

Beëindiging wanden zo laag mogelijk

De diepte van de Vredeveldse tunnel wordt bepaald door trein en constructie. Deze diepte wordt gevoelsmatig vermindert door de tunnel vanaf grondwatervniveau open te werken. Dit kan door een groen talud, of door het vertrappen van een verhard maaiveld.



afstemming Vredeveldse tunnel en noordgevel stationsgebouw



continu plafond



Westelijke tunnelmond afstemmen op architectuur stationsgebouw

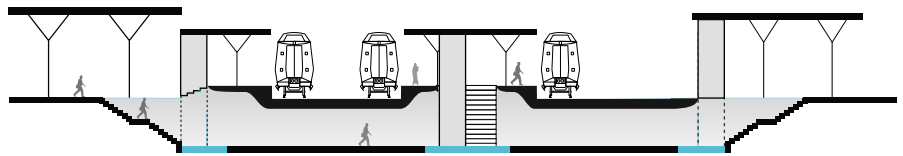
De noordzijde van het stationsgebouw grenst aan de westelijke mond van de Vredeveldse tunnel. Mogelijk gebruikt het stationsgebouw de tunnel zelfs als entree van de ondergrondse fietsenstalling. De architectuur van het stationsgebouw en die van de Vredeveldse tunnel dienen daarom op elkaar afgestemd te worden in vorm, materiaal en kleur. De tunnel kan indien mogelijk zelfs overgaan in het stationsgebouw.

Continu plafond

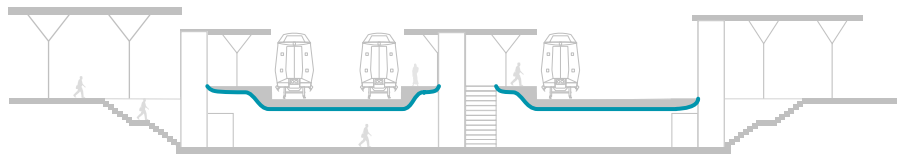
De doorsnede van het spoor heeft verschillende constructieve diktes ter plaatse van de treinen en de perrons. De verschillende constructieve hoogten van perron en spoor worden als een integraal plafond ontworpen, waarbij de verschillende hoogten logisch in elkaar overlopen. In de Vredeveldse tunnel resulteert dit in verschillende vrije hoogten. Het plafond dient niet te ogen als een resultante van deze hoogten, maar als een zorgvuldig ontworpen element.

west

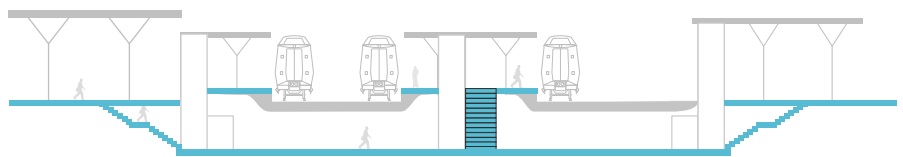
oost



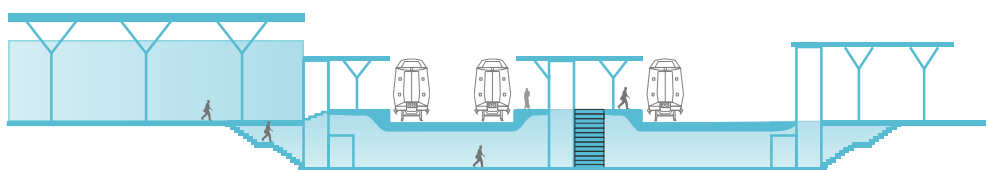
daglicht in perrontunnel



Vloeiend plafond



continu beeld verharding in omgevings-, ontvangst- en reizigersdomein



perrontunnel is onderdeel van architectuur van het station

Richtlijn

- Perrontunnel maakt (tijdens operationele uren) zichtbaar onderdeel uit van de openbare ruimte van het Stationsgebied
- Voldoende daglicht in de tunnel
- Vanuit de tunnel is visueel contact met maaiveld mogelijk
- Verschillende constructieve hoogten perron en spoor worden als een integraal plafond ontworpen
- Materialisatie bestrating afstemmen op materiaal rode loper
- Afwerking perrontunnel is onderdeel van grotere ontwerpogave architect
- Trappen naar de perrons zijn integraal onderdeel van de tunnel
- Vrij zicht op hoofdloopstroom op treinen of Assen-Oost en vice versa

Keuze

- Het onderscheid centrumzijde en oostzijde kan gestalte krijgen in de bestrating, de wanden, het profiel van de tunnel of de plaatsing van onderscheidende objecten aan de uiteinden van de tunnel

Perrontunnel

De nieuwe perrontunnel dient in tegenstelling tot de huidige perrontunnel niet alleen als toegang tot de perrons, maar ook als interwijk verbinding voor voetgangers tussen oost- en centrumzijde. Door deze tweeledige functie behoort de perrontunnel (tijdens operationele uren) tot de openbare ruimte van Assen en dient deze in plaatsing en materialisatie optimaal aan te sluiten op de pleinen aan oost- en westzijde. In de perrontunnel wordt voornamelijk gelopen, maar men staat ook stil bij informatievoorzieningen en voor de liften. Deze twee condities moeten naast elkaar georganiseerd worden zonder elkaar te hinderen. Hoewel de perrontunnel, in tegenstelling tot de Vredeveldse tunnel, 's nachts wordt afgesloten is het van belang dat de perrontunnel ook in de rustige uren overzichtelijk en helder is en er visueel contact mogelijk is met het maaiveld.

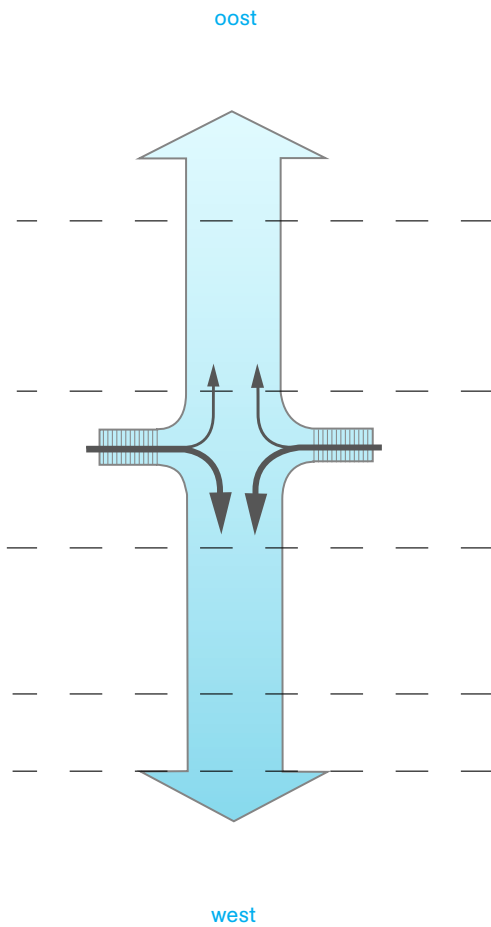
Lengteprofiel perrontunnel

Voor de sociale veiligheid is het noodzakelijk dat er op verschillende plekken in de tunnel visueel contact mogelijk is met het maaiveld en dat voldoende daglicht tot op de tunnelvloer door kan dringen.

De doorsnede van het spoor heeft verschillende constructieve diktes ter plaatse van de treinen en de perrons. In de perrontunnel resulteert dit in verschillende vrije hoogten. Het plafond dient niet te ogen als een resultante van deze hoogten, maar als een zorgvuldig ontworpen element. In de tussenruimte kan eventueel de verlichting of de informatievoorziening verwerkt worden.

De nieuwe perrontunnel dient ook als interwijk verbinding voor voetgangers tussen oost- en centrumzijde. Door de tweeledige functie behoort de perrontunnel (inclusief de perrons zelf) tot de openbare ruimte van Assen. De bestrating van de perrons, de perrontunnel (inclusief de trappen), het ontvangstdomein en van 'de Rode Loper' dient afgestemd te worden op het basismateriaal van het voetgangersgedeelte van het Stationsgebied.

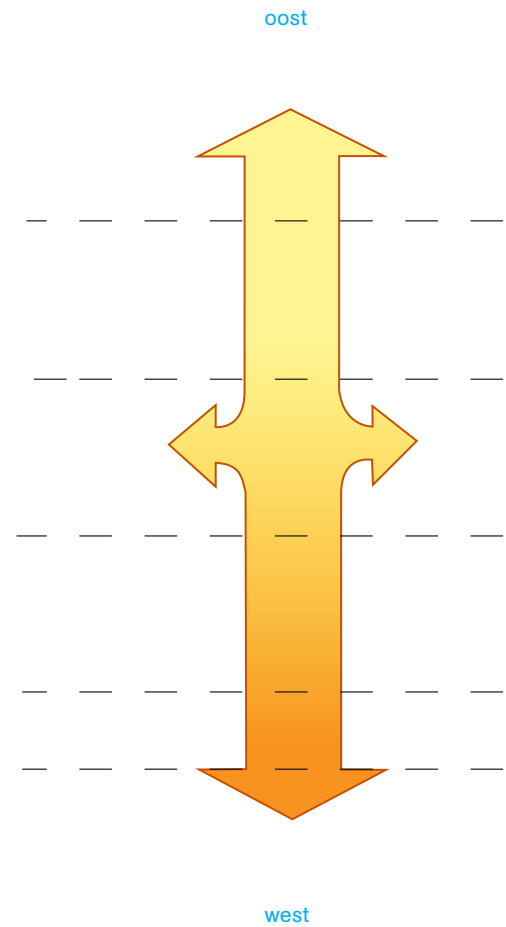
De perrontunnel is geen aparte ruimte in het station en dient bij te dragen aan de ruimtelijke beleving van het station als geheel. Daarom is de afwerking van de perrontunnel onderdeel van de ontwerpogave van de architect van het stationsgebouw, de luifel, de perronkappen en droogstanden van het busstation.



trappen naar perrons

Trappen naar perrons

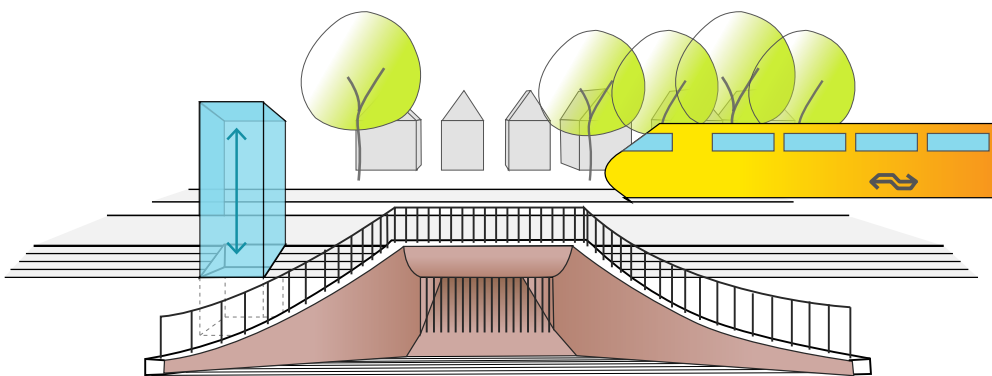
De trappen naar de perrons zijn onderdeel van de tunnel en dienen integraal ontworpen te worden. Hierbij wordt rekening gehouden met het zicht van de kruisende stromen in de perrontunnel.



onderscheid centrum / oost

Onderscheid centrum en oost

Voor de oriëntatie van de treinreiziger is het van belang dat in de perrontunnel onderscheid wordt gemaakt tussen centrum- en oostzijde. Dit kan vorm krijgen in de bestrating, de wanden, het profiel van de tunnel of een bijzonder en herkenbaar object aan de uiteinden van de tunnel.



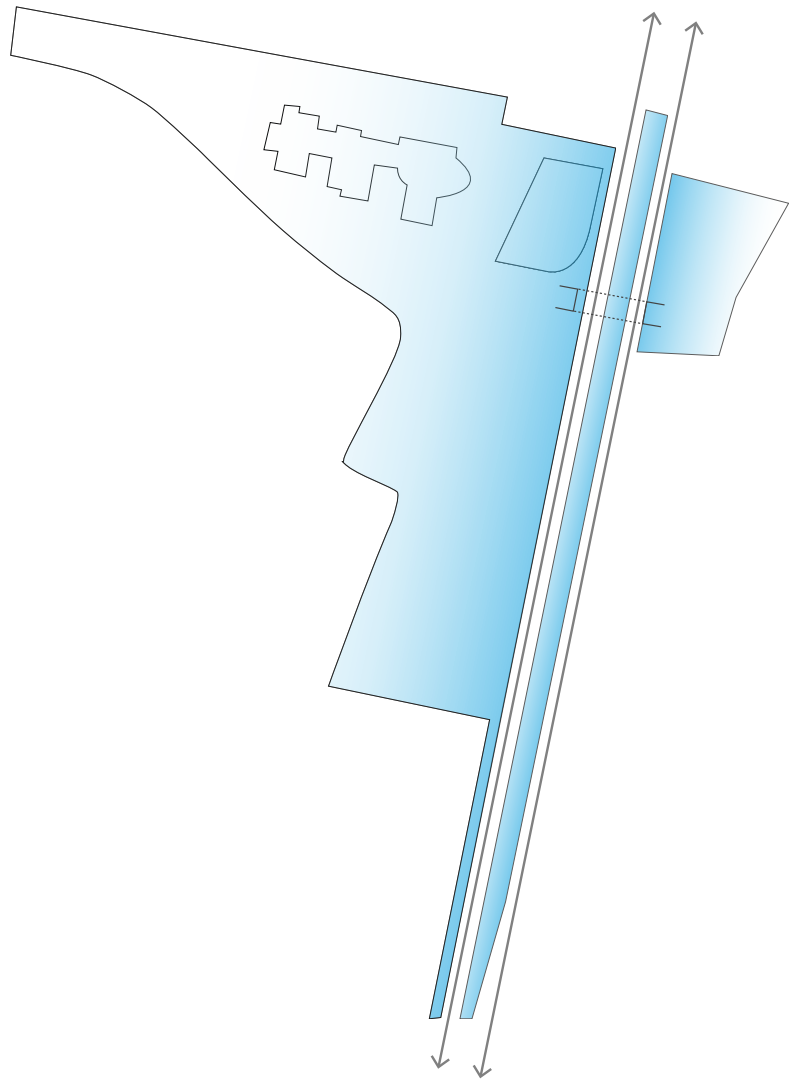
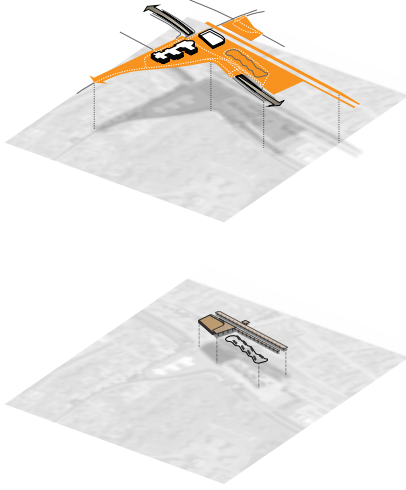
entree perrontunnel

Entree perrontunnel

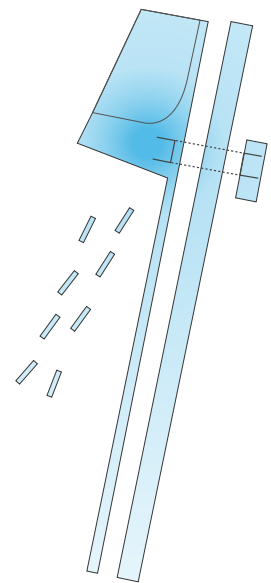
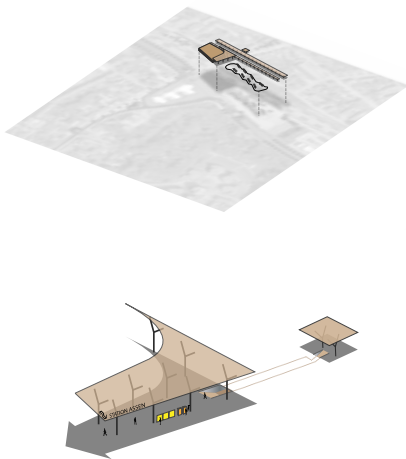
Het is van belang dat de hoofdloopstroom, komende vanaf het centrum in de richting van de tunnelmond van de perrontunnel, vrij zicht heeft op de halterende treinen of op het tegenoverliggende deel van de stad. Daarom is elke visuele obstructie ongewenst. Dit heeft betrekking op de afsluitbaarheid van de perrontunnel en de plaatsing van de lifschachten.

De tunnelmond moet uitnodigend en ruim ogen. Dit kan bijvoorbeeld door de tunnelmond te verbreden of trappen aan meerdere zijden van de tunnelmond te plaatsen. Het ontvangstdomein moet gevoelsmatig als vanzelf doorlopen in de perrontunnel.

Sfeer
principes 3 en 6



Hiërarchie
principes 6 en 7



5e

Opstallen

In het Stationsgebied wordt een groot aantal opstallen gebouwd met verschillende functies en afmetingen. Deze opstallen dienen optimaal op elkaar afgestemd te worden. Daarom is er voor gekozen het ontwerp van: het stationsgebouw, de luifel, de perronkappen, de afwerking van de perrontunnel, de droogstanden van de bus en de verlichting op het stationsplein in een ontwerpogave onder te brengen.

Sfeer

Op de lijn Groningen Zwolle moet station Assen duidelijk herkenbaar zijn. Niet door het stationsgebouw alleen, maar door de aandacht waarmee het gehele Stationsgebied is ontworpen en de manier waarop de stad Assen zich aan de reiziger presenteert. De opstallen en inrichting van de openbare ruimte zijn in die zin onderdeel van een 'gesamtkunstwerk'. Constante afstemming tussen de verschillende ontwerpdisciplines is daarbij van belang. De algemene indruk van de opstallen kan beschreven worden als een warm, gastvrij en zorgvuldig ontworpen entreegebied van de Assense binnenstad.

Richtlijn

- Stationsgebouw, luifel, perronkappen, afwerking perrontunnel, droogstanden bus en verlichting stationsplein onderdeel van een en dezelfde architectonische ontwerpogave
- Luifel is vanuit verschillende richtingen herkenningspunt van het Stationsgebied
- Hoofdloopstroom verbindt oost en west
- Eenduidig pallet aan gebruikte materialen voor opstallen gehele Stationsgebied
- Eenduidige en zorgvuldige detaillering
- Noordgevel stationsgebouw mag niet als achterkant ogen

Keuze

- Uitwerking zorgvuldig ontworpen, warm en gastvrij entreegebied van Assen
- Uitwerking hiërarchie opstallen Stationsgebied
- Boven de drie meter gebruik van natuurlijke materialen voor plafonds en/of constructie
- Hoogten opstallen volgen hiërarchische opbouw
- Keuze uit verschillende relaties van stationsgebouw en luifel

Suggestie

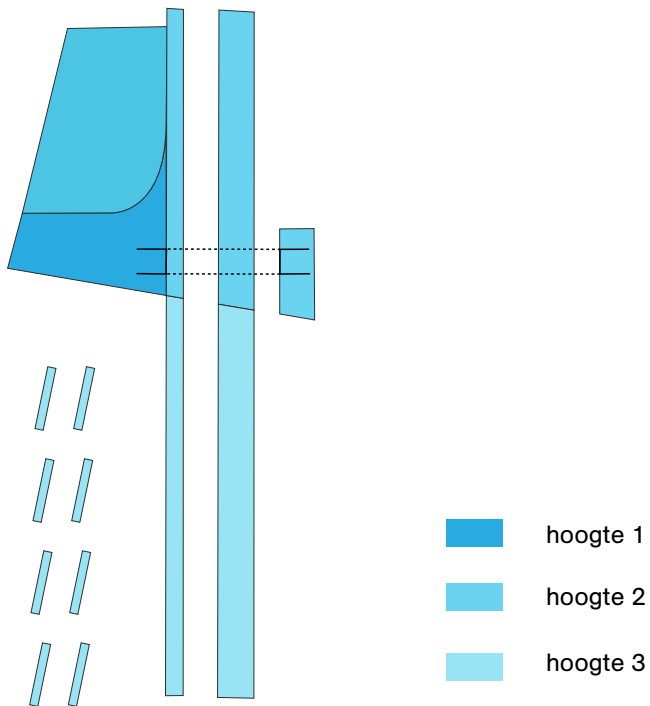
- Gebruikte referenties
- Programmatische opbouw
- Dynamische noordgevel
- Verschillende oplossingen om fietsparkeren aan het zicht te onttrekken

Hiërarchie

Binnen de familie van opstallen in het Stationsgebied is een hiërarchie te ontdekken in de mate van 'rijkheid' van de objecten, wat bijdraagt aan de oriëntatie van de reiziger in het gebied. Deze 'rijkheid' komt tot uitdrukking in: de dichtheid aan stations voorzieningen, de hoogten van de opstallen, de fijnheid aan detaillering, de diversiteit aan materiaaltoepassingen en de kosten per vierkante meter.

Luifel

De luifel is het meest prominente element in het Stationsgebied. De luifel wordt het herkenningspunt van het station vanuit de stad. Hier komen alle stromen samen, of kan men wachten op trein of bus. Rondom de luifel bevinden zich de meeste stations voorzieningen. De ruimte onder de luifel behoort tot het ontvangstdomein en loopt als vanzelf over in het omgevingsdomein en het reizigersdomein. De luifel is bij voorkeur alleen een overkapping. Vanuit het oogpunt van comfort kan het nodig zijn de luifel (deels) met een glazen vliesgevel te sluiten.

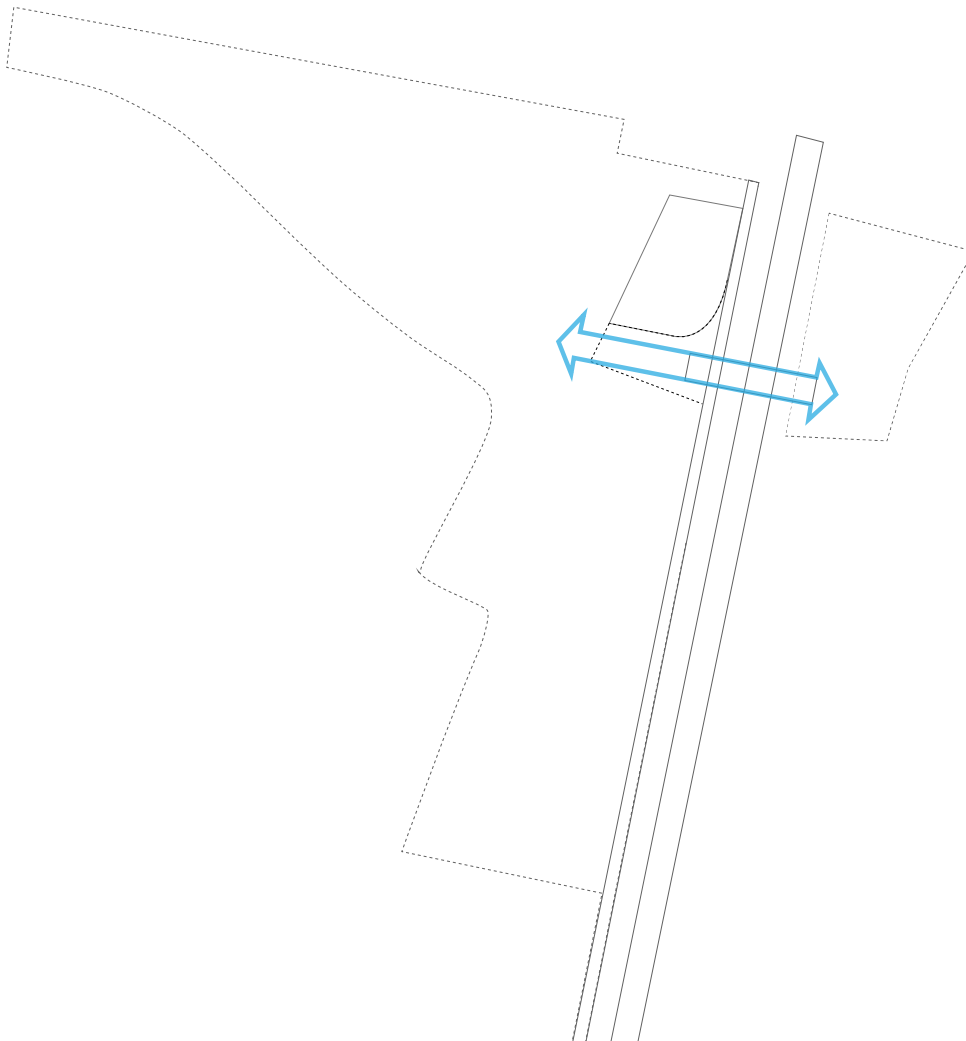


opbouw hoogten opstellen

Hoogten

De hoogten van de verschillende opstellen volgen nauwgezet de hiërarchie in het Stationsgebied.

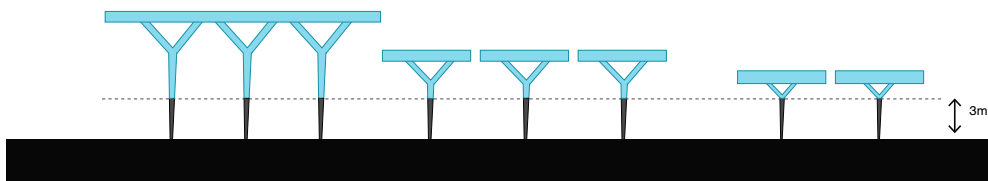
De luifel is het hoogste element in de stationsomgeving gevolgd door de perronkappen boven de perrontunnel en de oostelijke entree. De laagste opstellen zijn de perronkappen ten zuiden van de perrontunnel en de droogstanden van de bussen.



Hoofdloopstroom verbindt oost en west

Hoofdloopstroom verbindt oost en west

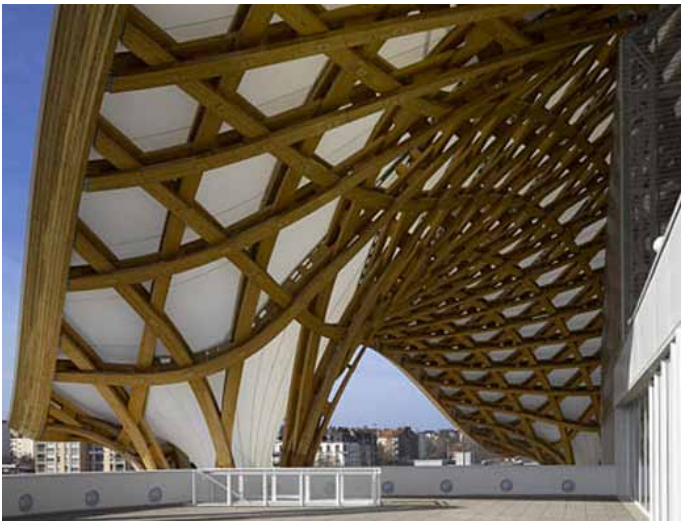
De hoofdloopstroom van het stations verbindt niet alleen de verschillende domeinen van het station, maar verbindt ook het oostelijke en westelijke deel van de stad. Daarmee is de hoofdloopstroom ook onderdeel van de interwijkverbinding en dient aan weerszijden vloeiend en met zo min mogelijk obstructies in de verschillende stationspleinen over te lopen.



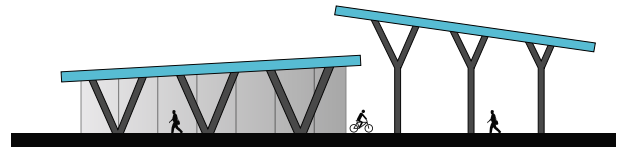
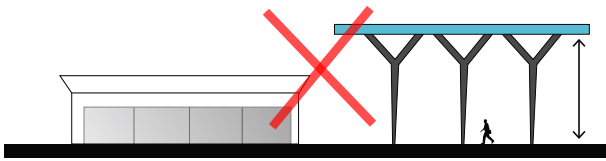
Constructie en/of plafond bestaan boven de 3 meter uit natuurlijke materialen

Materiaal en detaillering

De verschillende opstallen in het Stationsgebied worden allen uitgevoerd in een eenduidig palet aan materialen met een degelijke en doordachte detaillering. De plafonds en/of constructie van de opstallen in het Stationsgebied bestaan boven de drie meter uit natuurlijke materialen. Ook het plafond in de perrontunnel dient in hetzelfde natuurlijke materiaal te worden uitgevoerd. Hierdoor wordt de perrontunnel onderdeel van de ruimtelijke beleving van het station. Voor deze afwerking dient bij de dimensionering van de tunnel rekening gehouden te worden. Het veelvuldig gebruik van natuurlijke materialen in het Stationsgebied zal bijdragen aan een vriendelijk en uitnodigend karakter van de stationsomgeving en de herkenbaarheid van het station Assen.



Natuurlijke materialen

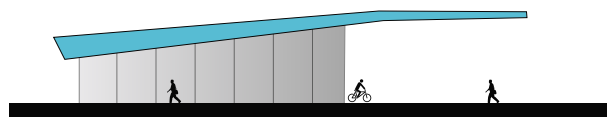
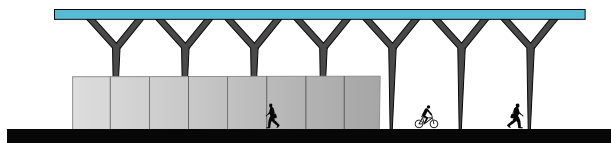


Relatie overkappingen

De luifel is het meest prominente element in het Stationsgebied. De luifel wordt het herkenningspunt van het station vanuit de stad. Hier komen alle stromen samen, of kan men wachten op trein of bus. Rondom de luifel bevinden zich de meeste stationsvoorzieningen. De ruimte onder de luifel behoort tot het ontvangst- en reizigersdomein en is bij voorkeur alleen een overkapping. Vanuit het oogpunt van comfort kan het nodig zijn de luifel (deels) met een glazen vliesgevel te sluiten. De perronkappen zijn een kleine en vereenvoudigde versie van de luifel. De relatie tussen luifel en perronkappen kan op drie manieren vorm krijgen. Het stationsgebouw is minder eenvoudig. Het is nadrukkelijk niet gewenst twee separate objecten te maken die niets met elkaar van doen hebben. De relatie tussen luifel en perronkappen kan op drie manieren vorm krijgen.

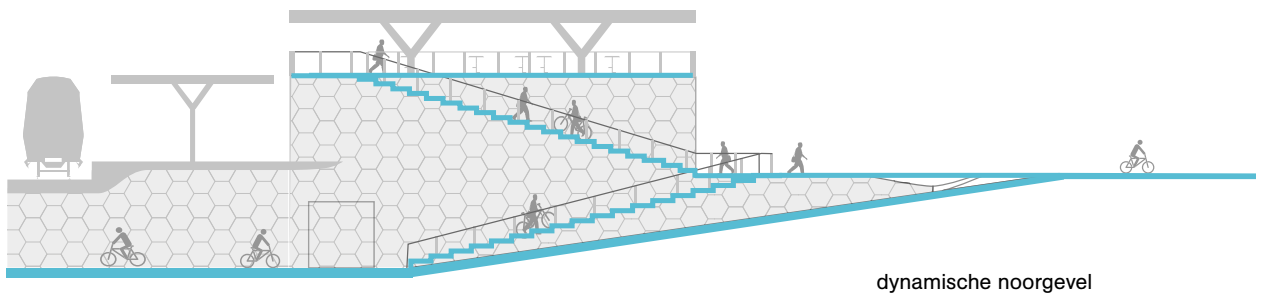
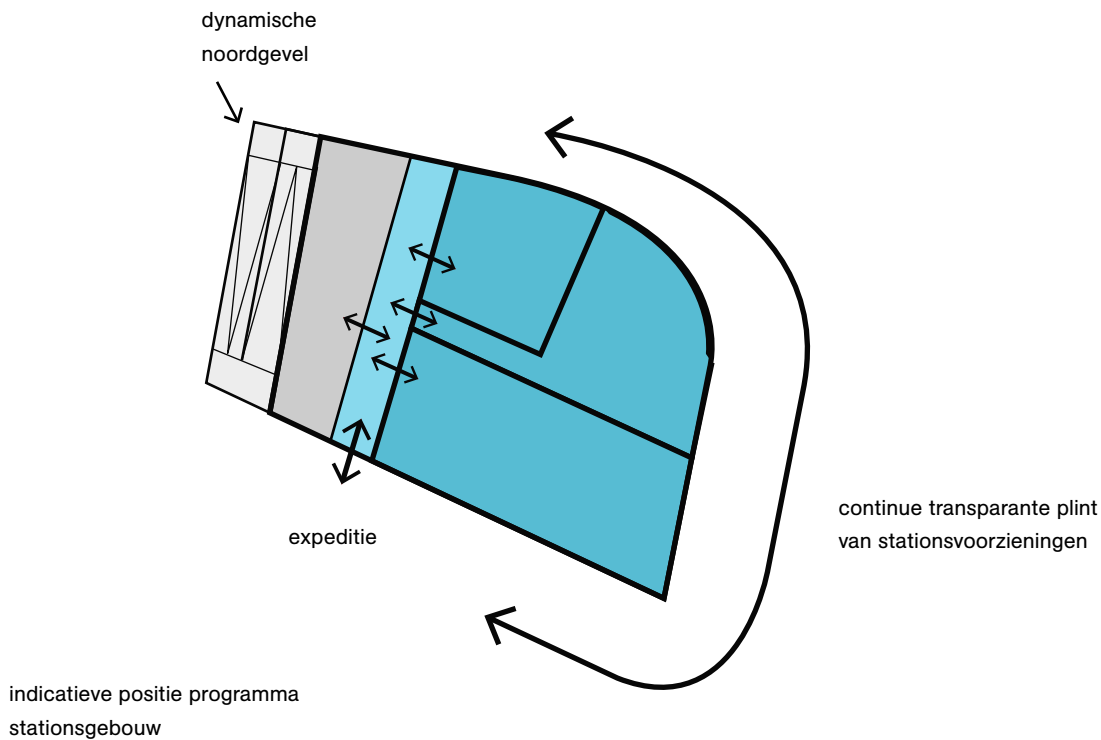
Het stationsgebouw is een kleine variant van het ruimtelijke principe van de luifel. De uiterlijke kenmerken komen letterlijk in beide objecten terug. Het stationsgebouw staat (deels) onder de luifel. Het stationsgebouw is vormgegeven als een paviljoen of grote kiosk welke wordt opgenomen in de architectonische expressie van de luifel. Het stationsgebouw en de luifel vormen een architectonisch geheel waarbij de luifel voortkomt uit het volume van het stationsgebouw. Bij deze variant is een zorgvuldige afstemming met de perronkappen noodzakelijk.

Voorbeeld van gebouw als een kleine variant van het ruimtelijke principe van de luifel. De uiterlijke kenmerken komen letterlijk in beide objecten terug.



Voorbeeld van gebouw (deels) onder de luifel. Het stationsgebouw is vormgegeven als een paviljoen of grote kiosk welke wordt opgenomen in de architectonische expressie van de luifel.

Voorbeeld waarbij gebouw en de luifel vormen een architectonisch geheel vromen. De luifel komt voort uit het volume van het stationsgebouw. Bij deze variant is een zorgvuldige afstemming met de perronkappen noodzakelijk.

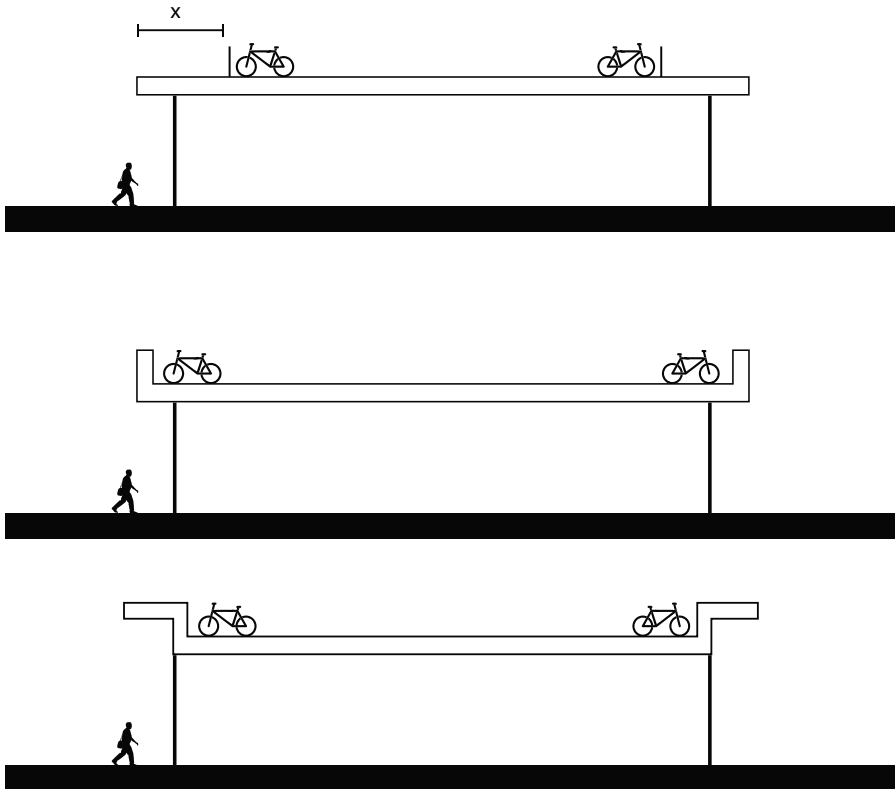


Programma

De begane grond van het stationsgebouw is op te delen in een transparant en een gesloten deel. Het transparante deel ligt aan het plein, het ontvangstdomein en gedeeltelijk aan perron 1. Hier is niet alleen de zichtrelatie tussen binnen en buiten van belang, maar de gevel moet op verschillende plekken fysiek te passeren zijn. Deze gevel en achterliggend programma moeten zo ontworpen zijn dat het dichtzetten van de gevel met stellingruimte wordt voorkomen. Het meer gesloten deel van de gevels ligt aan de noordzijde van het stationsgebouw. Dit is het deel waar het laden en lossen wordt opgelost en waar zich de hellingbanen naar kelder en dak bevinden.

Dynamische noordgevel

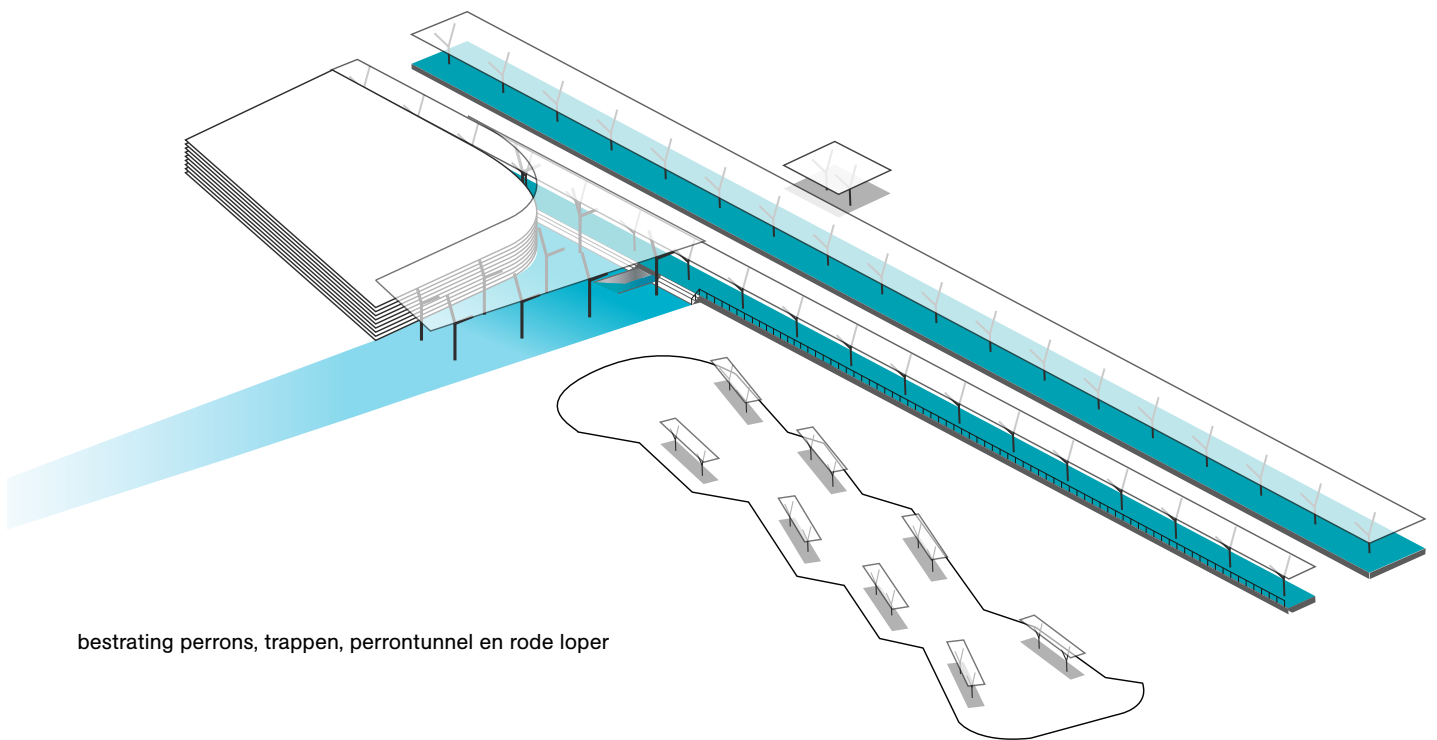
De gesloten gevel betekent echter niet achterzijde van het stationsgebouw. De verschillende bewegingen van fietsers en voetganger over en langs het volume kunnen worden ingezet voor een dynamisch beeld. De relatie met het niveau van de Vredeveldse tunnel maakt alle lagen in het Stationsgebied leesbaar en interessant.



Integratie fietsprogramma op dak stationsgebouw

Fietsen vanuit zuiden uit het zicht

Waar bij de noordgevel het fietsparkeren juist wordt gebruikt voor een dynamisch beeld, is de zichtbaarheid van de fietsen vanaf de directe omgeving van de luifel minder wenselijk. Hier zijn, afhankelijk van de gekozen variant van de relatie tussen stationsgebouw en luifel, verschillende oplossingen voor te verzinnen. Hierbij moet men wel rekening houden met voldoende sociale veiligheid op het dek.



bestrating perrons, trappen, perrontunnel en rode looper

Inrichting perrons

Voor de inrichting van de perrons wordt verwezen naar de visie op stations outillage van ProRail, NS en Spoorbouwmeester. De bestating (kleur, materiaal en grootte) wordt afgestemd op de gebruikte materialen van 'de Rode Loper', het stationsplein, het ontvangstdomein, de trappen en de bestating van de perrontunnel.





