



Spoorzone Gilze-Rijen

06 December 2024

Definitief Ontwerp - Versie 2.0

Dit document is opgesteld door:

ZJA
Pedro de Medinalaan 7
NL-1086 XK, Amsterdam
Nederland

In samenwerking met:



Colofon

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Doel van dit document	5
Ontwikkelingen in de spoorzone	5
Het planproces	5
De ontwerpopgave (WHY): één integrale opgave	7
Werkwijze: verdieping in ontwerpateliers (HOW, WHAT)	7
Presentatie aan betrokkenen	7
Ontwerpopgave (WHY): overtuigende integratie van techniek en ruimtelijke kwaliteit	8
Ontwerpmiddelen (HOW): onderdoorgang, routing, domeinen, identiteit, geluidreductie	9
Beeldkwaliteit	18
De onderdoorgang	19
Een groen pleinlandschap	22
Dwarsverbindingen	30
Stationsgebouw en stalling noord	34
De perrons	38
Julianastraat 118 en stalling zuid	42
Geluidsschermen	50
Verlichting	52
Voertuigkering	57
Materialisatie	58

Inleiding

Doel van dit document

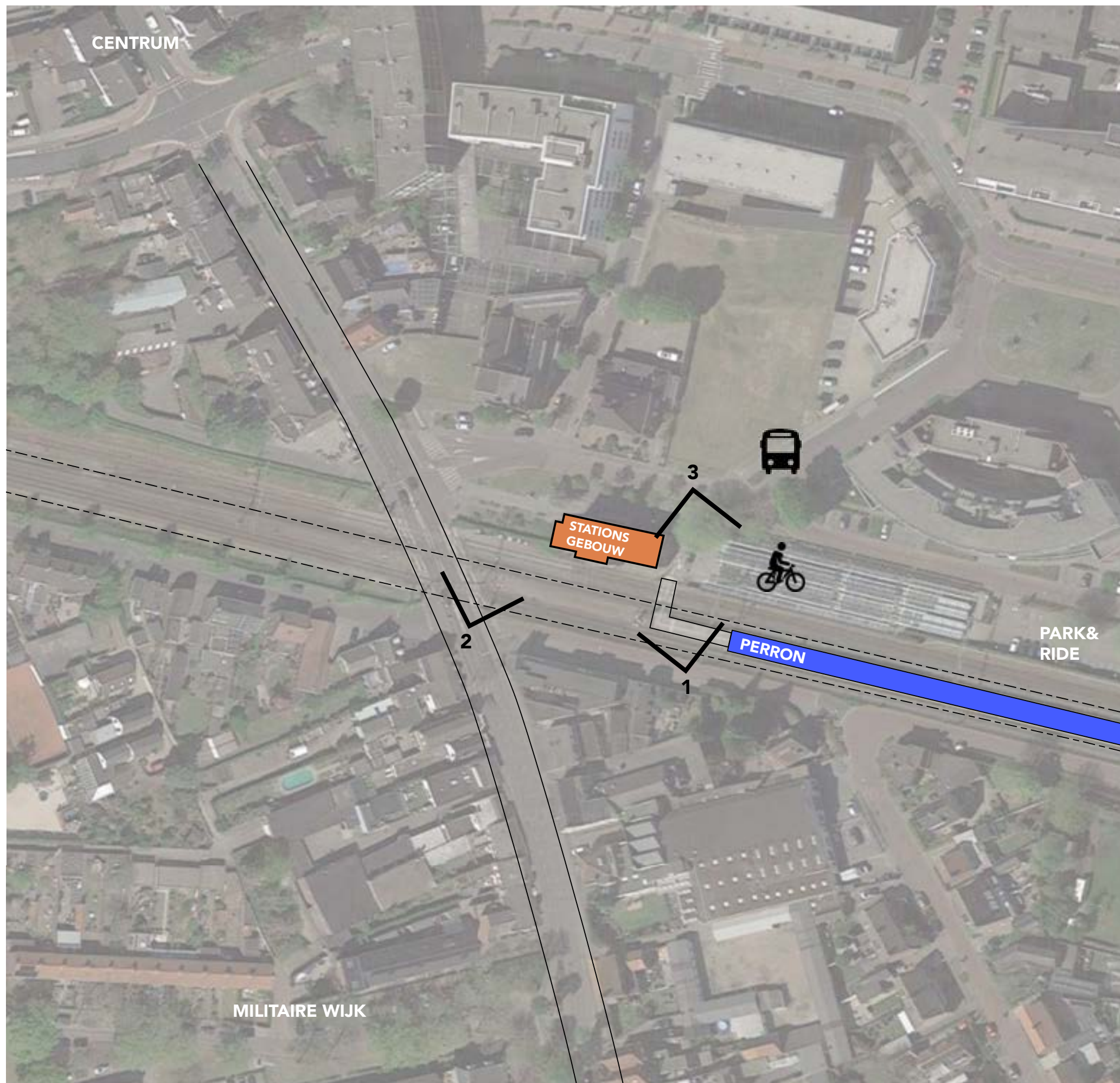
Voorafgaand aan dit document is een Beeldkwaliteitsplan gemaakt dat inzicht bood in de beoogde ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit van de nieuwe ontwikkelingen door middel van schema's en 3D-visualisaties. Het Beeldkwaliteitsplan was bedoeld als toelichting bij het bestemmingsplan en is vastgesteld door de gemeenteraad. Het voorliggende document is de uitwerking hiervan tot een Definitief Ontwerp (DO) voor de beeldkwaliteit dat inzicht geeft in de beoogde geometrie en materialisering. De schema's en 3D-visualisaties in dit document geven een goede indicatie van het beoogde beeld.

Ontwikkelingen in de spoorzone

De gemeente Gilze en Rijen heeft de ambitie een spoorzone te ontwikkelen waarin het goed en veilig wonen, werken, en reizen centraal staat. De stationsomgeving moet aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn met veilige oversteekplaatsen, veilige perrons en minimale geluidshinder. Een frisse, groene en moderne uitstraling die past bij de dorpskern Rijen. De gemeente werkt daarin samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Brabant, NS, ProRail, inwoners en bedrijven. De huidige spooroverweg en spooroversteek naar het middenperron worden vervangen door een nieuwe onderdoorgang. De onderdoorgang, liften en trappen bieden een veilige passage van het spoor. De stationsfunctie en interwijkverbinding vormen daarbij één geheel. Daarnaast worden de huidige drie sporen teruggebracht tot twee, geluidsschermen geplaatst, fietsenstallingen aangepast en wordt de openbare ruimte vergroend. De lay-out van het station wijzigt van het huidige eilandperron tussen de sporen met alleen toegang via een overpad aan de noordzijde, naar twee zijperrons. Hierdoor gaat het station een nieuwe relatie aan met de omgeving. Het historische stationsgebouw aan de noordzijde blijft behouden. Het historisch waardevolle deel van Julianastraat 118 blijft eveneens behouden.

Het planproces

Het project spoorzone Rijen is in de fase van planuitwerking. In september 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met een voorkeursalternatief: een onderdoorgang ter plaatse van de huidige overweg en aanpassing van de stationsomgeving. In 2020 is een bestuursovereenkomst afgesloten tussen gemeente, provincie en het Rijk, waarmee de financiering is geborgd. Aan ProRail is in 2020 opdracht verstrekt voor de verdere uitwerking en voorbereiding van de aanbesteding en realisatie. Een voorontwerp bestemmingsplan, gebaseerd op het voorkeursalternatief, heeft begin 2021 ter inzage gelegen. In het voorgaande proces zijn verschillende studies verricht naar de stationsomgeving. In 2019 is een schetsontwerp gemaakt van de gehele stationsomgeving, dat in oktober 2020 heeft geleid tot een verder uitgewerkt schetsontwerp (Ontwerp Stationspleinen Rijen, Houtman+Sander Landschapsarchitectuur). Op basis van deze voorbereiding is een Structuurontwerp met inzicht in de beeldkwaliteit gemaakt. In 2022 en 2023 zijn nieuwe afspraken gemaakt over een aanpassing van het plan, met als uitgangspunt geen autoverkeer / hulpdiensten via de onderdoorgang. Het Structuurontwerp en de beeldkwaliteit zijn hierop aangepast. Gedurende 2024 is dit ontwerp uitgewerkt tot een DO.



Satelielbeeld huidige situatie



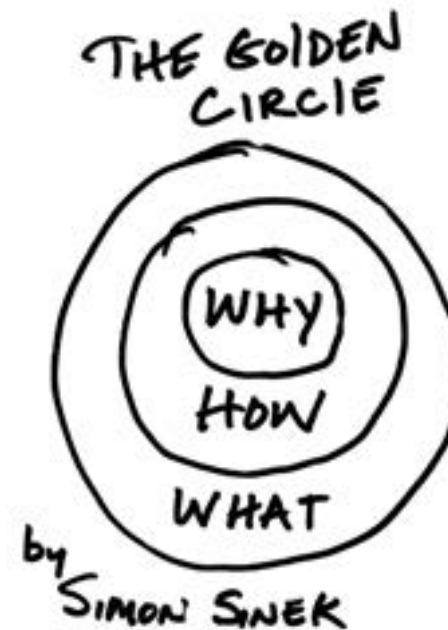
1. Gelijkvloerse oversteek naar perron



2. Spoorovergang



3. Huidige ontvangstdomein



De ontwerpopgave (WHY): één integrale opgave

Voor een succesvolle transformatie van spoorzone Rijen moeten verschillende deelopgaven architectonisch, civieltechnisch en spoortechnisch op elkaar afgestemd worden. Het station zelf heeft bijvoorbeeld een transferfunctie, die een logische inrichting vraagt van het station en de bijbehorende voorzieningen. Langs het spoor zijn akoestische maatregelen noodzakelijk, als onderdeel van geluidssanering. Daarnaast raakt de herinrichting andere ontwikkelingen, ambities en geplande voorzieningen, zoals snelfietsroute F58, de Kiss+Ride, het doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, het stimuleren van de elektrificatie van voertuigen (laadpalen), duurzaamheid en klimaatadaptatie. De combinatie van dit alles in een relatief beperkte ruimte vergt een intelligente en integrale ontwerpaanpak.

Werkwijze: verdieping in ontwerpdeliers (HOW, WHAT)

In verkennende ontwerpdeliers in de zomer van 2021 is met de projectorganisatie, de gemeente, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester afgetast wat de ontwerpopgave is in spoorzone Rijen. De gesprekken zijn gevoerd aan de hand van ruimtelijke verbeeldingen van de opgave. In vervolg hierop zijn in de herfst van 2021 ontwerpdeliers georganiseerd met ingenieursbureau Movares, dat opdracht heeft tot het opstellen van het technisch ontwerp. De ruimtelijke vertaling van de ontwerpdeliers en gesprekken was het voorgaande structuurontwerp, inclusief een indicatie van de beoogde beeldkwaliteit in 3D-visualisaties. Dit ontwerp is aan de hand van ontwerpdeliers gedurende 2024 verder doorgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO), inclusief het aanpassen van de beoogde beeldkwaliteit.

Presentatie aan betrokkenen

In november en december 2021 is het Structuurontwerp met de beoogde beeldkwaliteit gepresenteerd aan de lokale Welstand, gemeentelijk ambtenaren en betrokkenen. In mei 2023 is het Structuurontwerp aangepast aan de nieuwste afspraken, met als beeldbepalend verschil: een onderdoorgang die is ontworpen voor uitsluitend langzaam verkeer (geen autoverkeer en hulpdiensten). Dit Beeldkwaliteitsplan is door de gemeenteraad vastgesteld als kader voor de ruimtelijke kwaliteit.

Ontwerpopgave (WHY): overtuigende integratie van techniek en ruimtelijke kwaliteit

WHY

De ruimtelijke ontwerpopgave Spoorzone Rijen is samen te vatten in vijf speerpunten:

1. Het maken van **één integraal ontwerp** waarin de verschillende deelopgaven samen één logisch, goed functionerend en aantrekkelijk geheel vormen. De transformatie van het station, de herinrichting van de openbare ruimte, de plaatsing van geluidsweringen, de nieuwe onderdoorgang en het nieuwe

spoorkunstwerk dienen ruimtelijk één geheel te zijn, waarbij cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd. Met een veilige, aantrekkelijke, goed functionerende passage onderlangs het spoor die zowel het dorp verbindt als de reizigersdomeinen.

2. Het waarborgen van de **gebruikswaarde** van de spoorzone Rijen. De stationsomgeving dient goed te functioneren. Dit vergt een zorgvuldige positionering van het omgevingsdomein, het ontvangstdomein en het reizigersdomein van het station.

3. Het waarborgen van de **belevingswaarde** van de spoorzone Rijen. De stationsomgeving dient een prettige, aantrekkelijke ruimte te zijn.

4. Het waarborgen van de **toekomstwaarde** van de spoorzone Rijen. De ruimtelijke inrichting dient voldoende volhoudbaar te zijn in de tijd: een robuust ruimtelijk raamwerk, met een materialisering

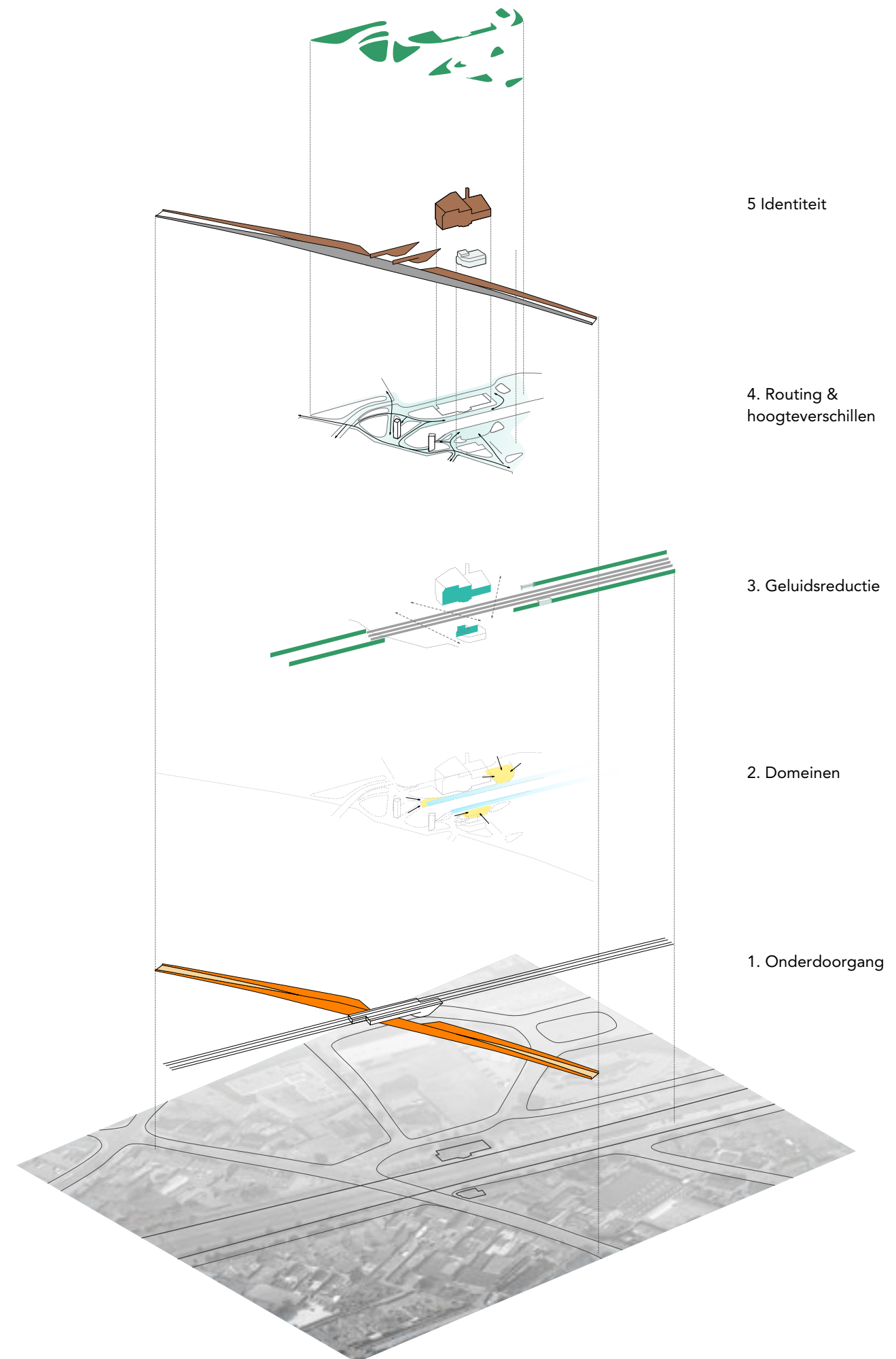
en inrichting die goed is te onderhouden en te beheren en die ook enige aanpassing verdraagt (bijvoorbeeld een toekomstige verhoging van het aantal fietsenstallingen).

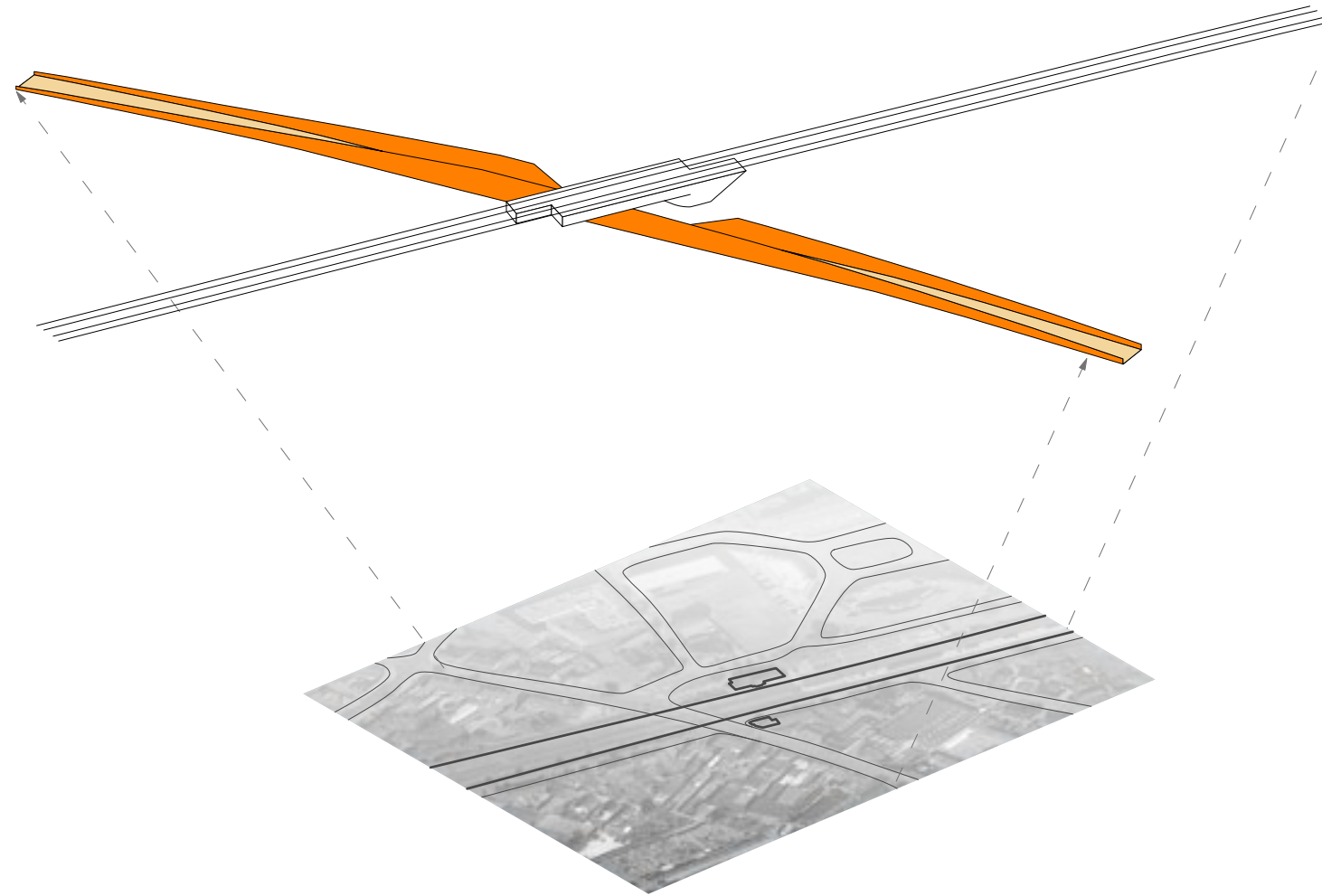
5. Aansluiten bij de schaal, charme en cultuurhistorie van deze locatie: een spoorzone die niet aanvoelt als een metrostation in een voorstad, maar als **stationsomgeving met een dorps karakter**. Hiertoe dienen de maat, schaal en materialisering van ontwerpelementen aan te sluiten bij de sfeer en het karakter van het dorp Rijen.

Ontwerpmiddelen (HOW): onderdoorgang, routing, domeinen, identiteit, geluidreductie

HOW

De ruimtelijke ontwerpogave is samen te vatten in vijf deelopgaven: de onderdoorgang, routing, domeinen, identiteit (dorps, groen) en geluidsreductie.

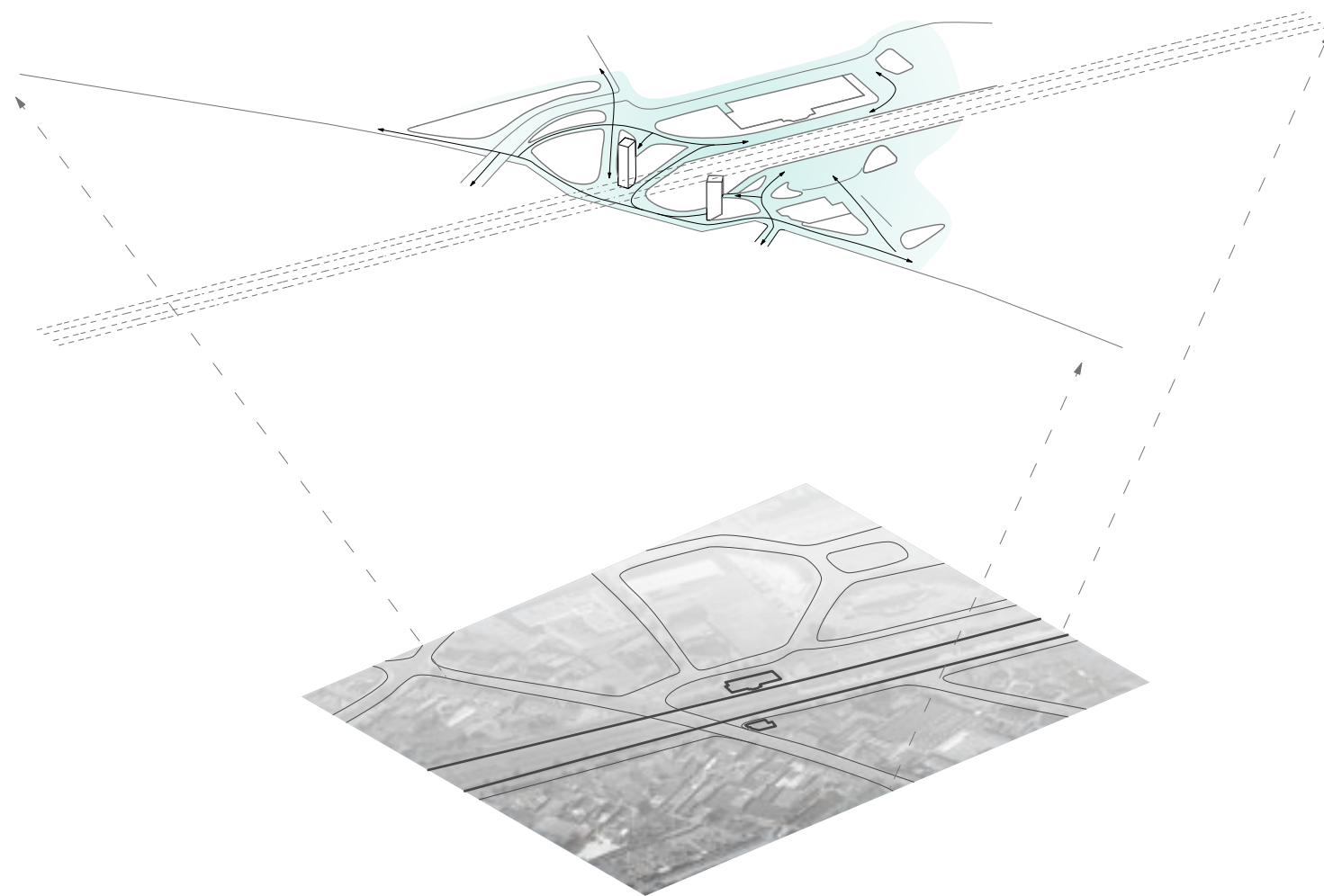




Deelopgave 1: onderdoorgang

De huidige spoorwegovergang en de voetgangersoversteek naar de perrons worden vervangen door een veilige onderdoorgang. Besloten is dat de nieuwe onderdoorgang inclusief trappen en liften een comfortabele verbinding dient te zijn voor fietsers en voetgangers. Voetgangersroutes sluiten aan op verschillende richtingen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de liften die ProRail realiseert om de perrons te verbinden. Onderzocht is op welke wijze de onderdoorgang zo goed mogelijk kan worden ingepast in de beschikbare ruimte. Hiertoe is een viaduct ontworpen met een dragende rand (een 'trogligger'). Hierdoor kan het spoordek extra dun worden uitgevoerd en de onderdoorgang een halve meter ondieper worden gelegd. Dit betekent dan weer minder lange hellingen in de toeritten en daarmee meer ruimte voor een goede aansluiting op de straten in de omgeving. Om het

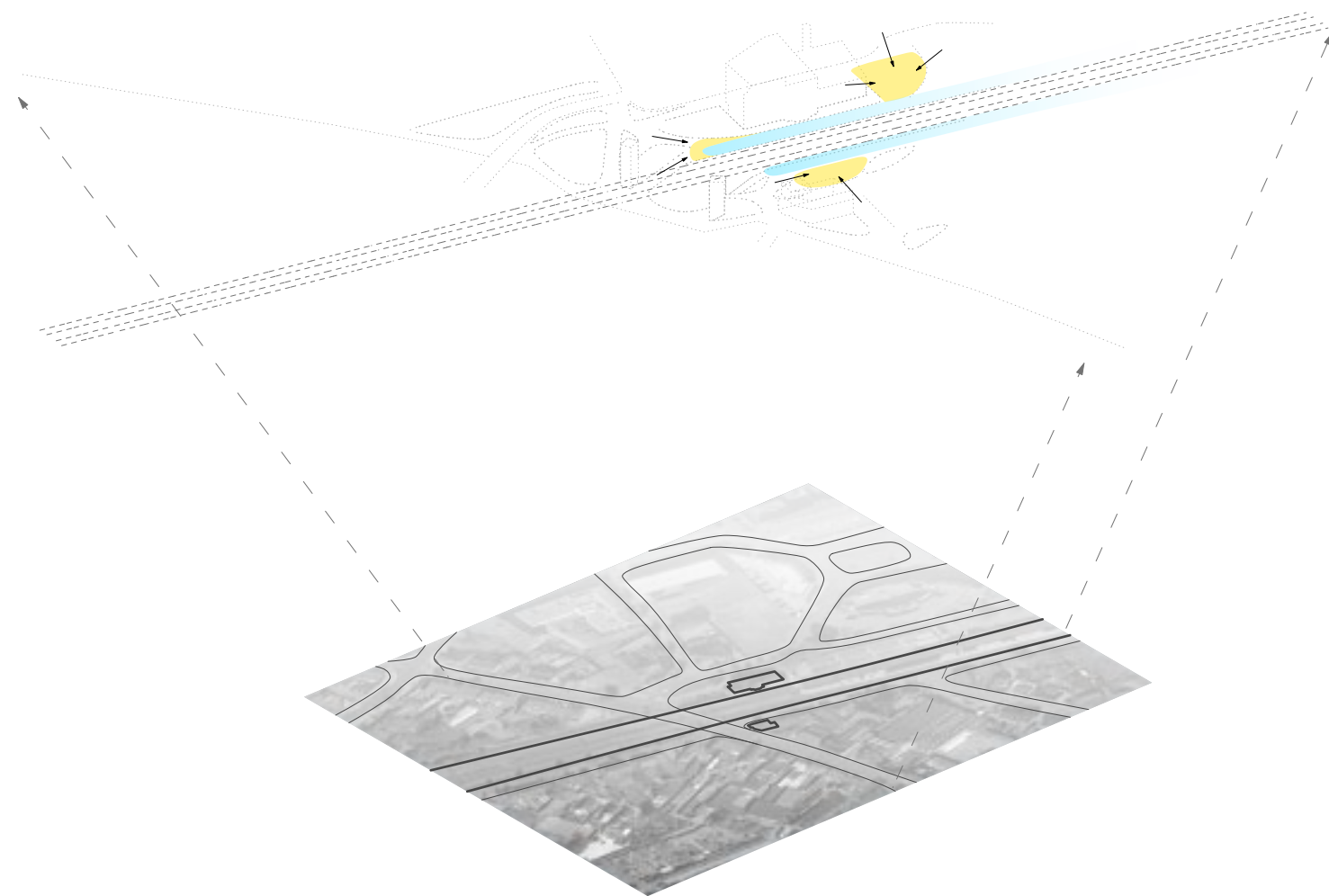
fietscomfort te verbeteren is het gemiddelde hellingpercentage in de toeritten teruggebracht van 5% naar 4%. De zijwanden van de onderdoorgang hellen licht achterover zodat een prettige beleving in de onderdoorgang ontstaat en tegelijkertijd voldoende ruimte op straatniveau voor een goede inrichting van de stationsomgeving.



Deelopgave 2: routing

In het ontwerpen van de routing is veel aandacht besteed aan fietsers, voetgangers en mensen met een beperking. Parallel aan het spoor komen over de toeritten een voetgangers-/fietsverbinding (noordzijde) en een voetgangersverbinding (zuidzijde). Onderlangs het spoor zijn via trappen en liften de logische looproutes tussen straten in het dorp gecombineerd met looproutes voor reizigers. Hierdoor hoeven zowel voetgangers binnen het dorp als reizigers niet onnodig om te lopen. De positionering van trappen is zo gekozen dat op het stationsplein zelf geen aanvullende traptreden noodzakelijk zijn om hoogteverschillen in het terrein te overwinnen. Voor mindervaliden, voetgangers met een kinderwagen en anderen die geen gebruik maken van de trappen, zijn twee liften beschikbaar. De liften zijn zo gepositioneerd dat ze van veraf herkenbaar zijn en goed bereikbaar

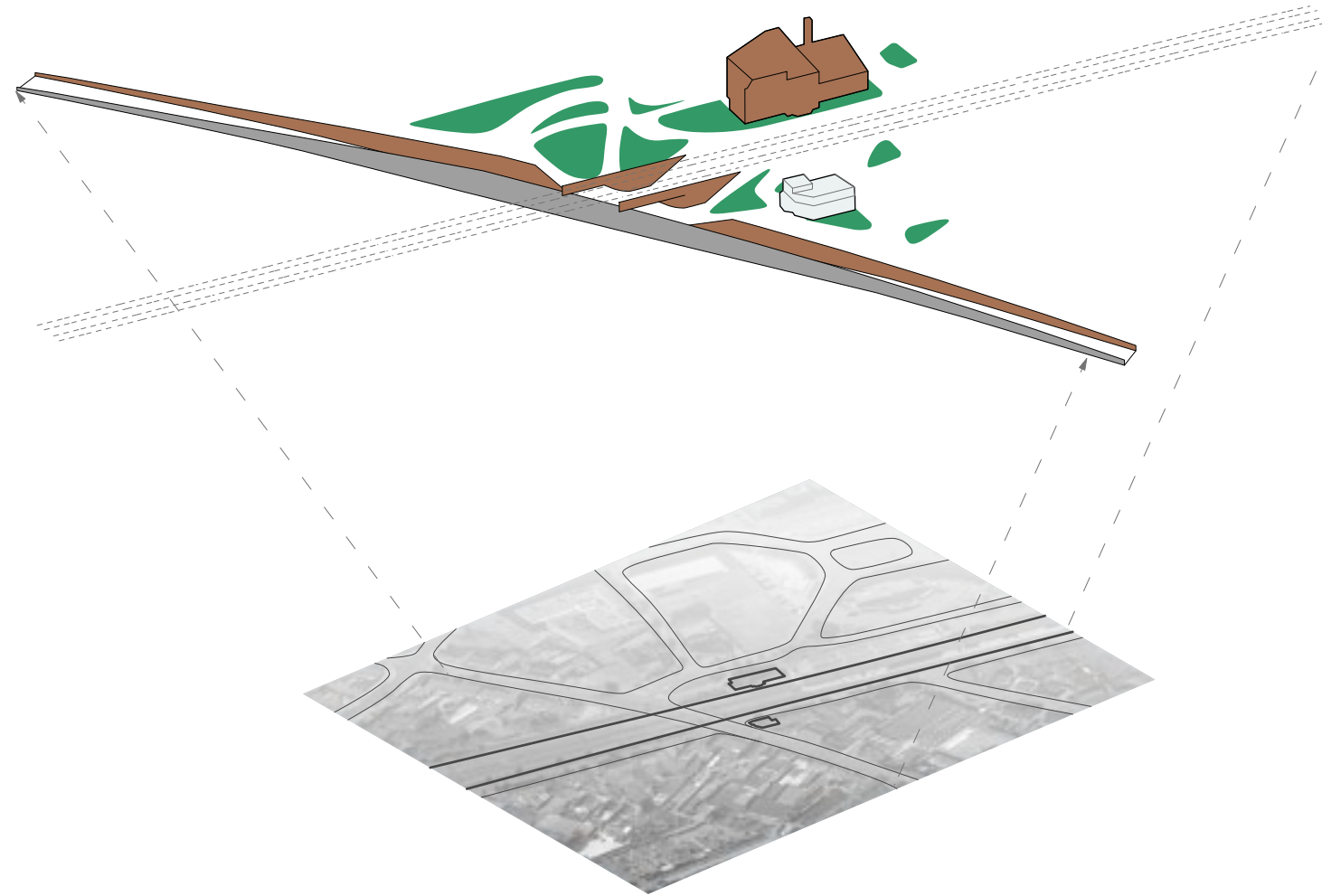
zijn voor zowel de reizigers als de voetgangers in het dorp. De liften zijn ontworpen als transparante, glazen liften, die voldoen aan de hoge standaard die ProRail hanteert bij dergelijke liften: dankzij standaardisatie kan in het beheer en onderhoud gebruik worden gemaakt van goed beschikbare onderdelen. Dit verhoogt de betrouwbaarheid en beschikbaarheid.



Deelopgave 3: domeinen

In elke stationsomgeving zijn drie domeinen te onderscheiden: het omgevingsdomein, het ontvangstdomein en het reizigersdomein. Vrij vertaald: het stationsplein, de kaartjesautomaat/reisinformatie en de perrons. De positionering van deze domeinen en de begrenzing ertussen is van invloed op de belevingswaarde en gebruikswaarde van een station. Voorbeeld: op een perron mag niet worden gerookt, op een stationsplein wel. Daarom dient voor de handhaving van regels op een of andere wijze duidelijk te zijn waar het perron stopt. In de Spoorzone Rijen worden verschillende ruimtelijke deelopgaven geïntegreerd. Daarbij ontstaat een gedeeld gebruik van de ruimte: voetgangers in de nieuwe onderdoorgang maken gebruik van dezelfde ruimte als bijvoorbeeld de reizigers die van de bushaltes aan de noordzijde naar het perron aan de zuidzijde lopen. Het stationsplein in

Rijen is zowel een openbare ruimte als de plek waar je een kaartje kunt kopen. Gekozen is voor helder gepositioneerde ontvangstdomeinen, die van alle zijden goed herkenbaar zijn. Aan de noordzijde een ontvangstdomein tussen het bestaande stationsgebouw en de fietsenstalling. Aan de zuidzijde een ontvangstdomein tussen de fietsenstalling en het nieuwe perron.



Deelopgave 4: identiteit

Een belangrijk ontwerpuitgangspunt is het behouden van de dorpse identiteit van de stationsomgeving. Dit wordt bereikt op drie manieren:

- het inzetten van bestaande en nieuwe identiteitsdragers
- een dorpse schaal in geleding en materialisering van noodzakelijke elementen
- een groene inrichting.

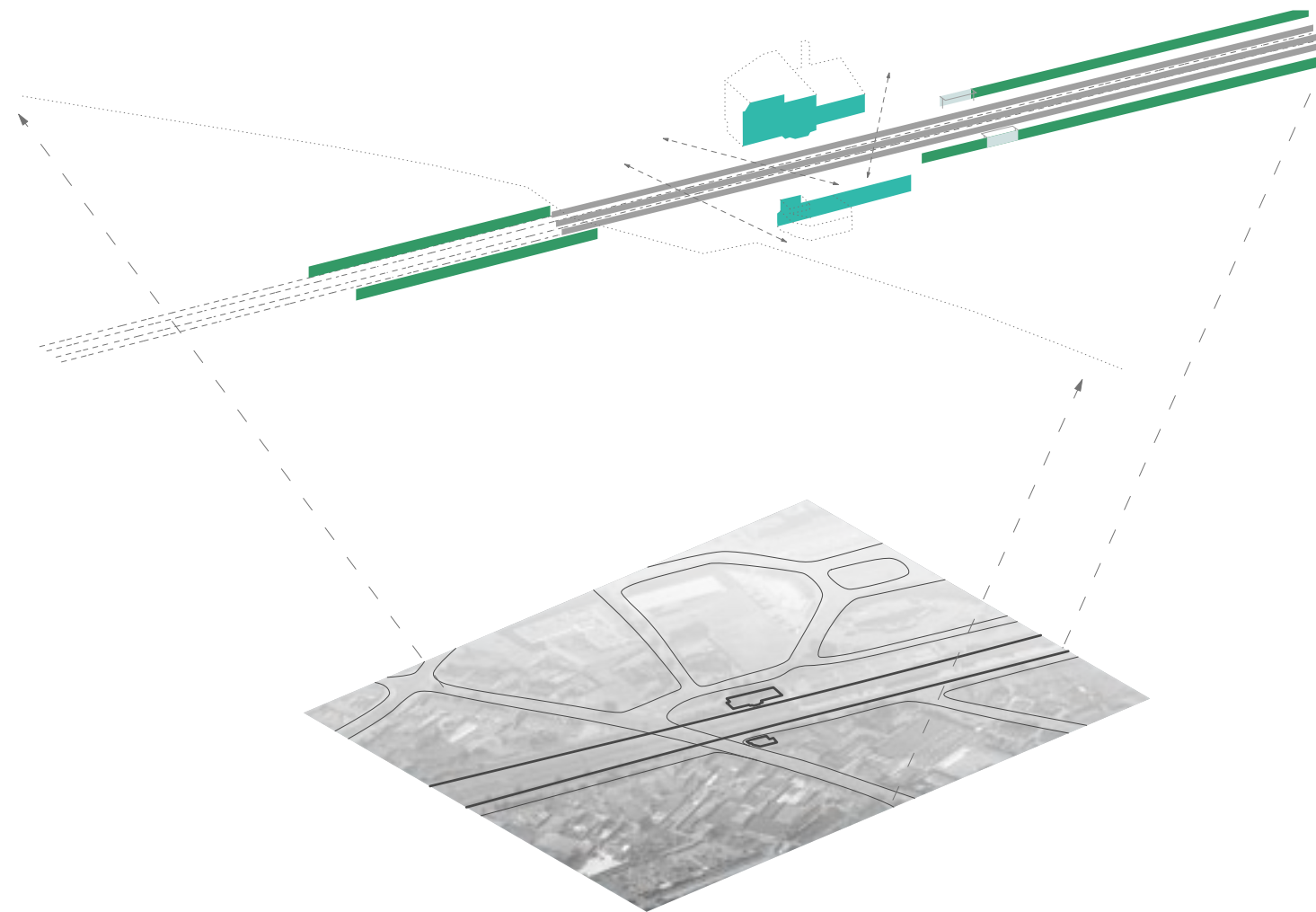
Het bestaande stationsgebouw en het cultuurhistorisch waardevolle deel van het rijksmonument aan de zuidzijde (Julianastraat 118) worden behouden en ingezet als identiteitsdragers. Aan de noordzijde wordt het bestaande station prominenter op het plein gezet en komt het ontvangstdomein rond dit gebouw. Aan de zuidzijde wordt de nieuwe voetgangersverbinding over de toerit uitgelijnd op de kop van het rijksmonument, dat hiermee een oriëntatiepunt wordt.

De later toegevoegde aanbouw wordt gesloopt. Een gevel van houten lamellen verbeeldt de voormalige 'schuur'. In de nieuwe onderdoorgang wordt een nieuwe identiteitsdrager gerealiseerd: de westelijke zijwand wordt gematerialiseerd als natuurvriendelijke gemetselde wand. Deze nieuwe identiteit reflecteert het nieuwe groene karakter van het stationsgebied.

In de materialisering wordt aangesloten bij de dorpse identiteit van Rijen met materialen zoals hardgebakken klinkers, trottoirtegels en bakstenen. Noodzakelijke elementen, zoals geluidswerende schermen, worden zoveel mogelijk vermomd als elementen met een dorpse uitstraling.

De ruimte tussen verkeersroutes en logische looproutes, wordt

groen ingericht tussen verhoogde zitelementen. Ter plaatse van de spoorkruising wordt de groene uitstraling via terrassen tot het lager liggende straatniveau van de onderdoorgang gebracht. Hierdoor ervaar je vanuit de onderdoorgang continu een prettige, groene omgeving. De Spoorwegwet verbiedt plaatsing van bomen binnen 11 m van het spoor. Buiten deze zone worden enkele bomen geplant, goed verankerd, vanwege de nabijheid van het spoor.



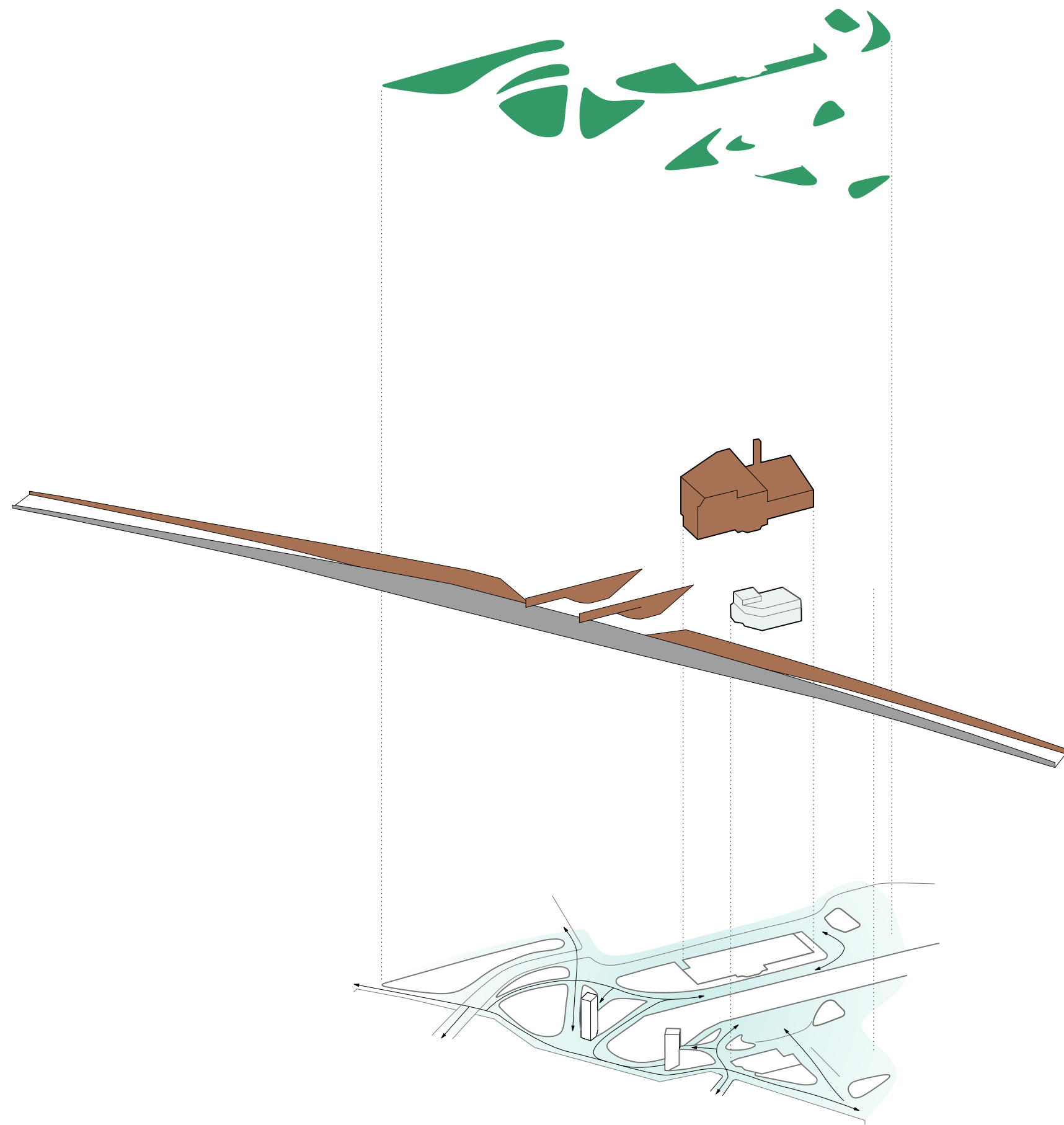
Deelopgave 5: geluidsreductie

Onderdeel van de ontwerpogave is geluidssanering, als onderdeel van het nationale MeerJarenProgramma Geluidssanering (MJP). Deze opgave heeft grote invloed op de belevingswaarde. Aan de ene kant leidt geluidsreductie tot een prettigere openbare ruimte en leefomgeving. Aan de andere kant hebben de hiertoe benodigde fysieke maatregelen zoals geluidsschermen een beeldbepalende invloed.

Onderzocht is op welke wijze de noodzakelijke maatregelen het beste aansluiten bij de beoogde dorps identiteit van de stationsomgeving. De ontworpen lay-out van het station draagt al bij aan dit doel: de bestaande bebouwing en de nieuwe abri's op de perrons schermen een deel van het geluid al af. Een tweede ontwerpkeuze is om daar waar mogelijk het geluid bij de bron te

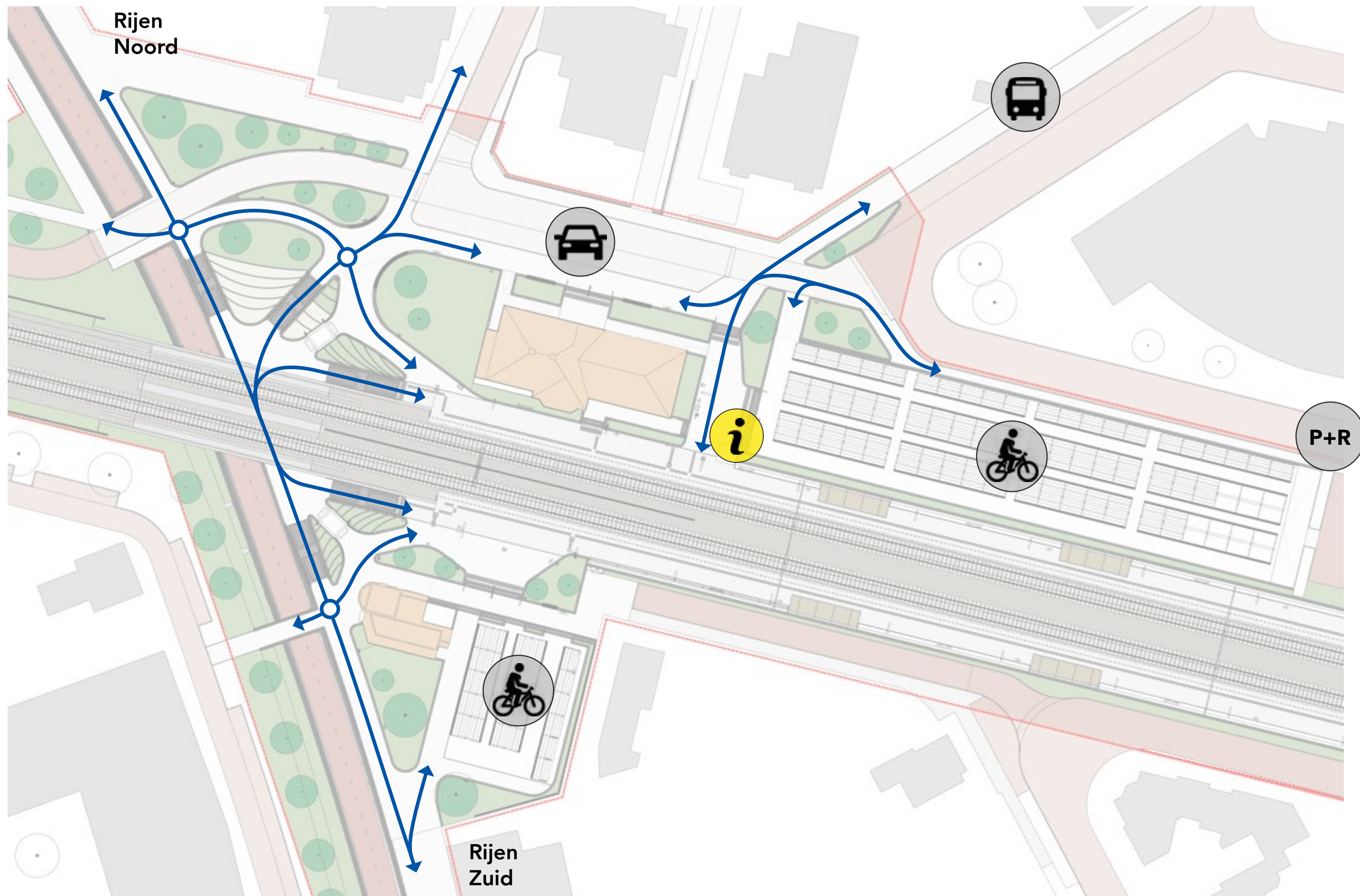
absorberen: dit leidt tot minder hoge schermen naast het spoor. Hiertoe wordt tussen de sporen een absorberend scherm geplaatst.

Een derde ontwerpkeuze is het zo goed mogelijk verhullen en vermommen van de geluidsweringen. Langs het spoor wordt dit bereikt door absorberende schermen aan te brengen die aan beide zijden zijn voorzien van een beukenhaag en daarmee ogen als een element dat past in een dorps sfeer. Op de troglijger worden de binnenwanden bekleed met geluidsabsorberend materiaal zodat geen scherm bovenop het spoorviaduct noodzakelijk is.

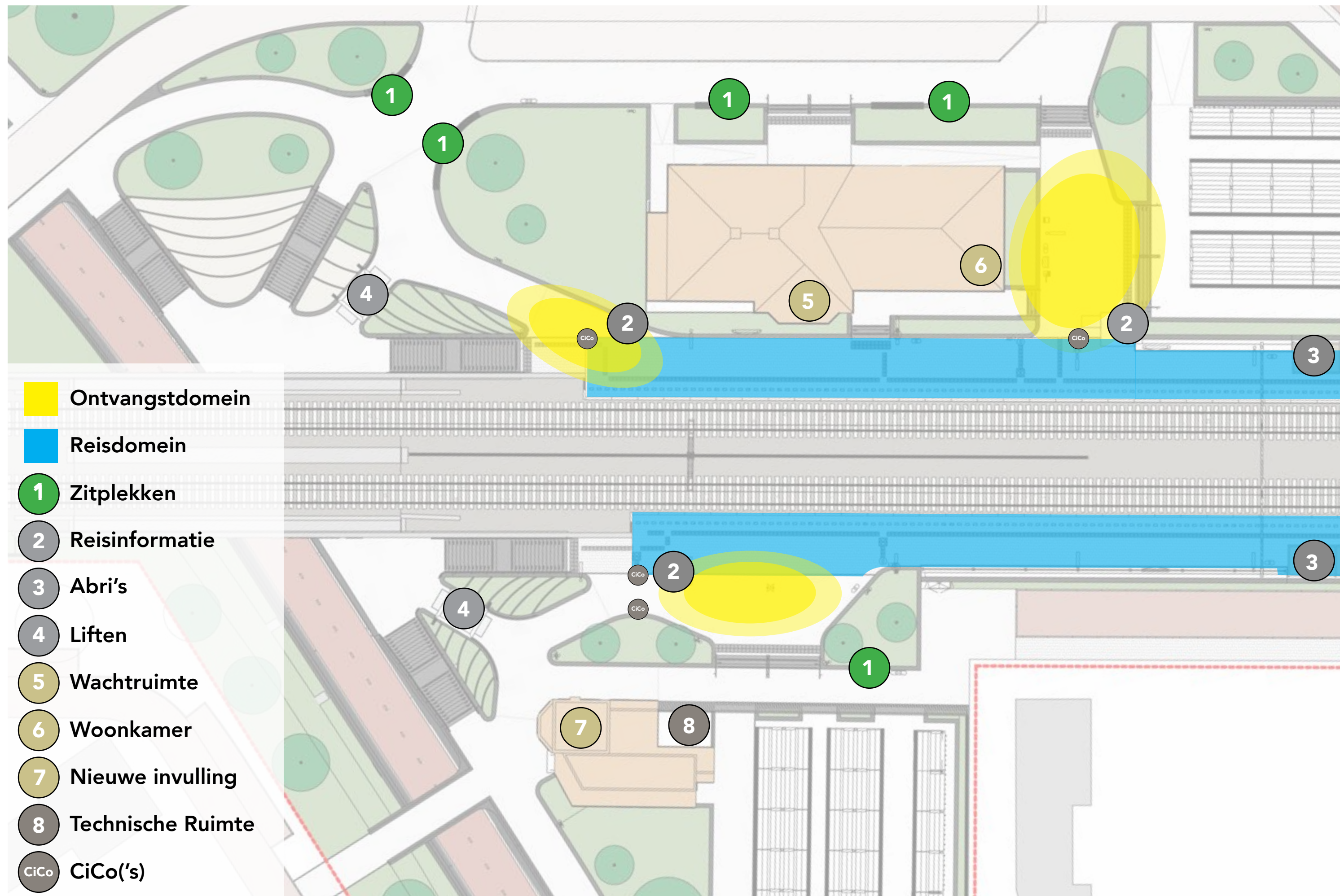


5 Identiteit

4. Routing & hoogteverschillen



Plattegrond voor- en natransport en routing



Indicatie gebieden en voorzieningen; voor exacte domeinen zie tekening Movares

Beeldkwaliteit



De onderdoorgang

In het Definitief Ontwerp (DO) is uitgegaan van een trogligger. De hoogte van de zijwanden van de trogligger zijn afgestemd op de benodigde geluidsreductie, waarbij de binnenzijde van de wanden is bekleed met geluidsabsorberend materiaal. Aan de omgevingszijde is de trogligger voorzien van een bakstenen gevelbekleding die aansluit bij de materialisering van de wanden in de onderdoorgang. In het baksteen is een motief aangebracht dat de horizontaliteit van de ligger benadrukt en de verticale proporties verzacht. Op de trogligger worden de stationsnaam, het logo van NS en een klok aangebracht, op een hoogte die zichtbaar is vanuit de omgeving. De wanden van de onderdoorgang zijn eveneens voorzien van een bakstenen bekleding. De westelijke wand is voorzien van een warme, roodbruine kleur baksteen en uitgevoerd als achterover liggende wand met een relatief zachte, doorgestreken mortelvoeg waarin na verloop van tijd muurbepanting kan ontstaan. De oostelijke wand wordt ook achteroverliggend uitgevoerd maar krijgt een ander type baksteen.







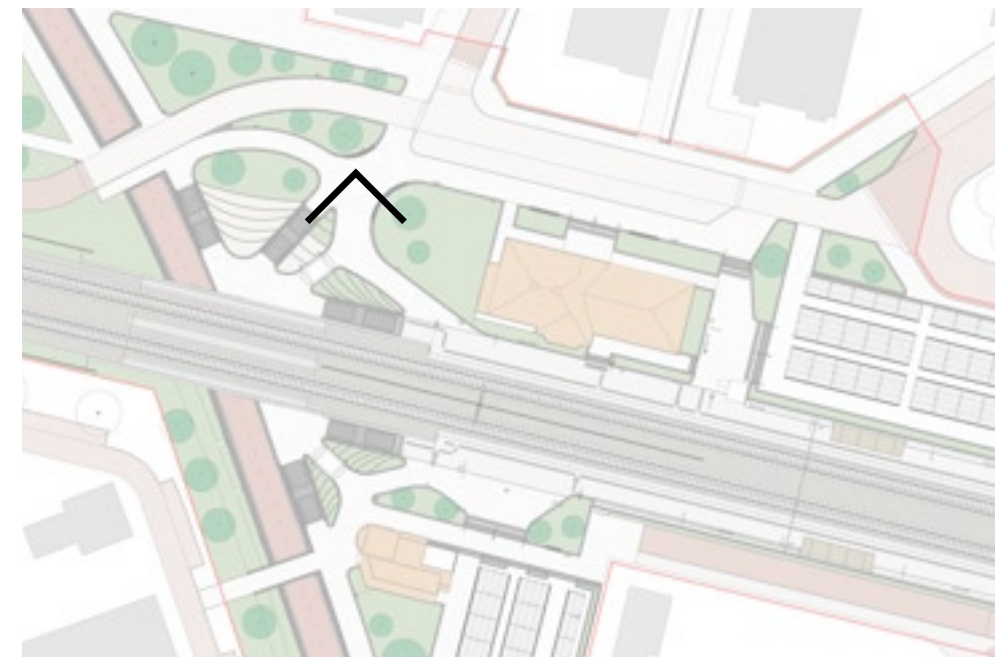


Een groen pleinlandschap

Op het nieuwe stationsplein en in de ondergang ontstaat een groene beleving dankzij helder afgebakende groenelementen, die het stationsplein minder stenig maken, zitgelegenheid bieden en als groene terrassen de onderdoorgang in dalen. Vanuit de onderdoorgang ontstaat hiermee de ervaring van een aangename, groene omgeving. De beplantingselementen dragen niet alleen bij aan een groene beleving, maar zijn ook functioneel: ze reduceren hittestress, voeren regenwater vertraagd af en de randen van de elementen bieden een herkenbare begeleiding voor slechtzienden. De groenelementen definiëren ook de locatie en inpassing van de fietsenstallingen, zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde.

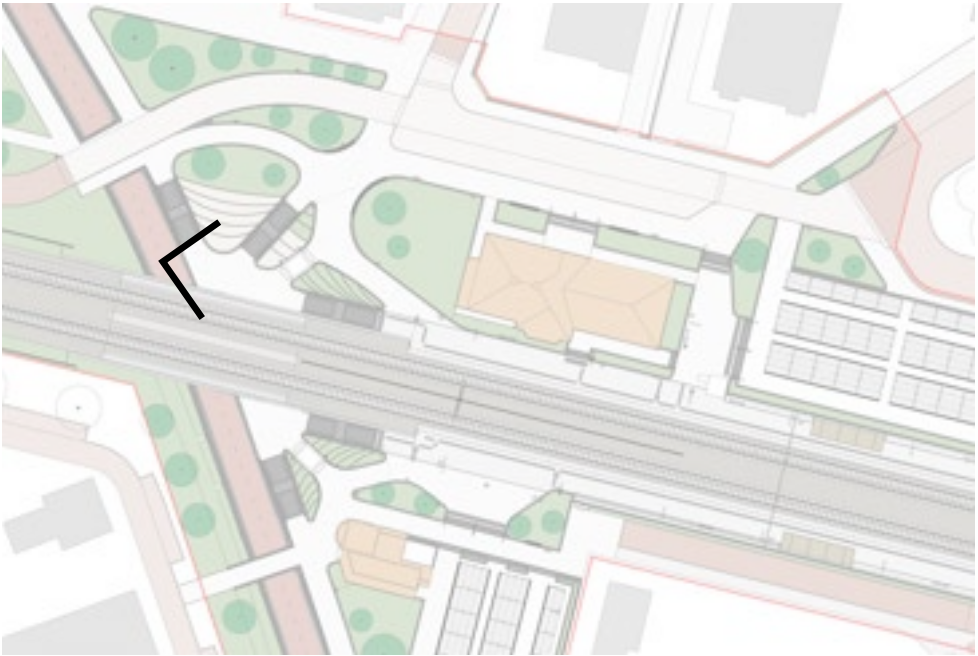


Referentie getrapt landschap











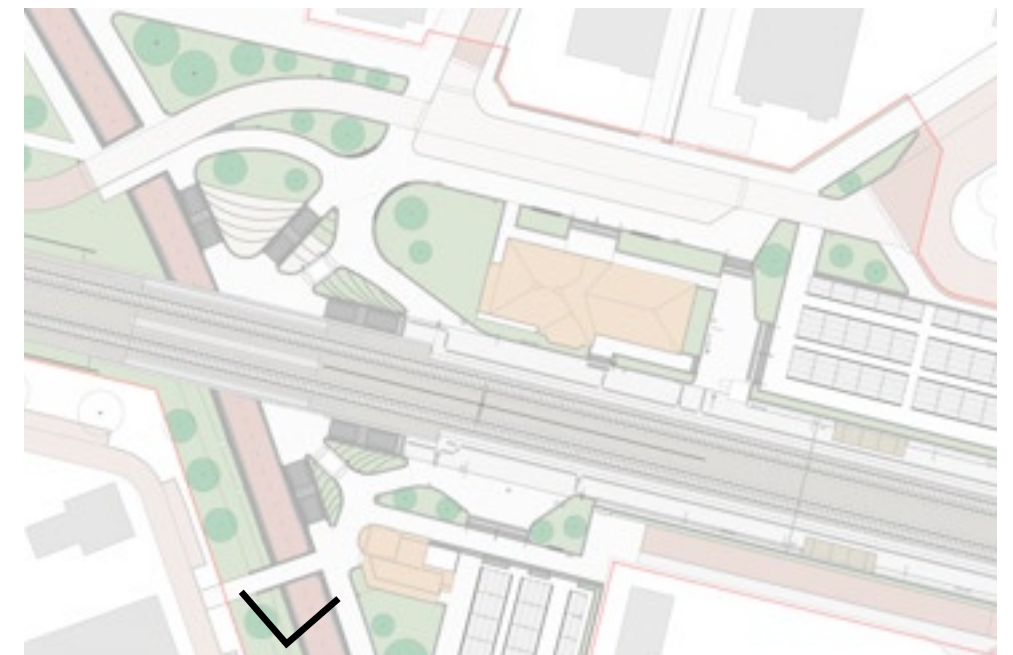


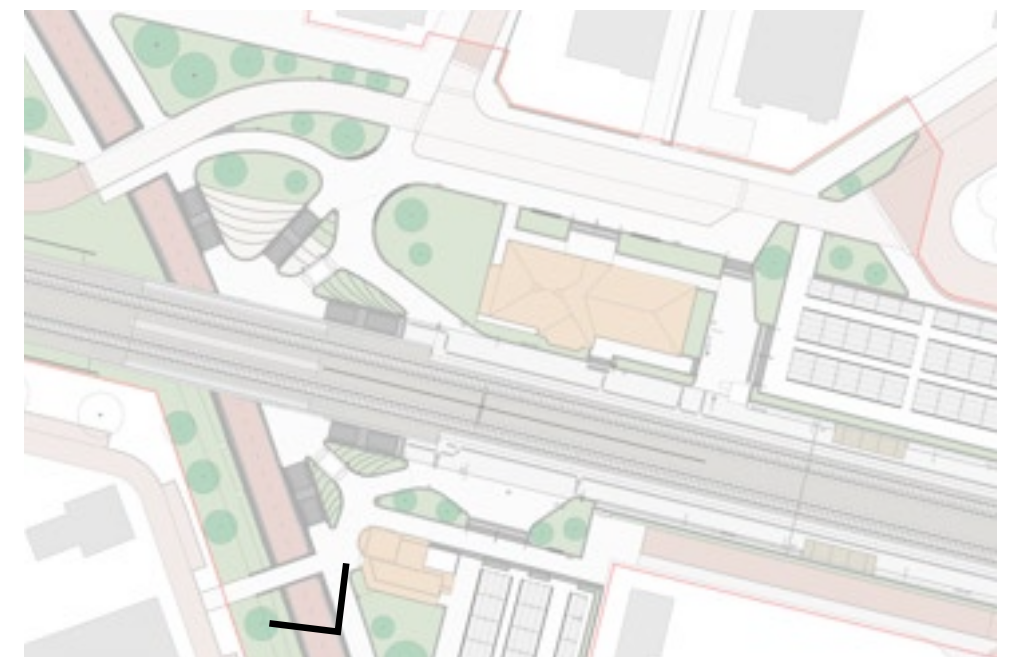




Dwarsverbindingen

Dwars op de richting van de onderdoorgang, boven de toeritten naar de spoorkruising, zijn twee bruggen ontworpen. De bruggen zijn ontworpen in dezelfde stijl als de onderdoorgang en vervaardigd uit dezelfde materialen. In de materialisering en detaillering maken deze bruggen herkenbaar deel uit van de stenen bekleding van de onderdoorgang. Aan de onderkant wordt het beton van deze overbrugging zichtbaar gemaakt, om zo deze bruggen een slank uiterlijk te geven.





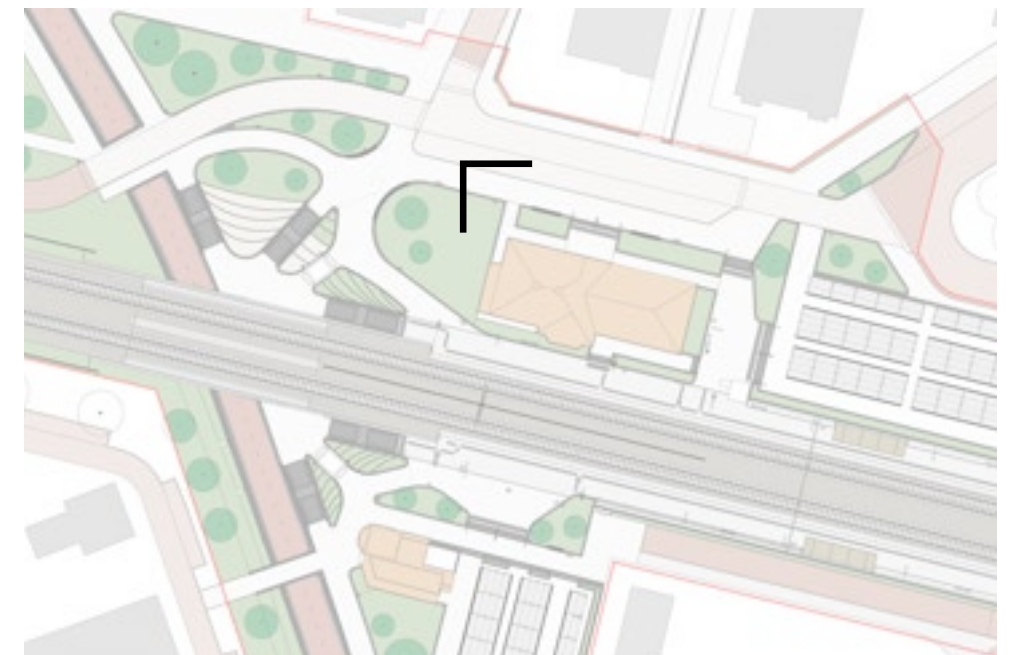


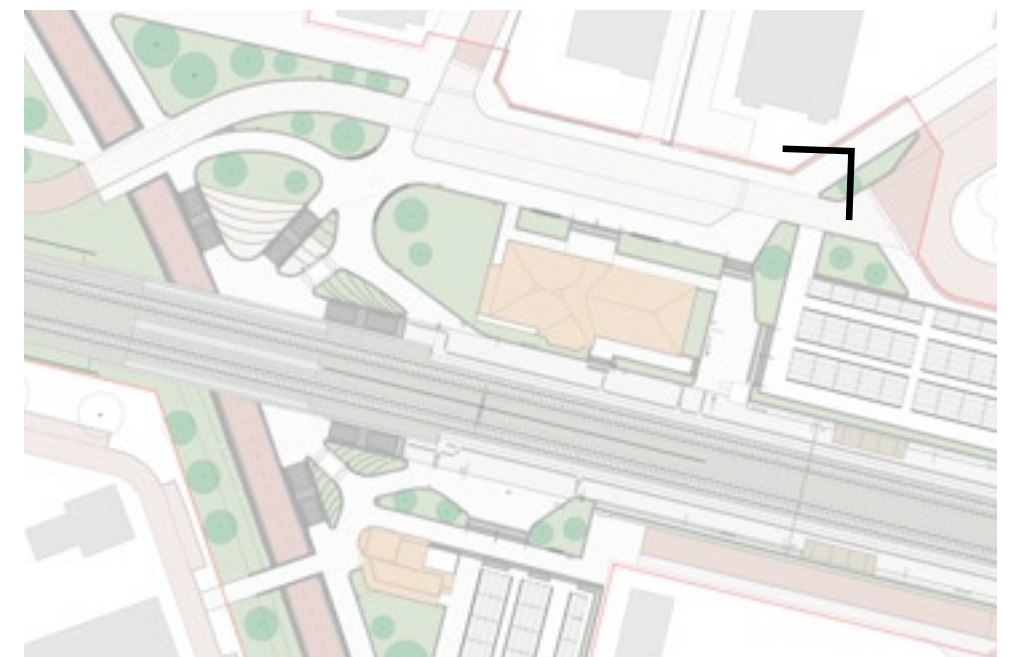


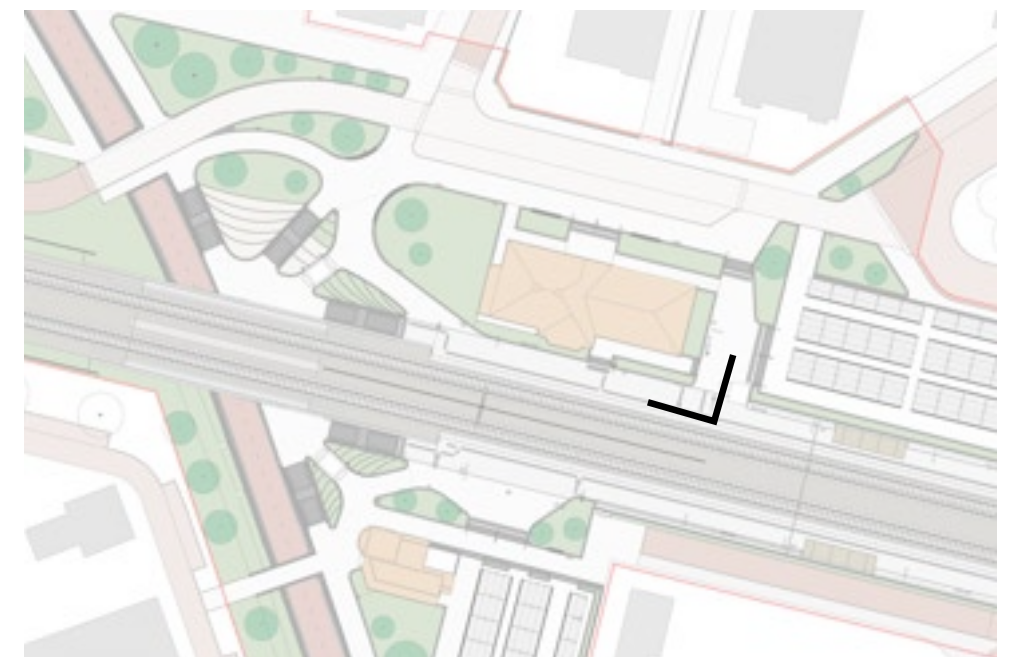


Stationsgebouw en stalling noord

Het bestaande stationsgebouw is in het ontwerp voorzien van een groen kader, dat het gebouw op een vanzelfsprekende wijze integreert in de omgeving en voorkomt dat een van de gevels als 'achterzijde' wordt ervaren. Voorlangs het station is een hellingbaan opgenomen in het pleinlandschap, waarmee het hoogteverschil op een natuurlijke wijze wordt overbrugd en voor mindervaliden een herkenbare toegang ontstaat tot het ontvangstdomein. In de noordelijke fietsenstalling is een herkenbare en directe looproute ontworpen parallel aan het perron, langs een begroeide wand.









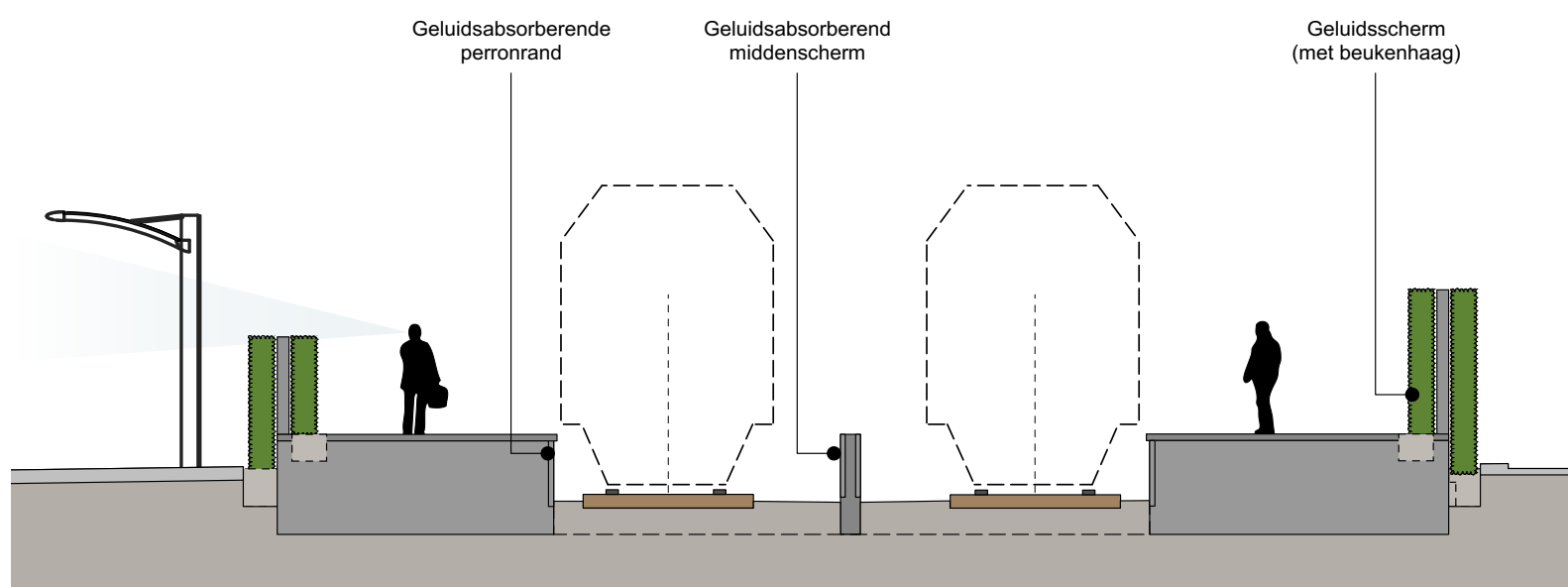


De perrons

De perrons krijgen net als het stationsplein een kleinschalige uitstraling: geen perrons langs high-tech glas en staal, maar een verharding langs groene hagen, waarin een geluidswerende wand is verborgen. De perrons zijn uitgerust metabri's, die een doorkijkje bieden naar de omgeving. De onderste meter glas in deabri's maakt functioneel deel uit van de geluidswering. Deabri's zijn ontworpen als een open, eenvoudige structuur, voorzien van een sedumdak.



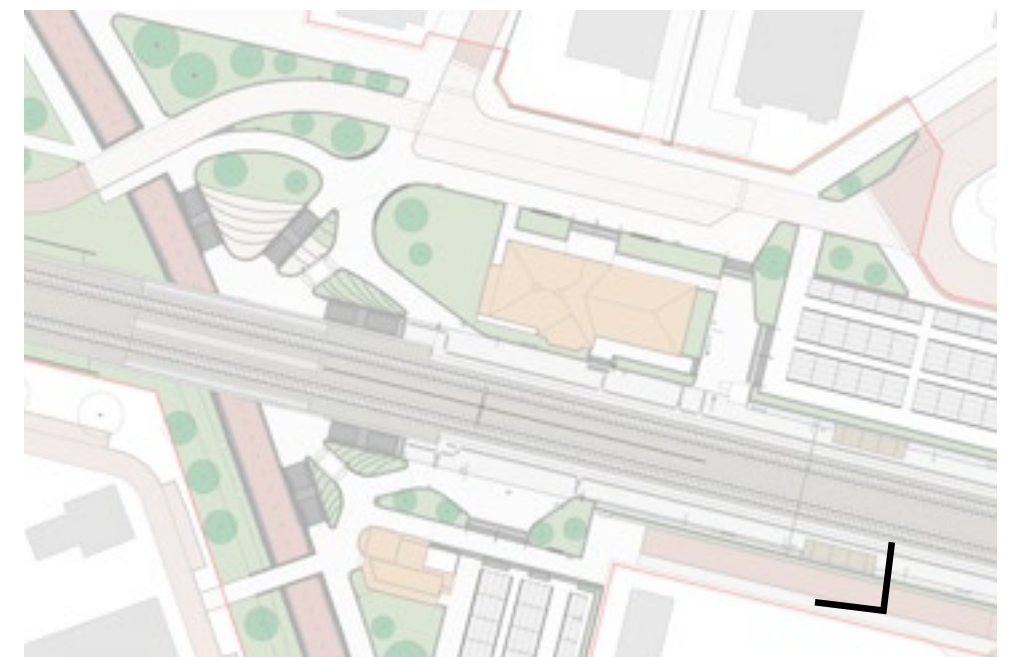
Referentie beukenhaag langs perrons



Dwarsdoorsnede spoor en perron



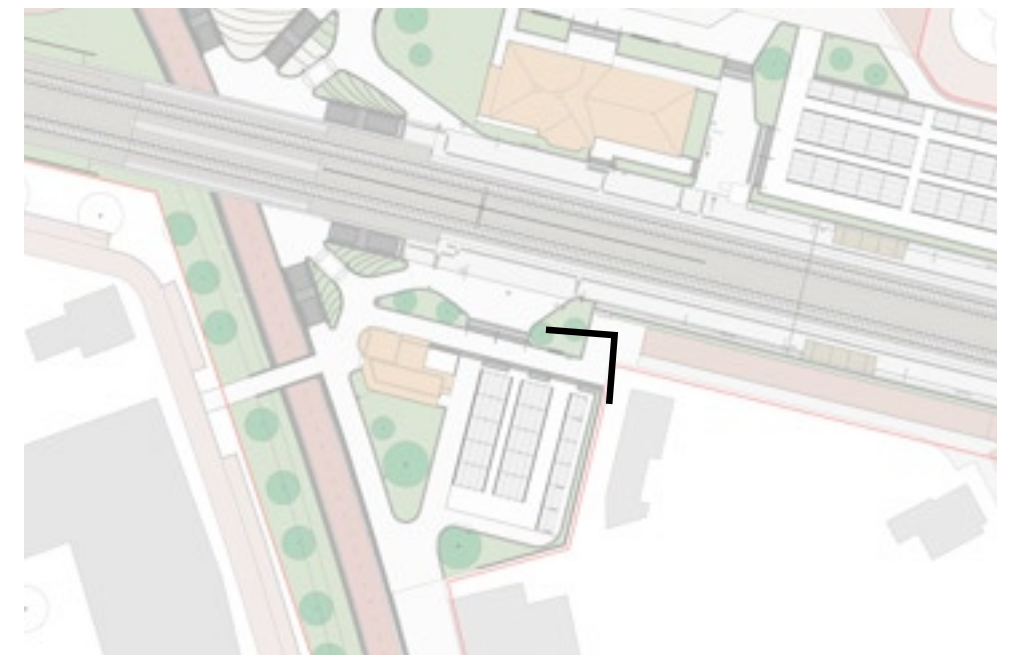


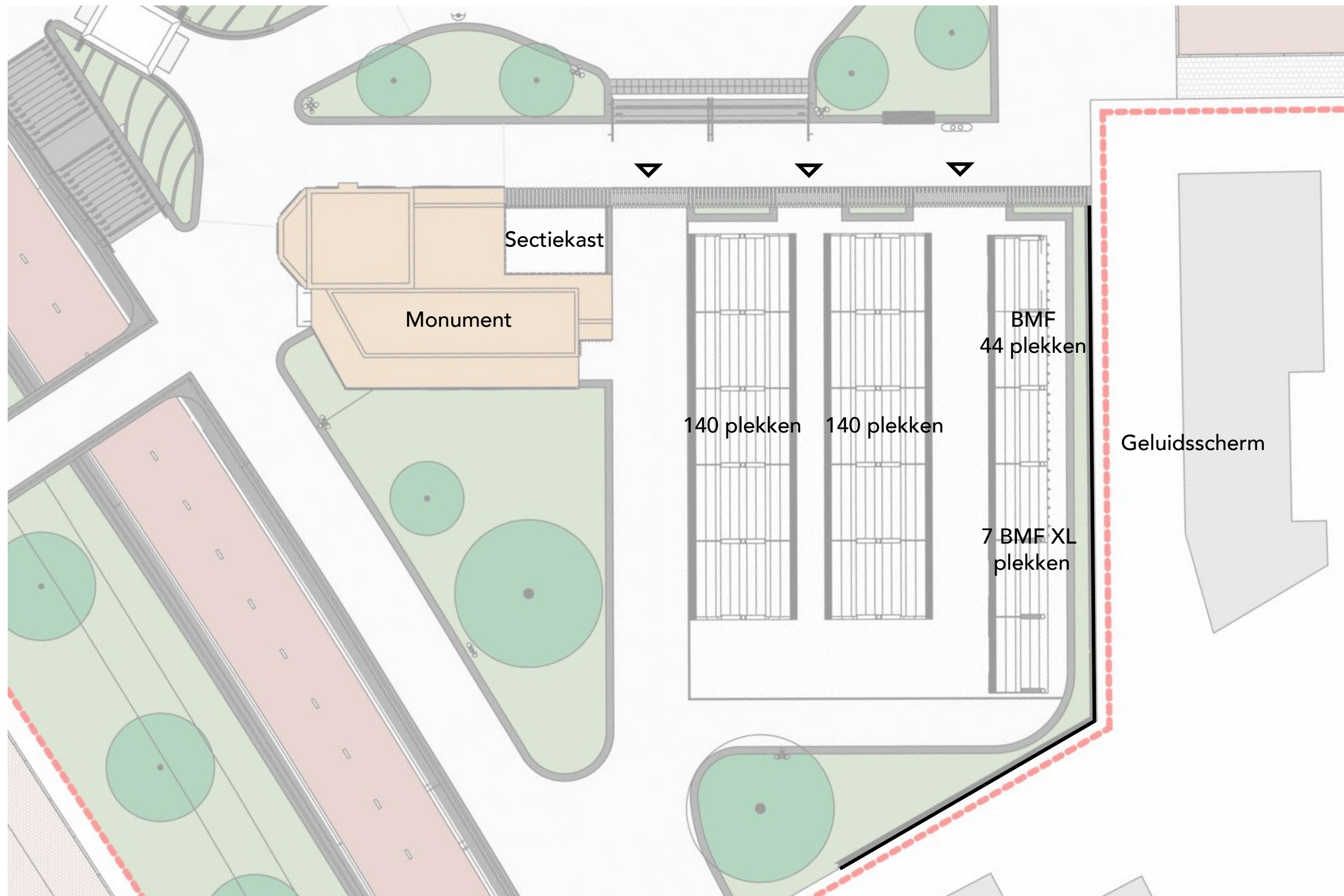




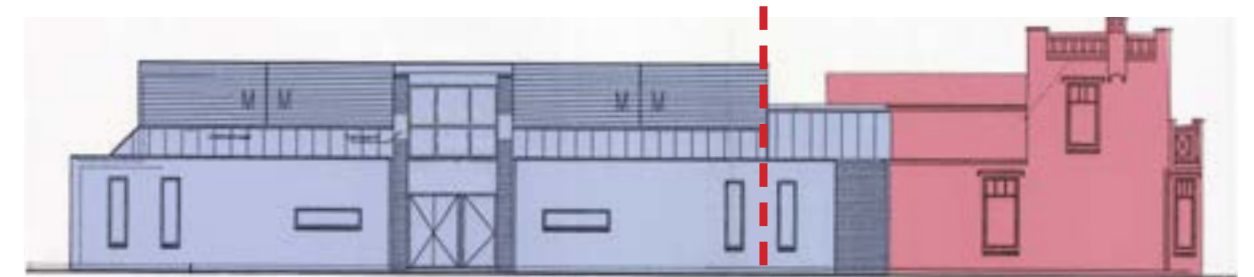
Julianastraat 118 en stalling zuid

Aan de zuidzijde van het station staat rijksmonument Julianastraat 118. Het woonhuis en een aangrenzende houten schuur dienden als woning en bedrijfslocatie voor leerhandelaar P. van Rooij. Het pand maakt deel uit van de cultuurhistorisch interessante ontwikkeling van kleinschalige leerhandel in Rijen. In de loop der tijd zijn de schuur en het huis ingrijpend verbouwd, waarmee een deel van de cultuurhistorische waarde verloren is gegaan. In het Definitief Ontwerp (DO) van Spoorzone Rijen is het voormalige woonhuis opgenomen als identiteitsdrager, waarin enkele installaties van NS kunnen worden ondergebracht. Met houten lamellen een referentie is gemaakt naar de locatie en uitstraling van de voormalige schuur. Deze lamellen hebben een openheid van minimaal 50% en samen met ruime openingen naar de fietsenstalling wordt zo de zichtlijnrelatie behouden met het station. De stalling is omgeven door een scherm uit absorberend materiaal om de 'pleinwanden' te definiëren en de beleving van geluidshinder bij omwonenden te beperken. Dit scherm wordt begroeid met een mix van klimplanten. In het ontwerp van de stalling is rekening gehouden met de mogelijkheid van een uitbreiding.

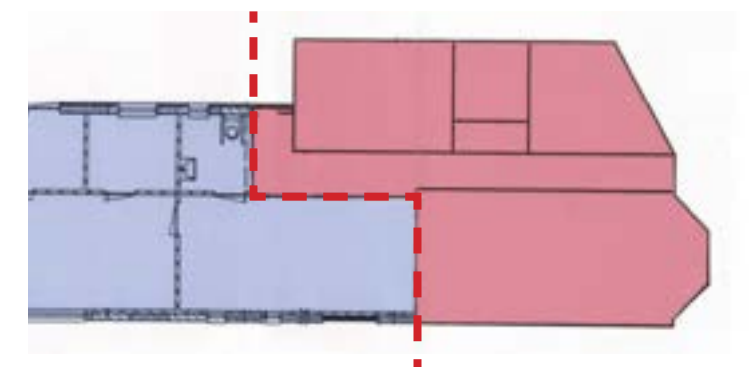




Plattegrond van de zuidelijke fietsenstalling



Noordgevel



Plattegrond



1910

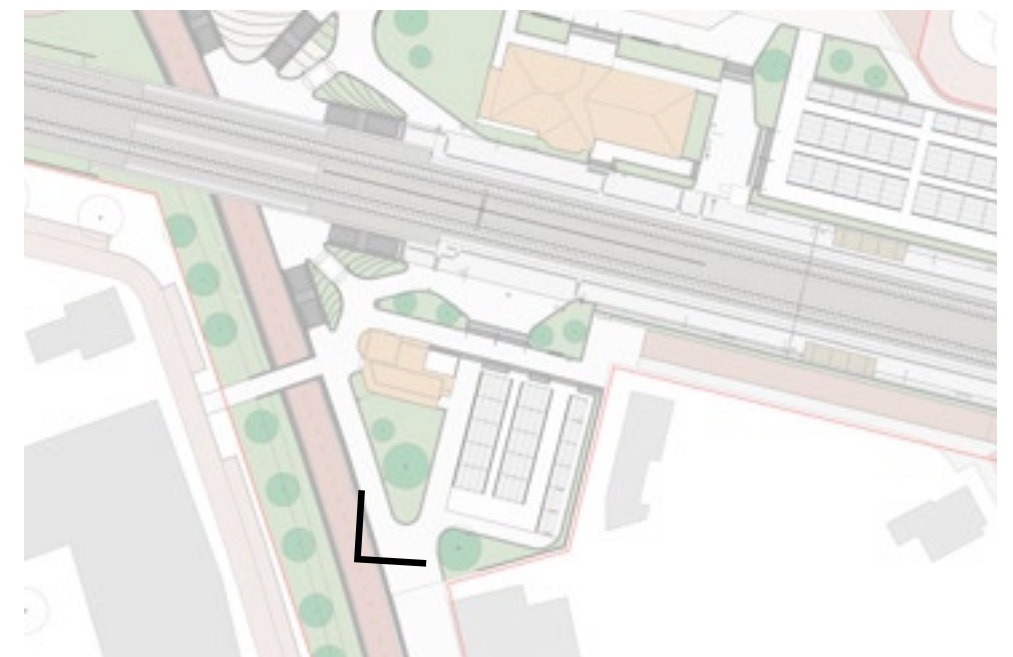
Historische foto's

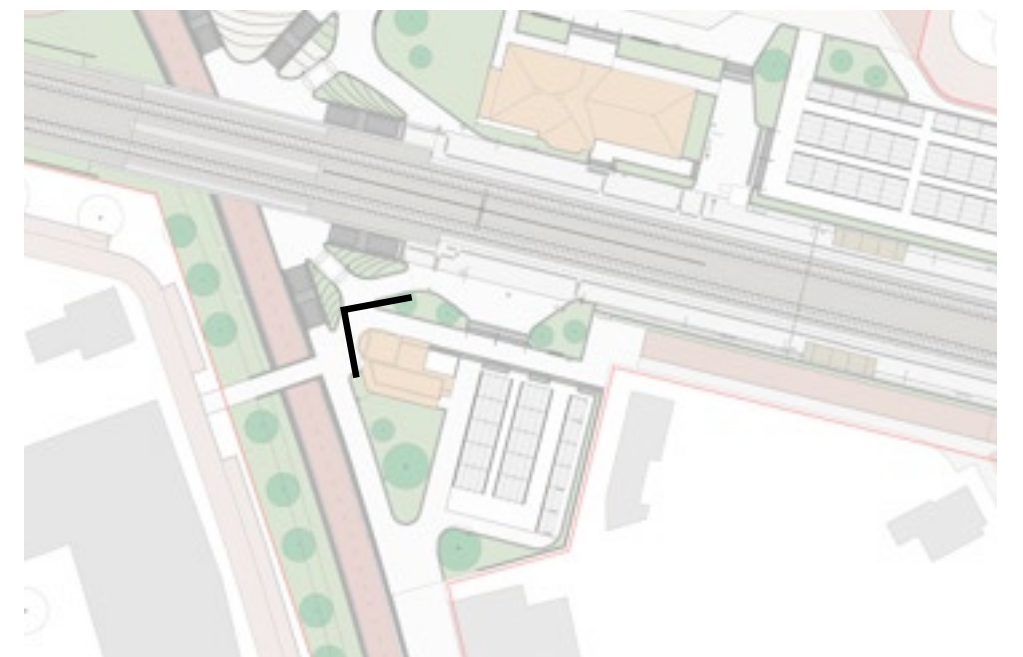


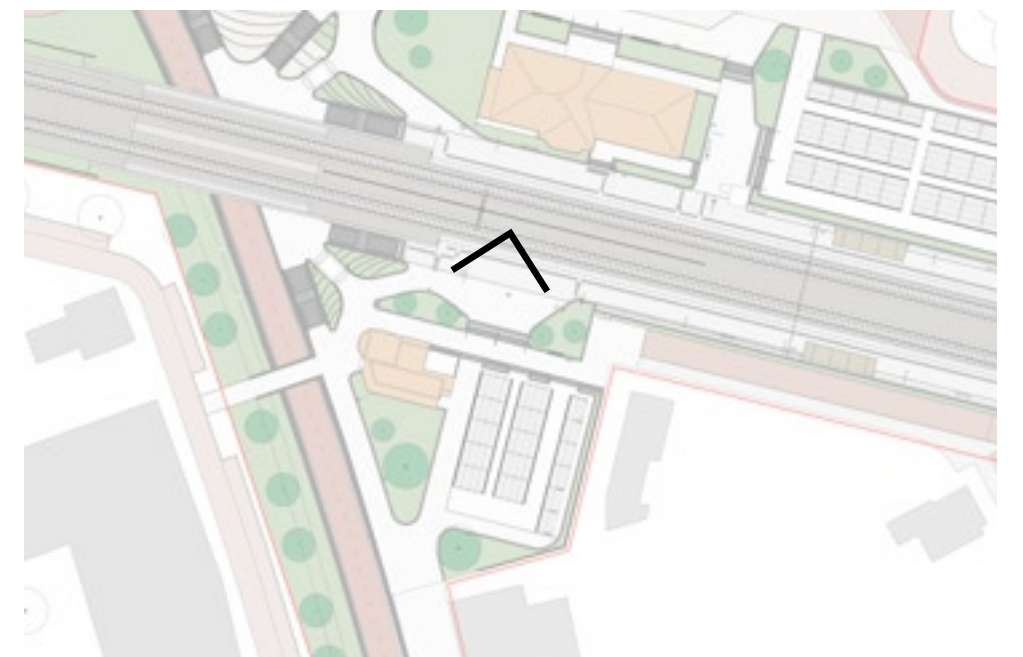
Voor 1980

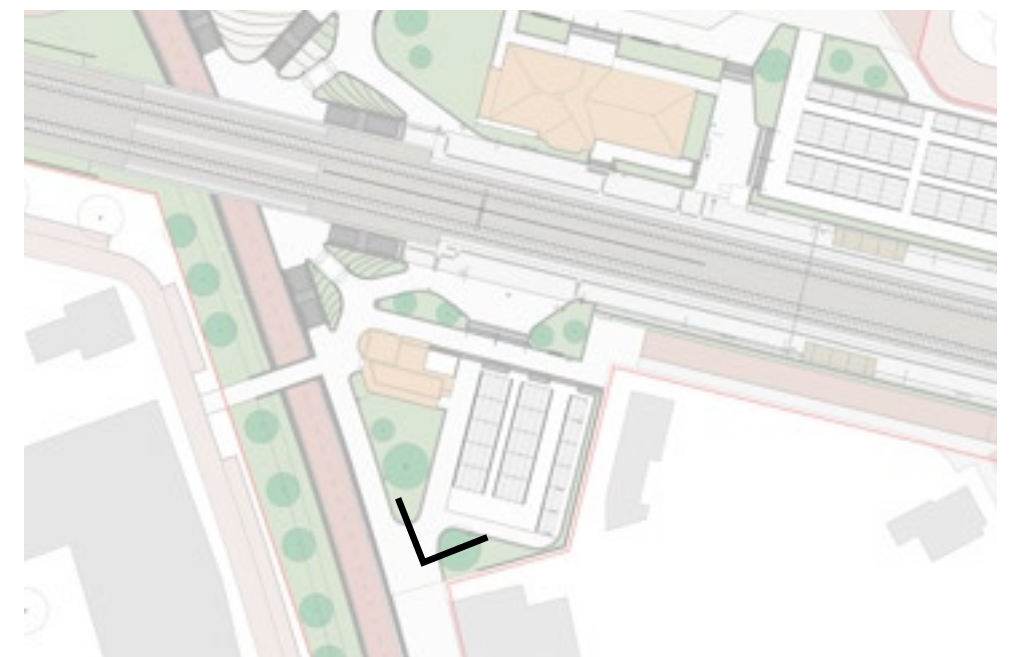


1944











Geluidsschermen

De geluidsschermen zijn zoveel mogelijk in het ontwerp geïntegreerd om de visuele impact te minimaliseren, bijvoorbeeld: langs de perrons zijn de schermen verstoppt in hagen en in de spoorkruising fungeren de wanden van de trogligger als geluidsafscherming. Aan de oostzijde sluit de trogligger aan op geluidsschermen die vanuit een ander project worden gerealiseerd (MeerJarenProgramma Geluidssanering: MJPG). De trogligger wordt aan deze kant verlengd om op een visueel logische wijze aan te sluiten op deze schermen.



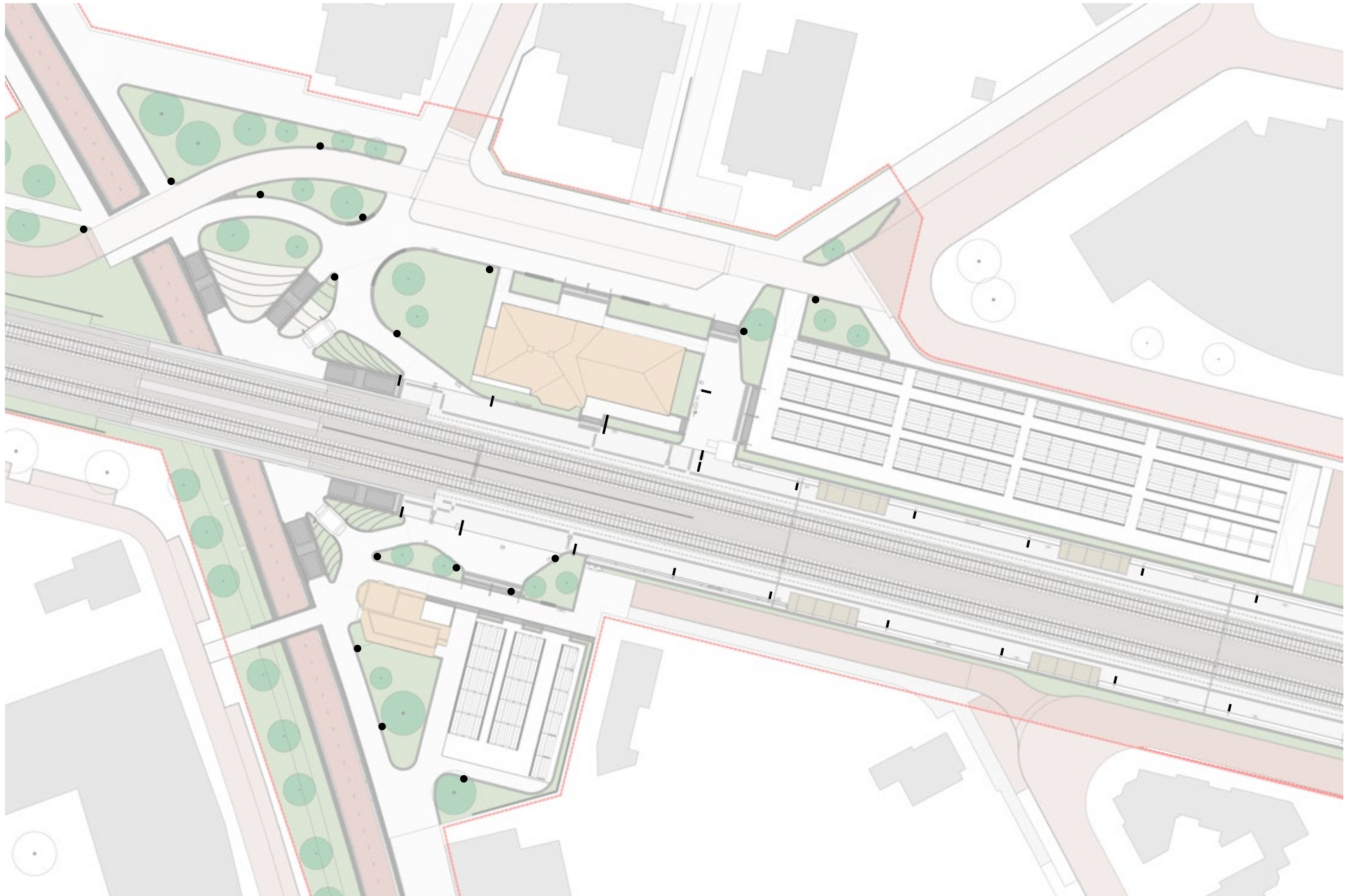




Verlichting

Onderscheid is te maken in functionele en accentverlichting en tussen reizigersdomein en stationsomgeving. In de trappen is verlichting opgenomen in de leuning, in de onderdoorgang worden de wanden aangeschoten door een lijnverlichting en is in het houten plafond verlichting aanbracht. Op het stationsplein zijn antracietkleurige stalen masten geplaatst met spots die meerdere kanten op kunnen.

De afgebeelde verlichting is ter indicatie. In een latere fase dient dit plan getest te worden en verder verwerkt te worden tot een hoogwaardig verlichtingsplan.



Plattegrond met verlichtingselementen







Referentie



Voertuigkeringing

Ten noorden van de onderdoorgang rijden er ook voertuigen langs de keerwand. Hoewel de snelheid laag is en het verkeer minimaal, wordt ter zijde van de berijbare weg een extra voertuigkerende bescherming aangebracht.

Materialisatie

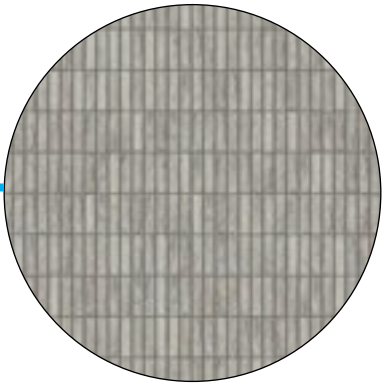
Het doel is dat alle materialen en afmetingen gebruikt worden in het uitwerkingsontwerp en uiteindelijke realisatie, tenzij dat deze om gemotiveerde redenen afvallen. Alternatieve functionaliteit, vormgeving, materialen, kleurstelling en maatvoering ter goedkeuring in overleg met architect en Bureau Spoorbouwmeester.

Alle gevels dienen voorzien te worden van een anti-graffiti coating op basis van natuurlijke polysacchariden (zetmeel) en water. De coating dient aangebracht te worden op het gehele vlak, met als doel om zichtbare overgangen te voorkomen tussen wel en niet gecoate oppervlakken. De antigraffiti coating dient na voorbehandeling in minimaal 2 lagen aangebracht te worden met een airless applicator. De coating vormt een dunne beschermende film, die niet zichtbaar is en volledig dampdoorlatend en UV bestendig is.

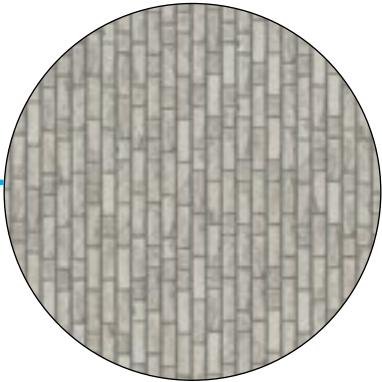
Kleur & Materiaal



Code: wa01
Materiaal / Type: Metselwerk
Omschrijving: Afwerking trogligger
Kleur: Grijs - Nevada Light o.g.
Uitvoeren in wildverband



Code: wa02
Materiaal / Type: Metselwerk
Omschrijving: Rollaag trogligger
Kleur: Grijs - Nevada light o.g.
Uitvoeren in staand verband

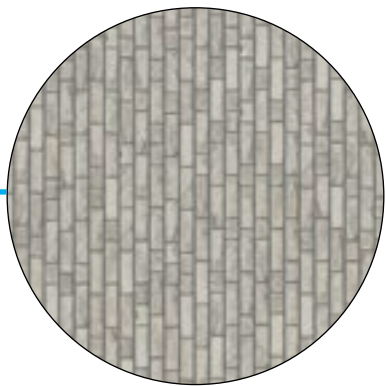


Code: wa03
Materiaal / Type: Metselwerk
Omschrijving: Afwerking onderkant trogligger
Kleur: Grijs - Nevada Light o.g.
Uitvoeren in vertikaal wildverband

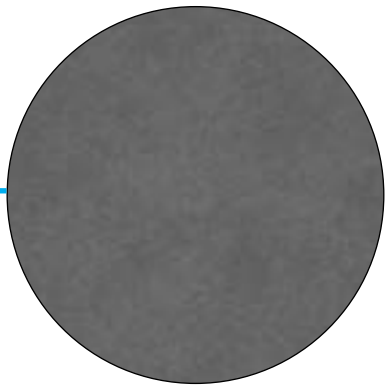


Code: vl01
Materiaal / Type: Klinkers, Visgraadverband
Omschrijving: Bestrating diverse gebieden.
Kleur: Variërend, conform opgave landschaparchitect
Exacte samenstelling bepalen a.d.h.v. mock-up

Voor meer informatie raadpleeg de kleur- & materiaalstaat



Code: wa04
Materiaal / Type: Metselwerk
Omschrijving: Inkadering vertikaal landschap
Kleur: Grijs - Nevada light o.g.
Uitvoeren in vertikaal wildverband



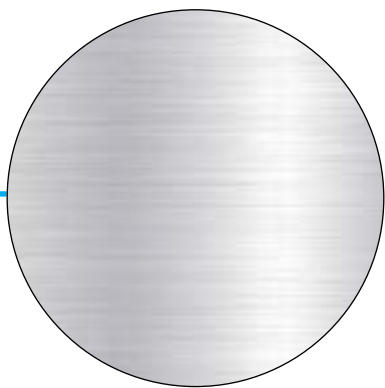
Code: wa05
Materiaal / Type: Natuursteen
Omschrijving: Topsteen diverse wanden.
Kleur: Antraciet
Geschuurd t.p.v. zichtbare zijde



Code: wa06
Materiaal / Type: Cortenstaal
Omschrijving: Tussenschermen groen traplandschap
Kleur: Oranje / verkleurd



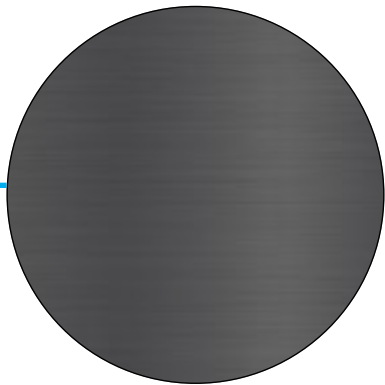
Code: wa08
Materiaal / Type: Metselwerk
Omschrijving: Afwerking onderdoorgang
Kleur: Grijs - Nevada Light o.g.
Uitvoeren in wildverband



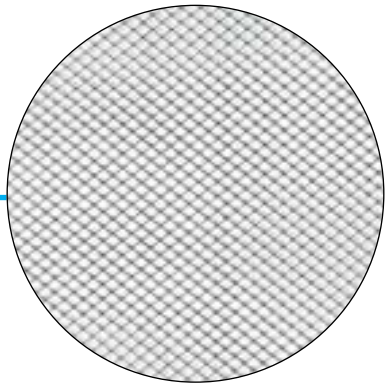
Code: b01
Materiaal / Type: RVS
Omschrijving: Dubbele buisleuning
Kleur: RAL 9007



Code: b03
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Staander
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



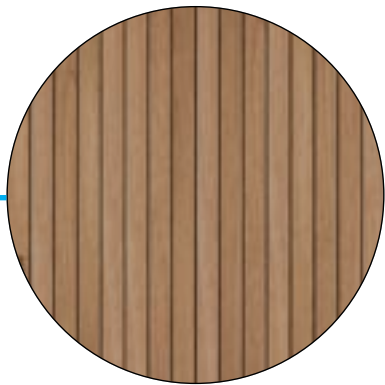
Code: b04
Materiaal / Type: RVS
Omschrijving: Handleuning hekwerk, rechthoekig
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



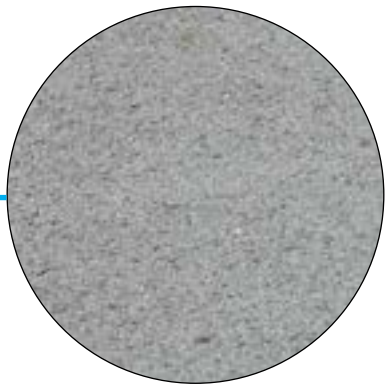
Code: b05
Materiaal / Type: Kabelnet
Omschrijving: Doorvalbeveiliging
Kleur: RVS
Maaswijdte 69 x 41 mm



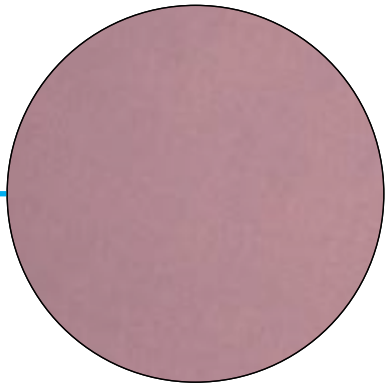
Code: wa09
Materiaal / Type: Porreus baksteen
Omschrijving: Afwerking onderdoorgang
Kleur: Bruin
Voorzien van kleine gaten voor planten en ruimtes voor insecten. Minimaal 2 per strekkende meter.



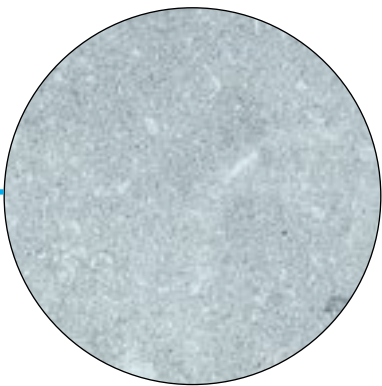
Code: pl01
Materiaal / Type: Houten lamellen
Omschrijving: Plafond trogligger
Kleur: -



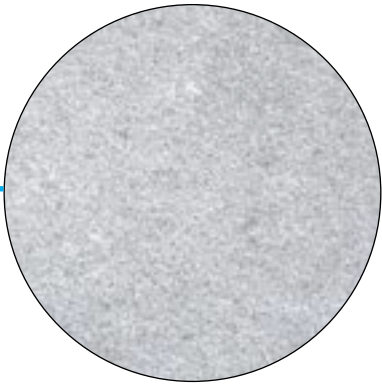
Code: vl06
Materiaal / Type: Betonrand
Omschrijving: Rand fietspad
Kleur: Grijs



Code: vl05
Materiaal / Type: Asphalt
Omschrijving: Fietspad
Kleur: Lichtrood



Code: st04
Materiaal / Type: Belgisch Hardsteen, gezandstraald
Omschrijving: Veeggoot
Kleur: Light Grijs



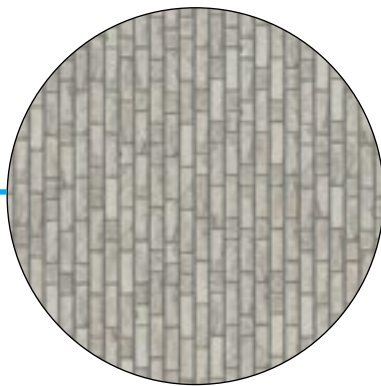
Code: st01
Materiaal / Type: Natuursteen, Belgisch Hardsteen, Gegritstraald
Omschrijving: Optrede
Kleur: Lichtgrijs



Code: st02
Materiaal / Type: Alta Kwartsiet, Donker gezoet
Omschrijving: Aantrede
Kleur: Antraciet



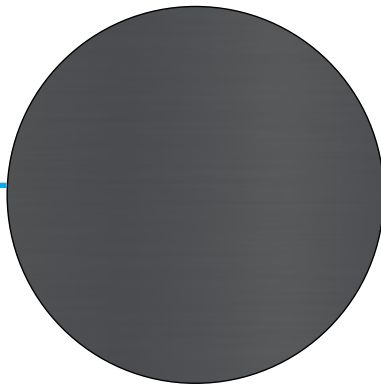
Code: st03
Materiaal / Type: Marmer
Omschrijving: Markeringen
Kleur: Wit



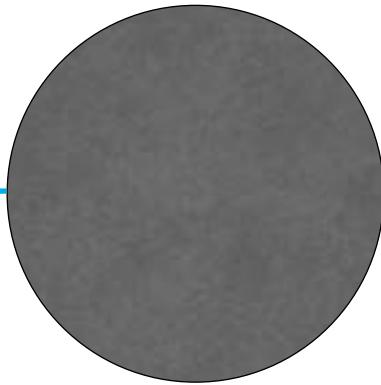
Code: wa07
Materiaal / Type: Vertikaal wildverband
Omschrijving: Afwerking bruggen
Kleur: Grijs - Nevada Light o.g.



Code: b06
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Staander Valbeveiliging
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



Code: b04
Materiaal / Type: RVS
Omschrijving: Handleuning, rechthoekig
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



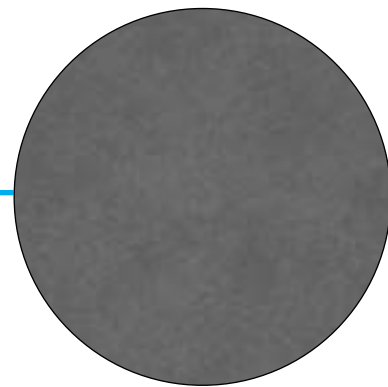
Code: wa05
Materiaal / Type: Natuursteen
Omschrijving: Topsteen diverse wanden.
Kleur: Antraciet
Geschuurd t.p.v. zichtbare zijde



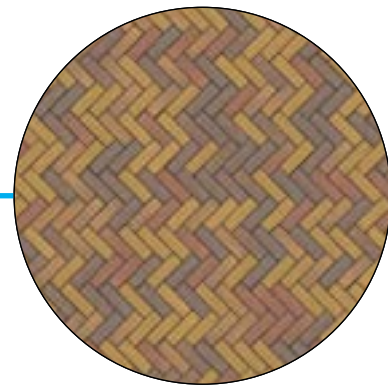
Code: LI01
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: -
Kleur: Antraciet (RAL 7016)



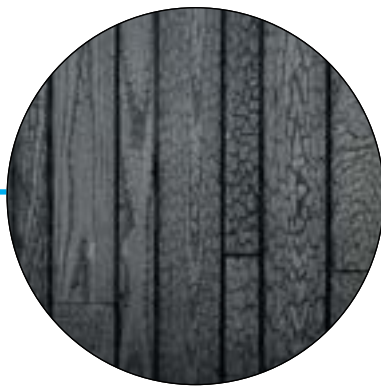
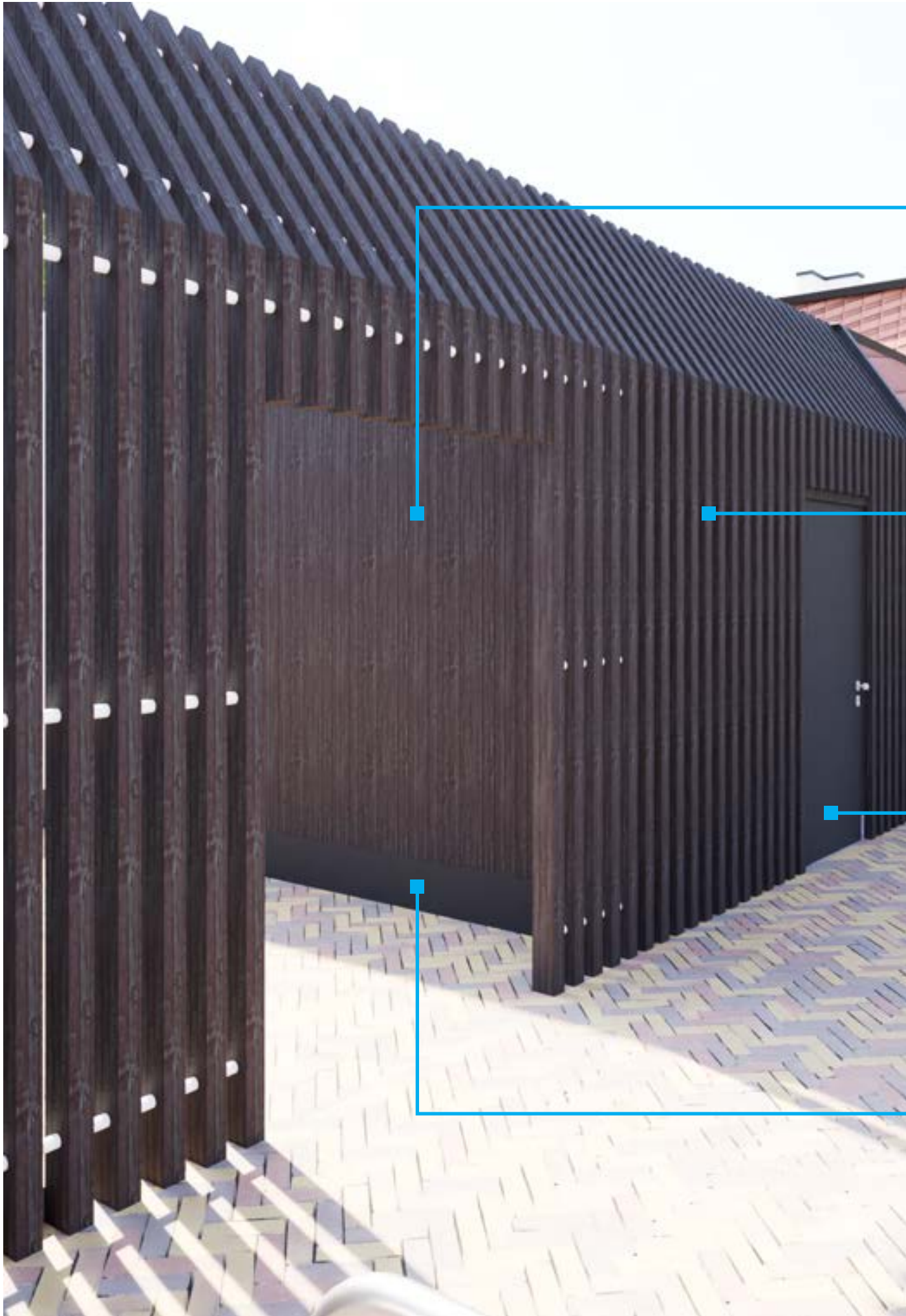
Code: ou01
Materiaal / Type: Hout
Omschrijving: Zitelement
Kleur: Bruin



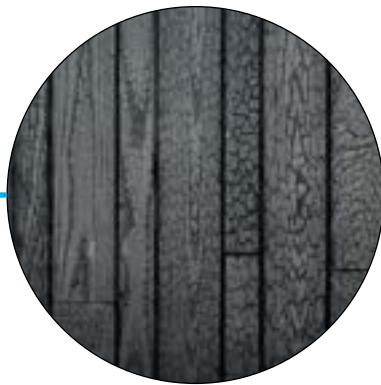
Code: wa14
Materiaal / Type: Natuursteen
Omschrijving: Wandafwerking
Kleur: Antraciet
Geschuurd t.p.v. zichtbare zijde
Gelijk aan wa05



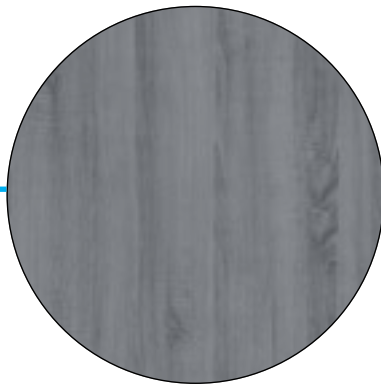
Code: vl01
Materiaal / Type: Klinkers, Visgraadverband
Omschrijving: Maaiveld bestrating
Kleur: Variërend, conform opgave landschaparchitect
Exacte samenstelling bepalen a.d.h.v. mock-up



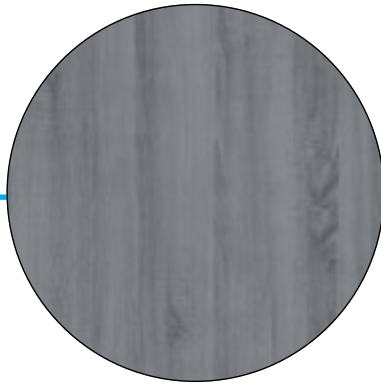
Code: wa11
Materiaal / Type: Gebrand hout
Omschrijving: Gevel technische ruimte
Kleur: Zwart



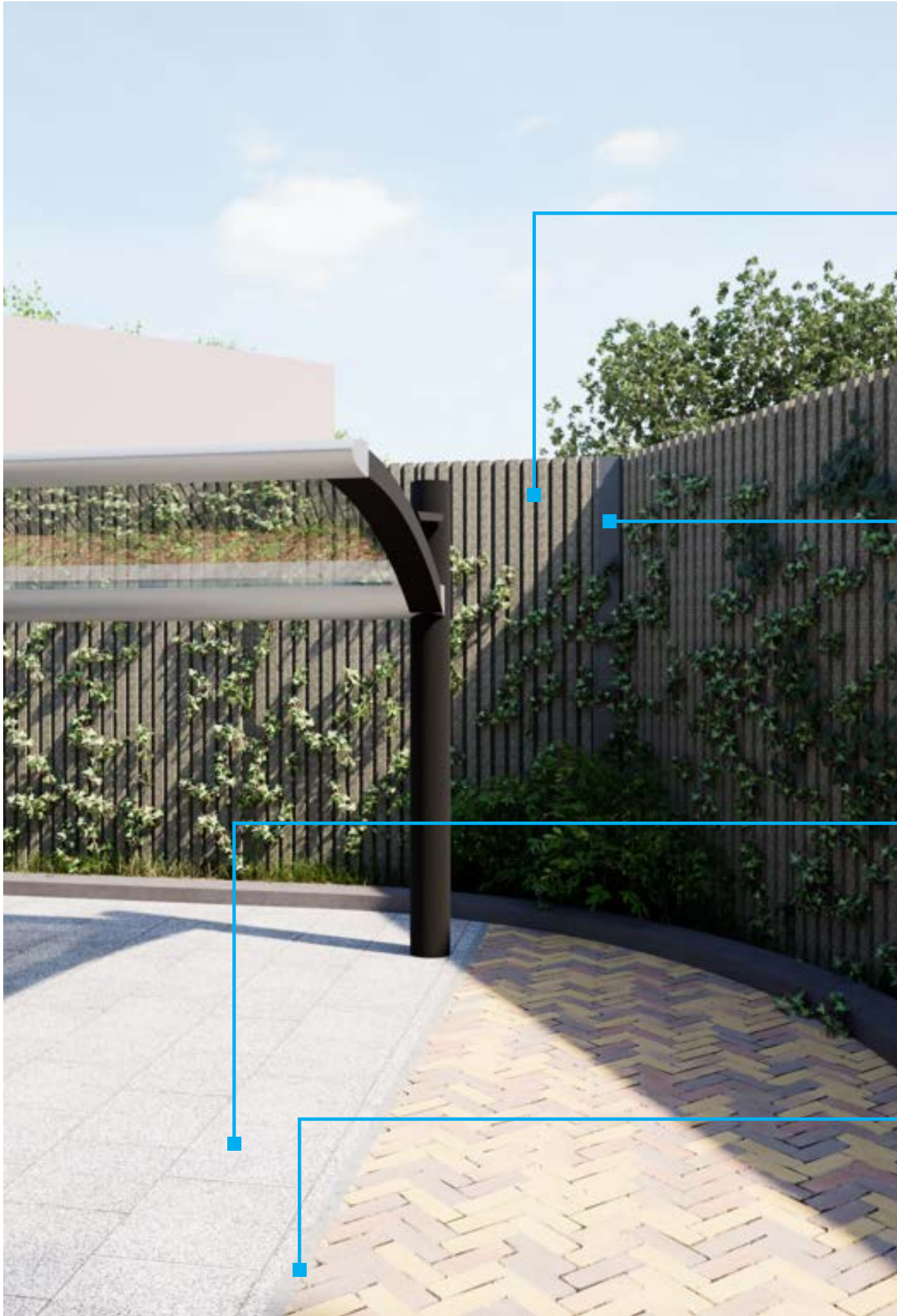
Code: wa10
Materiaal / Type: Gebrand hout
Omschrijving: Afscheiding fietsenstalling, lamellenstructuur
Kleur: Zwart
Minimum 50% openheid vereist.



Code: d01
Materiaal / Type: hout, geverfd
Omschrijving: Deur technische ruimte
Kleur: Gelijk aan accentkleur monument



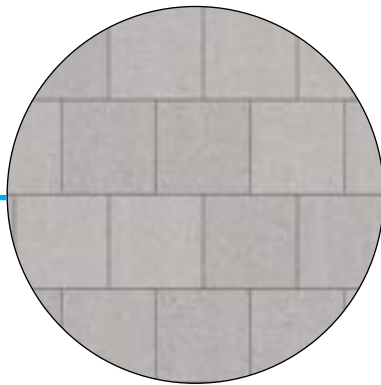
Code: wa13
Materiaal / Type: hout, geverfd
Omschrijving: Plint technische ruimte
Kleur: Gelijk aan accentkleur monument



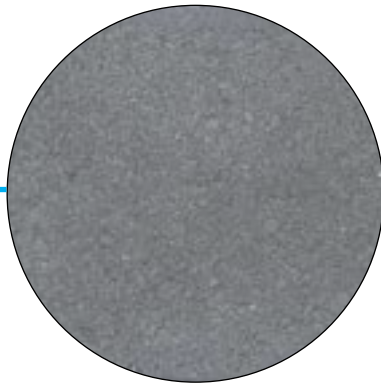
Code: wa12
Materiaal / Type: Houtvezelbeton o.g.
Omschrijving: Geluidscherm
Kleur: Grijs



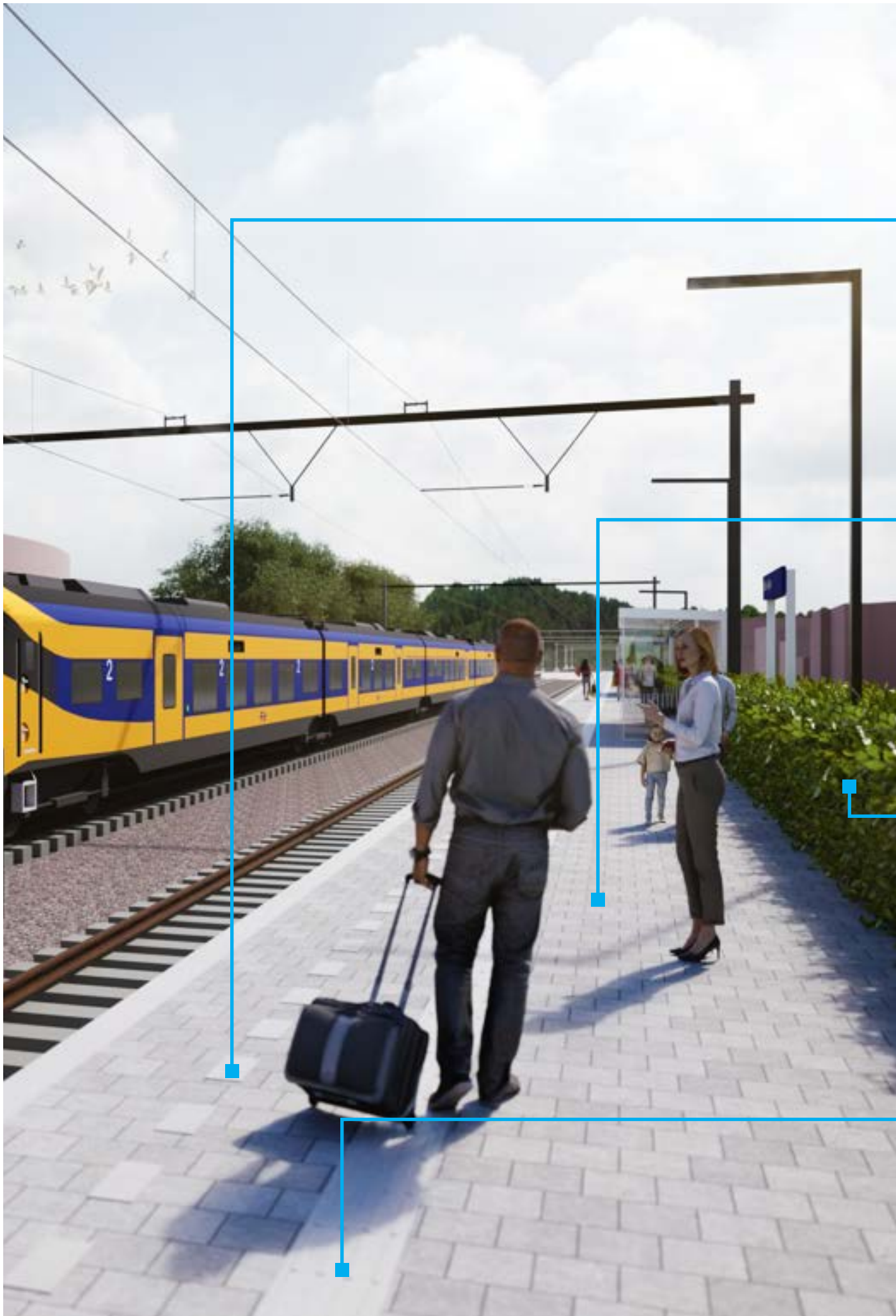
Code: c01
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Constructie geluidscherm
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



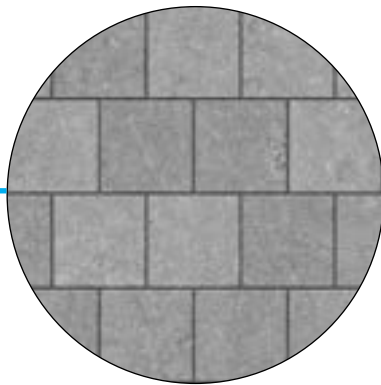
Code: vl02
Materiaal / Type: Bio Betontegels, 300 x 300
Omschrijving: Vloer fietsstalling
Kleur: Lichtgrijs



Code: vl08
Materiaal / Type: Betonband
Omschrijving: Afkadering / rand
Kleur: Lichtgrijs



Code: vl09
Materiaal / Type: Bio Betontegel
Omschrijving: Markering
Kleur: Wit



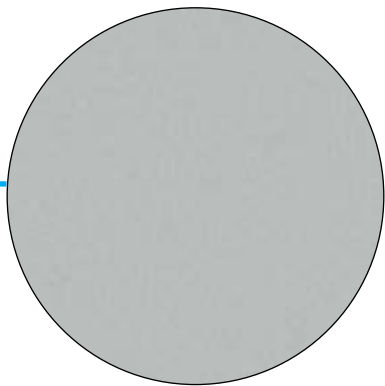
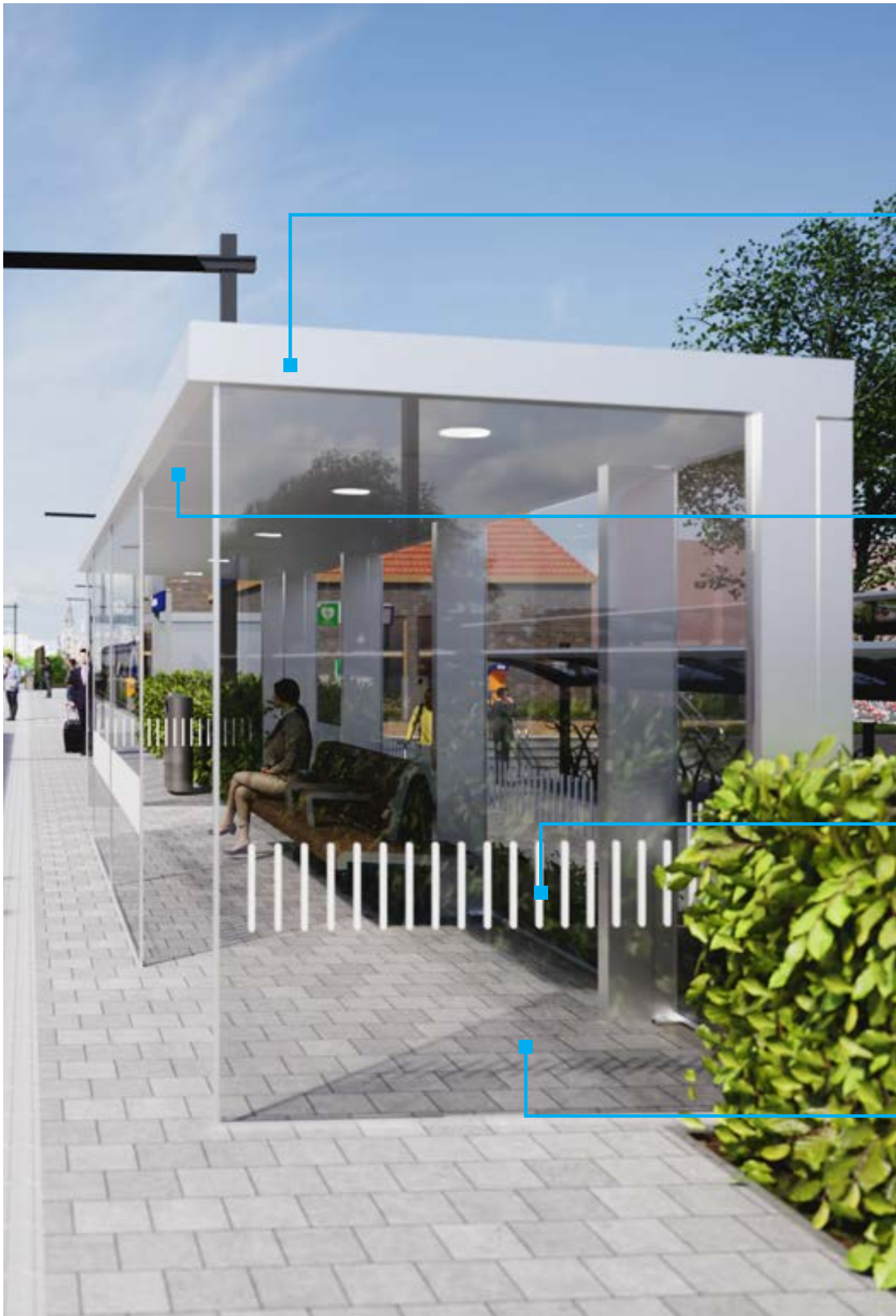
Code: vl03
Materiaal / Type: Bio Betontegel
Omschrijving: Perrontegel
Kleur: Lichtgrijs



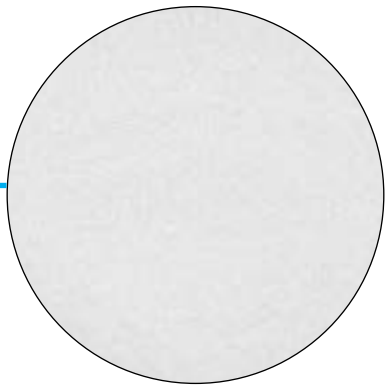
Code: wa12
Materiaal / Type: Houtvezelbeton o.g.
Omschrijving: Geluidscherm, verwerkt in haag
Kleur: Grijs



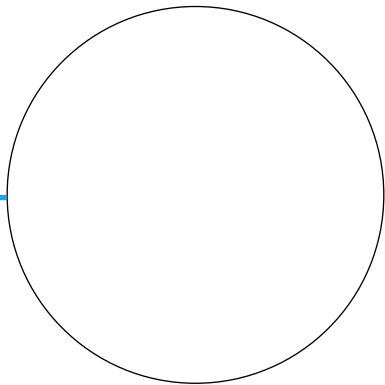
Code: vl04
Materiaal / Type: Bio Betontegel
Omschrijving: Blindegeleidelijn tegel
Kleur: Wit



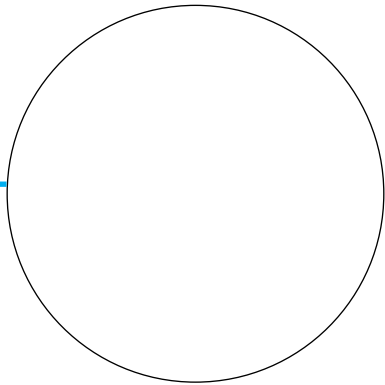
Code: b08
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Constructie Abri
Kleur: Metaalzilver (RAL 9006)



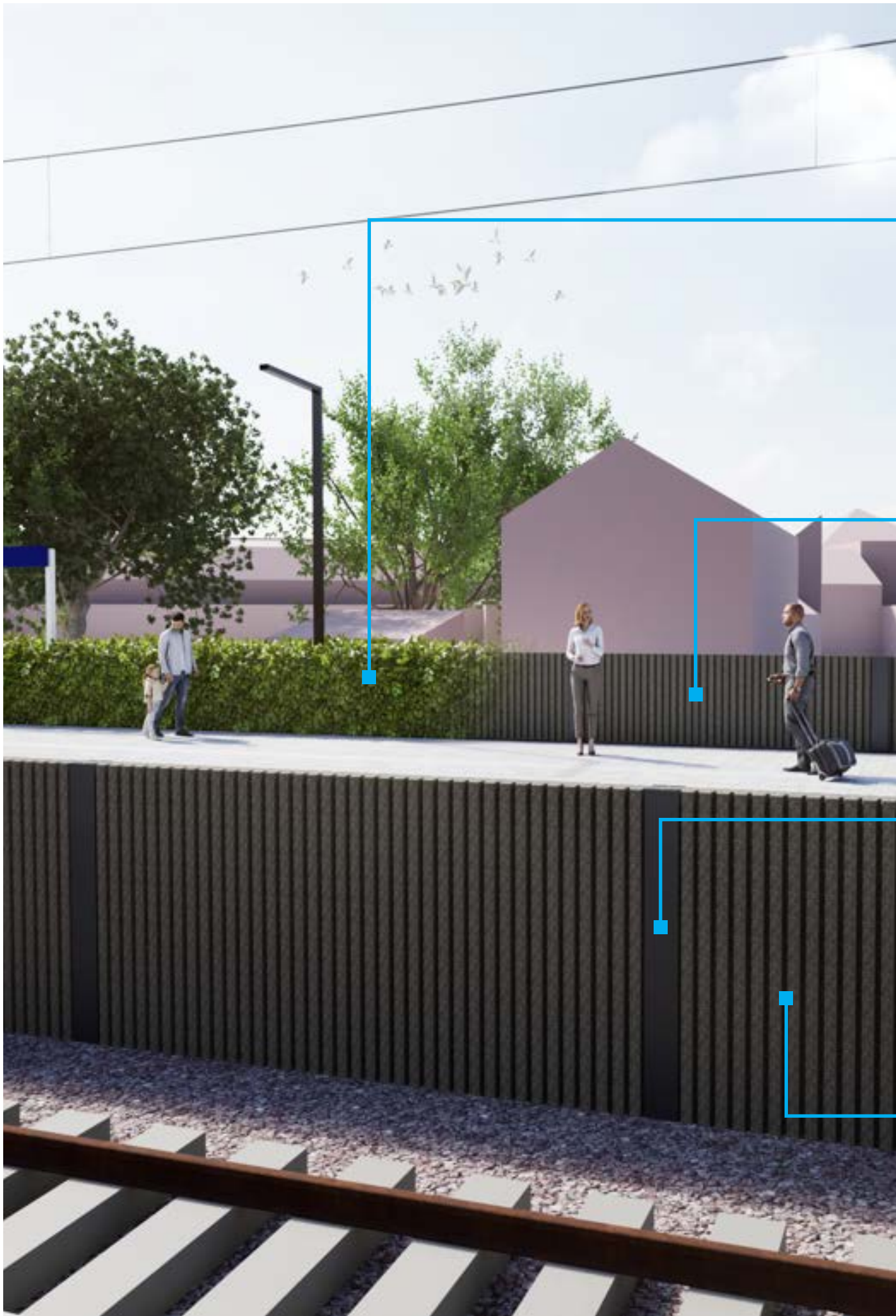
Code: pl02
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Plafond Abri
Kleur: Wit



Materiaal / Type: Markering
Omschrijving: Markering
Kleur: Wit
Conform OVS



Code: WA10
Materiaal / Type: Glas
Omschrijving: Glas Abri
Kleur: Blank



Code: -
Materiaal / Type: Beukenhaag
Omschrijving: Ter verberging van geluidscherm
Kleur: Wisselend



Code: wa12
Materiaal / Type: Houtvezelbeton o.g.
Omschrijving: Geluidscherm, verborgen in haag
Kleur: Grijs



Code: c01
Materiaal / Type: Staal
Omschrijving: Constructie geluidscherm
Kleur: Zwartgrijs (RAL 7021)



Code: wa12
Materiaal / Type: Houtvezelbeton o.g.
Omschrijving: Geluidscherm
Kleur: Grijs

