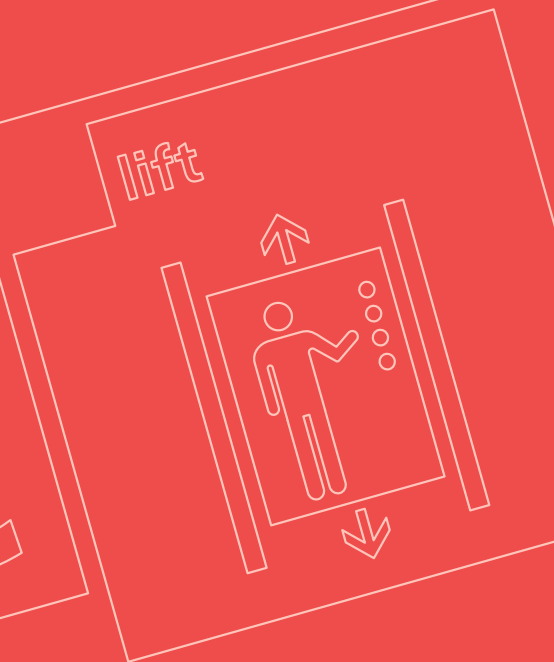
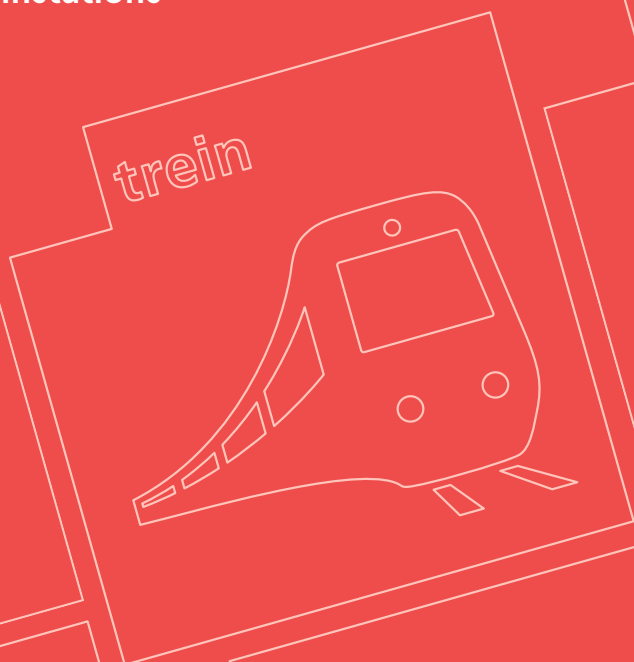
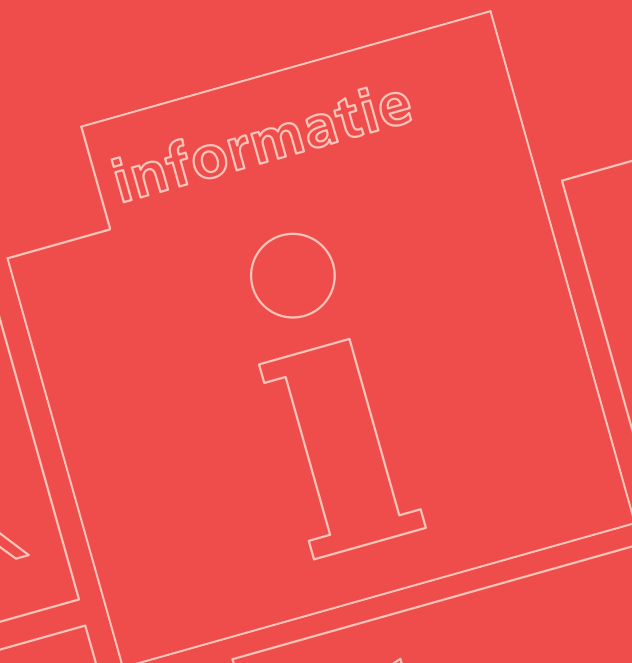


# Handboek Bewegwijzering

Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations



**ProRail**

**Spoorbeeld**

door Bureau Spoorbouwmeester

**Disclaimer**

Deze uitgave is de publieksversie van het Handboek Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations OVS00214/ december 2019, opgesteld door ProRail en Bureau Spoorbouwmeester.

ProRail Stations afdeling Ontwikkeling en Beleid is aanspreekpunt voor de regelgeving bewegwijzering op stations en borgt de actualiteit van regelgeving en handboeken en goede toepassing ervan in projecten en dagelijks beheer. Bij hen kunt u terecht voor verdere informatie en voor de precieze invulling van de regelgeving die afhankelijk is van afspraken met opdrachtgevers.

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>6</b>
Hoe de informatie in dit handboek toe te passen .....	7
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>8</b>
1.1 Waarom bewegwijzering .....	8
1.2 Wat valt onder bewegwijzering .....	9
<b>2 Algemene regelgeving bewegwijzering</b> .....	<b>11</b>
2.1 Te volgen specifieke regelgeving .....	11
2.2 Te volgen algemene regelgeving .....	12
2.3 Procedures .....	14
<b>3 Stappenplan</b> .....	<b>15</b>
3.1 Stappenplan voor het maken van een bewegwijzeringsplan en het vervaardigen van lay-outs .....	15
<b>4 Infostructuur</b> .....	<b>16</b>
4.1 Domeinen waarin reizigers zich kunnen bevinden .....	16
4.1.1 Omgevingsdomein .....	17
4.1.2 Ontvangstdomein .....	17
4.1.3 Reisdomein passage .....	17
4.1.4 Reisdomein perron .....	17
4.1.5 Verblijfdomein .....	17
4.1.6 Loopverbindingszone .....	17
4.2 Domeinen intekenen .....	18
4.3 Velden binnen het reisdomein perron .....	19
<b>5 Stromen, beslispunten en bordlocaties intekenen</b> .....	<b>20</b>
5.1 Loopstromen intekenen .....	20
5.2 Beslispunten bepalen .....	22
5.3 Bordlocaties bepalen .....	23
5.4.1 Gevelsigning .....	24
5.4.2 Stationsnaamborden .....	24
5.4.3 Vakaanduidingsborden .....	25
5.5 Bordlocaties per aanzicht .....	26
5.5.1 Zichtlijnen en leesafstanden .....	26
5.5.2 Bordlocaties in het horizontale vlak (bovenaanzicht) .....	27
5.5.3 Bordlocaties in het verticale vlak (vooraanzicht) .....	29
<b>6 Bestemmingen op bewegwijzering</b> .....	<b>30</b>
6.1 Welke bestemmingen worden verwezen en geïdentificeerd? .....	30
6.1.1 Vanaf voortransport naar het station .....	30
6.1.2 Negen categorieën bestemmingen .....	31
6.1.3 Op welke typen borden komen we pictogrammen tegen? .....	31
6.1.3 Overkoepelende term 'Stationshal' .....	43

<b>7</b>	<b>Elementen bordontwerp</b>	<b>44</b>
7.1	Kleur	44
7.2	Typografie	45
7.3	Taal	45
7.4	Pictogrammen	46
7.5	Blokje als onderdeel bewegwijzering	46
7.6	Pijlen	46
7.7	Stijlpuntsymbolen	47
7.8	Mutaties bewegwijzeringssysteem	47
<b>8</b>	<b>Lay-out doorgelichte verwijsborden</b>	<b>48</b>
8.1	Overzicht bordgroottes	48
8.1.1	Bordcodes	48
8.2	Pictogrammen	49
8.2.1	Stijlpuntsymbolen	49
8.3	Bordopbouw	51
8.3.1	Bestemmingen zijn opgesplitst in categorieën	51
8.3.2	Volgorde van pictogrammen per categorie	51
8.3.3	Volgorde bij minder beschikbare regels	51
8.3.4	Tekstgebruik	52
8.4	Opbouw borden vervoersmodaliteiten	54
8.4.1	Verschillende modaliteiten	54
8.4.2	Bordopbouw	55
8.5	Pijlgebruik	58
8.6	Borden die naast elkaar hangen (bordenclusters)	60
<b>9</b>	<b>Lay-out doorgelichte identificatieborden</b>	<b>61</b>
9.1	Identificatieborden	61
9.1.1	Toepassing	61
9.1.2	Toiletborden	62
<b>10</b>	<b>Lay-out communicatieborden</b>	<b>64</b>
10.1	Overzicht communicatieborden	64
10.1.1	Stramienen communicatieborden	64
10.1.2	Toiletborden: dames, heren, gehandicapten, douche	67
10.1.3	Toiletborden: tarievenbord	67
10.1.4	'Homan' aan einde perrons	68
10.2	Ophanghoogte	68
10.3	Verantwoordelijken	68
10.3.1	Bordlocaties	68
10.3.2	Aanvraag nieuw informatie- of instructiebord	68
10.4	Aanmaak nieuw communicatiebord	69
<b>11</b>	<b>Bewegwijzering fietsvoorzieningen</b>	<b>70</b>
<b>12</b>	<b>Vluchtwegbewegwijzering</b>	<b>71</b>
12.1	Richtlijnen betreffende vluchtwegbewegwijzering	71
12.1.1	Verwijzingen naar vluchtwegen op separate bewegwijzering	71
12.1.2	Clusteren vluchtwegbewegwijzering en stationsbewegwijzering	71
12.1.3	Vluchtwegbewegwijzering boven uitgangen	72



<b>13</b>	<b>Tijdelijke bewegwijzering</b> .....	<b>73</b>
13.1	Soorten tijdelijke bewegwijzering .....	73
13.1.1	Doorgelichte borden .....	73
13.1.2	Onverlichte borden .....	73
13.1.3	Stationsconcept in tijdelijke situaties (SITS) .....	74
<b>14</b>	<b>Andere systemen van informatievoorziening</b> .....	<b>76</b>
14.1	Relatie tussen bewegwijzering en andere systemen van informatievoorziening .....	76
14.2	OV-Chipkaart en Poortjes .....	76
14.2.1	Relatie OV-Chipkaart en Poortjes met bewegwijzering .....	76
14.3	Routing Signing en Branding (RSB) .....	76
14.3.1	Relatie RSB-middelen met bewegwijzering .....	77
14.4	InfoPlus .....	78
14.4.1	Relatie InfoPlus-middelen met bewegwijzering .....	79
14.5	DRIS BTM .....	79
<b>15</b>	<b>Montage doorgelichte borden</b> .....	<b>81</b>
15.1	Eisen constructie .....	81
15.2	Zone bewegwijzering .....	81
15.3	Montagemogelijkheden .....	82
15.3.1	Lichtbakken .....	82
15.3.2	Gevelbelettering .....	83
<b>16</b>	<b>Ruimtelijke en architecturale inpassing</b> .....	<b>86</b>
16.1	Ruimtelijke en architecturale inpassing .....	86
16.2	Do's and dont's van stationsbewegwijzering in relatie tot architectuur .....	88
<b>17</b>	<b>Verklarende woordenlijst</b> .....	<b>89</b>
	<b>Bijlage: Stroomschema bewegwijzering nieuwbouw/verbouw</b> .....	<b>90</b>

## Voorwoord

Het *handboek Belettering en Bewegwijzering Nederlandse treinstations* bevat de belangrijkste informatie over de generieke bewegwijzering en de belettering voor, in eerste instantie, treinstations. Het handboek bewegwijzering is een uitwerking van de Visie op informatie, specifiek het *handboek Infostructuur*. Dit handboek Infostructuur biedt alle relevante richtlijnen en ontwerpprincipes voor informatie op stations, waaronder ook de bewegwijzering. De bewegwijzering is consistent en consequent toegepast en in principe overal gelijk. Dit zorgt voor herkenbaarheid en vertrouwen bij de reiziger en daardoor voor een goede oriëntatie, navigatie en het vinden van de juiste informatie.

Bewegwijzering staat nooit op zichzelf. Het ondersteunt op vanzelfsprekende wijze de intuïtieve navigatie op stations. Keuzes aangaande de bewegwijzering worden altijd integraal en in samenhang gemaakt conform de Visie op Informatie en in samenhang met alle inrichtingsmiddelen. Het perspectief van de reiziger staat hierbij voorop. De bewegwijzeringssystematiek dient als leidraad.

Op ieder station komt een veelheid aan eisen en structuren samen. De infostructuur, en daarmee ook bewegwijzering, is daar een van. De architectuur zorgt dat al deze eisen en systemen op een vanzelfsprekende wijze samenkomen. Uitgangspunt is de plaatsing van zo min mogelijk routeverwijzingen. Dit betekent dat het ontwerp van een station in de basis zorgt voor heldere ruimten en een vanzelfsprekende navigatie. Door een goede samenwerking tussen de architect en het wayfindingbureau, kan vroeg in het ontwerpproces helder worden waar de extra ontwerpende aandacht van de architect en/of aanvullende bewegwijzeringssystematiek nodig is.

In het geval van nieuwbouw en verbouw zorgt de architect dat de systematiek van bewegwijzering op een vanzelfsprekende wijze wordt ingepast en toegepast. Dit geldt voor het station en de perrons. Bij verbouw kunnen in uitzonderingssituaties maatwerkoplossingen nodig zijn om tot een samenhangend geheel te kunnen komen.

Dit handboek bewegwijzering is bestemd voor externen (architecten, ontwerpers), vervoerders en ProRail medewerkers en is een praktische gids voor mensen die met de bewegwijzering op stations moeten werken. De handleiding ondersteunt in het maken van een bewegwijzeringsplan en bordlayouts. Alle richtlijnen om te komen tot een verwijzplan worden gegeven. Het stroomschema [\[bijlage\]](#) geeft de hele procedure weer, van opdracht en ontwerp tot oplevering en overdracht. Hierin staan per processtap alle ijk- en beslispunten en de posities van alle betrokken partijen.

De handleiding bevat geen technische gegevens m.b.t. materiaalgebruik, lichtbakconstructies en montage. Deze gegevens zijn te vinden in de RIC (Rail Infra Catalogus) in de SPC00176 en SPC00177.

## Hoe de informatie in dit handboek toe te passen

Dit handboek bestaat uit zeventien hoofdstukken en een bijlage waar het proces om te komen tot passende bewegwijzering wordt beschreven. Het handboek begint met een korte, algemene beschrijving van het waarom van bewegwijzering, de elementen die onder bewegwijzering vallen (hoofdstuk 1) en algemene regelgeving omtrent bewegwijzering (hoofdstuk 2). Deze hoofdstukken bevatten de basiskennis over het onderwerp bewegwijzering.

In hoofdstuk 3 wordt een stappenplan omschreven dat gevolgd dient te worden om te komen tot een bewegwijzeringsplan en correcte bordlay-outs voor een station. Alle stappen in dit plan worden uitgebreid toegelicht in de hoofdstukken volgend op hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4, 5, 6, 15 en 16 bevatten de informatie die nodig is om een bewegwijzeringsplan te maken. Hoofdstuk 7, 8, 9 en 10 zijn noodzakelijk bij het ontwerpen van bordlay-outs.

Naast stations zelf worden ook fietsenstallingen in de stationsomgeving voorzien van ProRail-bewegwijzering. Aangezien fietsenstallingen wezenlijk andere ruimtes zijn dan stationsgebouwen zijn hiervoor specifieke bordtypen ontwikkeld. Hoofdstuk 11 dient geraadpleegd te worden voor het maken van een bewegwijzeringsplan en het uitwerken van bordlay-outs voor fietsenstallingen.

In en rondom stations zijn daarnaast nog andere systemen van informatievoorziening aanwezig. Denk hierbij aan vluchtwegbewegwijzering, tijdelijke bewegwijzering en informatie over tickets (kaartverkoop, in- en uitchecken, etc.). Richtlijnen omtrent deze systemen worden beschreven in hoofdstuk 12, 13 en 14.

Het handboek eindigt met hoofdstuk 17: een verklarende woordenlijst.

# 1 Inleiding

## 1.1 Waarom bewegwijzering

Bewegwijzering zorgt ervoor dat mensen zich kunnen oriënteren, kunnen navigeren en efficiënt hun bestemmingen kunnen bereiken. Juist op stations is zo'n praktisch hulpmiddel van belang.

Stationsbezoekers moeten snel de juiste trein, aansluitend (openbaar) vervoer of voorzieningen kunnen vinden. Een goede bewegwijzering is een belangrijke voorwaarde om van vervoersknooppunten overzichtelijke, veilige en prettige plaatsen te maken waar mensen graag komen en verblijven.

Tezamen met een logische indeling van het station vergroot adequate bewegwijzering het gevoel van zekerheid van stationsbezoekers: het vinden van een bestemming gebeurt zonder veel inspanning en dwalen. Daardoor voelen stationsbezoekers zich ontspannen en hebben zij meer tijd en aandacht voor medegebruikers, reisinformatie en voorzieningen op het station.

Voor het goed functioneren van de bewegwijzering is het van essentieel belang dat deze uniform, consequent en volgens de regelgeving van ProRail, Spoorbeeld, Stationsconcept en Visie op Informatie wordt uitgevoerd.

Uniformiteit zorgt voor een herkenbaar, rustig beeld. Wie het systeem en de vormtaal eenmaal kent, kan deze op elk station probleemloos gebruiken. Het opnemen van de informatie kost daardoor minder moeite.

Het systeem functioneert op een neutrale wijze voor alle bedrijven die gehuisvest zijn op het station en wordt niet gebruikt voor profilering van vervoerders, retail, etc.

Het bewegwijzeringssysteem op de Nederlandse treinstations is een generiek systeem: op elk station wordt dezelfde bewegwijzering toegepast. Deze treinstations worden continu verder ontwikkeld. Het bewegwijzeringssysteem dient met deze veranderingen mee te kunnen bewegen en daarmee toekomstbestendig te zijn.

## 1.2 Wat valt onder bewegwijzering

De bewegwijzering omvat bebording voor reizigers en andere stationsbezoekers in de openbare ruimtes en omgeving van het station. Mededelingen die uitsluitend bestemd zijn voor personeel maken geen deel uit van de bewegwijzering die beschreven wordt in deze handleiding.

**De bewegwijzering in dit handboek omvat:**

Statische, visuele verwijzingen.

Hiermee wordt bedoeld dat het om borden met vaste informatie (niet dynamisch) gaat waarop de belangrijkste bestemmingen verwezen worden door middel van voornamelijk pictogrammen.

Dit betreft:

- 1 Gevelsigning van het station;
- 2 Stationsnaamborden op de perrons;
- 3 Verwijsborden ('daar is');
- 4 Identificatieborden ('dit is / hier is');
- 5 Spoornummers en richtingpijlen op TBP's en PV's zie [\[paragraaf 14.4\]](#).



## Tekstborden

Dit betreft:

6 Communicatieborden voor reizigers en stationbezoekers.

⑥  Op dit perron moet u in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Art. 7 A.R.V.

1.2

## 2 Algemene regelgeving bewegwijzering

### 2.1 Te volgen specifieke regelgeving

#### 2.1.1 Bewegwijzering

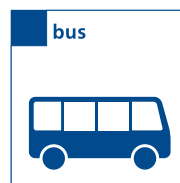
De bewegwijzering op Nederlandse treinstations dient te voldoen aan de PRM TSI richtlijnen. PRM TSI staat voor: 'Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility'.

Alle ontwerpen in dit handboek zijn beschermd en mogen niet gekopieerd of aangepast worden in enige vorm of op enige wijze, zonder schriftelijke toestemming van ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.

#### 2.1.2 Pictogrammen

Pictogrammen en kleuren zijn afgeleid van de UIC code 413 (Union Internationale des Chemins de fer). De pictogrammen zijn speciaal aangepast voor ProRail en alle Nederlandse treinstations.

- Het gebruik van witte pictogrammen met blauw beeld en een blauwe verklarende tekst.
- Het gebruik van ISO geteste en -goedgekeurde pictogrammen.
- Een pictogram dient niet aangepast te worden zonder overeenstemming met de systeemeigenaar ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.



#### 2.1.3 Afwijkingen

Indien de bestaande ProRail regelgeving voor de bewegwijzering aantoonbaar te kort schiet bestaat er de mogelijkheid om van deze regelgeving af te wijken. Dit kan bijvoorbeeld van toepassing zijn voor borden die in lage tunnels moeten worden geplaatst. Hiervoor moet dan een procedure worden gestart, de zogenaamde 'PRC000256 Toestemming voor afwijking'. Informatie over deze procedure kan opgevraagd worden bij de projectmanager van het project waarvoor de bewegwijzering bestemd is.

## 2.2 Te volgen algemene regelgeving

Voor bewegwijzering gelden een aantal algemene regels die gevolgd dienen te worden bij het uitwerken van een bewegwijzeringsplan:

- uitgangspunt is de gebruiker;
- verwijzingen zijn consequent en eenduidig;
- verwijsinformatie moet aanwezig zijn daar waar de gebruiker dit verwacht;
- informatie aanbieden op beslispunten;
- vanaf een beslispunt moet het volgende beslispunt al te onderscheiden zijn;
- herhaal informatie ter bevestiging als de afstanden groot zijn;
- de informatie moet zodanig geplaatst zijn dat de gebruiker deze waarneemt en kan lezen;
- informatie loopt van algemeen naar specifiek;
- bewegwijzering loopt door tot de bestemming is bereikt;
- bij aankomst op een locatie of bestemming moet een identificatiebord geplaatst worden;
- verschillende soorten informatie dienen ruimtelijk van elkaar gescheiden te worden
- er wordt niet verwezen naar exploitanten en concessiehouders.

Deze richtlijnen worden hieronder en op de volgende pagina's verder toegelicht.

### **Uitgangspunt is de gebruiker**

De gebruiker van het verwijssysteem is altijd het uitgangspunt. De gebruiker is gebaat bij een eenvoudig, leesbaar en herkenbaar systeem om te kunnen oriënteren en navigeren. En de informatie eenduidig te kunnen vinden.

### **Verwijzingen zijn consistent en eenduidig**

Tekst en beeld dienen op alle borden binnen een systeem van bewegwijzering hetzelfde te zijn (consistentie en eenduidigheid). Hiervoor dienen de specificaties en de pictogrammen uit dit handboek toegepast te worden. Bij de overgang naar de gebieden van andere vervoerders zal zoveel mogelijk dezelfde terminologie en beeldtaal gebruikt moeten worden, zodat de overgang van het ene naar het andere systeem van bewegwijzering zo soepel mogelijk verloopt.

### **Verwijsinformatie moet aanwezig zijn daar waar de gebruiker dit verwacht**

Over het algemeen nemen mensen alleen informatie op waar zij de informatie nodig hebben. Dus informatie moet daar geplaatst worden waar het verwacht wordt en meteen toepasbaar is.

### **Informatie aanbieden op beslispunten**

Een beslispunt is de plaats waar een gebruiker een (volgende/nieuwe) beslissing moet nemen. Meestal is een beslispunt een kruispunt van gangen of wandelpaden, maar ook ingangen en stijpunten binnen een gebouw zijn beslispunten.

### **Vanaf een beslispunt moet het volgende beslispunt al te onderscheiden zijn**

De bewegwijzering moet al zichtbaar zijn voordat het volgende beslispunt bereikt wordt. De borden van het volgend beslispunt moeten zichtbaar zijn,



maar hoeven nog niet leesbaar te zijn. Hierdoor is het gemakkelijker voor reizigers om het vervolg van hun weg te onderscheiden.

### **Herhaal informatie ter bevestiging als de afstanden groot zijn**

Informatie moet herhaald worden om de gebruiker de bevestiging te geven dat deze nog op de goede weg is. Indien afstanden groter zijn dan 20 meter, en zeker als de eindbestemming nog niet zichtbaar is, is het belangrijk informatie te herhalen.

### **De informatie moet zodanig geplaatst zijn dat de gebruiker het waarneemt en kan lezen**

De informatie moet opvallend zijn en in het zicht geplaatst zijn. Alleen op deze manier zal de gebruiker de informatie waarnemen.

### **Informatie loopt van generiek naar specifiek**

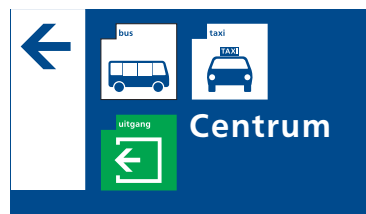
Informatie dient zoveel mogelijk generiek (algemeen) te zijn. Specifieke informatie dient alleen gegeven te worden op momenten waar dit nodig is. Hierdoor blijft de hoeveelheid informatie op een bord beperkt waardoor reizigers deze informatie gemakkelijk tot zich kunnen nemen.

Hieronder wordt deze richtlijn geïllustreerd aan de hand van een aantal voorbeelden.

De twee afbeeldingen hieronder hebben betrekking op verwijzingen naar uitgangen. Indien alle uitgangen van het station zich in dezelfde richting bevinden, dan kan er algemeen naar 'uitgang' verwezen worden door middel van een pictogram. Indien er uitgangen in meerdere richtingen te vinden zijn, dan wordt de uitgang gespecificeerd door een naam toe te voegen.



*Er is nog geen keuze, alleen de uitgang wordt verwezen.*



*Er zijn meerdere uitgangen. De uitgang wordt gespecificeerd.*

### **Bewegwijzering loopt door tot de bestemming is bereikt**

Een systeem van bewegwijzering kan alleen functioneren als bewegwijzering wordt opgevolgd tot men een bestemming bereikt heeft. Alleen op deze manier krijgen gebruikers het vertrouwen dat zij, door het volgen van de bewegwijzering, de door hen gezochte bestemming zullen vinden.

**Bij aankomst op een locatie of bestemming moet deze geïdentificeerd worden**

Elke balie, lift, toiletgroep, etc. moet geïdentificeerd worden middels een identificatiebord. Belangrijk daarbij is dat deze identificatie zichtbaar is vanaf de looprichting waarin reizigers de bestemming naderen. Identificaties dienen daarom haaks op de loopstroom geplaatst te worden.

**Verschillende soorten informatie dienen ruimtelijk van elkaar gescheiden te worden**

Hoe meer informatie een gebruiker krijgt aangeboden, hoe meer tijd benodigd is om de informatie te verwerken.

Bewegwijzering en reisinformatie vormen de primaire laag aan informatie op een station. Deze informatie dient de focus van de aandacht van reizigers te kunnen krijgen. Hiervoor is het belangrijk deze informatie ruimtelijk te scheiden van informatie in de marge van de aandacht, te weten media en retail. Deze verschillende soorten informatie dienen daarom in verschillende zones van het stationsgebouw geplaatst te worden [[zie ook hoofdstuk 4](#)] en [[paragraaf 5.5.3](#)].

**Er wordt niet verwezen naar exploitanten en concessiehouders**

Uitgangspunt voor de stationsbewegwijzering is dat zij neutraal is. Exploitanten en concessiehouders (uitbaters van winkels en vervoerders) worden niet via de verwijfsborden en identificatieborden op de stations verwezen of geïdentificeerd.

## 2.3 Procedures

In de [bijlage](#) treft u een stroomschema aan dat de hele procedure weergeeft, van opdracht en ontwerp tot oplevering en overdracht. In het stroomschema staan tevens alle ijk- en beslispunten en de posities van alle betrokken partijen. Het werkplan wordt door twee aangewezen partijen ontworpen of getoetst. De vaststelling wordt gedaan door ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.

**Gebruik van het bewegwijzeringsstelsel door derden**

De in het handboek gebruikte pictogrammen en bewegwijzeringsstelsel kunnen onder de volgende voorwaarden ook door derden gebruikt worden:

- dient een OV doel;
- geen commerciële toepassing;
- toepassing conform regelgeving en context van dit handboek Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations;
- geen meerdere bewegwijzeringsstelsels in een station naast elkaar toepassen;
- aan de pictogrammen en bordopmaak wordt geen modificatie gedaan en wordt geen andere tekstuele betekenis toegevoegd;
- toestemming van systeemeigenaar bewegwijzering ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.

# 3 Stappenplan

## 3.1 Stappenplan voor het maken van een bewegwijzeringsplan en het vervaardigen van lay-outs

In dit hoofdstuk staat overzichtelijk weergegeven welke stappen gemaakt moeten worden om tot een bewegwijzeringsplan te komen. Deze stappen zijn in de hoofdstukken 4 t/m 10, 15 en 16 uitgewerkt.

### Benodigd voor het maken van een bewegwijzeringsplan:

- Plattegronden met alle inrichtingselementen van het gehele stationsgebouw (onder andere de stationshal en perrons) en de directe omgeving.

### Stappenplan tot het maken van een bewegwijzeringsplan ten behoeve van het borgen van integraliteit:

- Doornemen van de algemene regelgeving met betrekking tot wayfinding [\[zie hoofdstuk 2\]](#).
- Domeinen binnen het station bepalen en intekenen [\[zie hoofdstuk 4\]](#).
- Loopstromen intekenen [\[zie hoofdstuk 5.1\]](#).
- Beslispunten bepalen [\[zie hoofdstuk 5.2\]](#).
- Bordlocaties bepalen [\[zie hoofdstuk 5.3, 5.4 en 5.5\]](#).
- Content per bord aangeven (bestemmingen [\[zie hoofdstuk 6\]](#) + pijlrichting).
- Soort montage (wand, plafond, etc.) [\[zie hoofdstuk 15\]](#).
- Ophangmogelijkheid borden bepalen (door of i.o.m. een bouwkundige) [\[zie hoofdstuk 16\]](#).
- Bordlay-outs opmaken [\[zie hoofdstuk 7-10\]](#), voor fietsenstallingen [\[zie hoofdstuk 11\]](#).
- Werktekeningen vervaardigen voor de productie, in overleg met de fabrikant.

Het bepalen van de bordlocaties dient zodanig te gebeuren dat reizigers met behulp van de informatie op de borden als vanzelf kunnen oriënteren en navigeren en hun bestemming kunnen vinden. Ook dient er rekening gehouden te worden met ruimtelijke en architecturale inpassing. Zie [hoofdstuk 16](#) voor meer informatie omtrent dit onderwerp.

Voor alle gewijzigde of nieuwe bewegwijzering en gevelbelettering moet rekening gehouden worden met de eisen van welstand, monumentenzorg en de lokale brandweer (vluchtwegbewegwijzering).

# 4 Infostructuur

NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester hebben een gezamenlijke Visie op Informatie op stations ontwikkeld. Onder informatie worden alle uitingen verstaan die een reiziger tijdens zijn reis tegenkomt: van reisinformatie en bewegwijzering tot media en retail. In de visie wordt gestreefd naar continuïteit en coherentie in de ervaring van de totale reis van de reiziger.

In de Visie op Informatie maakt bewegwijzering deel uit van de infostructuur. Deze vormt de primaire laag aan informatie op het station. Het is de universele taal van het reizen per trein en is voor reizigers in een fractie van een seconde te herkennen. De informatiestructuur heeft daarom prioriteit boven andere lagen van informatie en vormt de ruggengraat van het aanbod aan informatie op het station.

Zoals uit de infostructuur naar voren komt, is het toepassingsgebied van bewegwijzering breder dan het stationsgebouw zelf. Het toepassingsgebied bestaat uit:

- Het stationsgebouw.
- Poortvrije (interwijk) routes binnen of rondom het station.
- De directe omgeving van het station; met de partijen in deze omgeving moeten afspraken gemaakt worden over de bewegwijzering.

Daarnaast is het belangrijk de in de Visie op Informatie omschreven touch points mee te nemen bij het ontwikkelen van een bewegwijzeringsplan. Touch points zijn momenten in een reis waar er interactie is tussen een reiziger en informatie op het station (zie hoofdstuk 5 van de Visie op Informatie).

## 4.1 Domeinen waarin reizigers zich kunnen bevinden

Welke informatie reizigers op welk moment zoeken en hoe zij de aangeboden informatie ervaren hangt af van het domein waarin de reiziger zich op een bepaald moment bevindt. In *Spoorbeeld, Stationsconcept en Visie op informatie op stations* worden een aantal domeinen gedefinieerd welke hieronder toegelicht worden:

- Omgevingsdomein
- Ontvangstdomein
- Reisdomein passage
- Reisdomein perron
- Verblijfdomein
- Loopverbindingszone (Inclusief poortvrije (interwijk) routes)

#### 4.1.1 Omgevingsdomein

Het omgevingsdomein bestaat uit de gebieden direct om een station heen. Vertrekkende reizigers hebben in dit domein het eerste zicht op het station. Aankomende reizigers zijn op zoek naar aansluitend openbaar vervoer of vervolgen hun weg naar een bestemming elders.

#### 4.1.2 Ontvangstdomein

In het ontvangstdomein bereiden reizigers zich voor op hun reis of het vervolg van de reis. Een vertrekkende reiziger komt hier alle essentiële informatie tegen die nodig is om op reis te gaan. Een aankomende reiziger wil verder geholpen worden en oriënteert zich in het ontvangstdomein op de omgeving en aansluitingen.

#### 4.1.3 Reisdomein passage

Het reisdomein is dat gedeelte van het station dat zich achter de OVCP-poorten bevindt. In het reisdomein passage draait alles om het vinden van het juiste perron en daarmee het halen van de trein of de overstap. Informatie in de passage is daarom vooral gericht op snelheid, efficiëntie en bevestiging. Aankomende reizigers die op weg zijn naar een bestemming in de stad zijn in dit domein op zoek naar informatie over het vervolg van hun reis (bijvoorbeeld aansluitend openbaar vervoer).

#### 4.1.4 Reisdomein perron

Op het perron ben je echt 'onderweg'. Bevestiging dat men zich op het juiste perron bevindt is belangrijk en als er iets wijzigt met betrekking tot de reis dan dient de reiziger gewaarschuwd te worden. Verder kunnen reizigers hun gedachten laten afdwalen en wachten tot hun trein het station binnenrijdt. Aankomende reizigers willen zeker weten dat zij op het juiste station uitstappen en willen vervolgens weten waar de uitgang is.

#### 4.1.5 Verblijfdomein

Stations zijn steeds vaker ook verblijfsruimtes. In dit domein ontmoeten mensen elkaar en maken reizigers gebruik van de aanwezige winkels en horeca. In dit domein kunnen reizigers zich ontspannen en zijn zij minder met hun reis bezig.

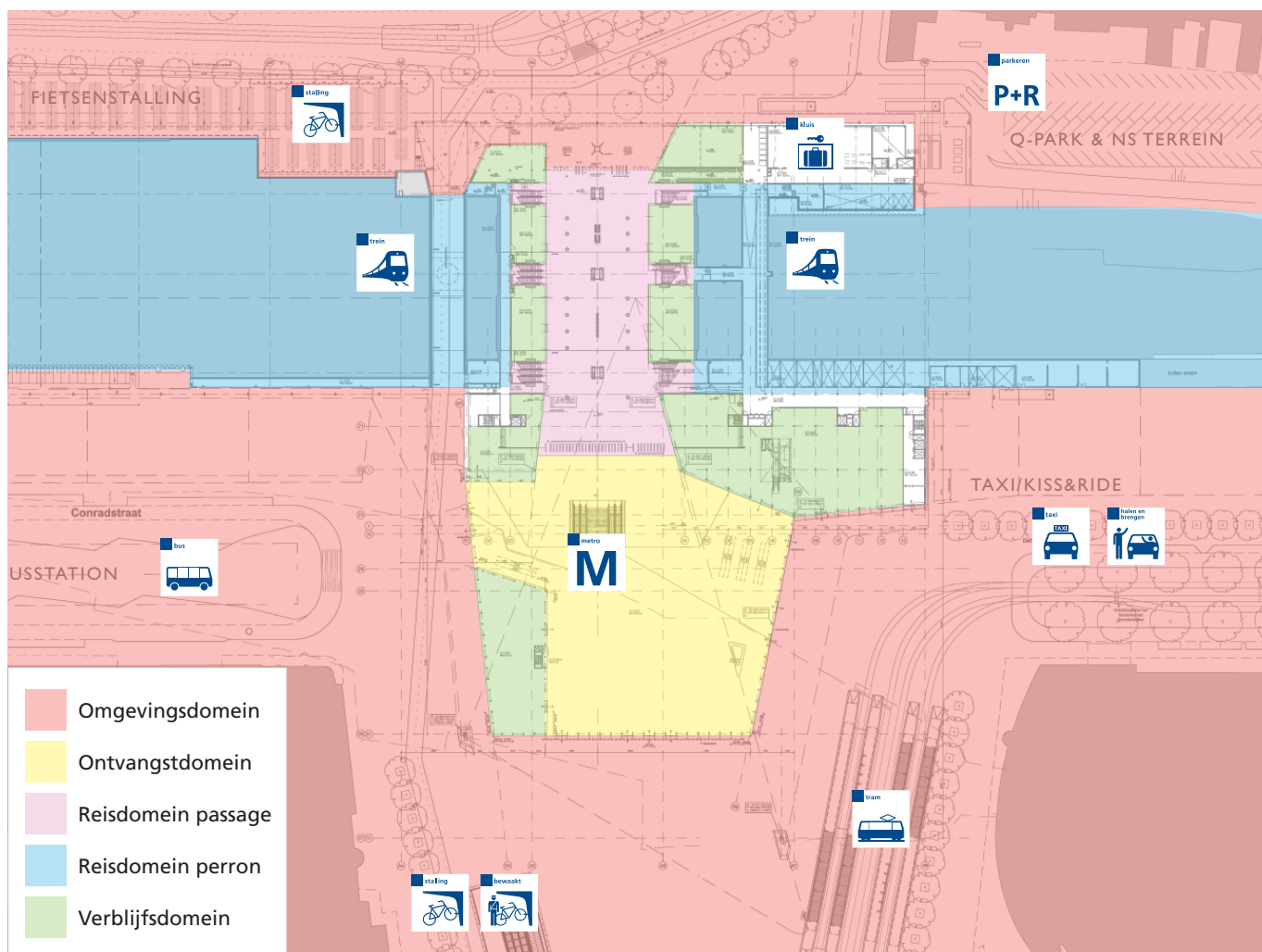
#### 4.1.6 Loopverbindingszone

De loopverbindingszone is terug te vinden in alle domeinen van het station. Het zijn de gedeeltes van het station die gebruikt worden door reizigers om zich snel van A naar B te bewegen. Het zijn drukke gebieden waar reizigers snel informatie tot zich moeten kunnen nemen en visuele ruis beperkt dient te zijn.

## 4.2 Domeinen intekenen

De domeinen binnen een station geven inzicht in de informatiebehoefte van reizigers en daarmee aanknopingspunten voor de te plaatsen bewegwijzing. Daarom start het maken van een bewegwijzeringsplan met het intekenen van de domeinen.

De domeinen worden ingetekend, in een tekenprogramma, op plattegronden verstrekt door de opdrachtgever (zie afbeelding hieronder).



### 4.3 Velden binnen het reisdomein perron

Het reisdomein (perron) is opgedeeld in velden:

Het eerste veld 'oriëntatie' bevindt zich direct na de entree/stijgpunt. Het tweede veld is 'reisinformatie'. In dit veld bevinden zich de vertrekstaten (met stationsnaam), treinsamenstellingsborden en InfoPlus-schermen (treinbeeldschermen (TB), treinbeeldschermen perron (TBPs) en perronverwijzers (PVs)).

De overige velden in het reisdomein perron hebben geen relatie met de bewegwijzering en worden daarom niet in dit handboek behandeld.

Bij het maken van een bordenplan voor perrons is goede afstemming noodzakelijk betreffende de locaties voor verschillende informatiemiddelen in de velden (zoals bewegwijzering, vertrekstaten en InfoPlus). Alleen zo is het mogelijk om alle informatie tot zijn recht te laten komen middels een juiste plek (zie ook [hoofdstuk 14](#)).

# 5 Stromen, beslispunten en bordlocaties intekenen

Om een bewegwijzeringsplan te maken moet een aantal stappen doorlopen worden zoals omschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is beschreven hoe het maken van een bewegwijzeringsplan begint met het intekenen van de domeinen en velden op het station. De volgende stap, het intekenen van loopstromen, beslispunten en bordlocaties, wordt in dit hoofdstuk behandeld. Samen met het bepalen van bestemmingen (bordinhoud) [\[hoofdstuk 6\]](#) vormen deze stappen de basis voor elk bewegwijzeringsplan. Deze stappen dienen altijd conform de in dit handboek omschreven volgorde doorlopen te worden.

## 5.1 Loopstromen intekenen

De looproutes van de gebruikers van een station, de zogenaamde loopstromen, worden ingetekend bovenop de plattegrond met domeinen.

**Het gaat om loopstromen voor de volgende gebruikers van een station:**

- 1 Vertrekkende reizigers
- 2 Aankomende reizigers
- 3 Overstappers
- 4 Stationbezoekers

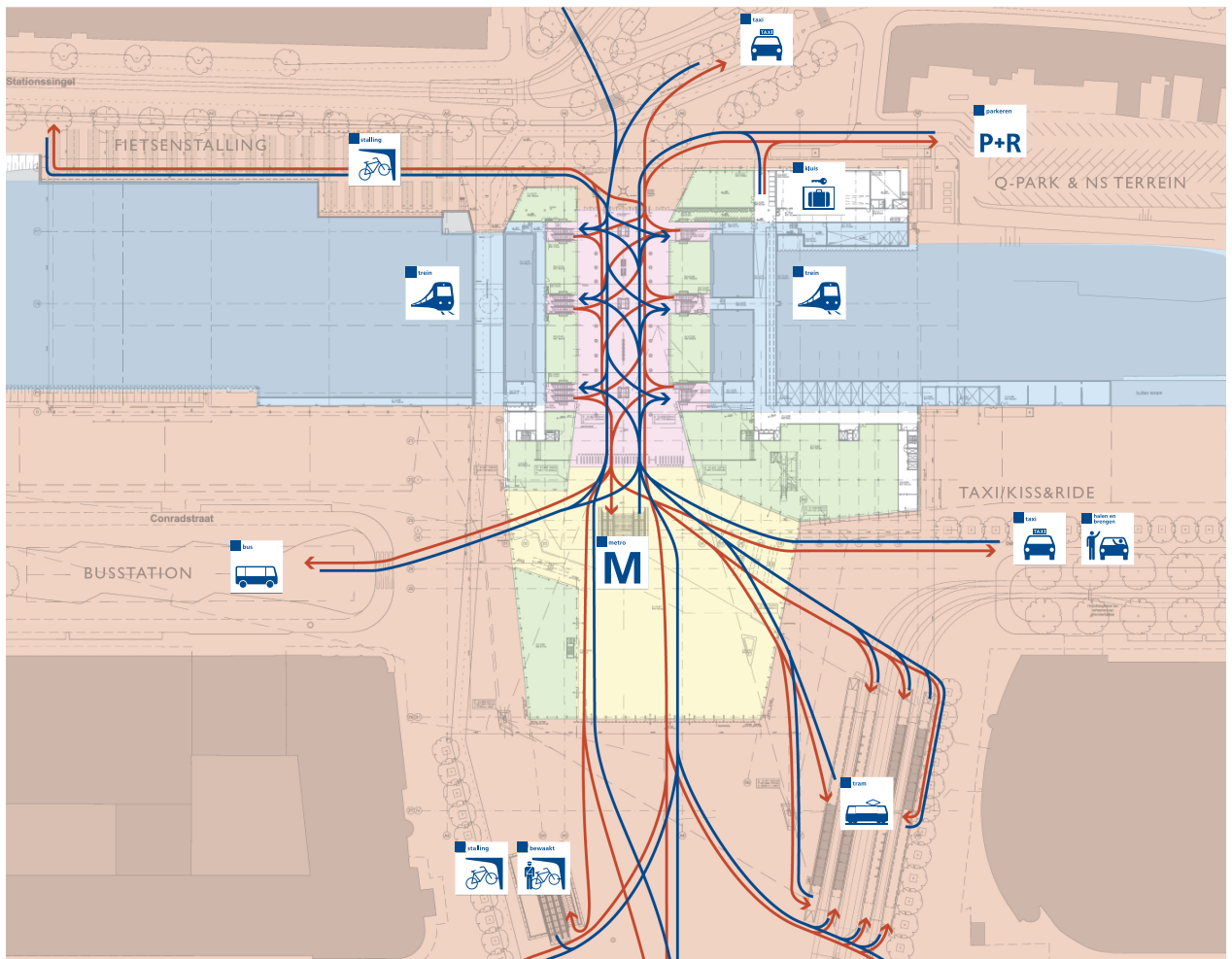
**Ingetekend worden de loopstromen:**

- 1 Naar de treinen vanaf de bus, ferry, fietsverhuur, halen en brengen, metro, P+R, taxi, tram.
- 2 Naar de sporen vanaf de entree van het station en voor overstappers op het station.
- 3 Naar de uitgang(en) vanaf de perrons.
- 4 Naar het aansluitend openbaar vervoer (bus, ferry, luchthaven, metro, taxi, tram) vanaf de stationshal.
- 5 Naar ander aansluitend vervoer (fietsverhuur, halen en brengen, P+R) vanaf de stationshal.
- 6 Naar services (bagage, toiletten, e.d.). (Zie pictogrammenoverzicht op [pagina 34 en 35.](#))

In [hoofdstuk 6.1](#) staat omschreven welke bestemmingen worden verwezen.

Om onderscheid tussen de verschillende in en uitgaande loopstromen aan te geven dienen de lijnen -die de loopstromen vertegenwoordigen- verschillende kleuren te krijgen.





Bijvoorbeeld de loopstroom het station ingaand krijgt een andere kleur dan een loopstroom het station uitgaand. Het gaat er om dat de lijnen, en daarmee de loopstromen, goed onderscheiden kunnen worden.

Het maken van een loopstroomoverzicht geeft inzicht in de complexiteit van een gebouw. Het maakt inzichtelijk waar het gebouw voor de gebruiker ingewikkeld wordt.

Voor de reiziger is een goede samenhang tussen architectuur en bewegwijzering belangrijk. Als deze samenhang goed is, wordt het vinden van de weg voor reizigers gemakkelijker. Zowel architecten als wayfindingbureaus dienen zich hiervan bewust te zijn bij respectievelijk het ontwerp van een station als het maken van een bewegwijzeringsplan. Afstemming tussen de architect en wayfindingbureau is cruciaal om integrale kwaliteit te borgen.

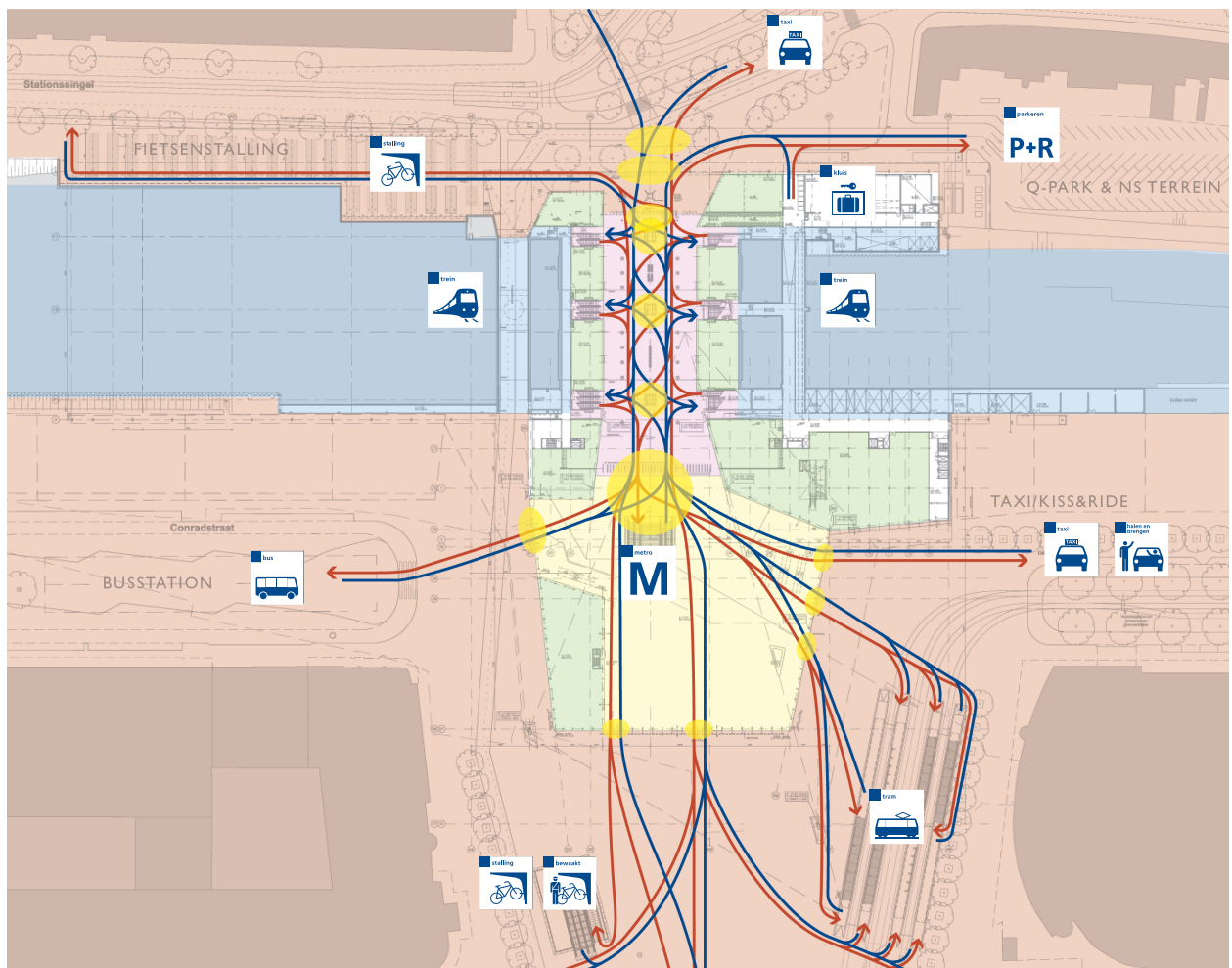
Bewegwijzering is echter geen onderdeel van de architectuur, maar een op zichzelf staand systeem dat de gebruiker van informatie voorziet en voor de gebruiker op een meest ideale locatie aangebracht moet worden [\[zie hoofdstuk 16\]](#).

## 5.2 Beslispunten bepalen

In de plattegrond ontstaan, door het plaatsen van de loopstroomlijnen, clusters van lijnen, kruisende lijnen en bochten makende lijnen. Op de locaties waar een lijn van richting verandert of andere lijnen kruist (dus op de plek waar men van richting moet veranderen om een bestemming te bereiken) zal informatie door middel van een verwijsbord nodig zijn voor de gebruiker. Dit zijn de zogenaamde beslispunten en zijn meestal een kruising, een T-splitsing, een overgangsgebied (bijvoorbeeld tussen stationshal en traverse), voor en na een opgang, etc. Maar een verwijsbord kan ook nodig zijn op een perron als moet worden gekozen tussen twee uitgangen.

Al deze punten worden aangegeven als besispunt in de plattegrond.

Samenvattend: de ingetekende loopstromen en beslispunten laten zien wat locaties zijn waar bezoekers informatie nodig hebben. Daarmee geeft het nu gecreëerde overzicht van stromen en beslispunten aanknopingspunten voor het bepalen van bordlocaties en bordinhoud.



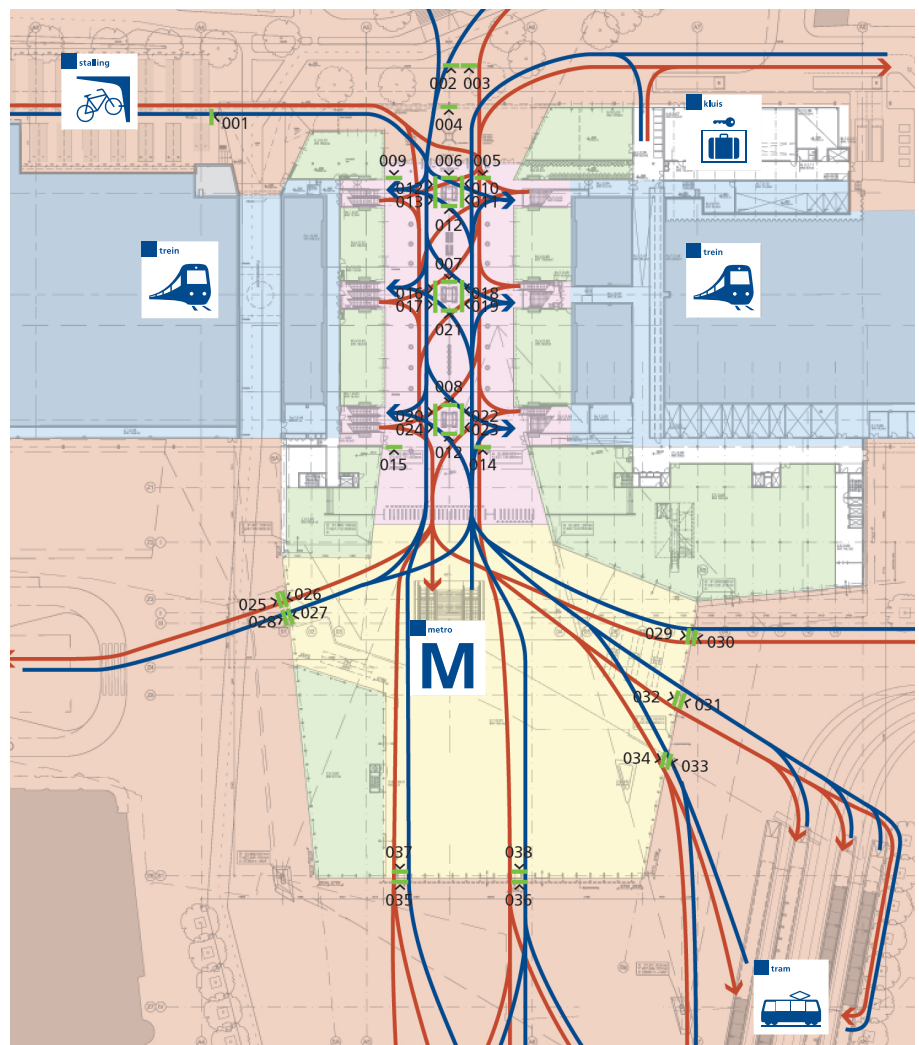
## 5.3 Bordlocaties bepalen

Om bordlocaties te kunnen bepalen kan informatie gebruikt worden uit de eerder doorlopen processtappen.

Op de beslispunten (zoals gedefinieerd in de voorgaande paragraaf) zal informatie aan de gebruiker gegeven moeten worden door middel van borden. Er moet worden bepaald voor welke loopstroom de borden zijn en welke informatie op de borden komt.

Bij het bepalen van bordlocaties is het belangrijk om ook de informatie uit [hoofdstuk 6](#) te raadplegen. In hoofdstuk 6 wordt omschreven welke bestemmingen er in en rondom een station te vinden zijn en of deze bestemmingen geïdentificeerd en/of verwezen worden. Het kan dus zijn dat op een bepaalde locatie een loopstroom naar een bepaalde bestemming wel aanwezig is, maar dat de bestemming niet op de bewegwijzering wordt weergegeven.

In paragraaf 5.4 en 5.5 van dit hoofdstuk worden daarnaast een aantal tools en richtlijnen omschreven die ondersteuning bieden bij het bepalen van bordlocaties en de afstemming tussen het bordenplan en het actuele ruimtelijk ontwerp.



## 5.4 Bordlocaties per domein

Binnen stations worden een groot aantal verschillende typen borden toegepast. Het te ontwikkelen bordenplan dient een compleet overzicht van de te plaatsen borden te geven. Het onderstaande overzicht van de per domein voorkomende bordtypen dient als tool bij het bepalen van bordlocaties.

Bordtype	Omgevings-domein	Ontvangst-domein	Reisdomein passage	Reisdomein perron	Verblijfs-domein
Gevelsigning	x				
Verwijsbord	x	x	x	x	
Identificatie	x	x	x	x	
Identificatie - stationsnaambord				x	
Identificatie - vakaanduiding				x	
Instructiebord	x	x	x	x	x
Vluchtwegbewegwijzering		x	x	x	x
Andere systemen - RSB			x	x	
Andere systemen - InfoPlus	x	x	x	x	x
Andere systemen - RSK	x	x	x	x	

Voor enkele van de in het overzicht weergegeven bordtypen gelden specifieke criteria met betrekking tot de plaatsing van deze borden. De criteria voor deze bordtypen worden in onderstaande paragrafen omschreven.

### 5.4.1 Gevelsigning

Op stations dient een klok en stationsnaam op de gevel van het stationsgebouw boven de hoofdentree geplaatst te worden. De stationsnaam wordt uitgevoerd in doorgelichte doosletters of als doorgelicht stationsnaambord indien er te weinig ruimte voor doosletters is. Voor de klok wordt een standaard ProRail klok toegepast, andere 'architectonische' klokken zijn niet toegestaan. Voor meer informatie over gevelsigning en de verhouding tussen de klok en doosletters zie [hoofdstuk 15.3.2](#).

Bij kleinere stations waar geen stationsgebouw aanwezig is nemen de stationsnaamborden op de perrons de functie van de gevelbelettering over.

### 5.4.2 Stationsnaamborden



Stationsnaamborden hebben als doel om reizigers in een halterende trein bevestiging te geven m.b.t. welk station zij op dat moment binnen rijden.

Het basisstation schrijft voor: "Binnen de perronfunctie is vrij zicht op: perronnummering, treindienstinformatie, stationsnaam, loopverbindingsfunctie en eventuele gemarkeerde instapposities". Hier dient rekening mee gehouden te worden bij het bepalen van locaties voor stationsnaamborden.

Voor de stationsnaamborden zijn drie principelocaties vastgesteld op de perrons:

- 1 Stationsnaamborden worden geplaatst in het veld 'reisinformatie'. Dit veld ligt na het veld 'oriëntatie' (het veld direct na een stijgpunt).
- 2 Er komen stationsnaamborden aan de uiteindes van de perrons, circa 10 meter vanaf het einde van het perron. Daartussen worden de stationsnaamborden, in overeenstemming met stationsoutillage, verdeeld met een tussenafstand van 30 tot 40 meter, rekening houdend met objecten als de Kiosk, wachtruimtes, stijgpertijen en de locatie van de stationskap.
- 3 Stationsnaamborden worden op een eilandperron in het hart van het perron geplaatst, evenwijdig aan het spoor. Op een zijperron worden de stationsnaamborden aan de buitenzijde geplaatst, evenwijdig aan het spoor.

Bij een station met meerdere perrons worden de stationsnaamborden tegenover elkaar geplaatst.

Er zijn drie breedtematen stationsnaamborden (A-165, A-215 of A-245 formaat) [\[zie paragraaf 8.1\]](#). De breedte van het bord is afhankelijk van de lengte van de stationsnaam.

De hoogte van de stationsnaamborden staat in principe vast en is altijd 320 mm voor namen die op één regel passen (bijvoorbeeld Alkmaar) en 560 mm voor namen die te lang zijn voor de langste bordmaat van 2455 mm en daarom op twee regels worden gezet (bijvoorbeeld Leeuwarden Camminghaburen).

Stationsnaamborden worden geregeld gecombineerd tot één informatiecluster met RSK panelen. Het stationsnaambord heeft in dit geval een afwijkende breedtemaat van 3780 mm overeenkomend met de breedte drie panelen. Bij een informatiecluster met twee panelen bedraagt de breedtemaat van het stationsnaambord 2580 mm.

### 5.4.3 Vakaanduidingsborden



Vakaanduidingsborden (ook wel letterborden genoemd) worden alleen op de perrons van die stations geplaatst waar uitgaande internationale treinen halteren en op bijsturingperrons van dit type trein. De vakaanduidingsborden dienen alleen ten behoeve van vertrekkende treinen (naar het buitenland) en dus voor instappende reizigers.

Vakaanduidingsborden worden uitgevoerd in A-32 formaat.

Bij de pictogrammen voor vakaanduiding worden om verwarring te voorkomen de letters 'A', 'B', 'Q' en 'i' niet gebruikt. De letters 'A' en 'B' worden reeds gebruikt voor aanduiding van een perrondeel. De letter 'i' kan worden ervaren als identificatie van een informatiepunt.

In principe worden de borden in één lijn met elkaar op de betreffende perrons geplaatst (haaks op het spoor). De letter C wordt hierbij geplaatst bij de kop van de trein (in vertrekkende richting). Indien aan beide zijden van hetzelfde perron vakaanduidingen geplaatst worden dan dienen de toegepaste letters aan beide zijden gelijk te zijn.

De onderlinge afstand van de vakaanduidingsborden bedraagt tussen de 26 en 29 meter en moet per project bepaald worden. Deze afstand is gerelateerd aan de opstelling van internationale treinen waarbij rekening gehouden moet worden met:

- lengte perron;
- constructieraster van station/perron/perronkap.

## 5.5 Bordlocaties per aanzicht

Bordlocaties worden ingetekend op plattegronden waarop het bovenaanzicht van een station getoond wordt. Er dient bij het bepalen van een bordlocaties ook rekening gehouden te worden met het zicht op een bord, de leesafstand van een bord en hoe borden in het horizontale en verticale vlak geplaatst moeten worden.

### 5.5.1 Zichtlijnen en leesafstanden

Borden hangen daar waar gebruikers ze verwachten: in het blikveld, opvallend in de omgeving en leesbaar.

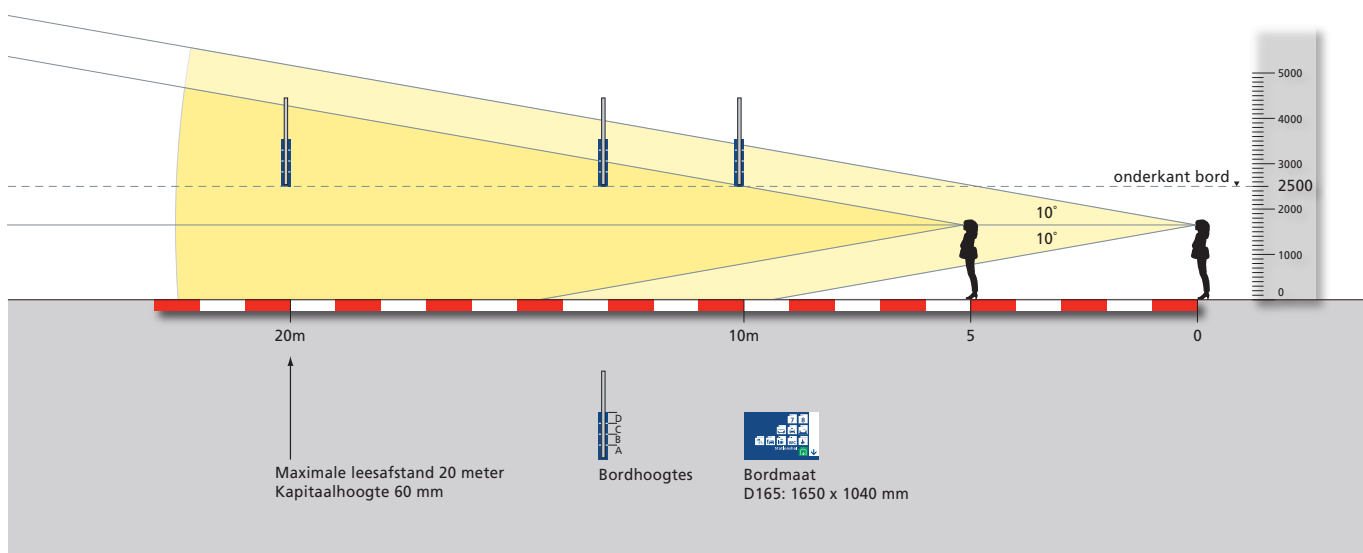
De borden hebben een goed contrast (witte letters op een blauwe achtergrond en blauwe letters op een witte achtergrond in pictogrammen) en de letters zijn zo groot dat er een - voor de meeste mensen - comfortabele leesafstand is tot 20 meter afstand. Deze leesafstand bepaalt mede de frequentie waarin borden geplaatst worden.

Indien een afstand tussen twee borden groter dan 20 meter is of als er een bocht in de route is (men heeft dan geen zicht op een volgend beslispunt), dan wordt een herhalingsbord geplaatst.

Borden kunnen niet te dicht achter elkaar gehangen worden. Daarmee worden borden door elkaar afgedekt. Dit is onwenselijk. Zoals in de afbeelding op de volgende pagina te zien is, hangt de minimale afstand tussen borden af van de bordhoogte.

Bij het plaatsen van borden dient daarnaast rekening gehouden te worden met informatiemiddelen en objecten uit andere systemen (bijvoorbeeld InfoPlus of camera's). Deze middelen en objecten mogen de bewegwijzering niet afdekken. De bewegwijzering, als onderdeel van de infostructuur, staat hiermee bovenaan in de hiërarchie.



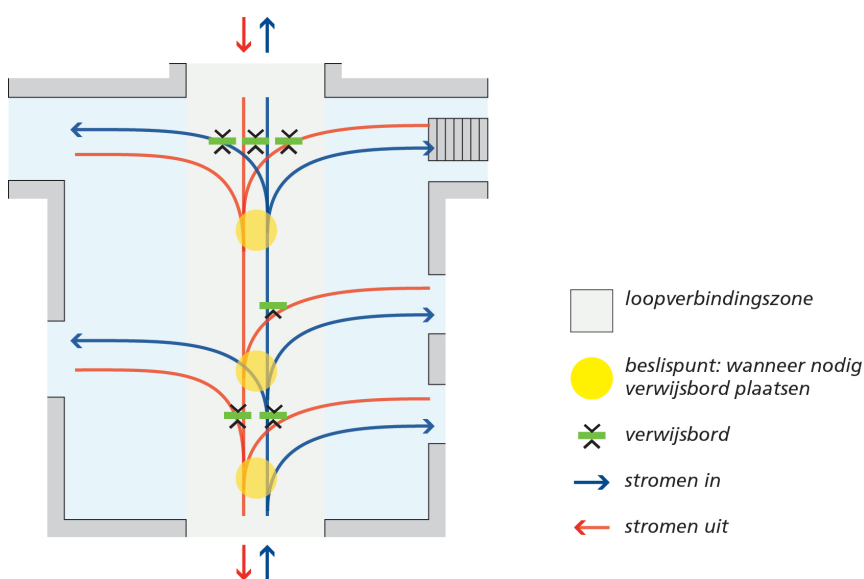


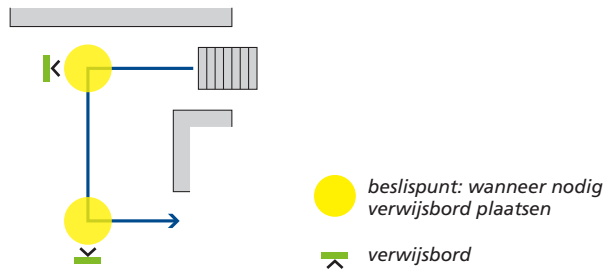
### 5.5.2 Bordlocaties in het horizontale vlak (bovenaanzicht)

Verwijsborden worden altijd haaks op de loopstroom en in het hart van de loopstroom aangebracht.

Deze loopstromen bevinden zich in de loopverbindingszone (zie afbeelding hieronder). De loopverbindingszone is voor te stellen als een denkbeeldige gang waaromheen andere zones voor informatie zijn georganiseerd.

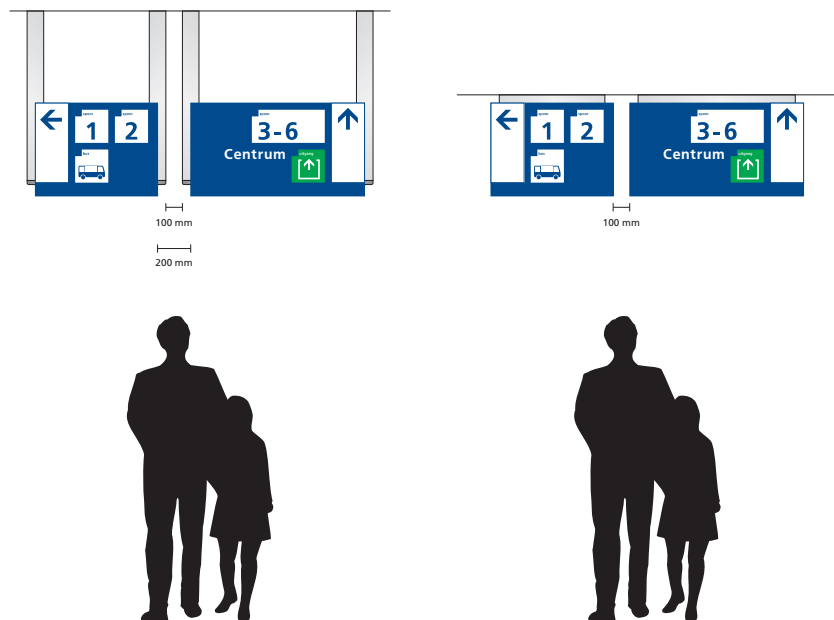
In de loopverbindingszone bevindt zich de primaire informatie die benodigd is voor de reis, zoals bewegwijzering en reisinformatie. Zones die verder buiten de loopverbindingszone liggen zijn geschikt voor services, media en retail. Voor de leesbaarheid van het station is het van belang dat er ook zones zijn die informatiearm zijn. Deze zones zorgen ervoor dat informatie onderling goed van elkaar te onderscheiden is.





Als een zogenaamde U-turn wordt gemaakt (deze situatie dient echter -door de architect- te worden vermeden) worden altijd twee borden geplaatst, steeds recht op de loopstroom.

Verwijsborden op de perrons hangen boven de loopstromen maar dienen altijd buiten veiligheidszone B geplaatst te worden uit oogpunt van veiligheid (onderhoud en beheer). Per station moet bekeken worden wat de beste locatie is voor de verwijsborden.



Borden die naast elkaar hangen hebben altijd een tussenruimte van (minimaal) 100 mm. Dit geldt bijvoorbeeld voor borden die direct aan het plafond bevestigd zijn of aan de wand.

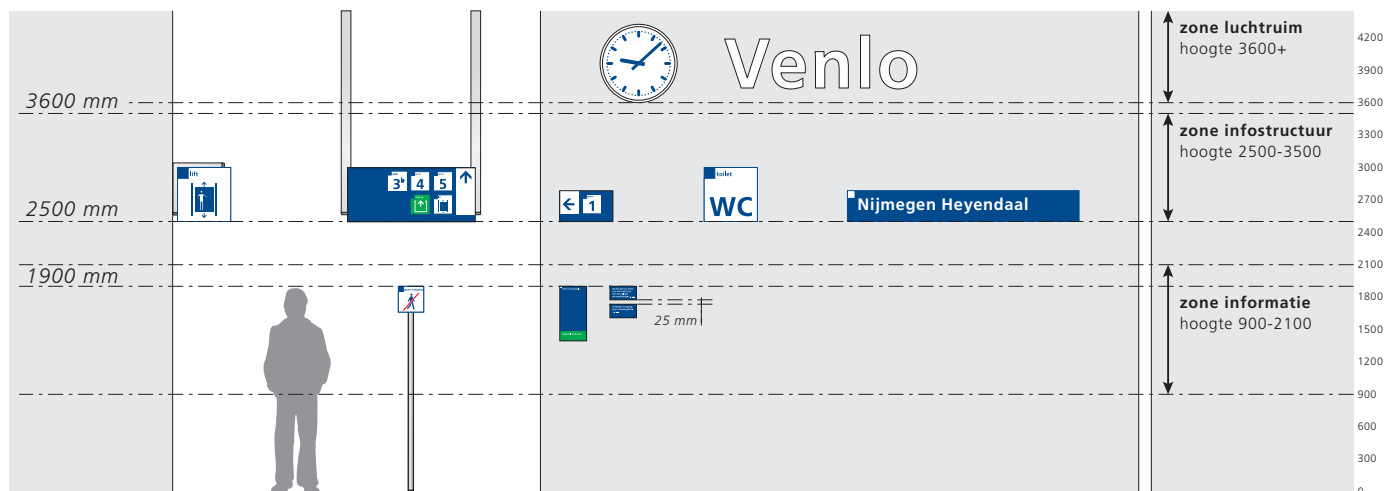
Echter, indien het borden betreft die middels een pendel gemonteerd zijn dan dient de afstand tussen de pendels 100 mm te bedragen en de afstand tussen de borden daarmee 200 mm (zie afbeelding hierboven). Er zijn situaties waar bovenstaande uitgangspunten moeilijk toepasbaar zijn. In dit geval kan het project contact opnemen met Stations en Transfer consult.

Indien mogelijk worden de borden in lijn met de architectuur gepositioneerd [\[zie hoofdstuk 16\]](#).



### 5.5.3 Bordlocaties in het verticale vlak (vooraanzicht)

De wijze van plaatsing van bewegwijzering in de ruimte heeft grote invloed op de attentiewaarde. Door verschillende zones toe te wijzen voor verschillende typen bewegwijzering wordt helderheid en rust gecreëerd.



De volgende zones in het verticale vlak zijn te onderscheiden (zie afbeelding hierboven):

- zone informatie (hoogte 900-2100 mm). In deze zone bevinden zich de onverlichte communicatieborden;
- zone infostructuur (hoogte 2500-3500 mm). Hier vindt men de doorgelichte verwijs- en identificatieborden en dynamische reisinformatie;
- zone luchtruim (hoogte 3600 + mm). In deze zone is de gevelbelettering en tijdsaanduidingen te vinden.

Voor de plaatsing van de vijf meest voorkomende typen bewegwijzering betekent dit het volgende:

#### Plaatsingshoogte doorgelichte verwijs- en identificatieborden

De onderzijde van doorgelichte verwijs- en identificatieborden bevindt zich op 2500 mm gerekend vanaf de vloer.

#### Plaatsingshoogte onverlichte communicatieborden

De bovenzijde van onverlichte communicatieborden bevindt zich op 1900 mm gerekend vanaf de vloer.

#### Plaatsingshoogte gevelbelettering

De onderzijde van de gevelbelettering (stationsnaam en klok) bevindt zich minimaal op 3600 mm gerekend vanaf de vloer. De klok wordt uitgelijnd ten opzichte van de stationsnaam. Zie ook [hoofdstuk 15](#).

Bij het bepalen van bordlocaties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de architectuur. Zie [hoofdstuk 16](#) voor meer informatie omtrent dit onderwerp.

# 6 Bestemmingen op bewegwijzering

Op en rondom een station bevinden zich een grote hoeveelheid bestemmingen waar reizigers naar op zoek kunnen zijn. Het is niet mogelijk om naar al deze bestemmingen te verwijzen op de bewegwijzering. Reizigers zouden dan een teveel aan informatie tot zich moeten nemen en daarom is er een limiet aan bestemmingen die in het systeem gebruikt kunnen worden.

Voor elk van de bestemmingen is daarom een verwijfsprincipe vastgesteld aan de hand van twee vragen:

- Wordt er naar een bestemming verwezen op de bewegwijzering?
- Wordt de bestemming geïdentificeerd middels een bord op de locatie waar deze bestemming zich bevindt? (N.B. verwezen bestemmingen worden altijd geïdentificeerd)

Eerder is al besproken dat loopstromen en beslispunten mede bepalen of er op een bepaalde locatie een bord nodig is. De inhoud van een bord wordt bepaald door de bestemmingen die op dit punt verwezen moeten worden. Zijn dit er geen, dan is een bord ook niet nodig.

Het is daarom noodzakelijk om bij het bepalen van bordlocaties en bordinhoud de tabellen met verwijfsprincipes uit dit hoofdstuk te raadplegen.

## 6.1 Welke bestemmingen worden al dan niet verwezen en geïdentificeerd?

In deze paragraaf wordt het verwijfsprincipe voor de verschillende soorten bestemmingen verder toegelicht.

### 6.1.1 Vanaf vortransport naar het station

Het station wordt verwezen op gemeentelijke bewegwijzering. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het treinpictogram en -als er meer vervoersmodaliteiten binnen het station zijn- ook een ander openbaar vervoerspictogram.

### 6.1.2 Negen categorieën bestemmingen

De volgende negen categorieën bestemmingen worden onderscheiden (in volgorde van prioriteit):

- 1 Spoornummers
- 2 Aansluitend openbaar vervoer
- 3 Services generiek
- 4 Transfer informatie (OVCP en RSB)
- 5 Verticaal transport
- 6 Uitgang
- 7 Services specifiek
- 8 Verbodspictogrammen
- 9 Veiligheidspictogrammen

### 6.1.3 Op welke typen borden komen we pictogrammen tegen?

In het overzicht hieronder wordt aangegeven op welk bordtype elk van de negen categorieën bestemmingen voor kan komen (weergegeven als pictogram). Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven omtrent het verwijfsprincipe voor elk van deze categorieën bestemmingen.

Bordtype \ Pictogrammen	Spoornummers	Aansluitend openbaar vervoer	Services (generiek)	Transfer informatie	Verticaal transport	Uitgang	Services (specifiek)	Verbodspictogrammen	Veiligheidspictogrammen
Verwijsbord	x	x	x		x	x	x		
Identificatiebord	x		x	x	x	x	x		x
Instructiebord			x	x				x	x
Andere systemen - RSB		x		x					
Andere systemen - Info-Plus	x								
Andere systemen - RSK			x						



### Ad 1 - Spoornummers

Spoornummers zijn te vinden op verwijsborden, identificatieborden en infoplusmiddelen..

De spoornummers worden aangegeven vanaf het moment dat mensen het station binnenkomen, en worden verwezen tot men op het perron is.







Op stations met overstapmogelijkheden worden de sporen ook op het perron verwezen ten behoeve van overstappende reizigers. Hiervoor worden spoornummers geplaatst.

Indien dat op dubbelzijdige borden gebeurt die zichtbaar zijn vanaf een ander niveau (bijvoorbeeld: een bord op het perron is zichtbaar vanuit een lager niveau) kan dat tot verwarring leiden voor de reizigers die de trap gaan gebruiken. Zij kunnen de indruk krijgen dat de spoornummers die verwijzen naar een ander spoor de spoornummers zijn van het perron waarboven zij hangen. In dit geval moet een enkelzijdige bord geplaatst worden of twee enkelzijdige borden die verder uit elkaar hangen. Dit moet per situatie bekeken en beoordeeld worden.

Indien er op het perron TBPs (treinbeeldscherm perron) aanwezig zijn dan worden spoornummers gecombineerd aan deze TBPs. De maximale comfortabele leesafstand van deze spoornummers bedraagt tot 20 meter ([zie paragraaf 14.4](#)).

## Ad 2 - Aansluitend openbaar vervoer

Onder aansluitend openbaar vervoer vallen de bus, ferry, luchthaven, metro, taxi en tram. Deze bestemmingen worden verwezen op verwijsborden. Identificatie gebeurt door middel van borden in de huisstijl van de exploitant of in de vorm van RVV borden.

Aansluitend OV	Pictogram*	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatiebord op bestemming
Bus		ja, indien nodig met halteletters.	door exploitant bus
Ferry		ja	door exploitant ferry
Luchthaven		ja	door exploitant luchthaven
Metro		ja, indien nodig met toevoeging van op het station vertrekkende metrolijnen en bestemmingen.	door exploitant metro
Taxi		ja, alle taxistandplaatsen worden verwezen. Ook als dit er meerdere zijn. Er is geen differentiatie naar de type taxi's.	door de desbetreffende gemeente
Tram		ja, indien nodig met halteletters	door exploitant tram

\* De pictogrammen in de tabellen worden weergegeven met een lijntje als kader, zodat deze beter zichtbaar zijn op een witte achtergrond. Bij toepassingen van de pictogrammen op borden hebben deze géén lijntje.

### Bus- en tramhaltes

Bus en tram worden met het generieke bus- of trampictogram verwezen. Indien er bij verschillende uitgangen bus- dan wel tramhaltes zijn, dan worden deze generiek verwezen tot de routes naar de verschillende haltes zich opsplitsen. Op het beslispunt waar het juiste bus-/tramplatform gekozen moet worden, worden halteletters toegevoegd. Reizigers kunnen hierop zien welke halte bij welke uitgang te vinden is [\[zie paragraaf 8.4\]](#).

### Metro

Metro wordt met het generieke metropictogram verwezen. Indien er bij verschillende uitgangen metrolijnen zijn, dan worden deze generiek verwezen tot de routes naar de verschillende lijnummers (met lijnkleur) zich opsplitsen. De eindbestemming van een metrolijn wordt op een verwijsbord weergegeven vanaf het moment dat de haltes van één metrolijn in tegenovergestelde richting (bijvoorbeeld de M53 naar Gaasperplas en M53 naar Centraal Station) te bereiken zijn via een andere route [\[zie paragraaf 8.4\]](#).



### Ad 3 - Services generiek

De pictogrammen waarmee de services op stations aangeduid worden, zijn onder te verdelen in twee verschillende groepen:

- 1 Generieke pictogrammen gebruikt om een service zelf mee aan te duiden (bijvoorbeeld de identificatie van een toiletgroep).
- 2 Specifieke pictogrammen waarmee het aanbod van voorzieningen binnen in een service aangeduid wordt (bijv. het damestoilet binnen een toiletgroep).

Hieronder worden de generieke services en hun verwijfsprincipe behandeld. Meer informatie over pictogrammen voor voorzieningen binnen een service is te vinden bij [Ad 7 - Services specifiek](#).

Service (generiek)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatiebord op bestemming
EHBO		nee	ja (herkenning voor personeel)
Eten en drinken in het station		nee, tenzij deze zich niet in de stationshal of in de loop bevindt	nee
Fietsverhuur		ja	ja (op het generieke communicatiebord <a href="#">[zie hoofdstuk 11]</a> )
Halen & brengen		ja (tenzij er meer locaties zijn)	nee
Informatie		nee, tenzij deze niet in de stationshal of in de loop ligt	ja
Kaartverkoop (bemand en automaten)		nee, tenzij deze niet in de stationshal of in de loop ligt	nee
Kluis		ja	ja
Lounge		nee	ja
P+R		ja (tenzij er meer locaties zijn)	nee
Politie		ja, maar alleen als deze altijd bemand is en alleen als deze niet in de stationshal ligt	ja
Toilet		ja	ja

Service (generiek)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatiebord op bestemming
Wachtruimte		nee	ja
Winkels in het station		nee, tenzij deze zich niet in de stationshal of in de loop bevinden	nee

### Halen & Brengen

Is er meer dan één 'halen & brengen' faciliteit dan worden deze niet verwezen. Uitgangspunt is dat reizigers die op zoek zijn naar de 'halen & brengen' meestal afgesproken hebben met iemand die ze ophaalt.

Als men niet weet dat er meerdere halen en brengen-punten zijn dan is de kans aanwezig dat men bij verschillende punten staat.

De keuze is gemaakt om daarom niets op te nemen, zodat men e.e.a. goed moet afstemmen. Dat wordt als een minder slechte oplossing gezien dan wanneer men elkaar mist.

N.B. het gebruik van de term 'Kiss & Ride' op aanduidingen is onwenselijk.

### Service & tickets

Kaartverkoop- en informatiebalies zijn activiteiten van een vervoerder. Daarom worden deze balies niet verwezen (tenzij ze slecht vindbaar zijn).




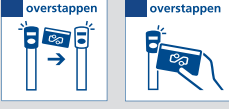

Het is voor de reiziger van belang dat de verschillende soorten kaartverkoop en/of informatie op één en dezelfde, zichtbare locatie in de stationshal worden aangeboden. In dit geval wordt dit cluster van balies geïdentificeerd middels een generiek pictogram van 'Informatie'.

#### Ad 4 - Transfer (OVCP en RSB)

Om op een station over te kunnen stappen van het ene type openbaar vervoer op het andere moeten reizigers het reisdomein betreden of verlaten. Hiervoor moeten zij in- of uitchecken met hun OV-chipkaart bij toegangspoorten/cico's. Boven de poorten wordt informatie gegeven middels RSB (Routing, Signing, Branding) ([zie paragraaf 14.3](#)).


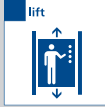
Ook bij het overstappen tussen treinen van verschillende vervoerders dient uitgecheckt en weer ingecheckt te worden.

In het overzicht hieronder wordt aangegeven welke objecten m.b.t. transfer van reizigers worden verwezen dan wel geïdentificeerd.

Transfer informatie	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
Gehandicapt		nee	ja (boven de wide gate, onderdeel van RSB)
In- en uitchecken		nee (tenzij de toegangspoorten of cico's niet zichtbaar zijn vanaf de hoofdroutes)	nee
Opladen		nee	ja (onderdeel van automaat)
Overstappen		nee (tenzij de toegangspoorten of cico's niet zichtbaar zijn vanaf de hoofdroutes)	ja
Scan ticket		nee	ja (onderdeel van RSB)

#### Ad 5 - Verticaal transport

De categorie verticaal transport bevat middelen die reizigers kunnen gebruiken om een verticale afstand te overbruggen.

Verticaal transport	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
Hellingbaan		nee, tenzij de hellingbaan niet zichtbaar is vanaf de trap	nee
Lift		ja	ja





## Ad 6 - Uitgangen (en uitgangsnamen)

### Als er meerdere uitgangen zijn, dienen deze voorzien te worden van een uitgangnaam

Om op stations eenduidig over uitgangen te communiceren, wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van generieke locaties zoals:

- Straatnamen
- Stadsdelen of wijknamen (bijvoorbeeld 'Centrum')

Uitgangsnamen dienen een directie link te hebben met de omgeving van het stationsgebied, waarbij toepassing van de uitgangnaam 'Centrum' de voorkeur geniet aangezien deze ook goed begrepen wordt door internationale reizigers.

Indien een generieke locatie niet afdoende is dan kan de uitgang de naam krijgen van een meer specifieke locatie:

- Naam van een monument, museum of instelling (bijvoorbeeld een ziekenhuis).

Belangrijk bij toepassing van specifieke uitgangsnamen is dat de aanduiding moet aansluiten bij de lokaal gebruikte naam, het publieke belang moet dienen en zo tijdloos mogelijk is.

Er worden maximaal twee uitgangsnamen vermeld op de verwijzingen.

#### Namen die niet zijn toegestaan:

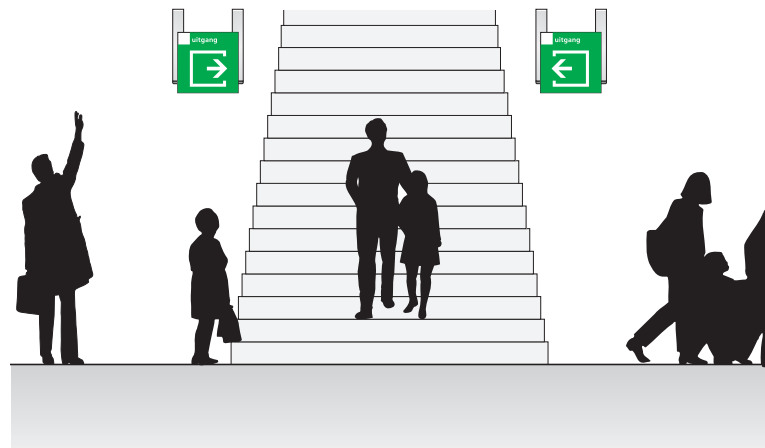
- Windrichting ('Noord', 'Oost', 'Zuid', 'West')
- Commerciële bedrijfsnamen

## Uitgangen perrons

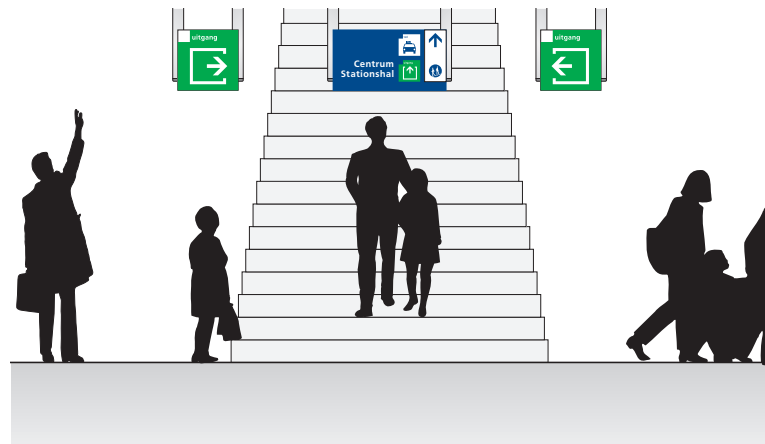
Als er meerdere uitgangen (vanaf het perron) zijn worden deze allemaal aangegeven, maar op verschillende manieren (zie afbeeldingen hieronder):

- De hoofduitgang krijgt boven de loopstroom, aan beide kanten van de stijgpunt een groen B56 uit-bord met pijlen die naar binnen verwijzen ofwel naar het stijgpunt verwijzen.
- Als er meerdere uitgangen zijn met verschillende bestemmingen dan moeten deze bestemmingen ook worden aangegeven. De secundaire uitgang krijgt geen B56 uit-borden, maar alleen een verwijfsbord naar de bestemmingen.

*Toepassing B56 uit-bord bij hoofdstijgpunt, wanneer er één uitgang aanwezig is.*



*Toepassing B56 uit-bord bij hoofdstijgpunt, wanneer er meerdere uitgangen aanwezig zijn met verschillende bestemmingen.*



*Secundaire uitgang. Uit-pictogram geïntegreerd in het bord.*



### Ad 7 - Services specifiek

Bestemmingen in deze categorie bevinden zich binnen in een service. Er wordt onderscheid gemaakt tussen toiletten, fietsvoorzieningen en afvalbakken.




#### Services - toiletten

Toiletten worden generiek verwezen en geïdentificeerd middels het toilet-pictogram. Pas op de deuren van de toiletten zelf worden specifieke ruimtes aangeduid. Uitzondering hierop vormt de situatie waarin verschillende toiletten zich op verschillende locaties in het station bevinden (bijvoorbeeld het mindervalidentoilet).
















Service (pictogrammen voor toepassing binnen een toiletgroep)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
Babyruimte		nee	ja
Dames		nee, tenzij de verschillende toiletten zich niet op dezelfde locatie in het station bevinden	ja
Douche		nee	ja
Gehandicapt		nee	ja
Gehandicaptentoilet		nee, tenzij de verschillende toiletten zich niet op dezelfde locatie in het station bevinden	ja
Heren		nee, tenzij de verschillende toiletten zich niet op dezelfde locatie in het station bevinden	ja

#### Services - fietsvoorzieningen

Voor fietsvoorzieningen is een hele familie aan pictogrammen ontwikkeld. Deze pictogrammen dienen alleen toegepast te worden op verwijfsborden en identificatieborden in de stalling.


Service (pictogrammen voor toepassing binnen fietsvoorzieningen)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming binnen fietsenstalling	Identificatiebord op bestemming
Bewaakt	 	nee	ja (op het generieke communicatiebord op de gevel <a href="#">[zie hoofdstuk 11]</a> )
Bromfiets		ja	ja

Vervolg services - fietsvoorzieningen:

Service (pictogrammen voor toepassing binnen fietsvoorzieningen)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming binnen fietsenstalling	Identificatiebord op bestemming
Bromfiets verboden		nee	ja (op het generieke communicatiebord)
Buitenmodel fiets		ja	ja
Buitenmodel fiets verboden		nee	ja (op het generieke communicatiebord)
Eerste 24 uur gratis		nee	ja (op het generieke communicatiebord)
Fiets		ja	nee
Fietsverhuur		nee (gebruik ov-fiets)	ja (op het generieke communicatiebord)
Fiets inchecken		nee	ja
Fiets uitchecken		nee	ja
Fietspomp		nee	ja
Kratfiets en kinderzitje		ja	ja
Kratfiets en kinderzitje verboden		nee	ja (op het generieke communicatiebord)
Onbewaakt		nee	ja (op het generieke communicatiebord)
Oplaadpunt		nee	ja
OV-fiets		ja	ja
Reparatie		nee	ja

*Services - afvalbakken en rookzone*

Onderstaande pictogrammen worden alleen toegepast op de afvalbakken en bij de rookzones die op de stations aanwezig zijn.

Service (pictogrammen voor toepassing op afvalbakken/bij rookzones)	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
PMD		nee	ja
Restafval		nee	ja
Schoon en droog papier		nee	ja



### Ad 8 - Verbodspictogrammen

Verbodspictogrammen worden gebruikt om te communiceren over de huisregels op het station.

Verbodspictogram	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
Geen fietsen	 Pictogram met de tekst 'geen fietsen' en een fiets met een rode schuiflijn erover.	nee	indien van toepassing (geïntegreerd in de huisregels)
Geen honden	 Pictogram met de tekst 'geen honden' en een hond met een rode schuiflijn erover.	nee	indien van toepassing (geïntegreerd in de huisregels)
Geen toegang	 Pictogram met de tekst 'geen toegang' en een persoon die loopt met een rode schuiflijn erover.	nee	ja (verplicht bord aan het eind van het perron)
Niet roken	 Pictogram met de tekst 'niet roken' en een sigaret met een rode schuiflijn erover.	nee	ja (geïntegreerd in de huisregels, onderdeel van een instructie of als op zichzelfstaande identificatie)

### Ad 9 - Veiligheidspictogrammen

Op de bewegwijzering worden pictogrammen toegepast die te maken hebben met veiligheid.

Veiligheidspictogram	Pictogram	Verwijzing op route naar bestemming	Identificatie op bestemming
Cameratoezicht	 Pictogram met de tekst 'cameratoezicht' en een camera.	nee	Geïntegreerd in de huisregels die geplaatst worden bij de toegang tot een station of onderdeel van een instructie
Defibrillator	 Pictogram met de tekst 'defibrillator' en 'AED' onder een hart met een blikseminslag.	nee	ja, voor herkenbaarheid door personeel

De AED (automatische externe defibrillator) is niet bedoeld voor de stationsbezoeker maar voor het personeel. De AED is slechts bruikbaar na het intoetsen van een code die alleen bij het personeel bekend is. Er dient dan ook niet verwezen te worden naar de AED. AED apparaten dienen wel geïdentificeerd te worden, zodat hun locatie goed te herkennen is voor personeel.

### 6.1.3 Overkoepelende term 'Stationshal'

Op meerdere stations bevinden een aantal bestemmingen zich rondom een centrale hal: de Stationshal. Bij dit type stations wordt vanaf de perrons generiek verwezen naar de uitgang met toevoeging van de term 'Stationshal'. Hiermee wordt voorkomen dat op de bewegwijzering specifiek verwezen wordt naar deze bestemmingen.

Het gaat om bestemmingen waarvan de stationsbezoeker verwacht ze in de stationshal aan te treffen en die zich daar ook daadwerkelijk bevinden.

In de stationshal worden bestemmingen, die daar gelegen zijn, geïdentificeerd (door identificatieborden) en zijn geen verwijzingen nodig. Indien de stationshal onoverzichtelijk is (door bijvoorbeeld kolommen, passages of trappen) worden de bestemmingen wel verwezen. Of de extra verwijzingen nodig zijn kan inzichtelijk gemaakt worden door het intekenen van zichtlijnen en loopstromen in een stationsplattegrond.

Bij stations zonder afgebakende stationshal dient verwezen te worden naar bestemmingen vanaf het moment dat deze zich in verschillende richtingen bevinden (en generiek verwijzen daarmee niet meer mogelijk is).

# 7 Elementen bordontwerp

In dit hoofdstuk worden de algemene ontwerpuitgangspunten toegelicht van het bewegwijzeringssysteem dat toegepast wordt op Nederlandse treinstations.

## 7.1 Kleur

De bewegwijzering kenmerkt zich door een blauwe achtergrondkleur waarop tekst en beeld in wit is aangebracht. Deze kleur blauw is voorbehouden aan de infostructuur/bewegwijzering en mag niet toegepast worden op andere middelen of retailuitingen. Groen en rood worden toegepast in specifieke pictogrammen. In de tabel hieronder worden deze kleuren gedefinieerd.

Kleur	Toepassing	NCS (lak)	RAL (lak)	PMS (print)
Wit	Informatie	NCS S 0500 - N	-	-
Blauw	Informatie	NCS S 4550 - R80B	-	PMS 288
Geel	Veiligheid	NCS S 0580 - Y10R	-	PMS 123
Groen	Veiligheid	NCS S 2070 - G10Y	-	PMS 355
Rood	Veiligheid	NCS S 1085 - Y90R	-	PMS 485
Anti-graffiti folie	Anti-graffiti	-	-	-

Kleur	Folie translucet TL	Folie translucet LED	Folie dekkend
Wit	3M Scotchcal 3630 - 20	3M Scotchcal 3730 - 20	3M Scotchcal 100 - 10
Blauw	3M Scotchcal 3630 - 8493, color match VT 17178 match 2	3M Scotchcal 3730 - 8431, color match VN 17219	3M Scotchcal 100 - 37
Geel	3M Scotchcal 3630 - 125	3M Scotchcal 3730 - 125	3M Scotchcal 100 - 25
Groen	3M Scotchcal 3630 - 156	3M Scotchcal 3730 - 156	3M Scotchcal 100 - 122
Rood	3M Scotchcal 3630 - 143	3M Scotchcal 3630 - 143	3M Scotchcal 100 - 368
Anti-graffiti folie	3M Scotchcal Graphic and Surface Protection Film SG8993	3M Scotchcal Graphic and Surface Protection Film SG8993	3M Scotchcal Graphic and Surface Protection Film SG8993

Kleur	Toepassing	RAL (lak)	Akzo Spec Codering
Metallic zilver	Ophanging/pendels, frame bewegwijzering	RAL 9006	Akzo Nobel UWO16i 8209042 RPU ME Silver EC Glansgraad >85 GU
Grijs aluminium	Objecten o.a. outillage	RAL 9007	Akzo Nobel U2001i (Glansgraad >85 GU)



## 7.2 Typografie

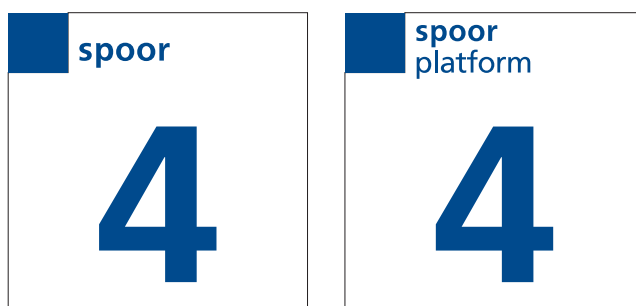
Voor alle teksten op de bewegwijzering (inclusief gevelbelettering), stationsmiddelen en stationsinformatie gelden typografische uitgangspunten:

- Alle bovengenoemde teksten worden weergegeven in de NS Sign.
- Alle teksten beginnen met een kapitaal en zijn verder uit onderkastletters samengesteld.
- Een kop eindigt niet met een leesteken 'punt'.
- Er worden wel leestekens geplaatst in platte tekst.
- Opsommingen:
  - Korte opsommingen: volledig in onderkastletters.
  - Als een opsomming bestaat uit volledige zinnen: tekst beginnen met een kapitaal en verder onderkastletters.
- Kleur: witte tekst op een blauwe achtergrond m.u.v. veiligheidsteksten.
- Het gebruik van witte tekst op een blauwe achtergrond is een beproefde combinatie die aansluit bij de internationale (spoorweg)standaard.
- Typografisch blokje wordt toegepast bij opsommingen.

Aan het gebruik van de NS Sign zijn voorwaarden verbonden. De gebruiker van het lettertype is verantwoordelijk voor de correcte naleving van de voorwaarden en licentiebepalingen. Voor het bestellen van het lettertype of de voorwaarden kan contact opgenomen worden met de Systeemeigenaar Bewegwijzering van ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.

## 7.3 Taal

Op alle stations wordt alleen de Nederlandse taal gebruikt. Alleen op het station Schiphol worden de pictogrammen en tekstverwijzingen tweetalig (Nederlands en Engels) toegepast.



*Links een regulier pictogram, rechts een pictogram dat (bij uitzondering) wordt toegepast op het station Schiphol.*

## 7.4 Pictogrammen

Bestemmingen op de bewegwijzering worden weergegeven middels pictogrammen. De pictogrammen zijn voorzien van een verklarende tekst en zijn voorzien van een herkenbaar blauw vierkantje (blokje) in de linker bovenhoek. Een overzicht van alle pictogrammen en hun toepassing is te vinden in [paragraaf 6.1](#).

Pictogrammen komen voor in verschillende maten:

- Op verwijsborden: 200 x 200 mm
- Op identificatieborden: 560 x 560, 320 x 320 en 160 x 160 mm
- Op middelenniveau: 100 x 100 mm
- Op communicatieborden: verschillende maten

## 7.5 Blokje als onderdeel bewegwijzering

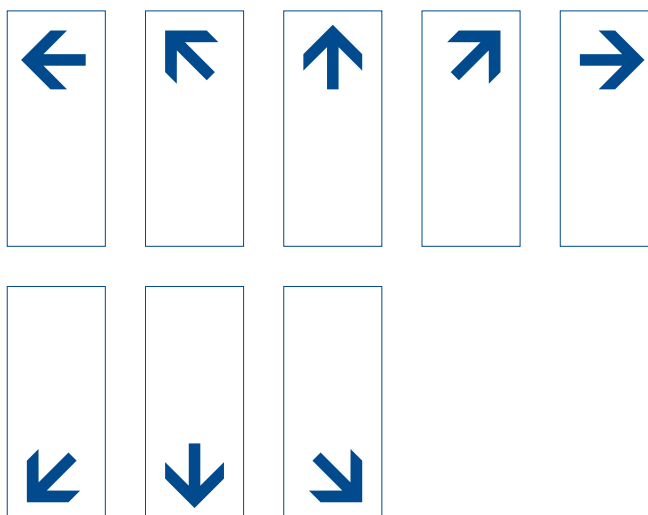
De bewegwijzering voor Nederlandse treinstations wordt gekenmerkt door toepassing van een wit of blauw blokje in de linker bovenhoek van borden. Een wit blokje wordt toegepast op stationsnaamborden en onverlichte communicatieborden. Indien er links bovenaan een communicatiebord een pictogram staat, vervalt het blokje echter.

Pictogrammen (en daarmee ook identificatieborden) kennen het blokje in een blauwe uitvoering.

## 7.6 Pijlen

Voor de bewegwijzering wordt gebruik gemaakt van pijlen geplaatst in een pijlacolade. De hoogte van deze accolade is afhankelijk van de hoogte van het verwijsbord waar deze onderdeel van uitmaakt.

Meer informatie over pijlacolades en de richtlijnen omtrent toepassing van deze elementen op verwijsborden zijn te vinden in [paragraaf 8.5](#).



## 7.7 Stijpuntsymbolen



Aan de pijlacolades kan een stijpuntsymbool (gestileerde afbeelding van een trap, roltrap, hellingbaan of lift in een blauw rondje) worden toegevoegd. Stijpuntsymbolen worden aan verwijsborden toegevoegd wanneer deze zich bij een stijpunt bevinden. Op locaties waar een keuze kan worden gemaakt tussen verschillende stijpunten (bijvoorbeeld trap en roltrap) worden ook stijpuntsymbolen geplaatst. Meer informatie over stijpuntsymbolen en hun toepassing is te vinden in [paragraaf 8.2.1](#).

*Beschikbare stijpuntsymbolen.*

## 7.8 Mutaties bewegwijzeringssysteem

Op stations kunnen er situaties voorkomen die een aanpassing van het systeem vergen. Aanpassingen aan bestaande pictogrammen, het toevoegen van nieuwe pictogrammen en andere wijzigingen in het systeem bewegwijzering moeten voldoen aan de gestelde eisen en kunnen alleen geschieden na goedkeuring van de systeemeigenaar ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.

Voor de pictogrammen op de bewegwijzering wordt gebruik gemaakt van gestandaardiseerde en internationaal toegepaste UIC-ISO pictogrammen (en soms enigszins aangepast). Voor pictogrammen waar geen ISO-basis voor bestaat wordt een nieuw pictogram ontwikkeld.

De doorlooptijd voor het ontwerpen en geaccordeerd krijgen van een nieuw pictogram bedraagt enkele maanden, omdat nieuwe pictogrammen getest worden op begrijpelijkheid volgens de ISO9186 methodiek.

# 8 Lay-out doorgelichte verwijsborden

Van elke bordzijde van verwijsborden in het bordenplan wordt een lay-outtekening gemaakt. In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe een bordlay-out gemaakt wordt.

## 8.1 Overzicht bordgroottes

Hieronder staat een overzicht met bordgroottes die gebruikt kunnen worden. De bordmaat volgt uit de benodigde bestemmingen, het (eventueel) eraast hangende bord en de beschikbare ruimte op de bordlocatie.

De maatvoering van de lay-out komt overeen met de plaatmaat. De bordmaat is groter dan de plaatmaat. De afmetingen van de bord- / framemaat zijn te vinden in de constructietekeningen waar in de SPC's naar wordt verwezen. Deze SPC's staan in de RIC.

- SPC00176: Bewegwijzeringslichtbak;
- SPC00177: Bewegwijzeringsborden;
- SPC00283: Bewegwijzeringsborden met led technologie.

Als afwijkende maten en pictogrammaatvoering noodzakelijk zijn in verband met de bouwkundige situatie dan dient de projecteigenaar contact op te nemen met de systeemeigenaar en een procedure 00256 te starten.

### 8.1.1 Bordcodes

*A32, B56 etc. zijn codes. Alle opgenomen maten in dit boek zijn plaatmaten en geen framematen. De framematen staan in het elementenhandboek (SPC00176, SPC00177).*

De A, B, C en D in de bordcodering geeft de hoogte van de (randloze) borden aan. De maat erachter is de breedte in centimeters, maar afgerond.

Een A-bord heeft één regel met informatie (pictogrammen van 200 mm hoog en eventueel tekst). Een B-bord geeft twee regels informatie, etc. Hieronder staat een schema van de maatvoering.

Een verwijsbord is vierkant of liggend, maar nooit staand.

Een identificatiebord bestaat alleen uit een pictogram en is bijna altijd vierkant.

		breedte plaatmaat										
		mm	320	560	740	800	960	1048	1345	1643	2140	2440
hoogte plaatmaat	A	320	A32	A56	A74	A80	A96	A105	A135	A165	A215	A245
	B	560		B56	B74	B80	B96	B105	B135	B165	B215	
	C	800				C80	C96	C105	C135	C165		
	D	1040						D105	D135	D165		

## 8.2 Pictogrammen

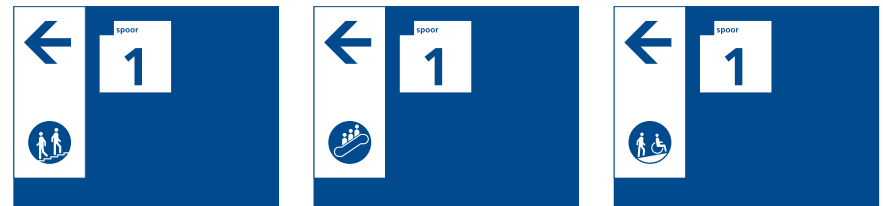
Bestemmingen op verwijsborden worden weergegeven middels pictogrammen. Hiervoor worden gestandaardiseerde en internationaal toegepaste ISO-pictogrammen gebruikt (en soms enigszins aangepast). Voor pictogrammen waar geen ISO-basis voor bestaat, wordt een nieuw pictogram ontwikkeld (zie [paragraaf 7.4](#))

### 8.2.1 Stijpuntsymbolen

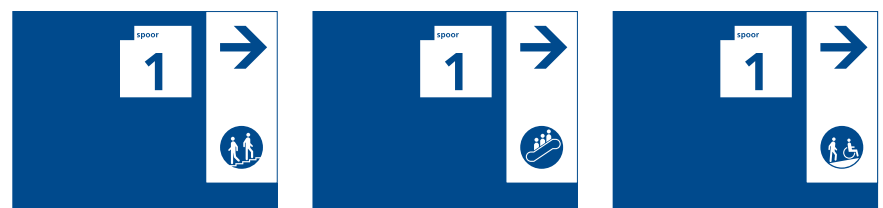
In het pictogrammenoverzicht bevinden zich ook ronde stijpuntsymbolen. Aan de pijlcollades (het witte vlak op een bord waarin de pijl staat) kan een stijpuntsymbool (gestileerde afbeelding van een trap, roltrap, hellingbaan of lift in een blauw rondje) worden toegevoegd. Dit gebeurt altijd op verwijsborden die vlak bij een stijpunt hangen, maar soms ook op punten waar een keuze kan worden gemaakt tussen verschillende stijpunten (bijvoorbeeld trap en roltrap, trap en lift, etc.).



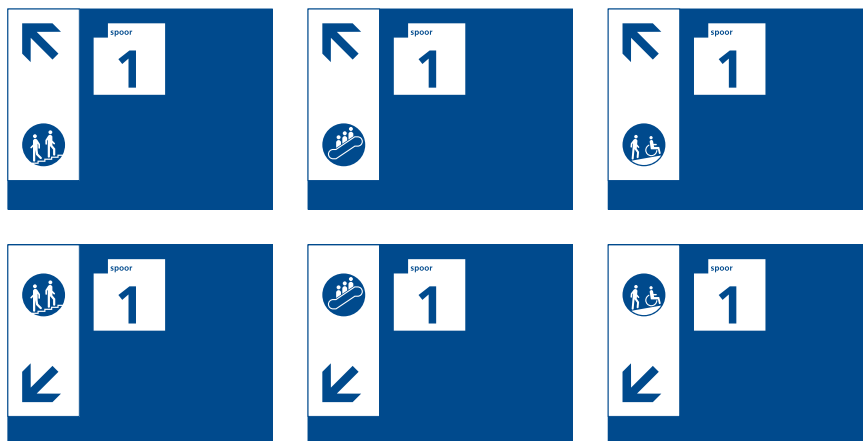
Beschikbare stijpuntsymbolen.



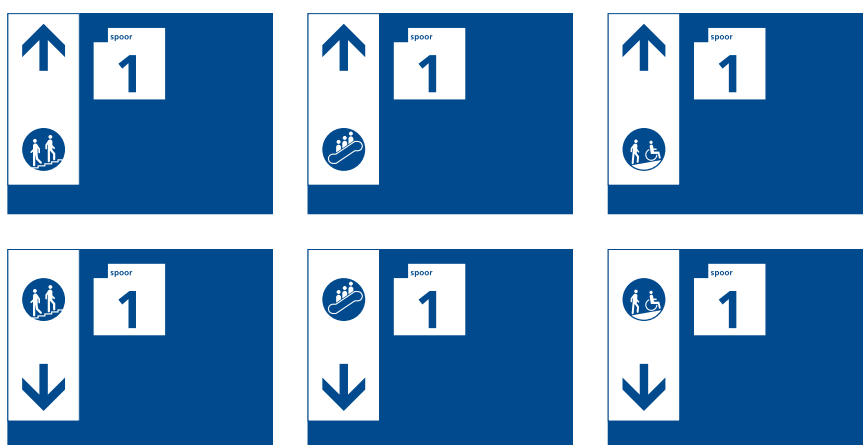
Stijpuntsymbolen op borden met de pijl naar links. De symbolen duiden respectievelijk een trap, roltrap en hellingbaan aan.



Stijpuntsymbolen op borden met de pijl naar rechts. De symbolen duiden respectievelijk een trap, roltrap en hellingbaan aan.



*Stijpuntsymbolen op borden met de pijl schuin naar boven of beneden. De symbolen op beide rijen duiden respectievelijk een trap, roltrap en hellingbaan aan.*



*Stijpuntsymbolen op borden met de pijl omhoog en omlaag. De symbolen op beide rijen duiden respectievelijk een trap, roltrap en hellingbaan aan.*

## 8.3 Bordopbouw

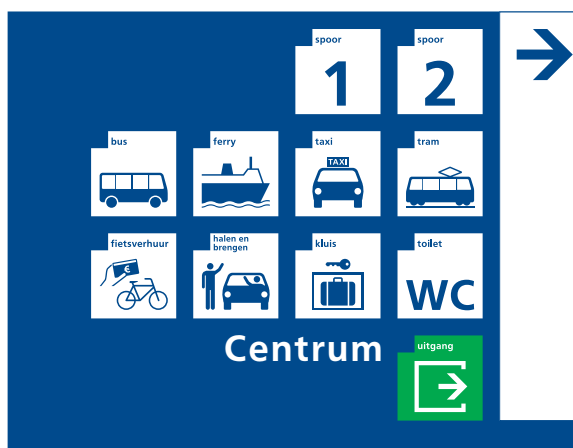
### 8.3.1 Bestemmingen zijn opgesplitst in categorieën

Bestemmingen op een verwijsbord worden in een vaste volgorde, van boven naar onder, in vier categorieën opgedeeld:

- 1 Pictogrammen met spoornummers.\*
- 2 Pictogrammen met aansluitend openbaar vervoer (bus, ferry, luchthaven, metro, taxi, tram, trein).
- 3 Pictogrammen met generieke services (zoals fietsverhuur en toiletten).
- 4 Pictogrammen met uitgang, eventueel uitgangsnamen en indien van toepassing de tekst 'Stationshal'.

*\* In sommige gevallen bestaat de eerste regel uit een treinpictogram met of zonder pictogrammen met spoornummers. Zie hoofdstuk 8.4 voor uitleg.*

Er zijn maximaal vier regels beschikbaar. Wanneer er daadwerkelijk vier categorieën bestemmingen zijn, is de meest ideale oplossing een verdeling over deze vier regels. In de praktijk zal dit niet altijd mogelijk zijn omdat het (ruimte voor) een hoog bord vraagt.



### 8.3.2 Volgorde van pictogrammen per categorie

Van links naar rechts is de volgorde van de pictogrammen per categorie altijd alfabetisch. Dit geldt ook als de pijl aan de rechterkant van het bord staat. Er is één uitzondering die omschreven staat in [paragraaf 8.4](#).

### 8.3.3 Volgorde bij minder beschikbare regels

De bovengenoemde splitsing van categorieën bestemmingen is alleen op 4-regelige borden (type D) te realiseren.

Is er slechts ruimte voor een eenregelig bord (een type A bord) dan moeten alle verwijzingen op één stramienregel worden geplaatst. De categorieën worden geplaatst vanaf de pijl. Het spoornummer staat het meest nabij, daarna het aansluitend openbaar vervoer gevolgd door de services. De uitgang staat het verst van de pijl verwijderd.



Is er slechts ruimte voor een tweeregelig bord (type B) dan worden op de bovenste regel alleen de spoornummers geplaatst. Op de tweede regel worden de bestemmingen geplaatst conform de volgorde zoals beschreven voor type A.



Is er slechts ruimte voor een drieregelig bord (type C) dan wordt deze als volgt ingedeeld: op de bovenste regel staan alleen de spoornummers; op de tweede regel staat het aansluitend openbaar vervoer en de faciliteiten. Op regel drie staat de uitgang.



Bij voorkeur worden op een drieregelig bord (type C) het aansluitend openbaar vervoer en de faciliteiten gecombineerd op de tweede regel. Indien het bord daarmee te breed wordt kunnen de pictogrammen anders gecombineerd worden. Een categorie blijft echter altijd als geheel bij elkaar op een regel.

### 8.3.4 Tekstgebruik

Het verwijssysteem bestaat uit beeldtaal: pictogrammen en pijlen. Voor alle bestemmingen is een pictogram ontwikkeld. Soms is een specificatie nodig, bijvoorbeeld indien een station meerdere uitgangen heeft.

Deze specificatie wordt in tekst toegevoegd naast het desbetreffende pictogram. Tekst mag echter nooit tussen twee pictogrammen in geplaatst worden. Een pictogram met toelichtende tekst wordt daarom altijd aan het eind van een rij pictogrammen geplaatst.



### Tekstgebruik 2 regels

Standaard is er, naast een pictogram, plaats voor twee regels tekst. Als een tekst lang is kan deze verdeeld worden over twee regels. Dit heeft niet de voorkeur en gebeurt alleen bij ruimtegebrek.



### Tekstgebruik 3 regels

Als er veel toelichtende tekst is kan in uitzonderingsgevallen 3 regels tekst worden toegevoegd.



De maximale comfortabele leesafstand van een tekst met een kapitaalhoogte van 48 mm is tot 16 meter.

### Schrijfwijze

Voor specificerende teksten gelden de volgende regels met betrekking tot schrijfwijze:

Afstandvermelding	50 m (met spatie tussen de afstand en de maateenheid)
Opsommingen	Hilversum, Weesp (met een spatie na de komma)
Uitgangsnamen	Zie <a href="#">hoofdstuk 6.1 Ad 6</a>
Volgorde bij opsomming	Alfabetisch

## 8.4 Opbouw borden vervoersmodaliteiten

Op sommige stations zijn meerdere vervoersmodaliteiten aanwezig. Dit zijn stations waar bijvoorbeeld zowel de trein als metro halteren. In het geval dat er van een modaliteit meerdere haltes zijn (zoals bushaltes) dan moeten deze haltes op de bewegwijzering worden opgenomen. In deze paragraaf wordt beschreven hoe deze vervoersmodaliteiten opgenomen worden op bewegwijzeringborden. Het doel hiervan is om alle modaliteiten gelijkwaardig op de bewegwijzering te tonen.

### 8.4.1 Verschillende modaliteiten

De volgende verschillende modaliteiten kunnen voorkomen op een station: trein, bus, tram en metro. Hoe deze worden weergegeven hangt af van de situatie. Er kan op drie verschillende manieren naar een modaliteit verwezen worden. In het geval dat er nog geen keuze van een richting gemaakt hoeft te worden dan wordt alleen het pictogram van de modaliteit gebruikt (zie regel 1 in de afbeelding).

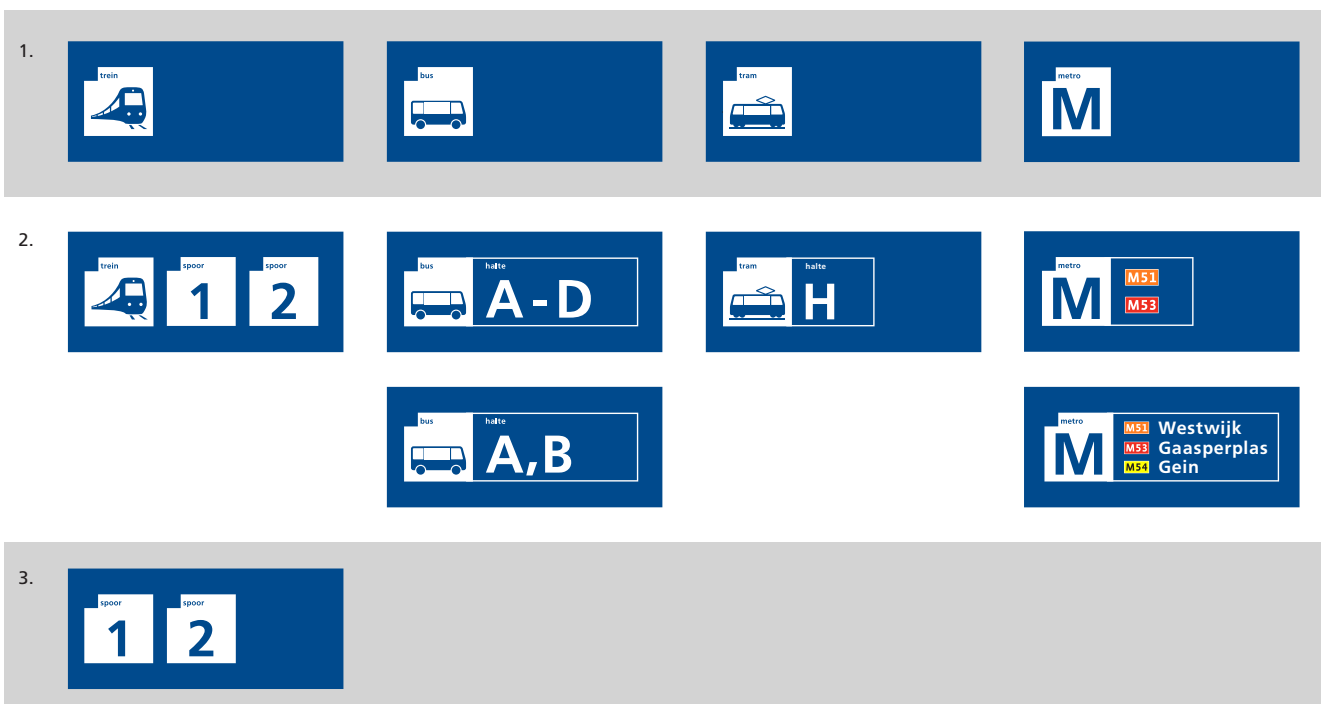
In het geval dat er wel een keuze gemaakt dient te worden om bij een specifiek spoor of halte te komen wordt deze informatie aan het modaliteit pictogram gekoppeld (zie regel 2 in de afbeelding).

In het geval dat er op een station geen andere modaliteiten zijn dan de trein dan wordt er geen treinpictogram voor de spoornummers geplaatst (zie regel 3 in de afbeelding).

1. Alleen het pictogram van de modaliteit;
2. Het pictogram van de modaliteit met specificatie van spoor/halte/richting;
3. Alleen de specificatie van spoor.

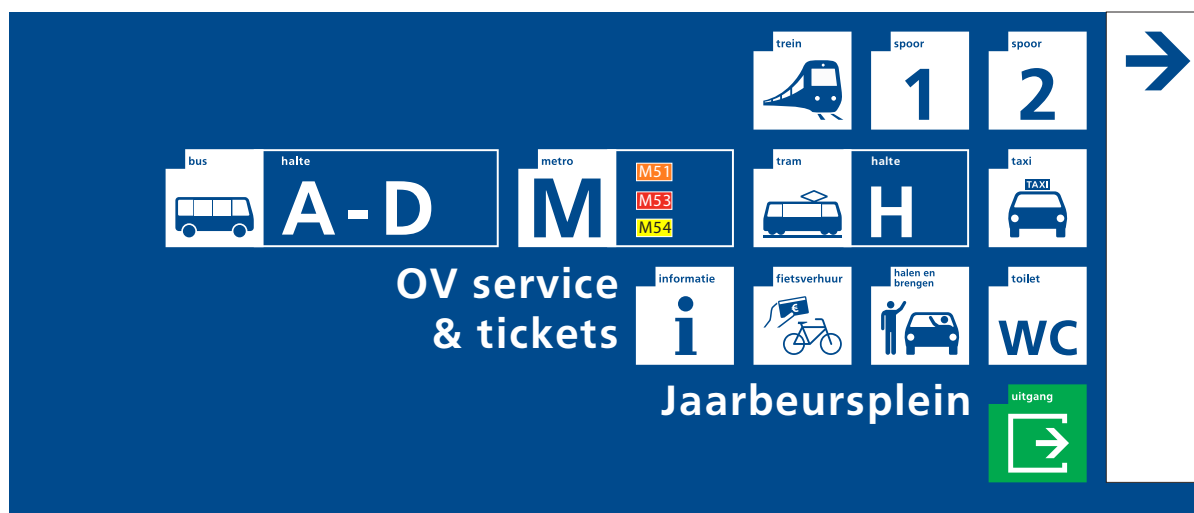
Voor deze verwijzingen geldt het volgende:

- Trein kan op elke van ondergenoemde manieren voorkomen.
- Bus, tram en metro komen alleen op manier 1 of 2 voor.
- Bij een (richtings)keuze wordt de eindbestemming van de lijn getoond (dit is manier 2).



## 8.4.2 Bordopbouw

De bordlay-outs worden grotendeels volgens de omschrijving in [paragraaf 8.3](#) opgebouwd. Uitzondering hierop is de wijze van het combineren van regels en de toevoeging van 'specificatie-labels' aan de pictogrammen van modaliteiten.

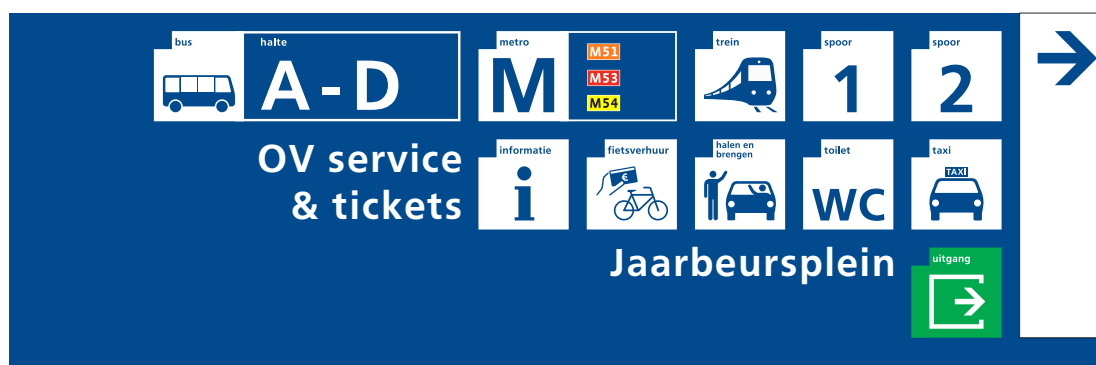


### Combineren van regels bij beperkte plafondhoogte

In geval van een beperkte plafondhoogte worden de modaliteiten met specificaties op de bovenste regel geplaatst. Dit is anders dan de reguliere bordopbouw, waar regel 1, met de sporen, zo lang mogelijk wordt vrijgehouden. Uit oogpunt van gelijkwaardigheid worden de modaliteiten van het station bij elkaar op de bovenste regel geplaatst.



8.4



Regel 1: modaliteiten met specificatie

Regel 2: faciliteiten en overige aansluitend vervoer

Regel 3: uitgang

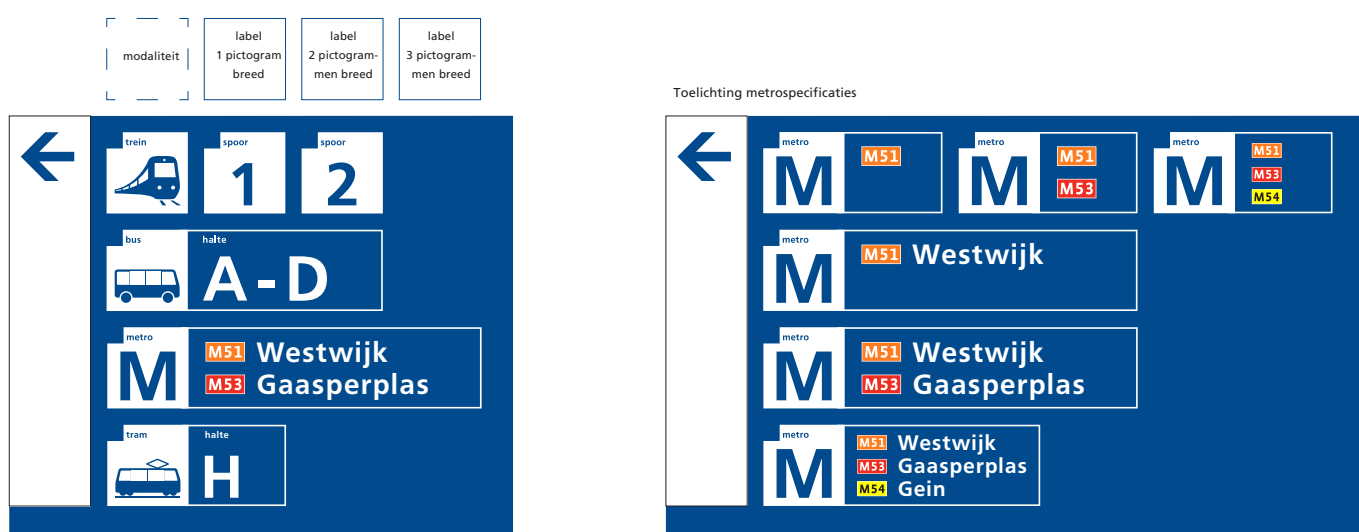
### Specificatie-labels bij modaliteiten

Indien er een richtingskeuze voor een modaliteit gemaakt moet worden, wordt er een 'specificatie-label' getoond bij het pictogram.

Deze labels hebben een breedte een van 1 of meer pictogrammen, plus de tussenbreedte(s).

De labels hebben een maximumbreedte van drie pictogrammen. Indien bij een verwijzing een specificatie breder dan 3 pictogrammen nodig is, zal samen met ProRail Stations naar een oplossing gezocht moeten worden. (Dit zal met name voorkomen bij een metroverwijzing van een lijnnummer met lange stationsnaam)

Op onderstaande afbeeldingen wordt getoond hoe de specificaties opgebouwd worden.



## 8.5 Pijlgebruik






Bij verwijfsborden wordt de richting aangegeven met pijlen. Per bord wordt één richting verwezen. Voor een groep bestemmingen in dezelfde richting wordt één pijl gebruikt die geplaatst wordt in de pijlacolade. Deze witte 'pijlstroken' fungeren als accolade voor alle vermelde bestemmingen.

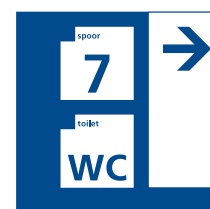
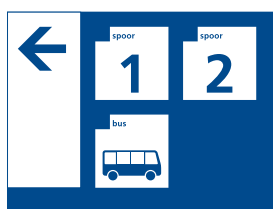
Hierdoor is het niet nodig per bestemming of tekstregel een aparte pijl te gebruiken. Bovendien kan de witte strook informeren over de aanwezigheid van trap, lift of roltrap, door het toevoegen van een stijpuntsymbool [[zie hoofdstuk 8.2.1](#)].

De pijlacolades staan altijd aan de kant van het verwijfsbord waarnaar de pijl wijst (een pijlacolade met rechtswijzende pijl wordt dus aan de rechterzijde van het verwijfsbord geplaatst).

Pijlen die rechtdoor, omhoog of omlaag wijzen, worden aan de rechterkant van het bord geplaatst.

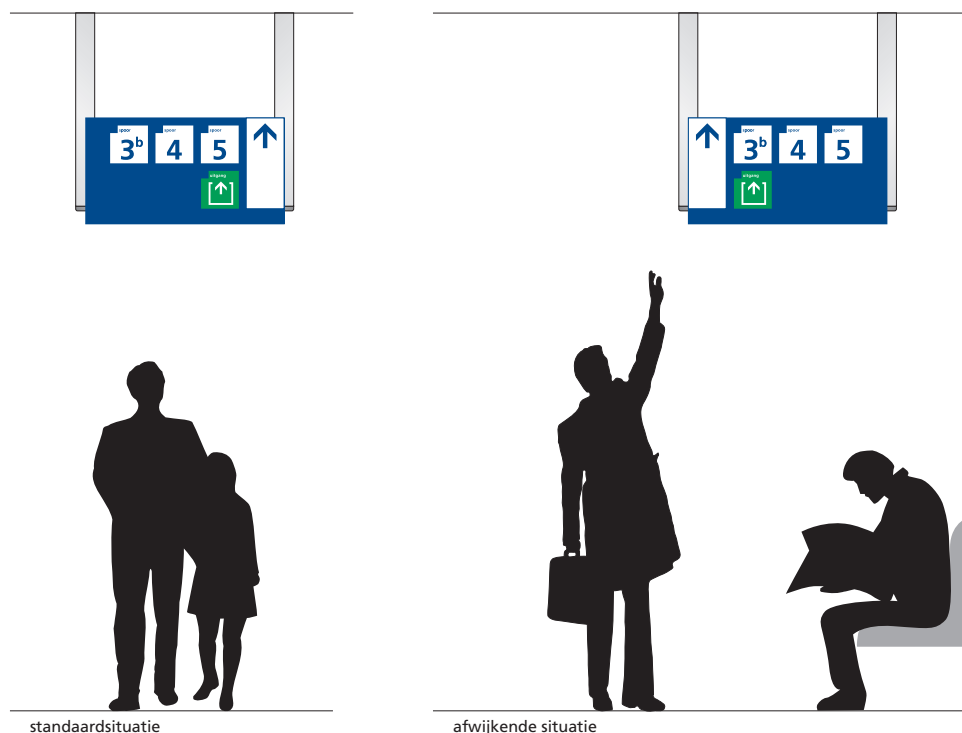
De betekenis van de pijlen is als volgt:

	pijl links	'linksaf'
	pijl rechts	'rechtsaf'
	pijl omhoog	'rechtdoor' of 'naar boven'
	pijl omlaag	'naar beneden'/' nabij een trap omhoog: 'rechtdoor'
	pijl schuin linksomhoog	'links naar boven'/'rechtdoor, links aanhouden'
	pijl schuin rechtsomhoog	'rechts naar boven'/'rechtdoor, rechts aanhouden'
	pijl schuin linksomlaag	'links naar beneden'/'hier links'
	pijl schuin rechtsomlaag	'rechts naar beneden'/'hier rechts'



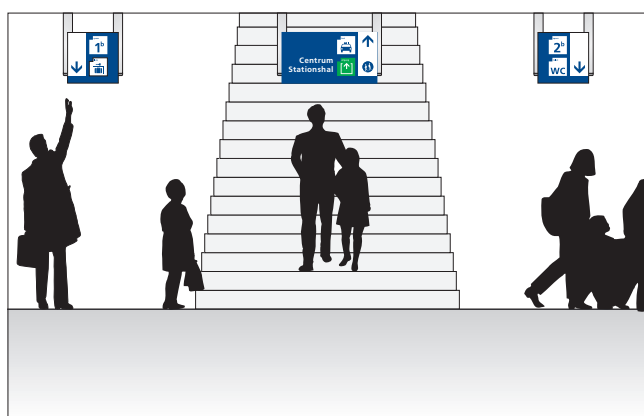
### Uitzondering 1

De pijlen kunnen slechts bij wijze van uitzondering aan de linkerkant van het bord worden geplaatst als dat beter aansluit bij de aangegeven looprichting. Dit is bijvoorbeeld het geval als het verwijlsbord niet boven het hart van de looproute kan worden bevestigd.

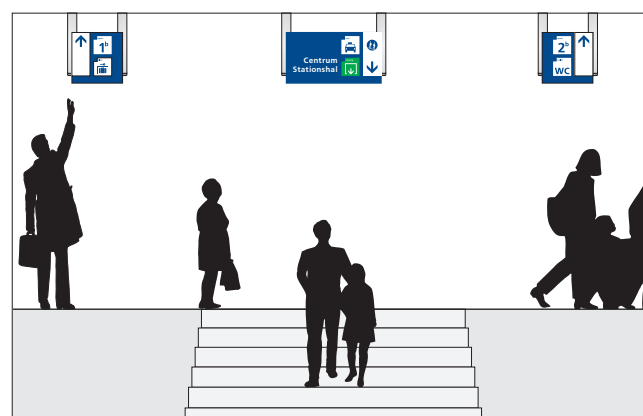


### Uitzondering 2

Indien nabij een trap naar boven (pijl omhoog) tegelijkertijd ook naar bestemmingen rechtdoor wordt verwezen, wordt voor 'rechtdoor' een pijl omlaag gebruikt om elk misverstand te voorkomen. Ook omgekeerd is dit het geval.



Bij een trap omhoog wordt een pijl omhoog toegepast om te verwijzen naar bestemmingen die te bereiken zijn via deze trap. Om misverstanden te voorkomen wordt in dit geval een pijl omlaag toegepast om te verwijzen naar bestemmingen die rechtdoor op hetzelfde niveau te vinden zijn.

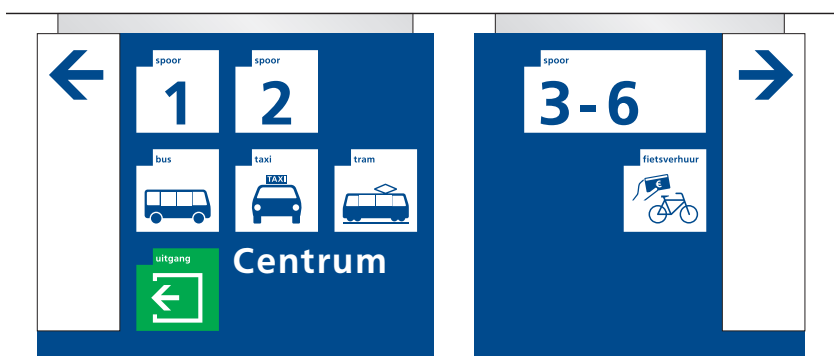


Bij een trap omlaag wordt een pijl omlaag toegepast om te verwijzen naar bestemmingen die te bereiken zijn via deze trap. In dit geval wordt een pijl omhoog toegepast om te verwijzen naar bestemmingen die rechtdoor op hetzelfde niveau te vinden zijn.

## 8.6 Borden die naast elkaar hangen (bordenclusters)

Op een bord staat één pijlacolade en wordt altijd in één richting verwezen. Zijn er meerdere bestemmingen die in verschillende richtingen verwezen moeten worden dan zijn er dus meer borden nodig.

Als borden naast elkaar of vlak bij elkaar hangen krijgen deze eenzelfde bord- en pijlacoladehoogte ook al krijgt een bord daardoor lege regels. Dat komt de visuele rust ten goede. De breedte wordt bepaald aan de hand van de lengte van de pictogrammenreeksen en/of de tekst. Borden worden vanaf boven opgebouwd. De lege regels bevinden zich dus altijd aan de onderzijde van het bord.





# 9 Lay-out doorgelichte identificatieborden

Middels een identificatiebord wordt bevestigd dat reizigers een bestemming bereikt hebben. In [hoofdstuk 6](#) is reeds benoemd welke bestemmingen in en rondom een station geïdentificeerd dienen te worden. Voor deze identificaties in het bordenplan dienen bordlay-outs vervaardigd te worden.

## 9.1 Identificatieborden

### 9.1.1 Toepassing

Identificatieborden markeren alle bestemmingen die voor stationsbezoekers zijn bedoeld. Een identificatiebord bestaat alleen uit een pictogram, behalve bij een fietsenstalling en instapzone.

De regel is dat een identificatiebord (net als de verwijsborden) haaks op de looprichting van de stationsbezoekers wordt geplaatst.

Identificatieborden worden meestal uitgevoerd als een B56-bord.

Het liftbord komt ook voor als een A32-bord, maar alleen als de zichtafstand erg klein is, zoals in een smalle gang.

Het 'vakaanduidingsbord' en het 'geen toegang'-bord worden altijd als een A32-bord uitgevoerd.

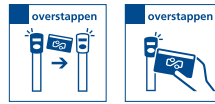
Op de volgende pagina worden voorbeelden van identificatieborden getoond.

### Identificatieborden (voorbeelden):

#### spoornummers



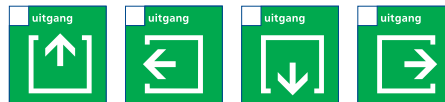
#### transfer



#### services / overige



#### uitgang



#### vakaanduiding (voorbeelden)



### 9.1.2 Toiletborden

Toiletten worden geïdentificeerd middels een generiek wc-pictogram aan de buitenzijde van de toiletgroep zelf.

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de specifieke bestemmingen, het heren-, dames- en gehandicaptentoilet, na de hoofdbestemming (toiletten) liggen. Is dit niet het geval, dan wordt het toilet geïdentificeerd middels een doorgelicht bord met een pictogram van het specifieke toilet.

Als bijvoorbeeld het gehandicaptentoilet niet bij de 'gewone' toiletten ligt, maar op een andere locatie, dan wordt deze als bestemming verwezen en geïdentificeerd volgens de regels van de doorgelichte bewegwijzering.

Toiletidentificaties worden standaard uitgevoerd op B56 formaat. In het geval dat de toegang tot het toilet zich in een omgeving bevindt met weinig ruimte, bijvoorbeeld een smalle gang, dan kan de identificatie uitgevoerd worden op A32 formaat.

B56



A32



Identificatie van toiletten middels een generiek pictogram. Links de standaardmaat (B56) rechts de bordmaat indien er weinig ruimte is (A32).

Special



Special



Identificatie van toiletten toegepast indien de dames-, heren- en/of gehandicaptentoiletten niet op dezelfde locatie te vinden zijn.

# 10 Lay-out communicatieborden

Op een aantal vastgestelde plaatsen moeten stationsbezoekers over het gebruik van het station worden geïnformeerd met algemene mededelingen, instructies, huisregels of wettelijke bepalingen. Dit zijn de zogenaamde communicatieborden (ook wel tekstborden genoemd). Deze communicatieborden zijn niet doorgelicht.

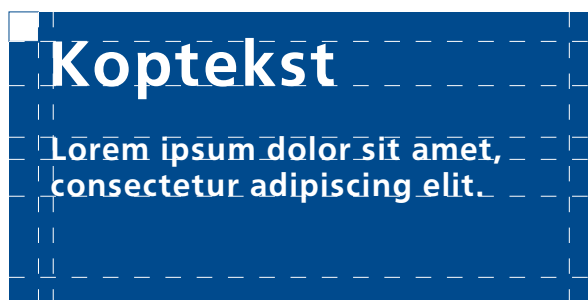
Hiervoor worden standaardtekstborden met standaardafmetingen toegepast waarvoor een grid voor instructieborden is ontwikkeld met en zonder toepassing van een pictogram.

## 10.1 Overzicht communicatieborden

### 10.1.1 Stramienen communicatieborden

Voor communicatieborden zijn verschillende stramienen ontwikkeld. Hieronder worden stramienen getoond voor een communicatiebord met en zonder pictogram.

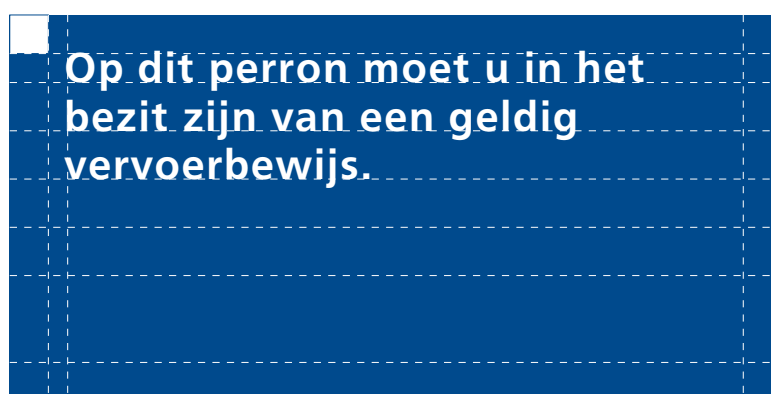
Op de volgende pagina's worden verschillende voorbeeldborden en hun opbouw getoond.



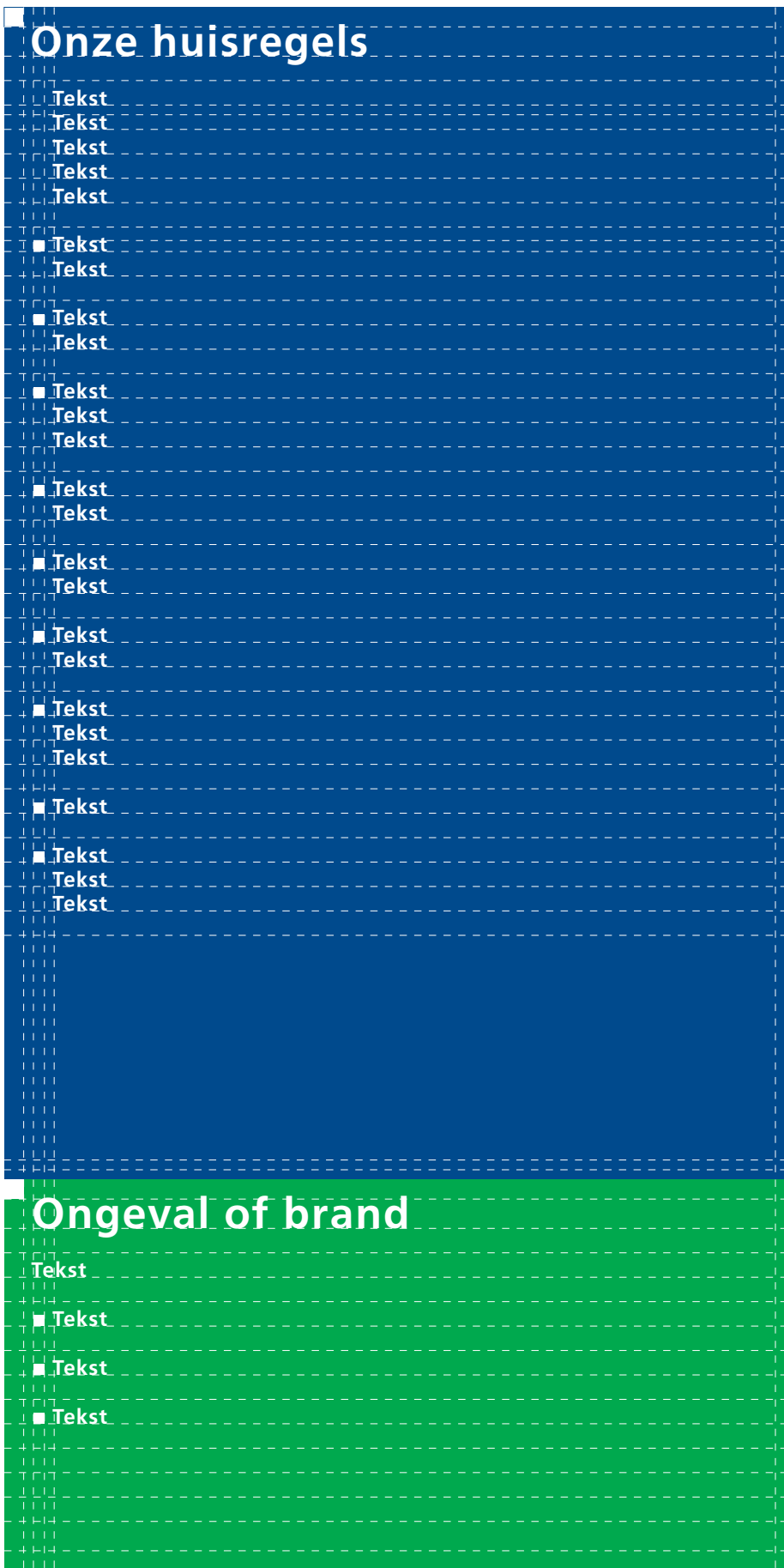
Stramien voor een communicatiebord van 160 x 80 mm zonder pictogram



Stramien voor een communicatiebord van 160 x 80 mm met pictogram



*Drie voorbeelden van communicatieborden die vaker voorkomen op stations.*



Voorbeeld van het stramien voor het huisregelbord dat bij toegangen tot stations geplaatst wordt.

### 10.1.2 Toiletborden: dames, heren, gehandicapten, douche

De generieke wc-identificatie kan worden onderverdeeld in de volgende specificaties:

- damestoilet;
- herentoilet;
- gehandicaptenoilet;
- babyruimte;
- douche.

Deze uitingen worden geplaatst op deuren of toilet delen ter identificatie en worden uitgevoerd als niet doorgelichte borden.

Standaard worden deze identificaties uitgevoerd op A16 formaat.

A16



A16



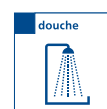
A16



A16



A16



### 10.1.3 Toiletborden: tarievenbord

Bij de toegang tot een toiletgroep dient een tarievenbord geplaatst te worden. Hiervoor is een stramien ontwikkeld (zie hieronder). Dit stramien kan gebruikt worden om per locatie een kloppend tarievenbord op te maken.





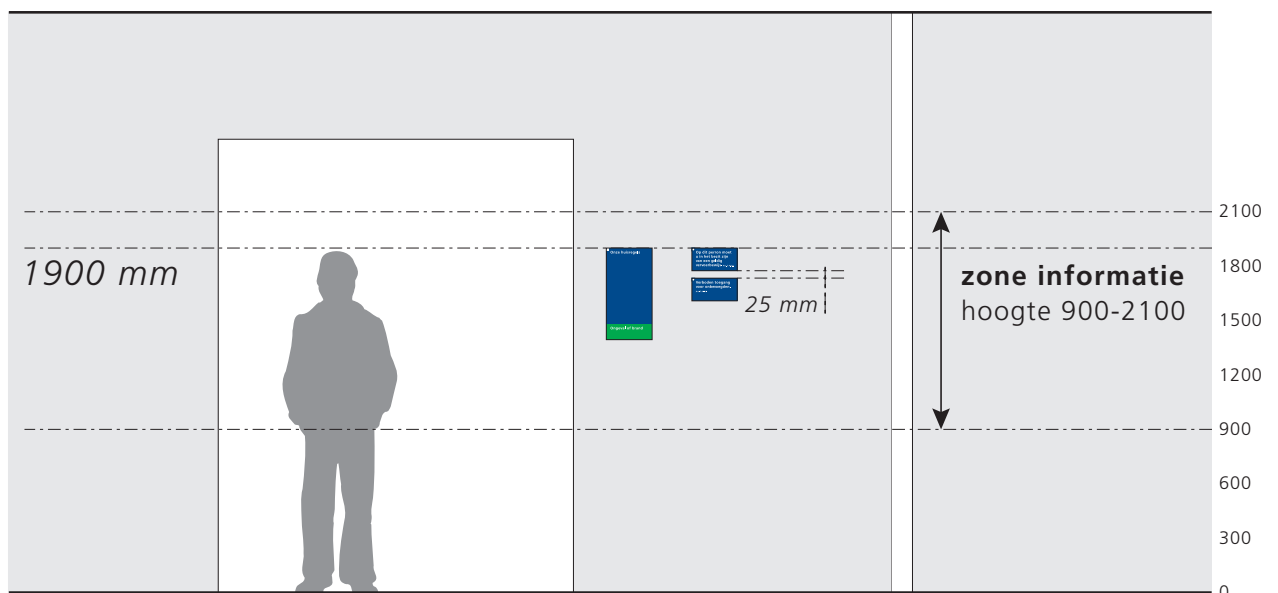
### 10.1.4 'Homan' aan einde perrons

Aan het einde van perrons wordt een bord geplaatst om aan te geven dat reizigers niet verder het perron af mogen wandelen. Hiervoor wordt een pictogram toegepast: de zogenoemde 'Homan'.

Dit pictogram wordt toegepast op een bord met A32 formaat.

## 10.2 Ophanghoogte

De bovenzijde van de communicatieborden bevindt zich op 1900 mm gerekend vanaf de vloer. Communicatieborden die bij een deur geplaatst worden, dienen rechts naast deze doorgang gemonteerd te worden (zie afbeelding hieronder).



## 10.3 Verantwoordelijken

### 10.3.1 Bordlocaties

De regionale contactbeheerder van ProRail bepaalt in overleg met de stationsbeheerder de locaties van deze borden. Het bepalen van locaties voor communicatieborden vormt (meestal) geen onderdeel van het bewegwijzeringsplan.

### 10.3.2 Aanvraag nieuw informatie- of instructiebord

Is een nieuw ontwerp voor een informatie- of instructiebord gewenst, wendt u dan tot de beheerder van deze handleiding, de systeemeigenaar bewegwijzering ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.



## 10.4 Aanmaak nieuw communicatiebord

Het aanmaken van een nieuw communicatiebord start bij het selecteren van een bordformaat. Voor communicatieborden is een aantal standaard bordmaten beschikbaar.

### Bordmaten

De breedte van het bord wordt bepaald door de gewenste leesafstand en de daarbij behorende lettergrootte en type bord. De relatie tussen leesafstand en lettergrootte staat beschreven in een tabel welke is op te vragen bij ProRail Stations afdeling Ontwikkeling en Beleid.

De voorkeur gaat uit naar het gebruik van borden van 160 en 320 mm breed, ook als de leesafstand een kleiner bord toelaat.

De lengte van het bord hangt af van de hoeveelheid tekst, maar is ook aan een aantal standaardmaten gebonden.

Bij voorkeur is de verhouding van het bordformaat 1:2. De keuze voor een liggend of staand formaat zal afhangen van de hoeveelheid informatie en de beschikbare ruimte.

Als door gebruik te maken van de verhouding 1:2 het bord onevenwichtig wordt, kan overwogen worden een andere verhouding toe te passen. Hierbij moet wel altijd een van de voorgeschreven bordformaten toegepast worden.

De gehanteerde formaten zijn opgenomen in een schema. Daarnaast zijn enkele illustraties beschikbaar van communicatieborden in verschillende formaten. Het schema en de illustraties zijn eveneens op te vragen bij ProRail Stations afdeling Ontwikkeling en Beleid.

# 11 Bewegwijzering fietsvoorzieningen

De informatie die nodig is om een bewegwijzeringsplan voor een fietsenstalling te maken is opgenomen in de regelgeving OVS00214. ProRail Stations afdeling Ontwikkeling en Beleid is aanspreekpunt voor deze informatie. Zij borgen de actualiteit van de regelgeving en handboeken en de goede toepassing ervan in projecten en dagelijks beheer. Bij hen kunt u terecht voor informatie over bewegwijzering van fietsenstallingen en voor de precieze invulling van de regelgeving die mede afhankelijk is van afspraken met opdrachtgevers.

# 12 Vluchtwegbewegwijzering

Op stations waar de vluchtroutes niet gelijk zijn aan de hoofdroutes naar de uitgangen van het station is vluchtwegbewegwijzering nodig. Op sommige locaties in het station zal op dezelfde locatie zowel reguliere als vluchtwegbewegwijzering geplaatst moeten worden. Voor deze situaties dienen een tweetal richtlijnen gevolgd te worden.

## 12.1 Richtlijnen betreffende vluchtwegbewegwijzering

### 12.1.1 Verwijzingen naar vluchtwegen op separate bewegwijzering

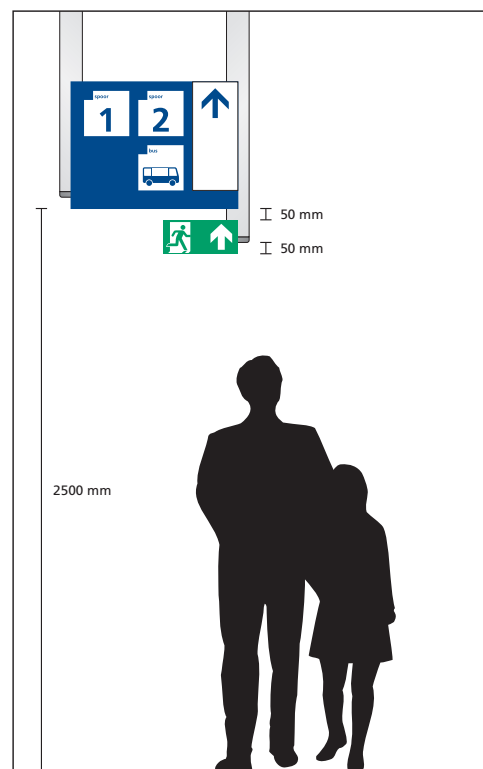
Vluchtwegbewegwijzering dient uitgevoerd te worden als een separaat systeem van bewegwijzering. Stationsbewegwijzering en vluchtwegbewegwijzering mogen niet geïntegreerd worden in één bord. Vluchtwegbewegwijzering mag ook niet uitgevoerd worden in de stijl van de stationsbewegwijzering (en mag dus geen blauwe achtergrond hebben).

Het ontwerp en de plaatsing van vluchtwegbewegwijzering maken geen onderdeel uit van dit handboek.

### 12.1.2 Clusteren van vluchtwegbewegwijzering en stationsbewegwijzering

Op sommige locaties in stations is op dezelfde locatie stationsbewegwijzering en vluchtwegbewegwijzering nodig. Indien de pijlrichting op de vluchtwegbewegwijzering overeenkomt met die op de stationsbewegwijzering dan mogen deze twee systemen geclusterd worden. Dit geldt ook als de bewegwijzering een uitgangspictogram bevat.

De vluchtwegbewegwijzering wordt in dit geval gemonteerd onder de stationsbewegwijzering. De afstand tussen de stationsbewegwijzering en de vluchtwegbewegwijzering dient daarbij 50 mm te bedragen.



### 12.1.3 Vluchtwegbewegwijzering boven uitgangen

Indien de lokale brandweer bepaalt dat de vluchtwegaanduiding boven een deur naar buiten moet voldoen aan NEN 3011- 2015 NL dan wordt er geen vierkant uitgangbord (groen pictogram) geplaatst maar vluchtwegbewegwijzering.

# 13 Tijdelijke bewegwijzering

Als stations in verbouwing zijn dan wijzigen routes in het station geregeld. Om ervoor te zorgen dat reizigers de route naar hun bestemming toch kunnen vinden wordt tijdelijke bewegwijzering ingezet. Tijdelijke bewegwijzering komt voor in drie soorten: doorgelichte borden, niet doorgelichte (aangelichte) borden en SITS. Naast nieuwe borden kan er ook op bestaande borden de pictogrammen en of tekst afgeplakt worden.

## 13.1 Soorten tijdelijke bewegwijzering

### 13.1.1 Doorgelichte borden

Deze worden toegepast in de volgende situaties:

- indien het om langdurige verbouwingen gaat, langer dan twee jaar;
- indien bestaande lichtbakken hergebruikt kunnen worden, waarbij deze op nieuwe posities kunnen worden gemonteerd, eventueel voorzien van nieuwe tekstplaten;
- op belangrijke beslispunten in de wayfinding.

Voor de toepassing van doorgelichte borden worden de standaard ProRail lichtbakken toegepast, eventueel door hergebruik van reeds gebruikte lichtbakken. Bij de bevestiging gelden de onderstaande uitgangspunten:

- zo min mogelijk zichtbare montageprofielen;
- onderzijde bevindt zich altijd op 2500 mm boven vloerniveau (conform standaard richtlijnen).

### 13.1.2 Onverlichte borden

Deze worden toegepast in de volgende situaties:

- bij verbouwingen korter dan twee jaar. Per bouwfase kan alleen tijdens de eerste vier maanden de bewegwijzering uitgevoerd worden in geel met zwarte tekst om de attentiewaarde tijdelijk te vergroten. (Zie kleurentabel op [pagina 44](#));
- het aangeven van reisinformatie, instructieborden en bouw informatie.

Voor onverlichte borden geldt dezelfde grafische uitvoering voor wat betreft bordafmeting, kleur, lettertype, lettergrootte, pictogramuitvoering, etc. als bij de doorgelichte standaard borden.

Tijdens de eerste vier maanden van een korte verbouwing kan eventueel een andere kleurstelling voor de borden toegepast worden: gele borden met zwarte tekst. Deze gele borden kunnen met name goed toegepast worden bij grote wijzigingen in de loopstromen van en naar de trein. In geval van bijvoorbeeld een nieuwe toiletpositie is dit niet nodig. De bewegwijzering dient verder wel opgemaakt te worden zoals doorgelichte standaard borden.



Onverlichte borden, die in de eerste vier maanden van een verbouwing toegepast worden, worden op dezelfde manier opgemaakt als de normale doorgelichte borden maar uitgevoerd in geel-zwart (kleurenschema op pagina 45).

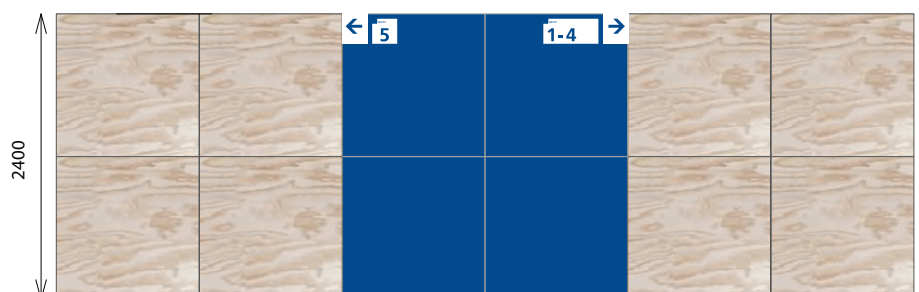
Onverlichte borden dienen geplaatst te worden op standaardhoogtes: 2500 mm voor verwijfsborden en identificatieborden, 1900 mm voor communicatieborden.

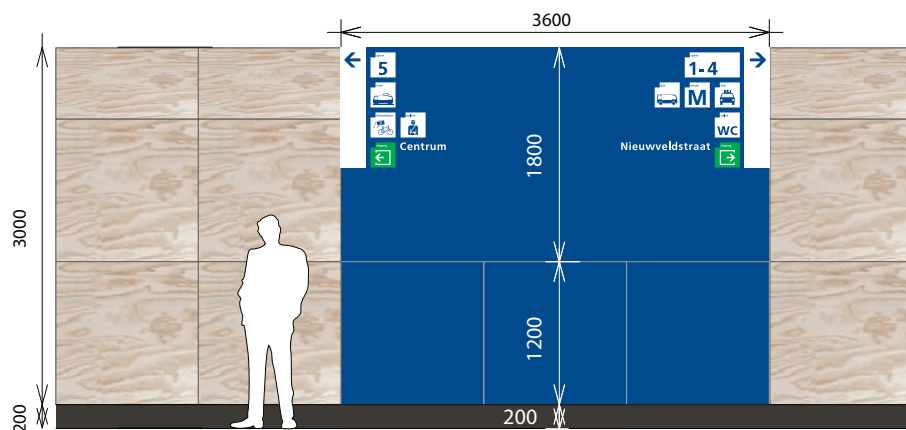
Het is belangrijk dat onverlichte borden net zo goed zichtbaar zijn als doorgelichte borden. In veel situaties is het daarom noodzakelijk onverlichte borden aan te lichten met behulp van losse verlichtingselementen. Aandachtspunten zijn hierbij de bevestiging van de toegepaste verlichtingsmiddelen en het voorkomen van reflectie door het verlichtingsmiddel. Ook is het belangrijk dat de borden van weersbestendig materiaal of kunststof vervaardigd worden.

### 13.1.3 Stationsconcept in tijdelijke situaties (SITS)

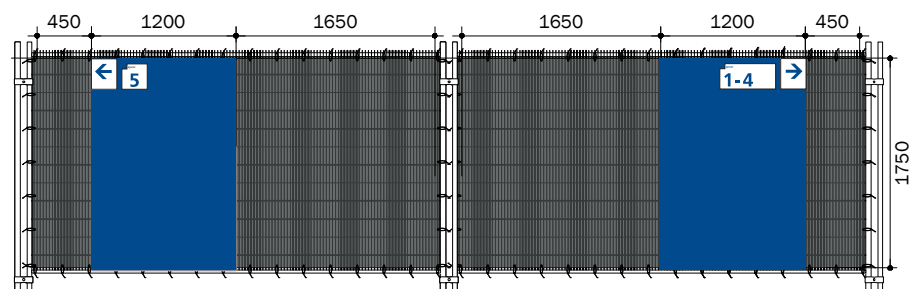
Voor reizigers is het van belang dat zij ook bij stations in verbouwing op een veilige en prettige manier hun weg weten te vinden. Hiervoor is het SITS-systeem ontwikkeld dat enerzijds de reiziger op een herkenbare manier door het station leidt anderzijds het desbetreffende station een prettige en aangename uitstraling geeft. Het SITS-systeem is een systeem dat gebruik maakt van bouwpanelen.

Blaauwe wanden worden gebruikt om aan te geven dat het hier primaire informatie betreft en bieden een kader voor alle elementen (beeldschermen, reisinformatie, vertrekstaten, kaartautomaten etc.).





Het SITS-systeem kan ook worden vertaald naar een flexibel hek (gebaseerd op een standaard bouwhek): SITS-flex. Voorstellen voor bewegwijzing zijn te vinden in het SITS-manual. Dit manual is op te vragen bij ProRail Stations, Ontwikkeling & Beleid.



# 14 Andere systemen van informatievoorziening

14.1

## 14.1 Relatie tussen bewegwijzering en andere systemen van informatievoorziening

Op stations bevinden zich naast bewegwijzering ook andere systemen van informatievoorziening. Het betreft:

- OV-Chipkaart en Poortjes (OVCP)
- Routing Signing en Branding (RSB)
- InfoPlus
- Reisinformatie, Service en Kaartverkoop (RSK)

Het ontwerp van de middelen binnen deze systemen maakt geen onderdeel uit van dit handboek. In de paragrafen hieronder wordt wel omschreven wat de relatie is tussen de verschillende systemen met de bewegwijzering.

14.2

## 14.2 OV-Chipkaart en Poortjes

Sinds eind 2012 reizen alle klanten van vervoerders met de OV-chipkaart. De chipkaart wordt door de reiziger aangeboden bij een check-in/check-out paal (cico) of bij een toegangspoort. Op een groot aantal stations zijn door plaatsing van de toegangspoorten binnengebieden ontstaan welke alleen toegankelijk zijn met een geldige OV-chipkaart.

14.3

### 14.2.1 Relatie OV-Chipkaart en Poortjes met bewegwijzering

Bij het ontwikkelen van een bewegwijzeringsplan dient rekening gehouden te worden met de route die reizigers afleggen via deze OV-Chipkaart poorten en de barrière die de poorten vormen.

## 14.3 Routing Signing en Branding (RSB)

Om het gebruik van de OV-chipkaart mogelijk te maken zijn OV-chipkaartvoorzieningen aangebracht. Deze bestaan uit:

- Poortjes voor in- en uitchecken (cico's)
- Poorten
- Overstappunten
- Kaartverkoop- en oplaadautomaten
- Fixed barriers en service- en nooddeuren

Routing Signing en Branding (RSB) draagt bij aan een optimale vindbaarheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid van deze OV-chipkaartvoorzieningen op de stations. In paragraaf 14.3.1 staat omschreven welke RSB-middelen een relatie hebben met bewegwijzering.

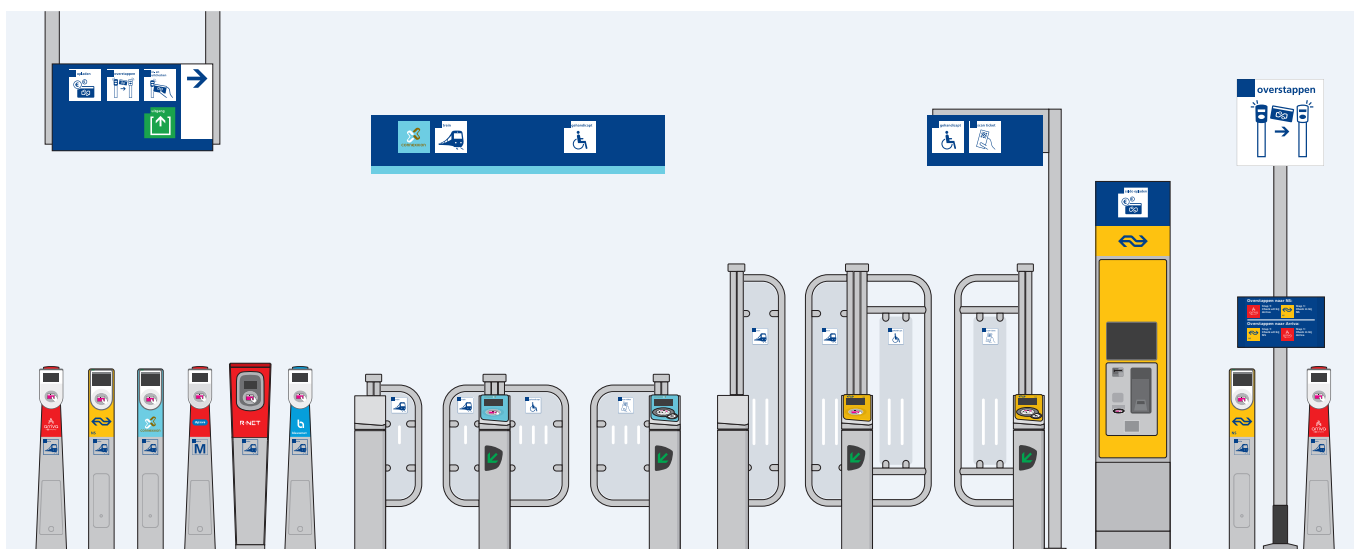


De RSB-middelen voldoen aan dit handboek 'Belettering en bewegwijzing Nederlandse treinstations' van ProRail en aan het Spoorbeeld van Bureau Spoorbouwmeester. Meer informatie over RSB en de toepassing ervan is te vinden in de toolkit RSB.

### 14.3.1 Relatie RSB-middelen met bewegwijzing

Het bepalen van het gebruik van de RSB-middelen op de stations is geen onderdeel van deze bewegwijzingshandleiding. RSB heeft wel raakvlakken met de bewegwijzing. Deze raakvlakken zijn:

- De ophanghoogte van RSB-borden is gelijk aan de ophanghoogte van de reguliere bewegwijzing, dit betekent dat rekening gehouden moet worden met zichtlijnen;
- Locaties van de check-in/check-out palen en poortjes en de bijbehorende RSB-middelen hebben invloed op bordlocaties van de reguliere bewegwijzing;
- Bij de poortjes of cico's vinden in/uitcheck handelingen plaats. Men maakt keuzes ruim voor de poortjes. Dit heeft invloed op de bordlocaties van de reguliere bewegwijzing;
- De Toolkit RSB maakt gebruik van algemene en eigen pictogrammen. De pictogrammen 'opladen', 'overstappen', 'in- en uitchecken' en 'scan ticket' zijn speciaal ontwikkeld voor de RSB-middelen.
- De pictogrammen 'opladen', 'overstappen', 'in- en uitchecken' en 'scan ticket' worden alleen op verwijsborden toegepast indien respectievelijk de oplaadpunten, overstappunten en/of OVCP poorten zich niet in het zicht bevinden vanaf de hoofdroutes door het station.



Voorbeeld van een RSB-portaal zoals toegepast bij de toegang tot meerdere vervoerdersstations.

## 14.4 InfoPlus

InfoPlus is de digitale presentatie van onder andere reisinformatie voor reizigers op stations via schermen.

### InfoPlus bestaat uit:

- TB (Treinbeeldscherm). Scherm met daarop een actueel overzicht van de vertrekkende treinen van het komende half uur. Weergegeven wordt: vertrektijd, bestemming, spoor, treinsoort en logo vervoerder. Deze schermen bevinden zich in de stationshal en (bij grote stations) ook op de perrons. Bij stations zonder stationshal staan de TBs buiten, daar waar de reiziger informatie nodig heeft. Per TB kan informatie over zeven vertrekkende treinen getoond worden. TBs komen voor in clusters van één (TB1), twee (TB2) en drie schermen (TB3).



Vertrek	Naar / Opmerkingen	Spoor	Trein	09:37
09:48	Amsterdam Centraal Stopt niet op tussengelegen stations	3	Intercity	
09:53	Utrecht Centraal via Hilversum	1	Stoptrein	
10:02	Den Haag Centraal	5 <sup>a</sup>	Intercity	
10:07	Almere Oostvaarders via Almere Centraal	2	Stoptrein	15 minuten
10:18	Amsterdam Sloterdijk Rijdt vandaag niet	5 <sup>b</sup>	Stoptrein	
10:27	Zoetermeer via Utrecht Centraal	1	Intercity	
10:33	Amersfoort Schothorst via Diemen, Weesp, Hilversum, Baarn	3	Intercity	

TB (Treinbeeldscherm).

- PV (Perronverwijzer). De PV verwijst de reiziger naar het juiste perron. De PV bestaat uit een analoge klok, een richtingspijl, de spoor aanduiding en een stijgpuntssymbool; op een scherm wordt de vertrektijd, bestemming, treinsoort en logo vervoerder aangegeven.



PV (Perronverwijzer).

- TBP (Treinbeeldscherm Perron). Een TBP bestaat uit een analoge klok met de spoor aanduiding. Op het dynamische scherm worden vertrektijd, eindbestemming, treinsoort en logo vervoerder aangegeven. De afstand tussen een TBP en een opgang bedraagt minimaal 20 à 25 meter.



TBP (Treinbeeldscherm Perron).

#### 14.4.1 Relatie InfoPlus-middelen met bewegwijzering

Het bepalen van het gebruik van InfoPlus-middelen op de stations is geen onderdeel van deze bewegwijzeringshandleiding. InfoPlus heeft wel raakvlakken met de bewegwijzering. Deze raakvlakken zijn:

- De PV's vervangen borden (die naar sporen verwijzen) in een tunnel of op een passage.
- De TBP's vervangen deels ook de identificatieborden met daarop de spooraanwijding. De maximale comfortabele leesafstand van de spooraanwijding op een TPB betreft 20 meter. TBP's bevinden zich echter op 90 meter afstand van elkaar.

Om de leesafstand te overbruggen dient op overstapstations (cross-platform) tussen twee TBP's een aanvullend identificatiebord met daarop de spooraanwijding te worden opgenomen in het bewegwijzeringsplan.

- De InfoPlus-schermen kunnen gepland zijn op locaties waar ook borden gewenst zijn, of zicht ontnemen op de bebording. Het is daarom belangrijk op de hoogte te zijn van de aanwezige of geplande InfoPlus-schermen. Voor meer informatie over InfoPlus kunt u zich wenden tot de ProRail projectmanager van het project.

14.4

#### 14.5 DRIS BTM

DRIS BTM (Dynamische Reisinformatie Bus, Tram en Metro). DRIS BTM is een digitaal display waarop een bondig overzicht van de vertrekkende natransportmiddelen binnen een bepaalde periode weergegeven worden. Het middel is primair bedoeld voor de reiziger die op het station is aangekomen met de trein, en verder wil reizen met bus, tram of metro. Het middel zorgt daarmee voor een soepele overstap van de trein op de nieuwe modaliteit.

14.5



Bus	Richting	Halte	Vertrek
137	Erfgooierskwartier	D	
1	verwacht 10:54	C	
70	Leusden	B	6 min
300	Bussum	A	8 min
132	bus 11:01 vervalt		
104	Nw Loosdrecht	E	13 min
152	Weesp	C	17 min

DRIS: Dynamische Reisinformatie Bus, Tram en Metro.

## 14.6 Reisinformatie, Service en Kaartverkoop (RSK)

Onder RSK vallen alle (niet dynamische) middelen die de reiziger ondersteunen bij het proces van het kopen van een kaartje en het verkrijgen van informatie over de reis (vertrektijd en vertrekperron). Meer informatie over RSK is te vinden in Visie op Stationsoutillage en de Visie op Informatie. Het betreft de volgende middelen:

- Vertrekstaten. Een overzicht van de op het station vertrekkende treinen.
- Servicepanelen. Panelen ten behoeve van informatieverstrekking door vervoerders (geen reclame). Deze panelen worden naast de reguliere vertrekstaten geplaatst.
- Treinsamenstellingsborden. Worden op het perron geplaatst en geven informatie over de samenstelling van (veelal internationale) treinen.
- OV Service & Tickets. De winkel in het station waar reizigers informatie over hun reis kunnen opvragen en vervoersbiljetten kunnen kopen.
- Informatiebalie. De bemande kiosk waar reizigers informatie over hun reis kunnen krijgen of andere vragen kunnen stellen. Kiosken worden geplaatst in het ontvangstdomein en het reisdomein - passage.
- Alarm- en informatiezuil. Zuil op het station waar reizigers informatie kunnen vragen aan een persoon op afstand via een intercom.
- Kaartverkoop. De kaartautomaten op het station waar reizigers zelf een vervoersbiljet kunnen kopen.

### 14.6.1 Relatie RSK-middelen met bewegwijzering

Het bepalen van het gebruik van RSK-middelen op de stations is geen onderdeel van deze bewegwijzeringshandleiding. RSK heeft wel raakvlakken met de bewegwijzering. Deze raakvlakken zijn:

- Indien de OV Service & Tickets en Kaartverkoop niet zichtbaar zijn vanaf de hoofdroutes in het station dan dient er naar deze faciliteiten verwezen te worden op de bewegwijzering.
- De informatiebalie en OV Service & Tickets dienen geïdentificeerd te worden middels een pictogram conform de pictogrammen zoals toegepast op de bewegwijzering.
- RSK panelen worden geregeld gecombineerd met stationsnaamborden tot een informatiecluster. Dit heeft invloed op de maatvoering van deze stationsnaamborden (zie ook [paragraaf 5.4.2](#)).



Reisinformatiepaneel RSK (met stationsnaambord en treinsamenstelling).

# 15 Montage doorgelichte borden

15.1

15.2

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de montage van doorgelichte bebording.

## 15.1 Eisen constructie

Het materiaalgebruik, de constructie en de technische uitwerking van de bewegwijzeringsborden alsmede de bevestiging aan de infra is te vinden in de Rail Infra Catalogus (RIC) in de SPC00176 en de SPC00177.

## 15.2 Zone bewegwijzering

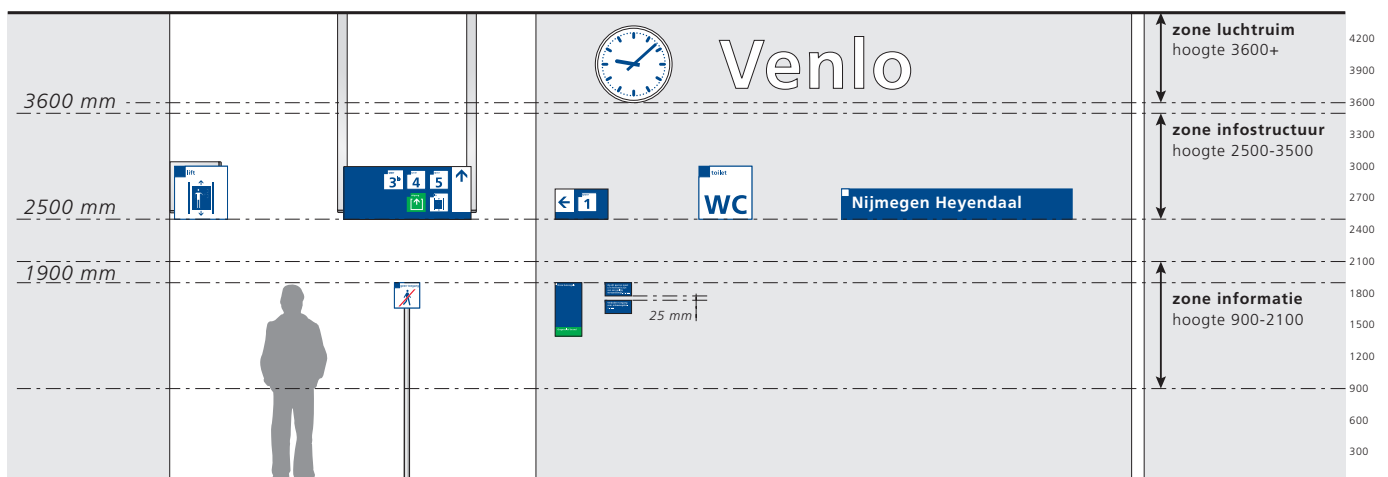
Consequente maatvoering, zoals functionele hoogtematen en zoneringen, zijn bedoeld om een eenduidig en rustig beeld te bevorderen. Het spoorbeeld Modulair Maatsysteem legt een relatie tussen product en ruimte en sluit nauw aan bij de bestaande regelgeving.

De onderzijde van de borden hangt op 2500 mm gerekend vanaf de vloer, zijnde de onderkant van de zone bewegwijzering. De bovenkant van de zone bewegwijzering bevindt zich op 3500 mm.

Binnen deze zone bewegwijzering mogen zich geen andere uitingen (zoals reclame) bevinden.

Incidenteel kan het nodig zijn borden die buiten het station hangen hoger te hangen i.v.m. doorrijhoogtes.

De bovenzijde van onverlichte communicatieborden bevindt zich op 1900 mm, gerekend vanaf de vloer [\[zie hoofdstuk 10\]](#).



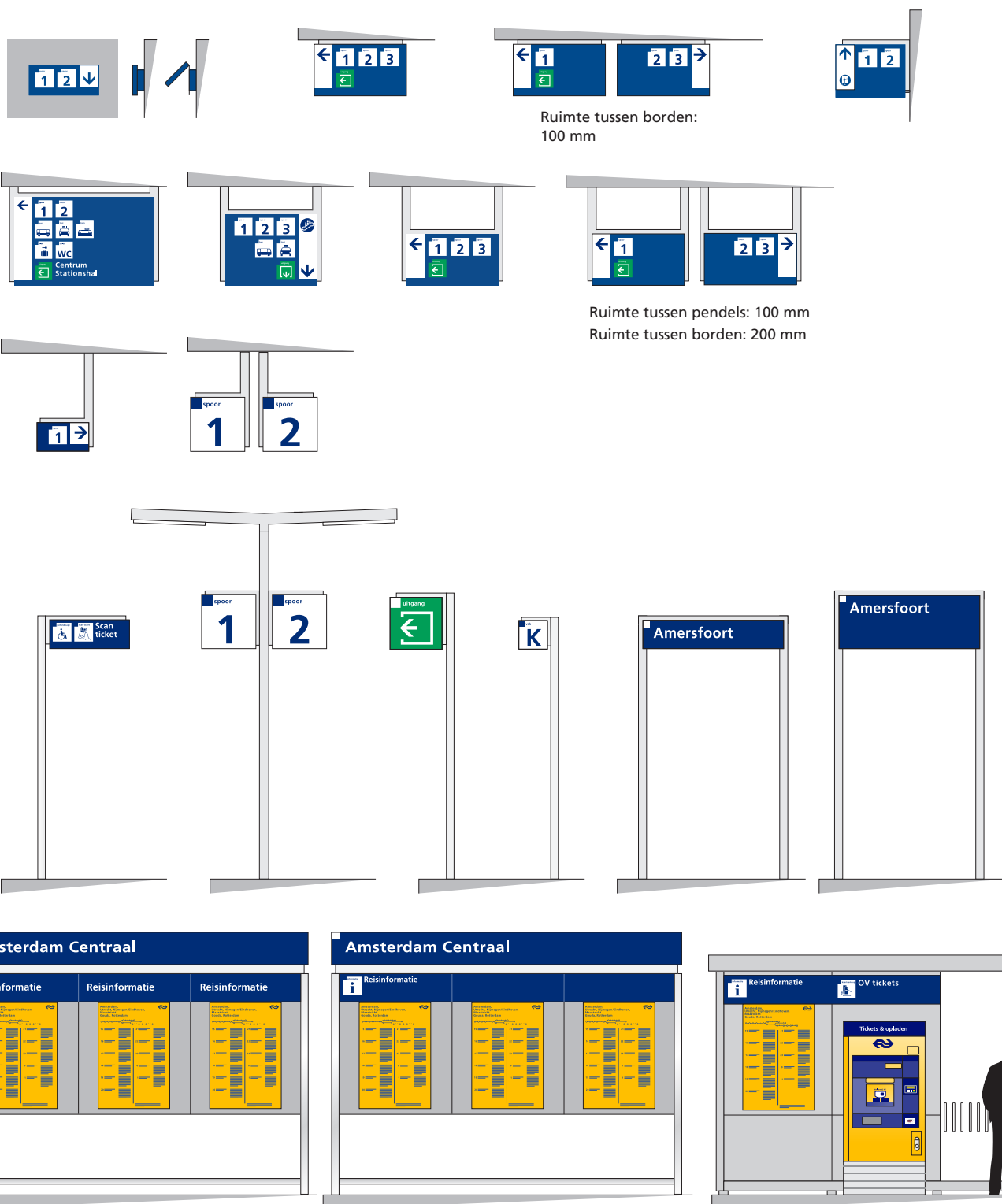
## 15.3 Montagemogelijkheden

### 15.3.1 Lichtbakken

Lichtbakken worden als volgt gemonteerd:

- Vrijstaand (hangend of staand).
- Aan de wand (haaks of vlak) of aan het plafond voor een wand.

Vrijstaande borden kunnen enkelzijdig en dubbelzijdig worden uitgevoerd. Borden voor of aan de wand zijn altijd enkelzijdig.



### 15.3.2 Gevelbelettering

[\[zie ook hoofdstuk 5.4.1\]](#)

Voor de gevelbelettering zijn verschillende uitvoeringen en groottes beschikbaar. Tegen de gevel op het dak, boven de hoofdentree. Of, als het station vanaf de straat niet goed zichtbaar is, in een portaal of op palen op straat. De uitvoering en grootte moet altijd in lijn zijn met de architectuur en is dus maatwerk [\[zie hoofdstuk 16\]](#). Het lettertype van gevelbelettering is NS Sign.

Gevelbelettering bestaat uit een drietal onderdelen, die in de volgende volgorde op de gevel geplaatst worden (van links naar rechts):

1. Een ProRail klok
2. Doorgelichte doosletters of een doorgelicht stationsnaambord
3. Het beeldmerk van vervoerders/lijnen danwel pictogrammen van modaliteiten (dit gedeelte van de gevelbelettering is under construction)

Standaard wordt de ProRail klok met doosletters toegepast. Indien hier geen ruimte voor is op de gevel van het stationsgebouw dan wordt een ProRail klok met stationsnaambord geplaatst. Als een station geen geschikte gevel heeft én de stationsnaamborden op het perron niet goed zichtbaar zijn vanaf de ingang dan wordt een stationsnaambord op palen geplaatst op het maaiveld.

#### Maatvoering doosletters

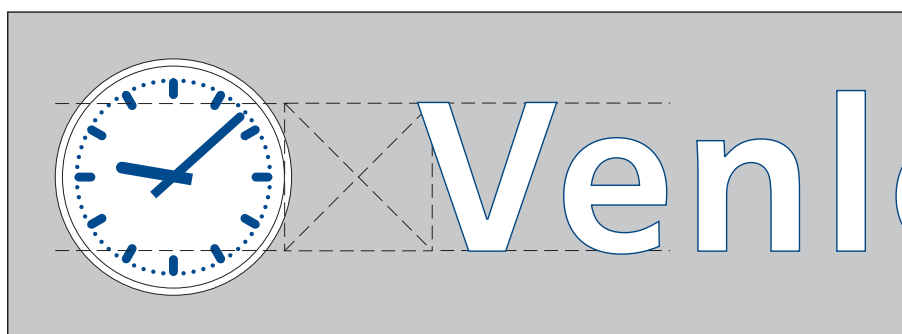
Reliëfletters bestaan uit aluminium doosletters; 'dozen' in de vorm van de benodigde letters. De frontplaat van de letter is wit en de aluminium zijkant is blauw. De blauwe kleur is conform de kleurtabel uit [hoofdstuk 7.1](#). De letters zijn doorgelicht.

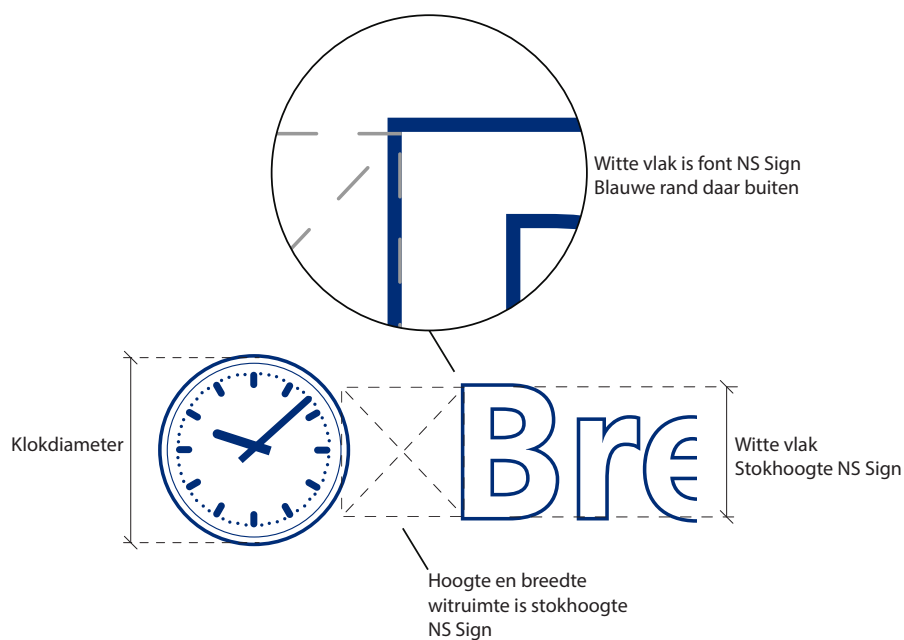
Standaard zijn er drie afmetingen reliëfletters met een kapitaalhoogte van de letters van 500, 750 en 1000 mm. De grootte van de klok is afgestemd op de stokhoogte van de letters. Het betreft hier de hoogte van het witte gedeelte van de letter. Het blauwe kader wordt eromheen geplaatst.

De ruimte tussen de klok en de doosletters komt overeen met de stokhoogte van de reliëfletters.

Stokhoogte reliëfletters NS Sign	Diameter van de klok
500 mm	800 mm
750 mm	1000 mm
1000 mm	special

*De stokhoogte van de reliëfletters is de maat van het witte gedeelte. Het blauwe kader wordt hier omheen geplaatst.*





### Maatvoering stationsnaambord

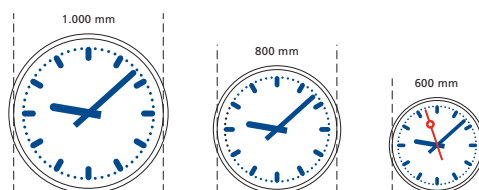
Er zijn twee afmetingen stationsnaamborden met een hoogte van 500 en 750 mm. De grootte van de klok is ook hier afgestemd op de hoogte van het stationsnaambord.

De ruimte tussen de klok en het stationsnaambord komt overeen met de hoogte van het bord.



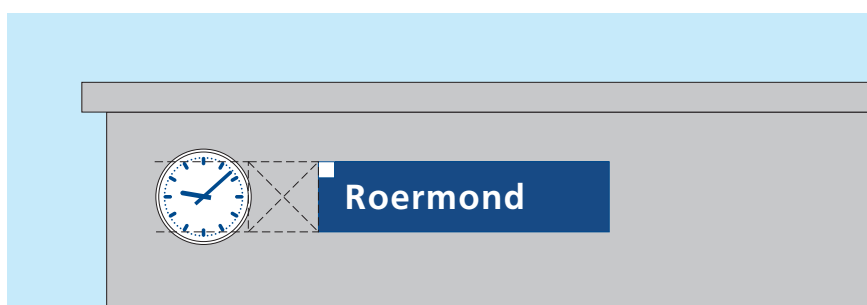
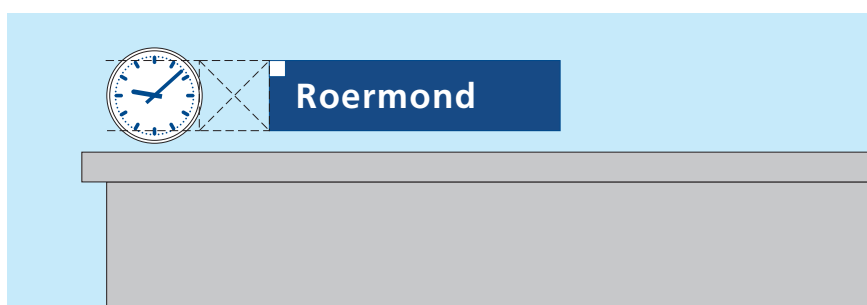
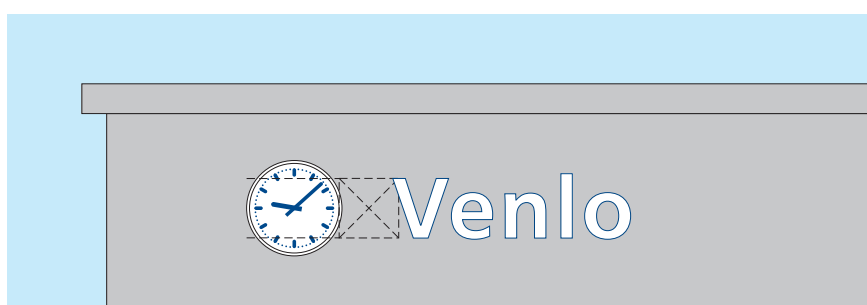
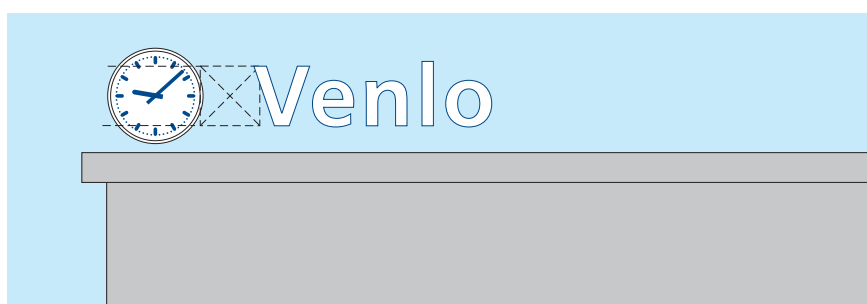
## Maatvoering ProRail klokken

ProRail klokken komen voor in drie maten: 600, 800 en 1000 mm. De grootste twee maten klokken worden toegepast naast stationsnaamborden en doosletters op de gevels van stationsgebouwen.



Serie stand alone Klokken

Maatvoering van de beschikbare ProRail klokken.



# 16 Ruimtelijke en architecturale inpassing

## 16.1 Ruimtelijke en architecturale inpassing

Er moet aandacht besteed worden aan de ruimtelijke en architecturale inpassing van de bewegwijzeringsobjecten. Het betreft niet alleen bewegwijzeringsobjecten zoals doorgelichte borden en communicatieborden, maar ook toevoerleidingen, pendels, etc.

Door bewegwijzering in een vroegtijdig stadium bij het gebouwoontwerp te betrekken kunnen de infrastructuur (toevoerleidingen) en bewegwijzeringslocaties afgestemd worden met de architectuur.

Tergelijkertijd zal de beoogde integratie van bewegwijzering in de architectuur aanleiding zijn om passende ruimtelijke keuzes te maken bij ontwerpogaves voor nieuw- of verbouw.

Bij ver- en nieuwbouwopgaves zal de inpassing van bewegwijzering in de architectuur integraal door Bureau Spoorbouwmeester getoetst worden.

De inpassing en plaatsing van de bewegwijzeringsobjecten op en rond stations verdient in het bewegwijzeringsproces specifieke aandacht.

Hierbij gaat het om:

- De precieze hoogte, afmetingen en exacte positie van de borden.
- De juiste positionering van de bewegwijzeringsmiddelen in de ruimte.
- De juiste opbouw van de borden, pendels etc.
- Geen inbouw van borden in de wand etc.

Daarnaast dient ook de wijze waarop e.e.a. voorzien wordt van elektra en wordt bevestigd in harmonie te worden gebracht met de architectuur van het station, rekening houdend met de functionele doelstellingen van bewegwijzering. De inpassing van OVCP, RSB en InfoPlus met de bewegwijzering vraagt om een goede ruimtelijke plaatsing, met behoud van hun functionaliteit.

De volgende aspecten zijn van belang:

- Aantal borden zoveel mogelijk beperken.
- Niet op vandaalgevoelige plaatsen.
- Bij stations die onder de Monumentenstatus vallen de bevestigingsmethode en pendels eventueel aanpassen aan de stijl en kleur van bestaande constructies.
- Bij plaatsing van borden op wanden dient er voldoende vrij wandoppervlakte rondom de borden aanwezig zijn (nabijheid van reclame e.d. vermijden)
- Borden in vides, etc. aan de onderzijde laten lijnen met aangrenzende plafonds, laten lijnen met achterliggende horizontale en verticale lijnen van raamlijsten, wandprofielen, toegangsdeuren, etc. waarbij zoveel mogelijk de afmeting 2500 mm onderzijde bord tot vloer in acht moet worden genomen.

- Geen plaatsing in combinatie met commerciële aanduidingen, reclame, etc.
- Borden zoveel mogelijk uit de zichtlijnen van de InfoPlus-presentatiemiddelen.
- Opbouwkabels zo veel mogelijk vermijden, geen kunststof kabelbuizen of klemmen in het zicht.
- Indien de achtergrond een egale kleurstelling kent dan dient deze overgenomen te worden voor de kleurstelling van de in het zicht komende kabels, kabelklemmen, dozen, etc.
- In andere gevallen dienen kabels in metalen buizen met metalen klemmen geplaatst te worden, beiden zo nodig gepoedercoat in RAL 9006.
- Geen kabels op mozaïekondergrond, kunstwanden, etc.
- Bij bevestiging van pendels aan plafonds, dakconstructies en wanden geen zichtbare bevestigingsmiddelen toepassen.
- Gebruikmaken van bestaande kabelgoten of vergelijkbare constructies voor geleiding van kabels.
- Kabels en dozen zoveel mogelijk uit het zicht van de reizigers plaatsen door gebruik te maken van bestaande constructies en profielen, in hoeken, weggewerkt onder systeemplafonds, infrezen, zolang mogelijk laten lopen in pendels, etc.
- Eenvoudig toegankelijk voor onderhoud.
- De architectuur dient de wayfinding en versterkt de functie van de bewegwijzering.

Voor algemene richtlijnen constructie & montage [zie ook hoofdstuk 15](#).

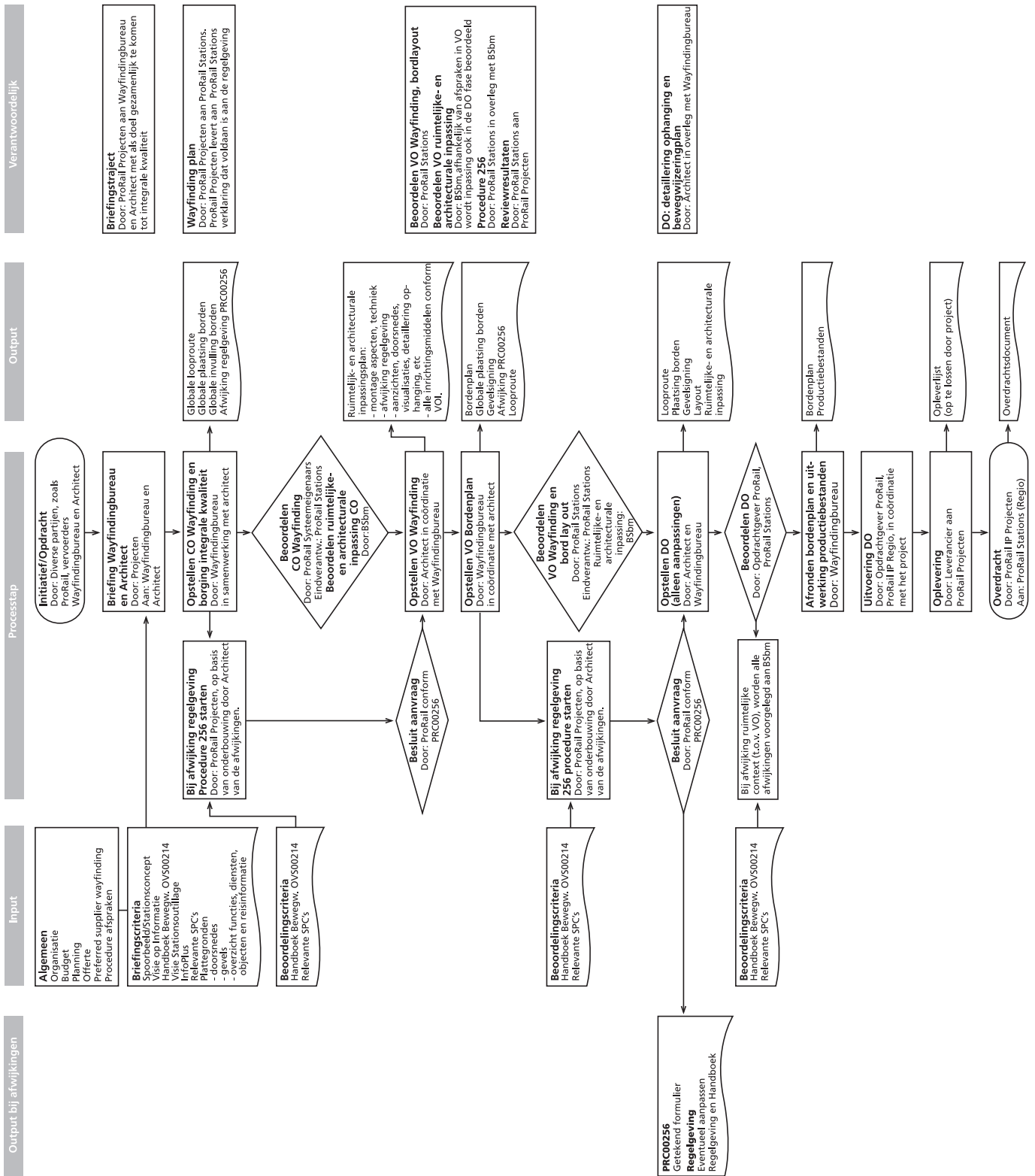
## 16.2 Do's and dont's van stationsbewegwijzering in relatie tot architectuur

- Geen enkel gebouw spreekt voor zich. Er is altijd in een bepaalde mate bewegwijzering nodig.
- Een overzichtelijke en waar mogelijk transparante architectuur vergemakkelijkt de oriëntatie, navigatie en identificatie.
- Bewegwijzering is geen onderdeel van de architectuur, maar een op zichzelf staand systeem dat de gebruiker van informatie voorziet en op de meest ideale locatie aangebracht moet worden. De plaatsing van de middelen en architectuur worden op elkaar afgestemd, waarbij rekening gehouden dient te worden met een beperking op opvallende ophangconstructies.
- De locatie van gevelbelettering is gekoppeld aan de hoofdentree en de architectuur.
- Bewegwijzering kan niet het probleem van een onoverzichtelijk gebouw oplossen.
- Bewegwijzering verwijst alleen de primaire route naar de bestemming. (Dus biedt geen alternatieve routes aan.)
- Zorg dat voorzieningen zichtbaar zijn vanaf de loopstroom. Dat voorkomt extra verwijsborden.
- Houd er bij nieuwbouw of verbouw rekening mee dat bewegwijzering nodig is. Zorg voor wanden met voldoende vrije ruimte voor bewegwijzering, bevestigingsmogelijkheden en houd rekening met plafondhoogtes op plaatsen die bewegwijzering zullen behoeven, zoals tunnels.
- Houd er rekening mee dat constructies voor bewegwijzering aan wanden en plafonds de voorkeur hebben boven bevestiging van bewegwijzering aan de vloer.
- Plaats geen objecten die zicht op de bewegwijzering belemmeren. Dit kunnen architectonische elementen zijn, feestversiering, seizoensaankleding, maar ook andere borden.
- In de inrichting dient rekening gehouden te worden met het Spoorbeeld zoneringsysteem.
- Alle verwijs- en identificatieborden op stations worden doorgelicht uitgevoerd. Houd daarom rekening met aansluiting van de elektra op plaatsen op plaatsen die bewegwijzering zullen behoeven.

# 17 Verklarende woordenlijst

AM	Asset Management
A&T	Architectuur en techniek
OVCP	Openbaar Vervoer Chipkaart en Poortjes
OVS	Ontwerpvoorschrift
PRC	Procedure
PV	Perronverwijzer
RIC	Rail Infra Catalogus
RSB	Routing Signing en Branding
RSK	Reisinformatie, Service en Kaartverkoop
SITS	Stationsconcept in tijdelijke situaties
SPC	Productspectificatie
TB	Treinbeeldscherm
TBP	Treinbeeldscherm perron

# Bijlage: Stroomschema bewegwijzering nieuwbouw / verbouw



**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester

**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester