

Het Stationsconcept

Visie en toepassing

Beleid

Het Spoorbeeld beschrijft het vormgevingsbeleid van de spoorsector.
Het gaat over de beleving van het spoor, van de treinreis zelf
tot en met het verblijf op en rond het station.
Opgesteld vanuit het perspectief van de reiziger en de omgeving,
presenteert het de visie, ontwerpkaders en -principes die betrekking
hebben op de omgang met het spoor.

Dit document behoort tot het vormgevingsbeleid en maakt onderdeel
uit van de visie, kaders en ontwerpprincipes van het Spoorbeeld.
U vindt het actuele beleid op www.spoorbeeld.nl.

Het Stationsconcept

Visie en toepassing

Voorwoord

Dit document beschrijft het Stationsconcept. Het beschrijft de gewenste beleving, uitstraling en inrichting van stations. Dat is een bewuste keuze. Door de gewenste inrichting en uitstraling van stations te beschrijven in de vorm van een belevings- en ervaringsconcept willen wij het comfort, de beleving en het reisplezier van de reiziger vergroten. Het Stationsconcept redeneert daarbij vanuit de wensen en behoeften van de reizigers en baseert zich op de vaste kenmerken die samen de essentie van het station vormen.

Met het Stationsconcept gaan ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester sturen op de inrichting en uitstraling van stations. Het legt een logische relatie tussen de verschillende onderdelen van het station en versterkt de karakteristieke eigenschappen. Zo stimuleert het Stationsconcept dat ieder station een eigen karakter krijgt: vanuit zijn plek in het netwerk, de inbedding in de omgeving en de vorm en gebruik van het station.

Het Stationsconcept is ontwikkeld door Bureau Spoorbouwmeester in nauwe samenwerking met ProRail, NS en externe adviseurs. Het is geschreven als een visiedocument voor opdrachtgevers binnen ProRail en NS, alsook voor opdrachtnemers (architecten, interieurarchitecten en ontwerpers) bij stationsprojecten. Goedgekeurd door de hoofd-directie van ProRail en de Groepsraad van NS, dient het als vertrekpunt bij iedere stationsopgave: van nieuwbouw en verbouw tot inrichting en beheer bij kleine, middelgrote en grote stations.

Daarnaast hebben wij de ambitie dat het de basis zal zijn voor de verdere ontwikkeling van middelen, processen en werkmethoden voor sturing op beeldkwaliteit bij NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. Graag nodigen wij alle lezers uit met dit visiedocument aan het werk te gaan.

Bert Meerstadt
President-directeur NS

Bert Klerk
President-directeur ProRail

Koen van Velsen
Spoorbouwmeester





Inhoud

Voorwoord

Visie

Inleiding

10

De essentie van stations

14

De gewenste ervaring

18

De stationsdomeinen

26

Toepassing

Inleiding

32

Toepassingsprincipes voor de
stationsdomeinen

33

Kenmerken van de stationsdomeinen

34

Handreiking station en bestemming:
vier dynamische posities

58

Voorbeelden

67

Het station als publieke ruimte

82

Epiloog

86

Inleiding

Stations zijn er in allerlei soorten en maten: van groot tot klein, van halte tot OV-knooppunt, van oud tot nieuw, gelijkvloers of gestapeld, van kopstation tot doorgangstation. Sommige zijn onderdeel van een groter complex, andere kenmerken zich door hun monumentale voorkomen of juist door de afwezigheid van een stationsgebouw.¹

Ondanks de verschillen voldoen alle stations tegelijkertijd aan een vast aantal kenmerken. Samen vormen deze kenmerken de essentie van het station. Zo zijn alle stations plekken van komen en gaan, van aankomst en vertrek, van afscheid en ontmoeting. Ook zijn ze allemaal een schakel tussen de treinreis en de omgeving van stad, dorp, wijk of regio. Bovendien kenmerken ze zich door een heel eigen dynamiek, alleen al omdat er zo veel verschillende mensen samenkomen: reizigers, passanten, bezoekers en mensen die op het station werken. Dit maakt stations tot plekken met een specifieke publieke betekenis.

Ondanks hun publieke karakter zijn veel stations vooral technisch en functioneel van aard en opzet. Ze organiseren de vervoersstromen op een goede manier en bieden alle benodigde voorzieningen voor de overstap. Daartegenover staat dat de beleving niet optimaal is. En ook van een goede samenhang is vaak geen sprake. Voorzieningen staan niet altijd op de meest passende plek, station en stad sluiten niet altijd even goed op elkaar aan en de samenhang tussen stationsarchitectuur en inrichting ontbreekt soms.

Gebruikers zijn dan ook niet onverdeeld positief. Hoe functioneel ook, veel reizigers ervaren hun (tijdelijke) verblijf op het station als een hinderlijke onderbreking van de reis. Ze ervaren de essentie van het station onvoldoende. In plaats daarvan worden stations als somber, saai en grauw, vies, druk en lawaaiig ervaren.² Reizigers missen de beleving die het station, als een belangrijk onderdeel van hun reisbeleving, tot een aangename plek kan maken.

¹ Nederland telt 386 stations waarvan vier grote (tussen de 85.000 en 220.000 gebruikers per dag) en 38 middelgrote (tussen de 12.000 en 85.000 gebruikers per dag). Het overgrote deel valt onder de categorie kleine stations (tot 12.000 gebruikers per dag). Daarnaast zijn er negen zogenaamde evenementenstations, veelal gelegen bij stadions.

² Belevingsonderzoek stations, 2004

Het Stationsconcept is geformuleerd als antwoord op het door veel reizigers herkende gebrek aan belevingswaarde en het sterk functionele karakter van veel hedendaagse stations. De wensen en behoeften van de reizigers vormen het vertrekpunt. Op basis hiervan wil het Stationsconcept recht doen aan de belevingspotenties van het station en stations weer uitnodigend laten zijn voor alle reizigers. Het (tijdelijke) verblijf in het station maakt immers een belangrijk deel uit van de reis. In plaats van enkel functioneel te zijn, kan het station ook inspireren; het kan de voorpret van de reis stimuleren en uitnodigen om nieuwe dingen te ontdekken, zowel in het station als in de omgeving.

Het Stationsconcept organiseert de overgang tussen de reis en de omgeving en andersom. Niet louter technisch en functioneel of vanuit nostalgie, schoonheid of beleving, maar integraal. Het Stationsconcept zal ons dus niet terugvoeren naar de negentiende-eeuwse stationskathedralen en zet zich niet af tegen het recente verleden. Iedere periode heeft de stations opgeleverd die horen bij hun tijd. Door de essentie van het station als uitgangspunt te nemen, plaatst het Stationsconcept zich wel in de traditie van stationsontwerp en stationsontwikkeling.

Bovendien biedt het de mogelijkheid om in te spelen op de uitdagingen van nu. Dan gaat het om de verschillende vervoerders die hun diensten aanbieden in stations. Daarnaast hebben lokale en regionale overheden een toenemend belang als investeerder en concessieverlener, zijn er veranderende controle en veiligheidseisen, is er een groeiende behoefte aan comfort voor de reizigers en is er behoefte aan goed ontworpen (semi-)openbare ruimten. Het Stationsconcept geeft rekenschap van al deze ontwikkelingen en belangen door de behoeften van de reiziger centraal te stellen, de diversiteit van stations te omarmen en de inrichting en uitstraling van stations stevig te wortelen in de essentiële kenmerken van het station.

Het Stationsconcept beschrijft de identiteit van het station en dient als vertrekpunt bij iedere stationsopgave: van nieuwbouw en verbouw tot inrichting en beheer en voor grote en kleine stations. Met het document willen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester sturen op de inrichting en uitstraling van stations. Voor de opdrachtgevers van stationsprojecten betekent dit dat er gewerkt gaat worden vanuit een brede visie op de totale opgave. Het document moet opdrachtgevers gaan motiveren tot een zo goed mogelijke vertaling van deze opgave: bewust van de context, de noodzakelijke functionaliteit en de beleving van aankomende en vertrekkende reizigers. Ook moet het gaan stimuleren dat het station met zorg ontworpen en beheerd wordt. Het schrijft daarbij niet voor, maar geeft richting en biedt kaders en mogelijkheden voor deze vertaling. Zo wordt het station naar een hoger plan gebracht.





De essentie van stations

De basis van het Stationsconcept wordt gevormd door de vaste en gedeelde kenmerken van alle stations. Samen vormen zij de ingrediënten voor het Stationsconcept.

Het gaat om de volgende ingrediënten:

Stations zijn schakels die de stad, het dorp, de wijk of de regio verbinden met het (landelijke) treinnetwerk. Stations organiseren op een logische en samenhangende wijze de overgang tussen herkomst, bestemming en de reis: functioneel, ruimtelijk en met oog voor de beleving van de reizigers.

Ieder station legt verbindingen. Aan de ene kant haakt het in op de omgeving. Aan de andere kant biedt het toegang tot de reis. Qua beleving is het station een schakel tussen de reis en de bestemming. Daarnaast is het een ruimtelijk en functioneel goed georganiseerde schakel tussen het vervoersnetwerk en de stationsomgeving. Het station maakt de overgangen voelbaar voor alle reizigers. Ook de (directe) stationsomgeving speelt hierbij een rol.

Stations hebben twee gezichten: één voor de aankomende en één voor de vertrekkende reizigers.

Ieder station bedient aankomende en vertrekkende reizigers. Zij leggen tegengestelde routes af en verschillen in hun wensen en behoeften. Het station is ruimtelijk zodanig georganiseerd dat aankomen en vertrekken, maar zeker ook overstappen, zo goed en vlot mogelijk kunnen verlopen. Bovendien is het station zo georganiseerd dat reizigers mentaal geïnspireerd worden door de mogelijkheden die de omgeving, dan wel de reis, kan bieden.

Stations zijn plekken van rust en beweging, van komen en gaan, van afscheid en ontmoeting. Stations kennen een eigen dynamiek en publiek. De gebruikers van het station – de reizigers en de bezoekers – bepalen de atmosfeer. Stations hebben daardoor een kenmerkend publiek karakter.

Meer dan de helft van de Nederlanders komt jaarlijks tenminste één keer op een station, met name als aankomende en vertrekkende reiziger. Daarnaast is het station een natuurlijke plek om af te spreken: voor aankomende en vertrekkende reizigers, voor 'wegbrengers' en 'ophalers' maar ook voor mensen die het station zelf als bestemming hebben. Bovendien zijn er passanten: mensen die het station als doorgang gebruiken om van de ene kant naar de andere kant te komen. Tot slot zijn er de medewerkers: zij die op het station werken. Al deze verschillende perspectieven geven het station een bijzondere plek in het stelsel van publieke ruimten. Het station intensificeert de ervaring van stedelijke openbaarheid. Het is een plek van komen en gaan, van bewegen en verblijven – soms druk en soms rustig. Karakteristiek is de heterogeniteit: de gelijktijdige en nabije aanwezigheid van vreemden en vluchtige confrontaties met hen. Die heterogeniteit geeft het station (mede) betekenis en is een belangrijke kwaliteit. Het Stationsconcept geeft hier rekenschap van, inclusief de verschillende perspectieven van alle gebruikers, al staat de reiziger – als belangrijkste gebruiker – voorop.





De gewenste ervaring

Het Stationsconcept moet ervoor gaan zorgen dat het station als volgt door reizigers wordt ervaren:

- De reiziger kan zich zelfstandig en gemakkelijk door het station bewegen. Stations zijn toegankelijk, overzichtelijk en laagdrempelig.
- De reiziger ervaart het station als plek met een eigen identiteit: een plek die je enerzijds verder brengt en waar je anderszijds ook thuis kunt komen.
- Reizigers worden in het station geïnspireerd door de verschillende mogelijkheden die het station biedt. Het station nodigt uit om mensen te ontmoeten en nieuwe dingen te ontdekken (bijvoorbeeld sport, kunst, cultuur, literatuur). Het stimuleert de voorpret naar de reis; naar vertrouwde en nieuwe bestemmingen. Ook nodigt het uit om te ontdekken wat de lokale omgeving en gemeenschap te bieden heeft. Retail, horeca en bijzondere winkels leveren daar een belangrijke bijdrage aan. Lokaal gebonden winkels en voorzieningen versterken bovendien de 'couleur locale' van het station.
- Stations bieden plaats aan verschillende voorzieningen en geven toegang tot uiteenlopende mogelijkheden: het station opent je wereld.

Vertrouwd en verrassend

Om de verschillende aspecten in de gewenste ervaring van het station goed tot hun recht te laten komen is ordening van informatie, voorzieningen én ervaringen van groot belang bij de inrichting en het ontwerp van stations. Hiervoor hanteren we de ervaring van het vertrouwde en van de verrassing. Een goede mix van 'het vertrouwde' en 'het verrassende' stimuleert de reisbeleving en ondersteunt de overgang tussen de treinreis en de omgeving. Daarnaast wordt het principe van de stationsdomeinen gehanteerd. Deze stationsdomeinen worden verderop in dit document behandeld.

Alle zaken die nodig zijn om mensen goed voorbereid op reis te kunnen laten gaan, vallen onder de vertrouwde ervaring. Dan gaat het om een goede functionele en ruimtelijke regie en – natuurlijk – om de herkenbaarheid en ervarbaarheid van de vaste waarden van het station. Het vertrouwde komt voort uit de vormgeving en/of uit de logische plek waarop men bijvoorbeeld informatie of voorzieningen vindt. Dit biedt een gevoel van zorg en veiligheid en maakt dat het station door alle gebruikers ervaren wordt als gemakkelijk, toegankelijk en ongecompliceerd.

Wat het station zo kenmerkend maakt als publieke ruimte, is het ambivalente karakter. Het moet voldoen aan comfort, veiligheid en doorstroming. Tegelijkertijd is het een publieke ruimte die zich ook moet kunnen lenen voor verrassingen. Die verrassingen hoeven niet altijd geregisseerd te worden maar wel gereguleerd. Het station nodigt daarmee uit om nieuwe dingen te ontdekken en getroffen te worden door iets leuks of bijzonders. Dat kan gaan om een ontmoeting met een bekende of een vluchtige confrontatie met een vreemde; om een nieuw product in de schappen van een winkel; om een tijdelijk evenement maar ook om een bijzonder (historisch) detail of een ruimtelijke invulling die bij ieder bezoek blijft opvallen. Daarnaast kan ook in het vertrouwde een subtiele verrassing schuilen: de stationsrestauratie serveert een lokale specialiteit, de beplanting op het perron sluit aan bij het landschap.

Generiek en specifiek

De vormgeving van het station, inclusief het stationsinterieur, kent generieke en specifieke elementen. Voor de vormgeving van informatie, voorzieningen en objecten die bijdragen aan de vertrouwde ervaring, bestaat een generieke beeldtaal. Deze is eenduidig en wordt uniform toegepast op alle stations. De specifieke elementen zijn per station uniek. Zij dragen bij aan de gewenste ervaring en geven ieder station een eigen karakter. Dit karakter volgt uit het samenspel tussen de kenmerken van het station, de stationsomgeving, de positie in het netwerk en de gebruikers.

Het Stationsconcept wil een specifieke vertaling van de context naar de opgave voor een stationsproject, zowel ruimtelijk, programmatisch als in de beleving stimuleren. Zo wordt recht gedaan aan de eigenheid van het betreffende station, zijn omgeving als aan de aard en samenstelling van de gebruikers. Hierdoor kan het station van Maastricht ook echt het station van Maastricht zijn en dat van Den Haag ook echt van Den Haag. Dit 'locatiespecifieke maatwerk' zorgt voor herkenning bij thuiscomers en vertrekkers en verrast en verwelkomt bezoekers. Het geeft het station een eigen karakter en zorgt ervoor dat het onderdeel wordt van de omgeving. Daarnaast zorgt het voor een extra inspirerende belevingslaag.





Vier belevingsdimensies

Om goed in te kunnen spelen op de wensen en behoeften van de aankomende en vertrekkende treinreizigers, onderscheidt het Stationsconcept vier belevingsdimensies. Samen zijn zij bepalend voor de inrichting en uitstraling van stations. Wat betreft de beleving vormen ze bovendien de opmaat tot de verderop in dit document beschreven stationsdomeinen.

Ontdekken bij het vertrek

Vertrekkende (trein)reizigers hebben behoefte aan het moeiteloos ontdekken van de mogelijkheden die het station biedt. De overgang van de omgeving naar de reis dient zonder stress te verlopen. Het gemakkelijk en zelfstandig kunnen bewegen staat centraal. Reizigers hebben baat bij een ruimtelijke inrichting die hen vanzelfsprekende keuzes laat maken. Ook hebben zij belang bij een goed overzicht en aanvullende bewegwijzering die hen helpt bij de oriëntatie en navigatie naar de trein. Informatie over het station en de reis dient in een oogopslag voor handen te zijn. Hetzelfde geldt voor ruimte om af te spreken met reisgenoten.

Inspireren op de reis

Als onderdeel van de reis is het verblijf op het vertrekstation een belangrijke schakel. Hier verlaat de reiziger de bekende omgeving van stad of dorp en stapt hij/zij op de trein die hem/haar naar de reisbestemming brengt. Het voelbaar maken van deze overgang wordt benadrukt door het stimuleren van de voorpret van de reis; door ruimte te geven aan het ontmoeten van medereizigers en door het voeden van de belofte van de bestemming van vandaag en mogelijke bestemmingen in de toekomst.

Verwelkomen bij de aankomst

Ook voor aankomende treinreizigers geldt dat zij behoefte hebben aan een moeiteloze overgang van de reis naar de omgeving. Zij willen verwelkomd worden in het station. Ook willen zij op een heldere wijze naar buiten geleid worden of naar hun overstap op een aansluitende trein of een ander vervoermiddel. Informatie over het station en de omgeving wordt reizigers tijdens hun route door het station op een logische plek – en op toegankelijke wijze – aangeboden. Daarnaast biedt het station een comfortabele mogelijkheid om af te spreken met bekenden.

Uitnodigen in de omgeving

Het station waar men aan komt, kan beschouwd worden als het voorportaal van de stad, dorp of regio van bestemming. Voor aankomende reizigers wordt deze ervaring kracht bij gezet door bijvoorbeeld een branchering met deels lokale invulling of door uitnodigende informatie over evenementen, bestemmingen en activiteiten in de omgeving.





De stationsdomeinen

De stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen naar de behoefte van de gebruikers op hun route naar en door het station. Elk domein heeft een eigen rol in het bereiken van de gewenste ervaring. In de stationsdomeinen komen ruimte, functionaliteit en beleving samen. Hierdoor ontstaat per stationsdomein een herkenbare identiteit. Idealiter kent elk station vier stationsdomeinen: een omgevingsdomein, een ontvangst-domein, een reisdomein en een verblijfdomein. De domeinen worden met elkaar verbonden door de loopverbindingzone. Deze zone is overal duidelijk herkenbaar en vindbaar en voorziet in een snelle, veilige transfer.

De stationsdomeinen zorgen voor helderheid, maken het station leesbaar en helpen aankomende en vertrekkende reizigers soepel navigeren en oriënteren. De stationsdomeinen geven aan welke functies en voorzieningen waar horen en waar ruimte is voor een vrije invulling. Daarnaast doen ze uitspraken over de hiërarchie tussen de verschillende voorzieningen. Deze inrichtingsprincipes volgen uit de behoefte van reizigers aan informatie, oriëntatie en voorzieningen gedurende hun route door het station. De stationsdomeinen ordenen de vertrouwe elementen en bieden daarnaast plek aan verrassende en locatiespecifieke elementen. De domeinen zijn altijd en overal herkenbaar zijn, hoe specifiek de uitwerking binnen de context ook is. Voor de inrichting en programmering van stations zijn de stationsdomeinen een leidend principe, zowel in het ontwerp als in het beheer. De vier stationsdomeinen en de loopverbindingzone worden hiernaast beschreven. In Deel 2 worden de kenmerken en de toepassing van de stationsdomeinen in bestaande en nieuwe stations verder toegelicht.

De loopverbindingszone

De loopverbindingszone zorgt voor een snelle navigatie en doorstroming tussen stationsentree en treinperrons. De zone maakt deel uit van alle domeinen, maar heeft daarbinnen een bijzondere eigen status. De loopverbindingszone is altijd herkenbaar en voorziet primair in een snelle, veilige transfer. Alle reizigers, aankomend en vertrekkend, kunnen zich hier goed en makkelijk oriënteren op hun volgende stap in hun route van en naar de trein. De loopverbindingszone verbindt het ontvangstdomein en reisdomein, en ontsluit – indien aanwezig – het verblijfdomein. De loopverbindingszone start en eindigt in het omgevingsdomein, bij de haltes en voorzieningen van voor- en natransport en de belangrijkste voetgangersroutes uit de omgeving. De loopverbindingszone hoeft niet gezocht te worden. Hij dient zich aan: zowel voor aankomende als vertrekkende reizigers is hij direct herkenbaar. Vanwege de herkenbaarheid en functionaliteit is de loopverbindingszone het meest generieke deel van het station. Het generieke karakter zorgt voor vertrouwen.

Het station accommodeert niet alleen de overstap tussen trein en andere modaliteiten, maar legt bijvoorbeeld ook verbindingen tussen bus- en tramhaltes aan weerszijden van een station. In sommige stations wordt ook op stedelijk niveau een belangrijke verbinding gemaakt tussen beide zijden van het station: tussen belangrijke stadsdelen of stedelijke functies. Soms is het leggen van deze stedelijke verbinding een expliciet uitgangspunt geweest bij het ontwerp van het station. Met de invoering van beheerste toegang van stations door OVCP-poortjes en -palen verandert het openbare karakter van het station. Dit heeft invloed op de betekenis van het station in het vervoersknooppunt en in de stad. Indien er sprake is van een interwijk- en/of transfervverbinding wordt bij de nieuw- en verbouw van stations rekening gehouden met deze spilfunctie van het station.

Het omgevingsdomein

Het omgevingsdomein zorgt dat vertrekkende treinreizigers het station veilig, soepel en gemakkelijk kunnen vinden en arriverende treinreizigers hun fiets, auto en het aansluitende lokaal en regionaal openbaar vervoer. In het omgevingsdomein is sprake van een stedelijke openbaarheid. De belangrijkste opgave bij het omgevingsdomein betreft de wijze waarop het station zich ruimtelijk en programmatisch hecht aan de omgeving, en andersom. Bijvoorbeeld door een goede mix van functionele voorzieningen, gecombineerd met voldoende ruimte voor het onvoorspelbare: van straatmuzikanten tot (politieke) demonstraties.

Aangezien iedere reiziger bij binnenkomst of bij het verlaten van het station voetganger is, is het omgevingsdomein in de eerste plaats ingericht als voetgangersdomein. Het omgevingsdomein helpt de voetganger om vanuit het station de omgeving te betreden. Ook helpt het de voetganger te 'modelleren': bijvoorbeeld van voetganger naar fietser en andersom. Het omgevingsdomein bevat verschillende functies die deze overgang mogelijk en makkelijk maken: fietsenstallingen, parkeervoorzieningen met een strook voor halen en brengen, taxistandplaatsen, busstation, metrostation en tramhaltes. Het bieden van informatie en het ondersteunen van oriëntatie en navigatie zijn hierbij van belang.

Bij traditionele stations heeft het omgevingsdomein de vorm van een voorplein of voetgangersgebied waaraan openbaar vervoer en parkeer- en fietsvoorzieningen zijn georganiseerd. Dit is een duidelijk begin en eindpunt van de routes tussen station en bestemmingen in de stad.

Bij de kleinste stations, meestal treinhalthes aan een (regionale) spoorlijn, kan het omgevingsdomein bescheiden van omvang zijn. Soms ligt hier het zwaartepunt van de overstap tussen trein en lokaal of regionaal openbaar vervoer, zeker wanneer deze in omvang en betekenis gelijk zijn. Het voetgangersgebied kan dan al de schakel zijn tussen het reisdomein van de trein, bus, auto en treinvervoer. Bij stations met grote aantallen reizigers kunnen de aankomstvoorzieningen zo groot zijn dat ze meer ruimte in beslag nemen dan op maaiveld beschikbaar is. Dan wordt het station een OV-terminal in een driedimensionaal gebouwcomplex. De verschillende modaliteiten hebben daarbinnen vaak hun eigen reisdomein.

Het omgevingsdomein is in de beleving verwant aan het ontvangstdomein. Beide zijn gericht op het ontvangen en verwelkomen van reizigers: veilig en inspirerend. Zoals het ontvangstdomein in zijn uitstraling deel uit maakt van het station, 'hoort' het omgevingsdomein bij de stationsomgeving. Het heeft een lokale identiteit. Het omgevingsdomein geeft vorm aan de ontmoeting van aankomende reizigers met de omgeving, en daarmee aan de belevingsdimensie: 'Uitnodigen in de omgeving'. In het omgevingsdomein kunnen eventueel voorzieningen met de generieke stationsidentiteit zijn ondergebracht. Ook de ruimtelijke inrichting met het parkeren, voorrijden en stallen en de dominantie van het voetgangersgebied maakt dat het omgevingsdomein de herkenbaarheid van het station versterkt. Het station is zichtbaar en ervaarbaar als knooppunt in het vervoersnetwerk.

Het ontvangstdomein

In het ontvangstdomein worden de reizigers in het station ontvangen en verwelkomd. Vertrekkende treinreizigers bereiden zich hier voor op de reis. In het ontvangstdomein treffen zij op vanzelfsprekende wijze alle noodzakelijke informatie voor hun reis. Ook kopen zij hier hun vervoerbewijs. Reizigers ervaren het ontvangstdomein als opgeruimd, helder en overzichtelijk. Dit borgt een soepele overgang naar de reis. Het ontvangstdomein is de plek om af te spreken met reisgenoten en afscheid te nemen. De belevingsdimensie 'Ontdekken bij het vertrek' wordt hier het sterkst ervaren.

In het ontvangstdomein is de openbaarheid gereguleerd. Er gelden minimale regels die gericht zijn op het tegengaan van hinder en die individuele en collectieve activiteiten reguleren. Het publieke karakter kan worden versterkt door een overmaat aan ruimte in de stationshal en voldoende vaste zitplaatsen, zoals banken en secundaire zitplaatsen (richels). Bezoekers moeten er kunnen verblijven zonder de noodzaak iets te consumeren. Er is ruimte voor tijdelijke culturele evenementen en tentoonstellingen. Onvoorzien gebruik en onvoorzien gebruikers worden binnen de minimaal geldende regels toegelaten. De ruimte kan tijdelijk worden toegeëigend mits reizigers daar geen hinder van ondervinden.

Aankomende reizigers worden door het ontvangstdomein uitgenodigd om de omgeving te ontdekken. Ook zij ervaren het ontvangstdomein als opgeruimd, helder en overzichtelijk. Het ontvangstdomein biedt informatie over bestemmingen in de directe stationsomgeving en bestemmingen in de stad, dorp of regio van aankomst. Aankomende treinreizigers vinden hier ook informatie over het eventuele vervolg van hun reis. Het ontvangstdomein zorgt voor een soepele overgang naar de omgeving. Daarnaast is het ook voor aankomende reizigers een logische plek om anderen te ontmoeten.

Bij iedere stationsentree wordt een ontvangstdomein ingericht. Wanneer het station over meerdere ontvangstdomeinen beschikt, is er meestal één 'hoofdontvangstdomein'. In ieder ontvangstdomein vindt men reisinformatie en kaartverkoopvoorzieningen. Al naar gelang de grootte van het station, beschikt het ontvangstdomein over extra voorzieningen zoals service en assistentie en over commercie die in dienst staat van de functie van het domein: het informeren en ontmoeten.

Het reisdomein

Het reisdomein staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein. Het bedient zowel aankomende als vertrekkende reizigers. Hier stapt de reiziger op of uit, of wacht hij op een aansluitende trein.

De stationservaring is hier het meest vervlochten met de trein en het spoor-netwerk. De ervaring van de beweging is dominant in de tunnels en passages. Het reisdomein biedt informatie over het vertrek van de treinen en informatie over het vervolg van de reis voor aankomende reizigers. Het reisdomein zorgt dat aankomende reizigers zich welkom voelen en biedt vertrekkende en overstappende reizigers de ruimte om veilig en comfortabel op de trein te stappen en/of te wachten. Het wachten is doorgaans van korte duur, al verschilt dit al naar gelang van de grootte van het stations.

In het reisdomein vindt men de voorzieningen op het vlak van tijd- en reisinformatie, service en assistentie en voor een laatste aankoop voor onderweg. Daarnaast biedt het faciliteiten om kort te wachten op een (aansluitende) trein.

In het reisdomein is de openbaarheid beperkt en zijn ongeplande en onvoorspelbare activiteiten – bijvoorbeeld vanwege veiligheidsredenen – sterk begrensd. Op veel stations is een groot deel van het reisdomein alleen toegankelijk met OV-chipkaart. Het domein is gericht op functionaliteit maar heeft wel comfortabele zitplekken zodat de perrons ook een openbare betekenis krijgen.

Het verblijfdomein

Het verblijfdomein is een domein dat vooral voor komt bij grote stations en terminals. Bij haltes en bij veel kleine en middelgrote stations is het verblijfdomein vaak afwezig. Het verblijfdomein vormt een eigen wereld binnen het station, letterlijk gericht op verblijven en minder op de transfer van en naar de trein. Het wachten op de trein wordt door velen ervaren als verloren tijd. Het verblijfdomein biedt de mogelijkheid om deze 'lege tijd' om te buigen in waardevolle tijd. Reizigers ervaren het als een comfortabel wachtgebied. Het is uitnodigend en energiegevend, door onder meer de branchering van horeca, winkels, diensten, wachtruimten en evenementen. Hier ligt bij uitstek de mogelijkheid om invulling te geven aan de belevingsdimensies 'Inspireren op de reis' en 'Uitnodigen in de omgeving'.

De bezoeker van het verblijfdomein hoeft geen reiziger te zijn. Het domein is ook toegankelijk en interessant voor anderen. Wel wordt er rekening gehouden met de wensen en behoeften van reizigers door het aanbieden van actuele reisinformatie. Het verblijfdomein kent net als het ontvangstdomein een gereglementeerde openbaarheid. Als comfortabel verblijfsgebied kenmerkt het zich door een mix aan voorzieningen voor verschillende groepen reizigers en bezoekers. De diverse plekken, sferen en clusters met commerciële voorzieningen verschillen in hun mate van openbaarheid. De algemene regels reguleren het evenwicht tussen commerciële voorzieningen - met hun eigen 'regels' zoals verplichte consumptie - en de publieke toegankelijkheid en verblijfskwaliteit van de overige ruimten in dit domein.

Daardoor kunnen er ruimten zijn die gericht zijn op - of worden toegeëigend door - verschillende doelgroepen. De inrichting en het ontwerp van het domein kan sterk gericht zijn op ontmoeting en het kijken naar het komen en gaan van (andere) reizigers. Het publieke karakter wordt versterkt door, naast bekende formules, ook ruimte te bieden aan lokale, zelfstandige ondernemers.

Het verblijfdomein bevat een helder aanbod aan retail, horeca en diensten. Ook zaken als draadloos internet of simpelweg 'rust' kunnen het verblijf veraangenamen. Daarnaast biedt het verblijfdomein ruimte voor verrassende (tijdelijke) onderdelen en evenementen. De voorzieningen staan zowel in het teken van de reis (inspireren, voorpret, belofte van de bestemming, ontmoeten van reisgenoten) als van het verkennen van de omgeving (lokaal gebonden retail, horeca en evenementen, kortom, de couleur locale). Het verblijfdomein is het enige domein dat bij voorkeur niet doorkruist, maar wel ontsloten wordt door de loopverbindingzone. In het ideale geval schampt de loopverbindingzone dus het verblijfdomein.

Inleiding	32
Toepassingsprincipes voor de stationsdomeinen	33
Kenmerken van de stationsdomeinen	34
Handreiking station en bestemming: vier dynamische posities	58
Voorbeelden	67
Het station als publieke ruimte	82

Inleiding

Deel 2, de toepassing, biedt handvatten om het Stationsconcept te vertalen naar concrete stationsprojecten. Dit is van belang aangezien geen station gelijk is. Ze verschillen in omvang en type, variërend van halte tot geïntegreerde OV-terminal. Daarnaast is overal de omgeving anders. Den Haag is geen Amsterdam en Enschede geen Maastricht.

Al deze verschillen zijn als vanzelfsprekend van invloed op de toepassing van de stationsdomeinen. De onderlinge positie van de stationsdomeinen kan per station verschillen, bijvoorbeeld als gevolg van de ruimtelijke configuratie van gebouwdelen, perrons en sporen. Hetzelfde geldt voor de vorm en omvang van de domeinen. Maar ook de totaal beschikbare ruimte, het aantal entrees en de locatie van deze entrees is van invloed.

Verder zijn op kleine stations niet per definitie alle domeinen aanwezig. Zo kennen veel kleine stations, zeker de haltes, wel een omgevingsdomein, een ontvangstdomein en een reisdomein, maar geen verblijfdomein. Daarnaast wordt de toepassing natuurlijk beïnvloed door de aard van de opgave van het stationsproject. Zo zal de toepassing op nieuwe stations, zeker bij complete nieuwbouw, anders zijn dan bij bestaande stations en de verbouw daarvan.

Met het oog op al deze variabelen en om te garanderen dat de toepassing van de domeinen zo optimaal mogelijk geschiedt, biedt het kader verschillende hulpmiddelen. Samen vertalen zij de visie van het Stationsconcept naar toepassingskaders en -principes. Bovendien geven zij meer duidelijkheid over de kenmerken van de stationsdomeinen.

De toepassingsprincipes voor de stationsdomeinen helpen bij het herkennen en bepalen van de stationsdomeinen in de stationsplattegrond van zowel bestaande als nieuwe stations. Deze principes zijn beschreven in hoofdstuk 'De toepassingsprincipes voor de stationsdomeinen'.

Aansluitend worden in hoofdstuk 'De kenmerken van de stationsdomeinen' per domein de specifieke kenmerken en de voorzieningen weergegeven, evenals informatie over de locatie en volgorde van functies en voorzieningen. Dit alles geldt ook voor de loopverbindingszone. In hoofdstuk 'Voorbeelden van de toepassing van de stationsdomeinen' wordt aan de hand van een aantal voorbeelden getoond hoe de domeinindeling uit kan werken in verschillende stationstypen. Tenslotte worden in hoofdstuk 'Het station als publieke ruimte' aanbevelingen gedaan om de publieke kwaliteit van stationsgebouwen te versterken. Zij dienen als extra inspiratie bij de vertaling van het Stationsconcept naar de praktijk.

Toepassingsprincipes voor de stationsdomeinen

Vertrekkende treinreizigers worden via het omgevingsdomein – meestal het stationsplein – ontvangen in het ontvangstdomein, bezoeken mogelijk het verblijfdomein en verlaten het station per trein via het reisdomein. Aankomende treinreizigers, komen aan in het reisdomein, bezoeken mogelijk het verblijfdomein en verlaten het station via het ontvangstdomein om via het omgevingsdomein richting hun reisbestemming te gaan.

1

Bepaal de loopverbindingszone

Analyseer hoe perrons, tunnel, traverse en stationsopstallen ten opzichte van elkaar zijn gelegen. Bekijk vervolgens wat de meest logische route van de reizigers tussen treinperrons en uitgang(en) is en welke ruimten zodoende met elkaar worden verbonden. Deze transferroute is de loopverbindingszone. De loopverbindingszone garandeert de benodigde ruimte voor transferfunctionaliteit in alle domeinen. De transferfunctionaliteit mag niet negatief beïnvloed worden door verstoringen in de gebieden buiten de loopverbindingszone. Dit geldt bijvoorbeeld voor de zichtbaarheid van reisinformatie of de hoorbaarheid van auditieve reisinformatie.

2

Bepaal het ontvangstdomein en reisdomein

Bij de indeling van het station in domeinen worden vervolgens het ontvangstdomein en het reisdomein bepaald. Alle stations kennen bij iedere entree een ontvangstdomein. Het ontvangstdomein bevindt zich altijd buiten de poortjes. In het ontvangstdomein bevinden zich minimaal functies voor reisinformatie en kaartverkoop.

Optioneel zijn de functies wachten, service en assistentie, commercie en diensten. Het reisdomein betreft vervolgens de perrons, stijpunten en de daar naar toe leidende traversen, tunnels of passages. Als er naast de trein ook andere vormen van openbaar vervoer in het stationscomplex halteren, krijgen deze een eigen reisdomein. Wel delen ze het ontvangstdomein.

3

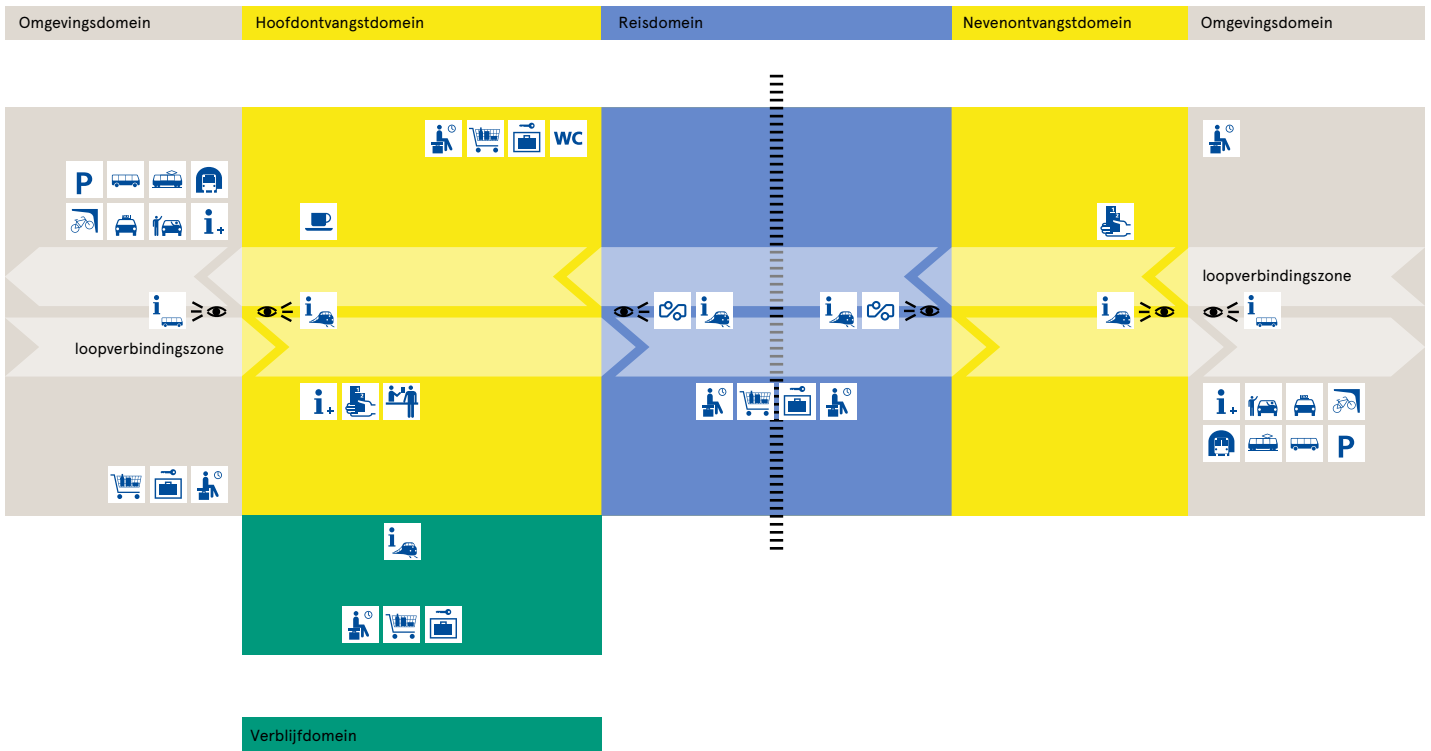
Bepaal of er een verblijfdomein kan worden aangewezen

Maak de afweging of er een verblijfdomein kan worden aangewezen. Is dat niet het geval, maar is er wel aanleiding om meer (commerciële) voorzieningen te realiseren dan reeds voorzien in het ontvangst- of reisdomein, dan worden deze – al dan niet geclusterd – aangeboden in het ontvangst- of reisdomein. Deze voorzieningen zijn dan dienstbaar aan het ontvangst- of reisdomein. Dienstbaar wil zeggen dat zij zich voegen in de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein. Het karakter en de uitstraling van het ontvangstdomein zijn dominant. Een afgebakend verblijfdomein heeft de voorkeur boven de plaatsing van verblijfsvoorzieningen, behorend bij het verblijfdomein, in de andere stationsdomeinen. In het ideale geval ligt het verblijfdomein nabij, maar terzijde van het ontvangstdomein. Het verblijfdomein is gemakkelijk bereikbaar vanuit de loopverbindingszone.

4

Is er een interwijkverbinding?

Een interwijkverbinding door het station krijgt geen eigen identiteit. Het is een route door het station die mogelijk samenvalt met de loopverbindingszone. De indeling in stationsdomeinen wordt hierdoor niet beïnvloed.



- | | | | | | |
|--|---------------------------------|-----------|------------------------------|--|------------------|
| | Oriëntatie | | Kaartverkoop | | Parkeren |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Service en assistentie | | Fietsenstalling |
| | Reisinformatie trein | | Wachten | | Bus |
| | Overige informatie | | Horeca gericht op ontmoeten | | Tram |
| | In- en uitchecken | | Commercie: winkels en horeca | | Metro |
| | | | Diensten | | Taxi |
| | | WC | Toilet | | Halen en brengen |

Kenmerken van de stationsdomeinen

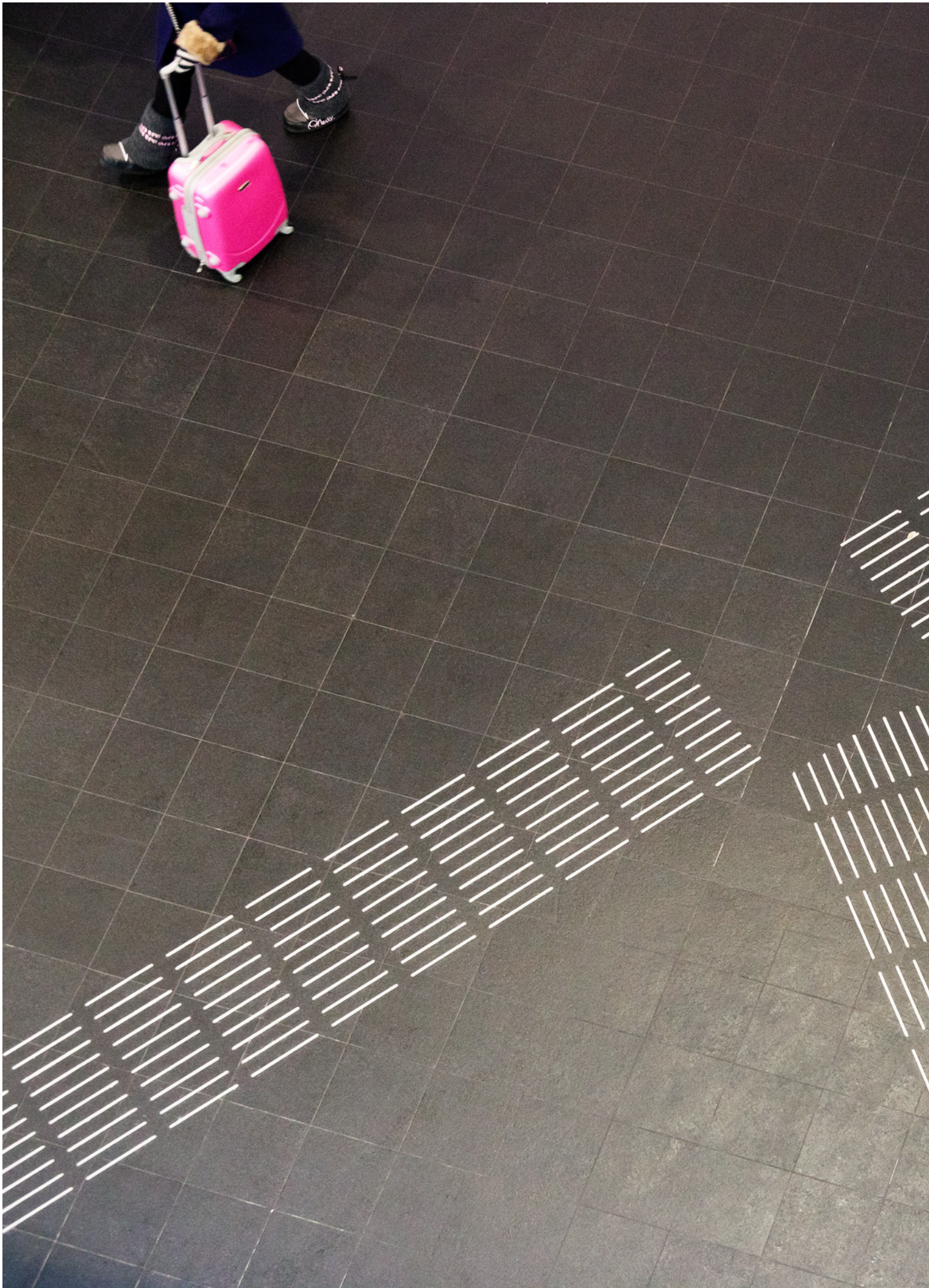
In aanvulling op de tekst uit het Stationsconcept, worden in deze paragraaf de kenmerken en de voorzieningen van de afzonderlijke stationsdomeinen en de loopverbindingzone benoemd. De locatie van de voorzieningen worden weergegeven in algemeen geldende ruimtelijke schema's.

De indeling in stationsdomeinen is primair bedoeld als hulpmiddel bij de inrichting van die gebieden waar ProRail en NS opdrachtgevers zijn. De indeling in domeinen doet geen uitspraken over wie waarvoor verantwoordelijk is. Wel vormt het de gezamenlijke visie van hoe een goed station er qua (ruimtelijke) indeling van functies en voorzieningen uit zou moeten zien.

Bij voorkeur delen bus, tram en metro het ontvangstdomein, het omgevingsdomein en, mits aanwezig, het verblijfdomein, met de trein. In geïntegreerde OV-terminals hebben andere OV-modaliteiten in de visie van NS en ProRail wel een eigen reisdomein. Soms wordt deze gedeeld om een cross-platform-overstap mogelijk te maken. Waar lokaal en regionaal OV een eigen halte of terminal hebben buiten het station, maken deze deel uit van het omgevingsdomein.

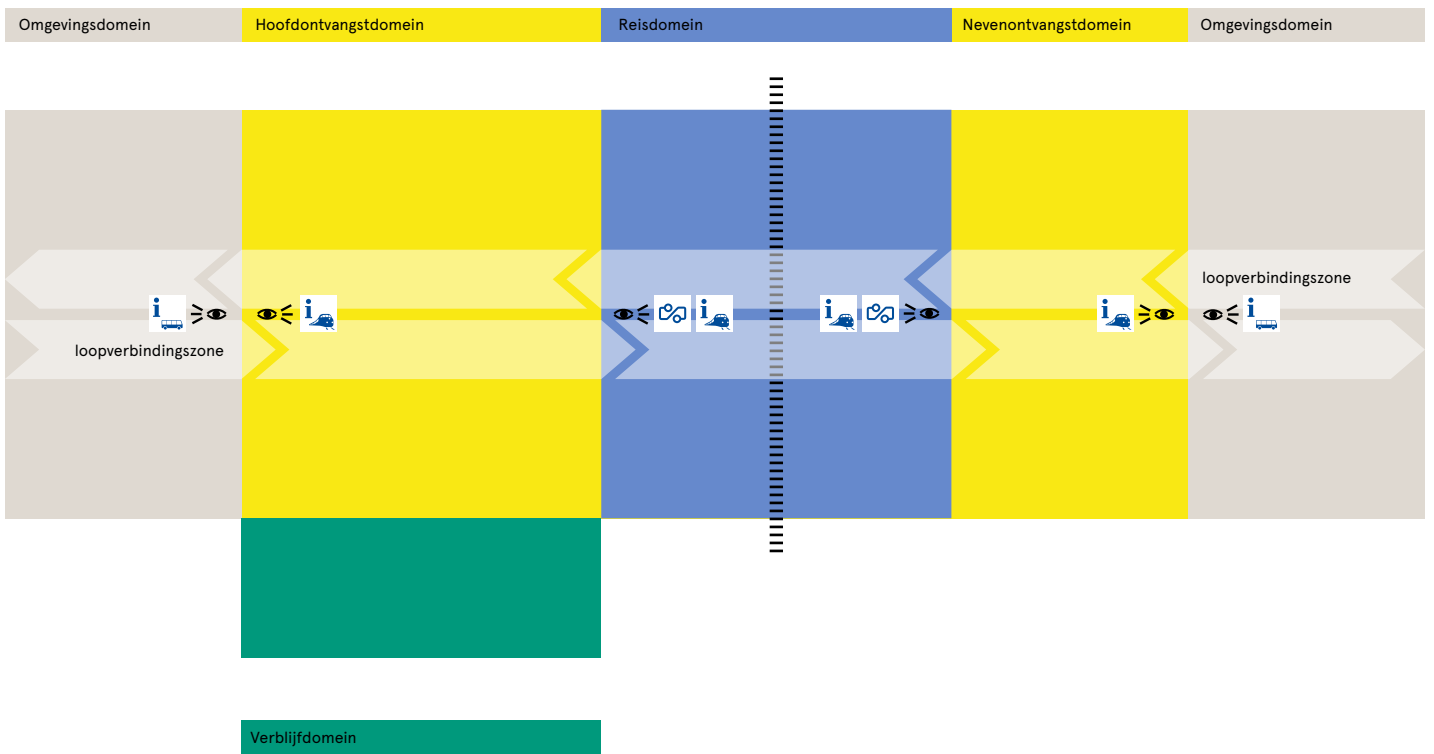
De 'grenzen' tussen de domeinen uiteten zich niet in een streep op de grond, maar door de opeenvolging van functies en voorzieningen en, als vanzelfsprekend, in de wijze waarop de domeinfunctie in het ontwerp is vertaald.





Wanneer een station beschikt over toegangspoortjes die het station opdelen in een publiek toegankelijk en een besloten gebied, liggen omgevings- en ontvangstdomein altijd buiten de poortjesrij. Het verblijfdomein is bij voorkeur ook publiek toegankelijk. Het reisdomein ligt geheel of deels binnen de poortjesrij. In het door de poortjes besloten gebied is er de mogelijkheid om overstappen binnen één vervoersmodaliteit.





Loopverbindingszone



-  Oriëntatie
-  Reisinformatie bus, tram, metro
-  Reisinformatie trein
-  In- en uitchecken

Loopverbindingszone

Kenmerken

- De loopverbindingszone voorziet primair in een snelle en veilige transfer van en naar de trein. Oriëntatie en navigatie staan hierbij centraal.
- De loopverbindingszone is vloeiend en zo kort mogelijk: een directe route met zo weinig mogelijk richtingsverandering
- De loopverbindingszone maakt deel uit van het omgevings-, ontvangst- en reisdomein en verbindt ze onderling.
- De loopverbindingszone begint buiten het station, vanuit de voor- en natransportvoorzieningen en de hoofdvoetgangersroute.
- De loopverbindingszone loopt door tot op de perrons, waarbij de entree of de stijgpunten naar de perrons met het oog op de oriëntatie nog tot de loopverbindingszone behoren.
- Bij aanwezigheid van een verblijfdomein wordt deze in het ideale geval door de loopverbindingszone ontsloten.
- Vanuit de loopverbindingszone is er altijd zicht op het volgende domein.
- De loopverbindingszone straalt binnen de verscheidenheid van domeinen continuïteit en eenheid uit. De zone is door middel van directe zichtrelaties herkenbaar. Verbijzondering in materialisatie wordt alleen toegepast indien dit de functie ondersteunt.
- De loopverbindingszone maakt duidelijk welke gebieden bedoeld zijn voor de directe transfer en welke voor de overige functies.
- De loopverbindingszone kent een structuur met een duidelijke hiërarchie. De hoofdas en nevenassen – met trappen, roltrappen, liften – naar treinperrons, reisdomeinen van andere modaliteiten of een verblijfdomein, onderscheiden zich naar maat en plaats.
- De loopverbindingszone is vrij van obstakels of afleiding die zichtlijnen kunnen hinderen, zowel fysiek als visueel.
- Statische reisinformatie en commerciële informatie wordt evenwijdig aan de looproute gesitueerd.
- Dynamische reisinformatie, tijdsaanduiding en bewegwijzering zijn in de stroom geplaatst (opgehangen)
- In een tunnel of traverse is de reisinformatie gegroepeerd tegen de wand geplaatst.

- De voorzieningen voor OVCP maken deel uit van de loopverbindingszone. Toegangspoorten worden altijd na het ontvangstdomein geplaatst. Wanneer zij binnen het reisdomein worden geplaatst, moet het mogelijk zijn binnen het beheerste gebied over te stappen van trein op trein. Hetzelfde geldt voor andere OV-modaliteiten die binnen een beheerst gebied zijn ondergebracht. Bij stations die niet worden afgesloten, maar voorzien van Electronic Ticketing-palen voor het in- en uitchecken, krijgen de ET-palen een plek op de perrons.

Voorzieningen

- Reisinformatie: dynamisch en statisch ET/OVCP middelen
- Tijdsaanduiding
- Bewegwijzering

Interwijkfunctie van stations









- Met de invoering van de beheerste toegang van stations door middel van OVCP-poortjes en -palen verandert het openbare karakter van stations. Bij nieuwe te realiseren stations en bij grootschalige verbouwingen waarbij een interwijk- en/of transferverbinding deel uitmaakt van de opgave zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:
- Publieke doorgangen hebben of behouden een openbaar karakter.
 - De stations(delen) met een belangrijke interwijk- en/of transferfunctie bezitten voldoende ruimtelijke kwaliteit en hebben een openbaar, publiek karakter.
 - Als het station een belangrijke interwijkfunctie heeft is de poortvrije verbinding bij voorkeur in de nabijheid van de hoofdreizigersstromen aanwezig.
 - De verbinding is van voldoende maat en heeft een ruimtelijke kwaliteit en uitstraling die uitnodigend en sociaal veilig is. Indien mogelijk vormt het gebied waarvan de toegang door OVCP-poortjes wordt gecontroleerd samen met de poortvrije verbinding ruimtelijk één geheel.





Ontvangstdomein



- | | | | |
|--|----------------------|---|------------------------------|
|  | Reisinformatie trein |  | Kaartverkoop |
|  | Overige informatie |  | Service en assistentie |
| | |  | Wachten |
| | |  | Horeca gericht op ontmoeten |
| | |  | Commercie: winkels en horeca |
| | |  | Diensten |
| | | WC | Toilet |

Ontvangstdomein

Kenmerken

- Het ontvangstdomein biedt prominente ondersteuning en begeleiding bij de oriëntatie op de treinreis voor vertrekkende reizigers, en bij de oriëntatie op de bestemming in de omgeving en natransport per lokaal regionaal of eigen vervoer voor aankomende reizigers.
- De belevingsdimensie 'ontdekken bij het vertrek' wordt hier het sterkst ervaren.
- Het ontvangstdomein straalt rust uit en efficiëntie met betrekking tot de afhandeling van reizigersstromen.
- Er is/zijn een heldere ordening, goede toegankelijkheid, open zichtlijnen en herkenbare entrees.
- Bij binnenkomst is vanaf elke entree actuele reisinformatie beschikbaar: over vertrektijden, perrons en verstoringen van treindiensten.
- De overige reisinformatie, kaartverkoopautomaten, informatiebalie en tickets- en servicecentra zijn zichtbaar vanaf de entrees van het station.
- In het ontvangstdomein is er een ideale ruimtelijke indeling van functies, volgend uit de behoefte van reizigers aan informatie en voorzieningen tijdens het voorbereiden van en oriënteren op de reis (zie schematische weergave).
- Voorzieningen kunnen zich in de stroom bevinden (dynamische reisinformatie), aan de stroom (statische reisinformatie, kaartverkoop, service en assistentie en commercie) of fysiek buiten de stroom, maar wel direct bereikbaar en duidelijk zichtbaar (wachten, commercie, sanitaire voorzieningen). Wat betreft de voorzieningen gaat het hier niet om de positie van een meubel, maar om het veld van de gehele voorziening, dus inclusief het benodigde vloeroppervlak voor de gebruiker, een eventuele wachtrij en schrikzone.
- Reisinformatie en oriëntatie hebben prioriteit in het ontvangstdomein. Bij binnenkomst van het station heeft de reiziger allereerst behoefte aan actuele informatie over zijn/haar treinreis; in het bijzonder aan verstoringinformatie. Pas daarna komen de andere voorzieningen aan bod.
- Omdat de meeste mensen rechts georiënteerd zijn, bevinden de statische reisinformatie en aanvullende informatie over station en omgeving, de kaartverkoopautomaten, informatiebalie en ticket&servicewinkel zich aan de rechterzijde vanaf binnenkomst van het station. Zo wordt het zoeken geminimaliseerd en conflicterende loopstromen voorkomen.
- Er zijn faciliteiten voor wachten, afspreken en ontmoeten.
- Vervoerders presenteren zich hier aan reizigers. Er is sprake van een hiërarchische relatie tussen alle informatie-dragers. De transfer(bewegwijzering) en reisinformatie mogen geen hinder ondervinden van bijvoorbeeld commerciële uitingen, en ook niet van voorzieningen of meubilair. Zij kunnen de reiziger afleiden of het oriënteren beperken doordat zij bijvoorbeeld zichtrelaties wegnemen.
- In het ontvangstdomein wordt de openbaarheid gereguleerd. Er gelden minimale regels die gericht zijn op het tegengaan van hinder en het reguleren van individuele en collectieve activiteiten.
- Het publieke karakter kan worden versterkt door een overmaat aan ruimte in de stationshal en voldoende vaste zitplaatsen (richels).
- Bezoekers moeten in het ontvangstdomein kunnen verblijven zonder iets te hoeven consumeren.
- In het ontvangstdomein kan ruimte geboden worden voor tijdelijke culturele evenementen en tentoonstellingen. Onvoorzien gebruik en onvoorzien gebruikers moeten kunnen worden toegelaten. De ruimte moet tijdelijk kunnen worden toegeëigend, mits reizigers daar geen hinder van ondervinden. Bij de kleine stations zonder stationsgebouw worden het ontvangstdomein in een buitensituatie gerealiseerd op of aan het perron of op het voorplein.

Voorzieningen, die in het hoofd- en nevenontvangstdomein aanwezig zijn

- Reisinformatie: dynamisch en statisch
- Bewegwijzering
- Kaartverkoop
- Welkomstinformatie, huisregels

Voorzieningen die optioneel in een ontvangstdomein aanwezig zijn

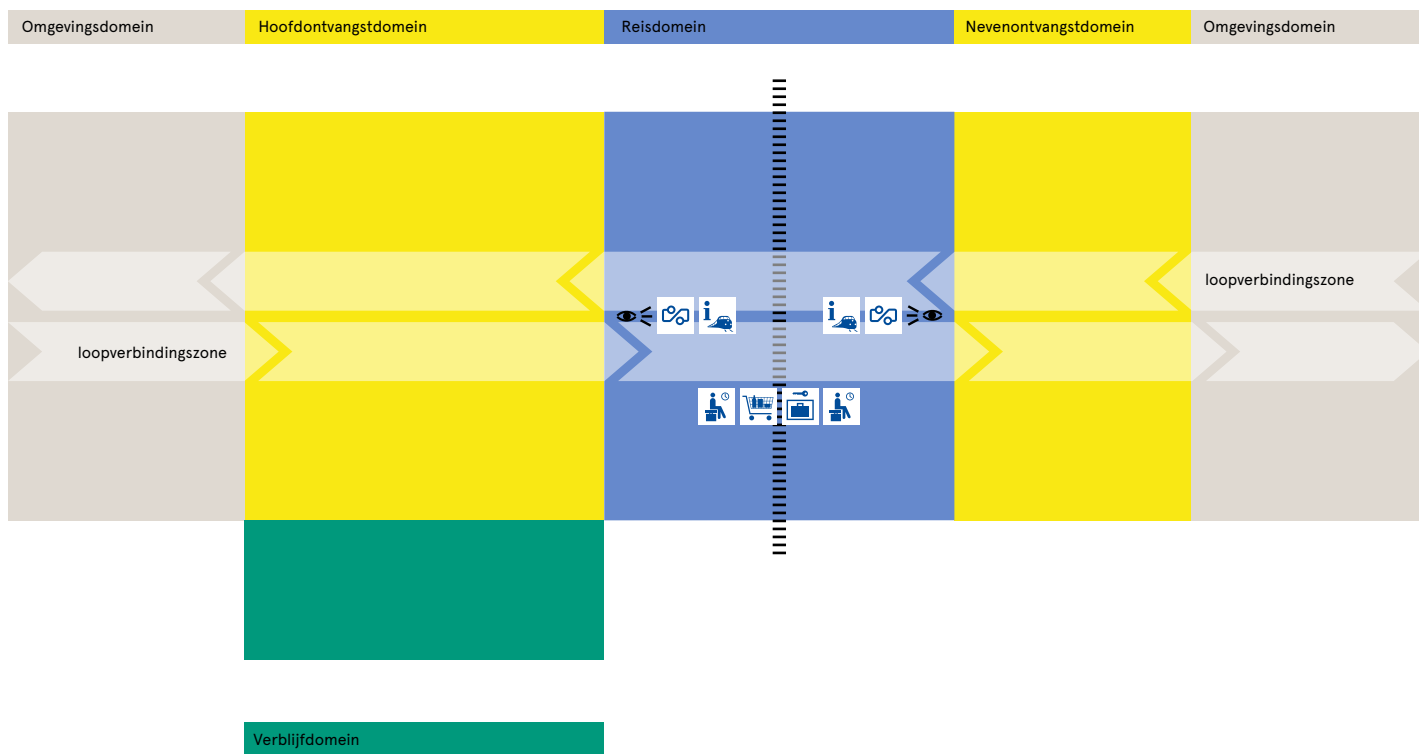
- Wacht- en ontmoetingsruimten
- Service en assistentie
- Commercie: retail en diensten (serviceconcept rond reizen) en horeca (gericht op ontmoeten)
- Diensten: toilet, bagagekluisen, telefoon
- Overige OV-reisinformatie
- Informatie over de omgeving
- Tijdsaanwijzing




Retailaanbod




- In het ontvangstdomein vindt de kaartverkoop en serviceverlening van de treinvervoerders plaats, eventueel uitgebreid met reisgerelateerde diensten, serviceformules van lokale of regionale vervoerders en (toeristische) informatie over de omgeving. In de grote stations worden voorzieningen rondom het reizen gecombineerd in een servicecenter met bijvoorbeeld Tickets & Travel services, VVV, autoverhuur, reisbureau, maar ook geldzaken en de verkoop van tickets voor concerten en evenementen.
- Daarnaast is er ruimte voor horeca, die gericht is op ontmoeten en die zo mogelijk aansluit bij het wachten en een meetingpoint.
- Indien andere commerciële voorzieningen in het ontvangstdomein worden gehuisvest, dan zijn zij dienstbaar aan het ontvangstdomein. Dat wil zeggen: zij voegen zich binnen de functie en uitstraling van het ontvangstdomein.







-  Oriëntatie
-  Reisinformatie trein
-  In- en uitchecken

-  Wachten
-  Commercie: winkels en horeca
-  Diensten

Reisdomein

Kenmerken

- De inrichting en voorzieningen van het reisdomein ondersteunen het zelfstandig, gemakkelijk en efficiënt verplaatsen naar de trein. Het reisdomein zorgt dat aankomende reizigers zich welkom voelen en biedt vertrekkende en overstappende reizigers de ruimte om veilig en comfortabel te wachten en op de trein te stappen.
- De inrichting en informatie zorgen voor reductie van onzekerheden. Door actuele, dynamische reisinformatie wordt de reiziger op de hoogte gehouden van de reis en in zijn keuzes bevestigd.
- Het reisdomein straalt efficiëntie uit met betrekking tot de afhandeling van reizigersstromen.
- Er is/zijn een heldere ordening, goede toegankelijkheid en open zichtlijnen.
- Er is niet teveel (fysieke en visuele) afleiding om onrust bij reiziger te reduceren.
- Er zijn verkooppunten voor snelle aankopen (aanbod gerelateerd aan treinreis).
- Wachtfaciliteiten zijn gericht op een kort verblijf in de stations met een (uitgebreid en nabijgelegen) ontvangst- en verblijfdomein. Op kleine stations, waar het verblijfdomein ontbreekt en het ontvangstdomein van minimale omvang is, worden faciliteiten geboden die het langer wachten aangenaam en comfortabel maken.
- Het in- en uitstappen én het overstappen tussen de trein vindt plaats in het reisdomein en binnen de OVCP-zone. De OVCP-zone wordt begrensd door de poortenrij en is daarmee gecontroleerd en besloten, of wordt gemarkeerd door ET-palen voor in- en uitchecken. Beiden zijn in de loopverbindingszone in de stroom geplaatst. De OVCP-zone kan ofwel het gehele reisdomein beslaan, ofwel een deel van het reisdomein.
- Het reisdomein kent een ideaaltypische ruimtelijke indeling van functies. Op de perrons worden de voorzieningen in een gespreide regelmaat aangeboden, om de informatiebehoefte van zowel in- als uitstappers te faciliteren.

- Er is sprake van een hiërarchische relatie tussen alle informatiedragers. De transfer, de oriëntatie op de (bewegwijzering) en de toegang tot reisinformatie mogen geen hinder ondervinden van bijvoorbeeld commerciële uitingen, of van overige voorzieningen of meubilair. Zij kunnen de reiziger afleiden of het oriënteren beperken door bijvoorbeeld zichtrelaties weg te nemen. In de traversen, tunnels en passages worden voorzieningen aan de stroom geplaatst.
- Wanneer meer modaliteiten in het stationscomplex zijn ondergebracht, bijvoorbeeld trein en metro, dan kunnen zij een reisdomein delen (bijvoorbeeld ten behoeve van cross-platform-overstappen) of elk een eigen reisdomein hebben.
- In het reisdomein is de openbaarheid beperkt en zijn ongeplande en onvoorspelbare activiteiten – om veiligheidsredenen – sterk begrensd. Het domein is gericht op functionaliteit, maar heeft wel comfortabele zitplekken zodat de perrons ook een publieke betekenis kunnen krijgen.

Voorzieningen

- Reisinformatie: dynamisch en statisch
- Bewegwijzering
- Tijdsaanduiding
- Kaartvalidatie (OVCP/ET).
- Wachten
- Commercie, waarbij de retail is gericht op snelle aankopen
- Diensten: toilet (optioneel, bij voorkeur in het ontvangstdomein), SOS/informatiezuil, telefoon

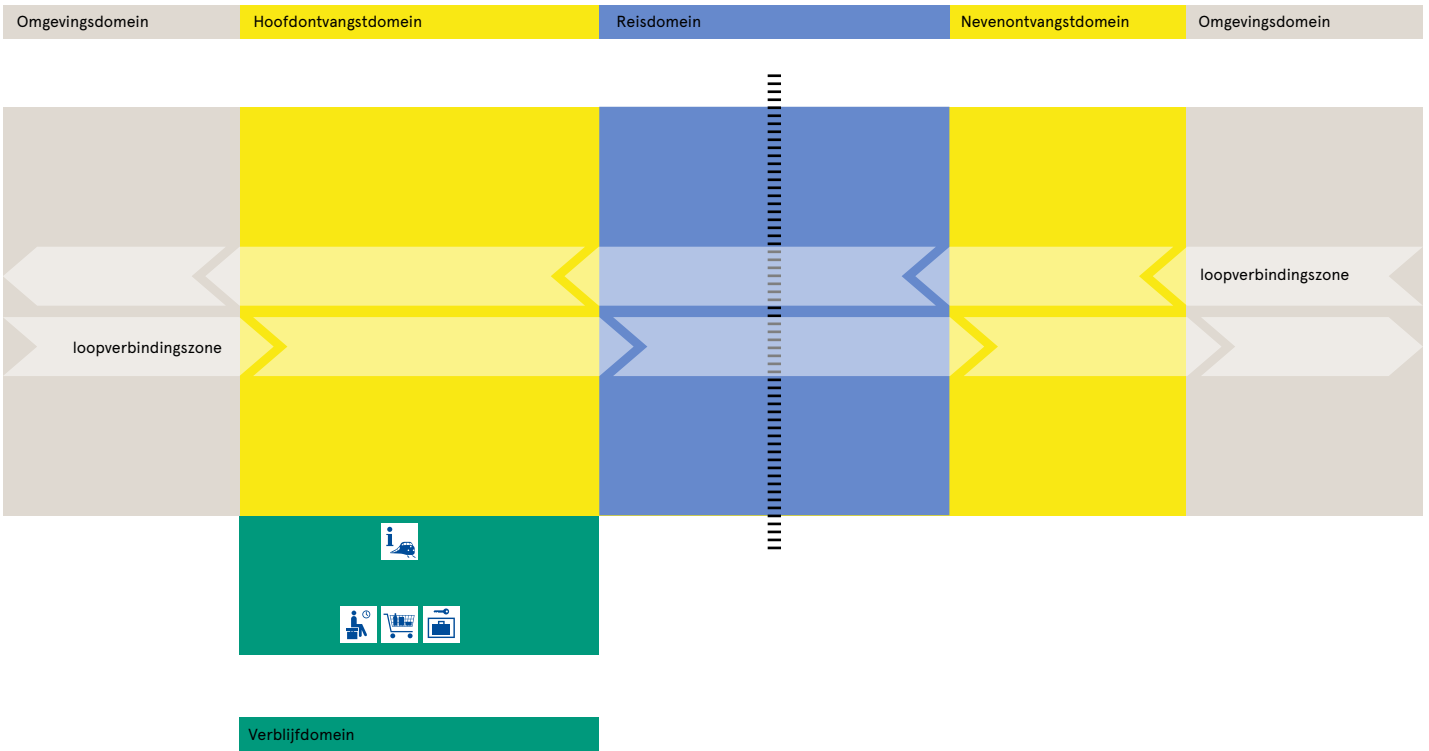
Retailaanbod


- In het reisdomein is de commercie gericht op snelle aankopen. Het aanbod is toegespitst op gemak tijdens de reis. De pui biedt zicht op het gehele aanbod van producten.
- De verkooppunten in traversen en tunnels zijn kleine inloopformules: een kiosk met magazines en top 25 boeken, een bloemenkiosk of drogist. Gemaksvoedsel is verkrijgbaar in stop-and-go-winkels met producten voor onderweg of een take-away: (koffie)counters met statafels, croissanterie, gezonde tussendoortjes, frites en burgers. Bij een inloop of selfserviceformule is de pui geheel of gedeeltelijk open. In het geval van verkoop aan de counter is de pui open en staat de wachtrij binnen de gevellijn.
- Op de perrons zijn er kiosken die gericht zijn op snelle aankopen met een top 100 assortiment van lectuur, snacks, snoep, warme en koude dranken. Kiosken zijn open, transparant en optimaal toegankelijk (inloop- of doorloopformule).
- Indien andere dan bovengenoemde commerciële voorzieningen in het reisdomein worden gehuisvest, dan zijn ook zij dienstbaar aan het reisdomein. Dat wil zeggen: zij voegen zich in de functie en uitstraling van het reisdomein.







Verblifdomein



 Reisinformatie trein

 Wachten

 Commercie: winkels en horeca

 Diensten

Verblijfdomein

Het verblijfdomein is op enkele grotere stations aanwezig. De gebieden die als verblijfdomein functioneren, liggen terzijde van de loopverbindingszone, maar worden er wel door ontsloten. Het verblijfdomein is een gebied met een specifieke sfeer en uitstraling die niet gedomineerd wordt door transfereigenschappen. De sfeer en uitstraling zijn gericht op een aangenaam verblijf en kunnen de couleur locale versterken.

Kenmerken

- Het verblijfdomein biedt een omgeving voor ontmoeten en langer wachten.
- Het kan een bestemming op zich zijn en niet-reizigers trekken.
- Er is een gedifferentieerd aanbod van horeca, retail en diensten.
- Het verblijfdomein is gericht op vrije tijd en verblijf en heeft daarom een ontspannen karakter
- Hier is bij uitstek de mogelijkheid om invulling te geven aan de belevingsdimensies het 'inspireren op de reis' en 'uitnodigen in de omgeving'.
- Ondersteuning bij oriëntatie op de reis is wel aanwezig, maar niet zo prominent als in het ontvangstdomein en reisdomein. Het verblijfdomein bevindt zich bij voorkeur buiten de poortjes.
- Het verblijfdomein kent net als het ontvangstdomein een gereglemateerde openbaarheid. Dit comfortabele verblijfsgebied bezit een mix aan voorzieningen voor verschillende groepen reizigers en bezoekers. De verschillende plekken, sferen en clusters met commerciële voorzieningen verschillen in hun mate van openbaarheid. Regels reguleren het evenwicht tussen commerciële voorzieningen met hun eigen regels zoals verplichte consumptie en de publieke toegankelijkheid en verblijfskwaliteit van de overige ruimten in dit domein.
- Daardoor zijn er parochiale domeinen voor verschillende doelgroepen. De inrichting en het ontwerp van dit gebied kan sterk gericht zijn op ontmoeting en het kijken naar het komen en gaan van andere reizigers. Het publieke karakter wordt versterkt door naast bekende formules ook ruimte te bieden aan lokale, zelfstandige ondernemers.

Voorzieningen

- Reisinformatie: dynamisch en statisch
- Bewegwijzering
- Wachten: wacht- en ontmoetingsruimten
- Service en assistentie (bijvoorbeeld AED)
- Commercie: retail en horeca gericht op langer verblijf, commerciële informatie/reclame
- Diensten: toilet (aanvullend, voorkeurlocatie t.b.v. reizigers is het ontvangstdomein), bagagekluisen, telefoon en bankfaciliteiten
- Tijdsaanduiding

Aanvullende eisen

- Reisinformatie vindt men centraal bij de entree van het verblijfdomein.
- De ruimtelijke indeling in commerciële voorzieningen (retail, horeca, diensten) en wachtvoorzieningen is vrij.
- In de grotere stations worden de commerciële voorzieningen geclusterd in werelden.
- Commerciële voorzieningen passen binnen de gekozen sfeer en uitstraling van het verblijfdomein.

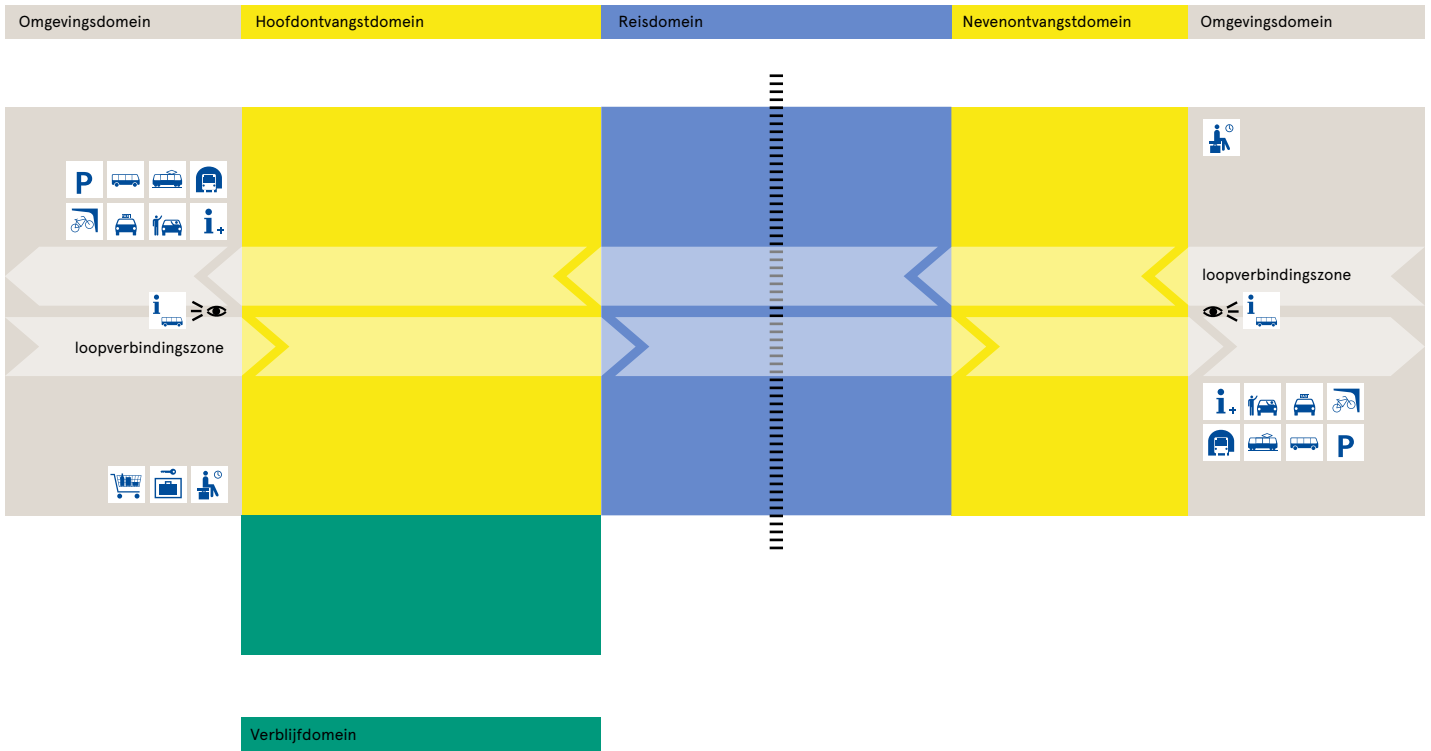
Retailaanbod

- In het verblijfdomein zijn de commerciële diensten, retail- en horecavoorzieningen sterk bepalend voor de kwaliteit. Er kan ook ruimte geboden worden voor commerciële of culturele evenementen door middel van een 'eventplek'.
- De NS formule Wereldstation voor de grootste stations clustert commerciële voorzieningen en services in een aantal werelden. Deze werelden hebben elk hun eigen sfeer en belevingswaarde, passend bij een thema dat aansluit bij de wensen van mensen onderweg. Het aanbod is veelzijdig en verrassend: speciaalzaken en gemakswinkels, een espressobar of grand café, fastfoodcounters en restaurants, unieke formules en formules met een duidelijke couleur locale. Er zijn winkels en producten die een bezoek aan het station rechtvaardigen: het mooiste grand café met de lekkerste appeltaart van de stad, een markt met 'wereldse' producten en de beste inloopwinkel met de meest uitgebreide selectie van internationale dag- en weekbladen in combinatie met een uitgebreid boekenassortiment. De werelden die voor de Nieuwe Sleutelprojecten-stations worden ontwikkeld zijn: media wereld, beauty & health wereld, mode & sport wereld, food wereld, grand café, event wereld, to go wereld.
- Op stations waar geen verblijfdomein is kunnen aanvullende commerciële voorzieningen worden ondergebracht in het ontvangstdomein of reisdomein, maar zijn zij dienstbaar aan de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein.





Omgevingsdomein



Oriëntatie

Reisinformatie bus, tram, metro

Overige informatie

Wachten

Commercie: winkels en horeca

Diensten

P Parkeren

Fietsenstalling

Bus

Tram

Metro

Taxi

Halen en brengen

Omgevingsdomein

Kenmerken

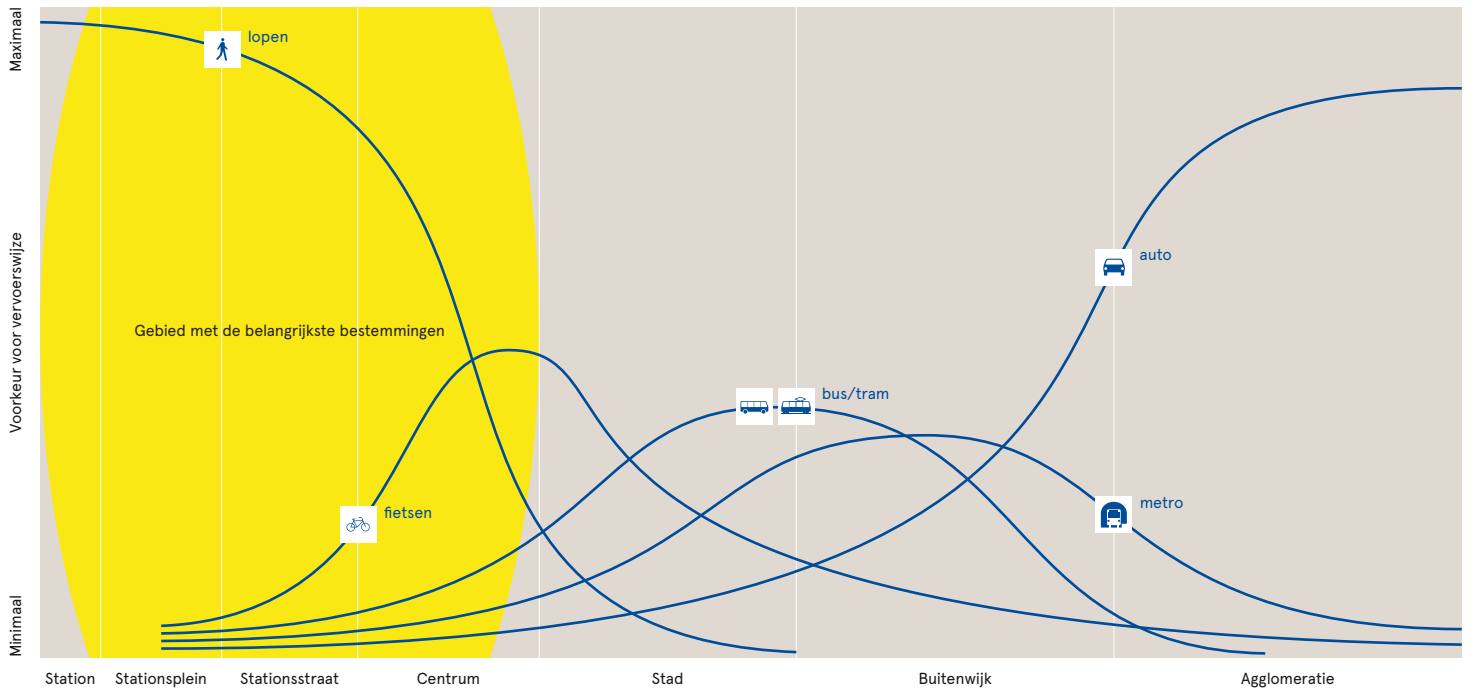
- Het omgevingsdomein kent een heldere ordening en open zichtlijnen.
- Het biedt een goede toegankelijkheid tot de hoofdroute tussen stad en station: het begin of einde van de loopverbindingzone.
- Herkenbare entrees van het station en overige OV-voorzieningen.
- Het omgevingsdomein bevindt zich bij voorkeur op hetzelfde niveau als het ontvangstdomein, zodat een soepele overgang tussen beide bestaat.
- Het omgevingsdomein kan de vorm hebben van openbare ruimte of deel uitmaken van een gebouwcomplex.
- Indien het omgevingsdomein een openbare (buiten)ruimte is – bijvoorbeeld een plein – is deze gericht op het overgangsmoment tussen stad en reis. Hier wordt invulling gegeven aan de belevingsdimensie 'Uitnodigen in de omgeving'. De ruimte heeft de lokale identiteit, met daarbinnen aanwijzingen, hints voor herkenning van de (geplande) reis.
- De (voorplein)functie van het omgevingsdomein is niet alleen om de reizigers soepel en veilig tussen de transportmiddelen te laten bewegen, maar ook om ruimte te geven aan het moment van aankomst in dorp, stad, regio. De openbare ruimte biedt verblijfskwaliteit én goede bewegingsruimte.
- Prioriteit ligt op het voorplein bij de voetganger.
- Het voetgangersgebied van het omgevingsdomein is bij voorkeur ononderbroken door andere verkeersstromen. Op die manier is de veiligheid van de voetgangers het best te organiseren.
- Het omgevingsdomein kenmerkt zich door (een stedelijke) openbaarheid. Het is van belang dat er een goede relatie met de omgeving wordt gelegd, zowel ruimtelijk als programmatisch. Dat wil zeggen: een mix van functionele voorzieningen gecombineerd met voldoende ruimte voor het onvoorspelbare: van straatmuzikanten tot (politieke) demonstraties.
- Bij stations met grote aantallen reizigers kunnen de aankomstvoorzieningen zo groot worden dat ze meer ruimte in beslag nemen dan op maaiveld voorhanden is. Dan wordt het station een OV-terminal in een drie-dimensionaal gebouwcomplex. De verschillende modaliteiten hebben vaak hun eigen reisdomein.
- Voorzieningen voor lokaal en regionaal openbaar vervoer en eigen vervoer zijn direct herkenbaar vanuit de loopverbindingzone. In de ordening hebben fietsfaciliteiten (respectievelijk de bewaakte en onbewaakte stalling), haltes van bus, tram en metro en voorrijdvoorzieningen voor taxi en kiss&ride prioriteit. Vervolgens is er ruimte voor het kort parkeren en lang parkeren en tenslotte eventuele bufferruimte voor bus en tram. De ordening volgt uit de voor- en natransportverdeling, het verplaatsingsgemak en verkeersveiligheid.
- De voorzieningen van het lokaal en regionaal openbaar vervoer kunnen eveneens volgens het principe van de domeinen worden georganiseerd.
- In de loopverbindingzone kan actuele reisinformatie met betrekking tot vertrektijd, plaats en verstoringen van lokaal en regionaal openbaar vervoer worden geboden.
- Voorzieningen kunnen zich in de stroom bevinden (dynamische reisinformatie), aan de stroom (statische informatie, commercie) of fysiek buiten de stroom, maar direct bereikbaar zijn door een duidelijke zichtrelatie (bijv. wachtvoorzieningen, commerciële voorzieningen).
- Sociale veiligheid verdient aandacht. Zien en gezien worden, een goede verlichting en een natuurlijke concentratie van mensen in de stille uren. Dit geldt voor zowel buiten- als binnenruimtes.
- Een stedelijke programmering verhoogt de levendigheid in de publieke ruimte. De functiemix voldoet niet alleen aan de vraag van de reiziger, maar ook aan die van de omwonenden en 'omwerkenden'. De programmering kan de lokale identiteit versterken: de stedelijke programmering in stationsomgeving is erop gericht om '24 uren traffic' in de stationsomgeving te realiseren en om het gebied betekenis te geven voor de stad, zodat een levendig gebied ontstaat en het station als knooppunt goed wordt benut. Denk aan stedelijke publieksvoorzieningen, met bij voorkeur ook een (boven)regionale aantrekkingskracht, zoals een bibliotheek, stadskantoor, rechtbank, museum, theater, scholen (met avondonderwijs), hotels, naast wonen en werken. Of denk aan voorzieningen in de stationsomgeving waardoor verloren tijd leuke tijd wordt (bijv. horeca en winkels – met lokaal karakter) of die anders een omweg of extra reis zouden betekenen (bijv. vergadercentrum, fitnessruimte, vergeetboodschappen), bijvoorbeeld in de plint.

Voorzieningen

- Tijdsaanduiding, de stationsklok
- Reisinformatie lokaal en regionaal openbaar vervoer
- Stadsinformatie
- Reisinformatie: dynamisch en statisch
- Toegang tot (de ontvangstdomeinen van) de verschillende vervoersmodaliteiten en bijbehorende voorzieningen
- Parkeren en stallen
- Wachtvoorzieningen
- Eventueel publieke diensten, zoals toilet of telefoon ten behoeve van alle OV-reizigers, kunnen in het omgevingsdomein een plek krijgen







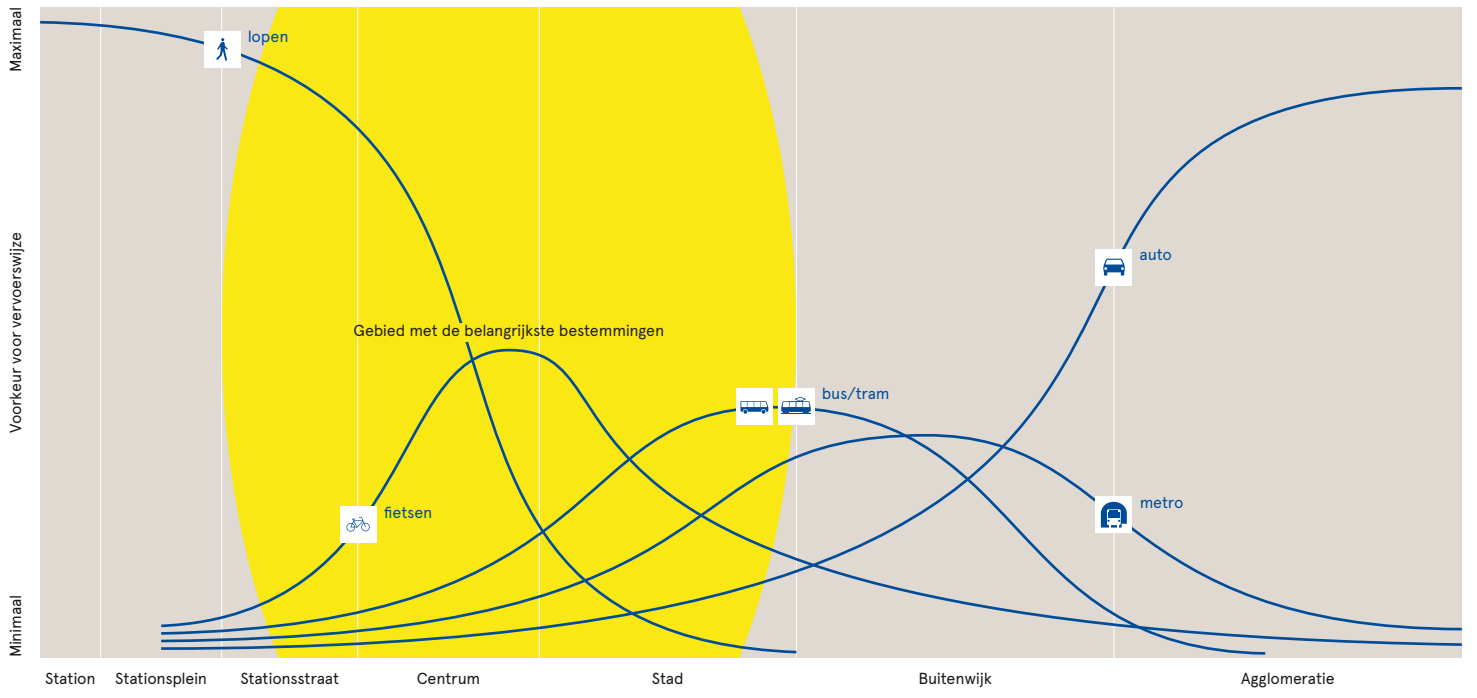
Handreiking station en bestemming: vier dynamische posities

In tegenstelling tot de andere domeinen zijn de ruimtelijke en functionele opgaven in het omgevingsdomein sterk afhankelijk van de wisselwerking tussen station, stationsomgeving, de kenmerken van stad, dorp of landschap en de aard en omvang van de verschillende vervoersstromen. Daarnaast speelt de nabijheid van de belangrijkste bestemming een rol. Een stationsomgeving die wordt gedomineerd door reizigers die overstappen op de bus heeft bijvoorbeeld een andere opgave dan een stationsomgeving waar een aanzienlijk deel van de reizigers te voet verder gaat. Om grip te krijgen op de verschillende opgaven en een naadloze aansluiting tussen het ontvangstdomein en het omgevingsdomein te borgen, is een indeling gemaakt van vier posities die het station ten opzichte van de omgeving kan innemen. Bovenop de algemene kenmerken worden per positie typerende kenmerken benoemd. Ook wordt een beschrijving gegeven van de belangrijkste middelen die ingezet kunnen worden.

1 Het station ligt in de belangrijkste bestemming

Dit is het klassieke voorbeeld van een station dat in de loop der jaren is ingekapseld door de stad en nu een centrale plek inneemt. De reiziger stapt het station uit en is direct op zijn bestemming aangekomen. Het meest uitgesproken voorbeeld is Utrecht Centraal dat is uitgegroeid tot een centrum op zichzelf, direct grenzend aan de oude binnenstad. Deze centrale positie kan echter ook bewust gepland zijn. Stations als Almere Centrum en Houten zijn al op de teken- tafel in de kern van deze nieuwe steden geprojecteerd om de nieuwe stadscentra een impuls te geven. Zowel de historisch gegroeide situatie als de nieuwe geplande voorbeelden hebben vergelijkbare kenmerken:

- Er zijn heldere en aantrekkelijke stedelijke verbindingen door het omgevingsdomein waarbij de voetganger en de fietser prioriteit hebben boven andere vervoersstromen.
- Station en stationsomgeving zijn identiteitsdrager van de stad. De inrichting van de publieke ruimte, de gebouwen in het omgevingsdomein en het stationsgebouw zelf maken de plek tot een herkenbaarheid onderdeel van de stad.
- Er is veel ruimte voor verblijfskwaliteit, het omgevingsdomein is namelijk een belangrijke plek in de stad met een grote aantrekkingskracht op andere gebruikers.
- Kansen om de synergie tussen stad en station maximaal te benutten door een goede mix van voorzieningen, zowel voor het station als voor de stad.
- De inrichting van de publieke delen met een interwijkfunctie en/of een transferfunctie voor het gehele vervoersknooppunt sluit aan bij de maat, schaal en ruimtelijke kwaliteit van het voetgangersgebied in de stad.
- Door vormgeving van banken, zitelementen, kunstwerken en brede bloembakken zijn er veel aanleidingen om even te zitten.
- Het omgevingsdomein is een vitale schakel in de stad en vraagt dus om een ongehinderde passage voor de voetganger.

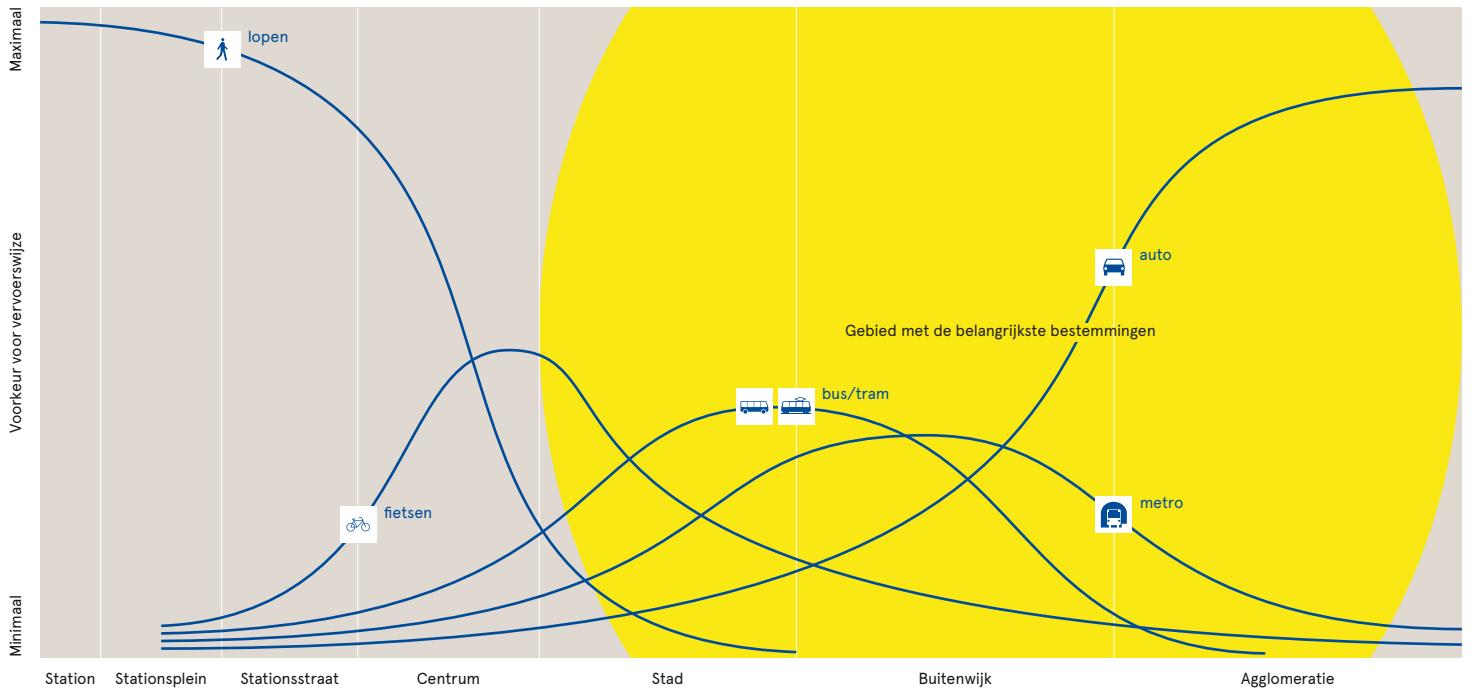


2

Het station ligt nabij de belangrijkste bestemmingen

Veel stations liggen net terzijde van de belangrijkste bestemmingen in de stad. Het zijn stations waar de reiziger kiest of hij overstapt op een ander transportmiddel of toch te voet gaat. Voor de kwaliteit van het omgevingsdomein is het wenselijk dat reizigers bij dit type station zoveel mogelijk besluiten te voet verder te gaan. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van de verbindingroutes. Deze moeten duidelijk zichtbaar en comfortabel zijn, zo min mogelijk andere infrastructuur kruisen en, bij voorkeur door de programmering langs de route, een levendig karakter hebben. De klassieke stationsstraat van Maastricht is een mooi voorbeeld van een succesvolle levendige verbinding tussen het station en de nabij gelegen binnenstad. De belangrijkste kenmerken bij dit type omgevingsdomein zijn:

- Heldere organisatie in de stationsomgeving waardoor de reiziger zich makkelijk kan oriënteren, onder andere door een goed herkenbaar station en heldere routes langs goed herkenbare plekken.
- Inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij de lokaal toegepaste materialen waardoor de samenhang tussen het omgevingsdomein en de stad wordt versterkt.
- Levendige programmatische lading van de stedelijke verbindingen zorgt voor extra aanloop en daagt uit om te voet verder te gaan.
- Er is voldoende ruimte voor brede stoepen zonder obstakels waardoor de voetganger ongehinderd zijn weg kan vinden.
- Beplantingsstructuren benadrukken de menselijke maat en helpen bij de oriëntatie.
- Door vormgeving van banken, zitelementen, kunstwerken en brede bloembakken zijn er veel aanleidingen om even te gaan zitten, ook langs de route naar de bestemming.
- De voetganger heeft voorrang op het overige verkeer, zodat de reiziger gestimuleerd wordt te voet verder te gaan.
- Comfortabele voetgangersroutes naar de belangrijkste bestemmingen in de omgeving sluiten naadloos aan op de routes in het omgevingsdomein en het station.
- Fietsvoorzieningen zijn goed zichtbaar en bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zonder dat het hinderlijke obstakels worden in de route tussen station en bestemmingen in de omgeving.

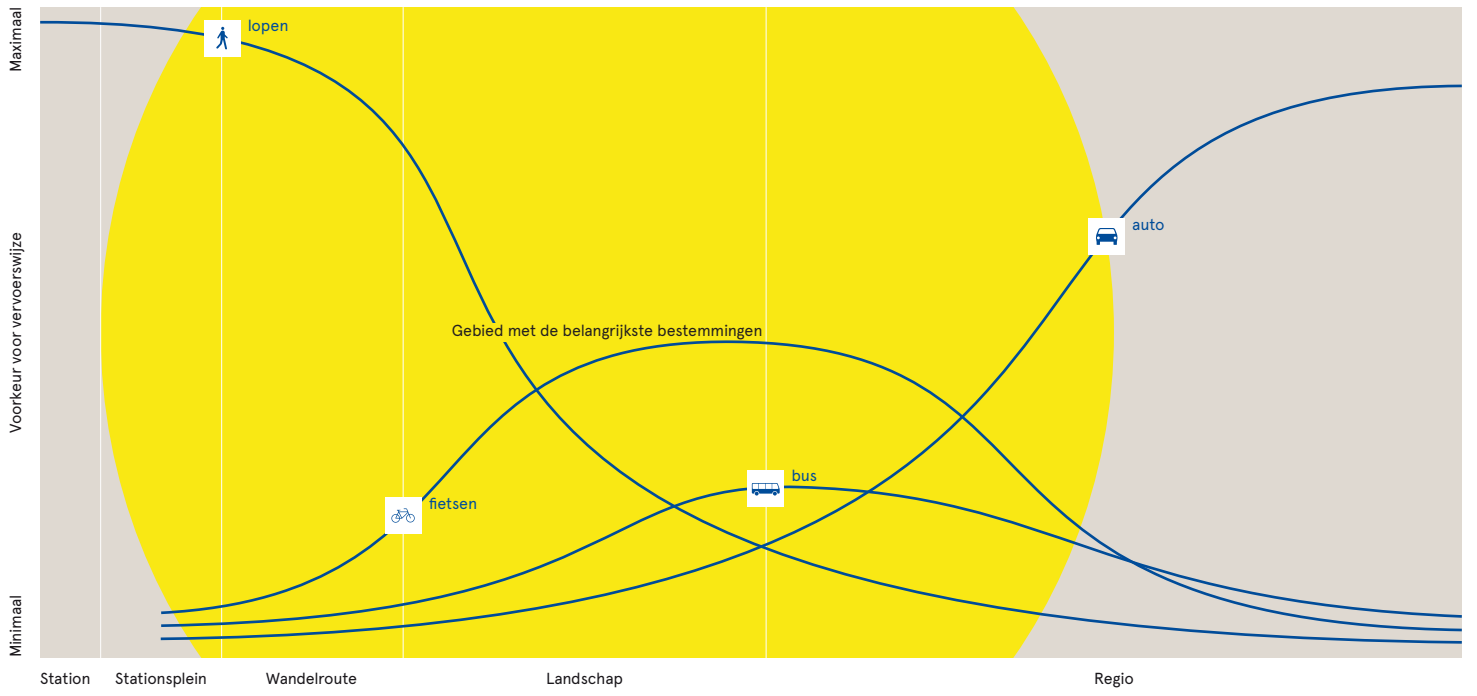


3

Het station ligt op afstand van de belangrijkste bestemmingen

Het grootste deel van de Nederlandse stations, vooral in de buitenwijken, voorsteden en dorpen, ligt op afstand van de belangrijkste bestemmingen. Het zijn plekken waar reizigers overstappen op het voor- en natransport naar de uiteindelijke bestemming: huis of werk. De verblijfskwaliteit is gericht op een comfortabele en veilige overstap. Clustering van wachtplekken voor verschillende typen OV en reisinformatie kunnen een bijdrage leveren aan het comfort. Het aantal voetgangers dat het station verlaat en via de stationsomgeving naar de omliggende wijken loopt, is doorgaans beperkt. Hoewel het omgevingsdomein primair gericht is op de kwaliteit van de overstap, blijft een goede aansluiting op de omgeving essentieel. Het station trekt altijd passanten die te voet of op de fiets naar het station komen om over te stappen of gebruik te maken van aanwezige voorzieningen. En op termijn is er altijd een kans dat de stationsomgeving meer functies krijgt zodat het uitgroeit tot een bestemming op zichzelf. De meest in het oog springende kenmerken van dit type omgevingsdomein zijn:

- Door het gebruik van lokale materialen en ontwerpprincipes krijgt het omgevingsdomein een herkenbaar eigen gezicht.
- Stationsvoorzieningen kunnen bijdragen aan het voorzieningenniveau van de omgeving. Er is in deze situatie meestal niet veel aanbod in de omgeving. Voor de reiziger onderweg naar huis kan gedacht worden aan voorzieningen voor dagelijkse boodschappen, een pakketdienst, stomerij etc.
- Het overstappunt is een ontmoetingsplek. Comfort en gemak staan centraal.
- De heldere, logistieke organisatie staat ten dienste van de vervoersknoop.
- Goede verankering op de bestaande routes in de omgeving stimuleert het fietsgebruik.
- Er is veel aandacht voor sociale veiligheid omdat de reizigersstroom vaak gering is, zeker in de avonduren.



4

Het station ligt in het landschap buiten stad of dorp

Een station kan ook ver buiten de bebouwde kom liggen. Vooral langs regionale spoorlijnen liggen kleinschalige stations die als opstappunt fungeren voor meerdere omliggende dorpen. Net als het station op afstand hebben deze stations een belangrijke overstapfunctie. Door de landschappelijke ligging zijn er vaak ook nog specifieke recreatieve kansen die benut kunnen worden. Denk aan de koppeling aan lange afstandswandelroutes of bijzondere natuurgebieden.

- Door de kleine schaal van het station; er is vaak geen stationsgebouw, liggen er kansen om het omliggende landschap ook vanaf het station zichtbaar te maken.
- De inzet op een maximale beleving van de landschappelijke identiteit van de plek maakt ieder landschapsstation tot een unieke en herkenbare plek.
- Het station is vaak de enige plek waar het vanwege de reizigersstroom mogelijk is om een aantal voorzieningen te clusteren. Daarnaast ligt er potentie om recreatieve functies aan het station te koppelen: het station als pleisterplaats met routeinformatie voor fiets- en wandeltochten, toeristische informatie over landschap en omgeving en bijvoorbeeld horeca. Het voorzieningenniveau van het station krijgt zo een extra functie voor de omgeving.
- Heldere, logistieke organisatie staat voorop, ondersteund door een ruimte-bepalende beplantingsstructuur. In een gebied waar voldoende ruimte beschikbaar is, mag de reiziger niet stuiten op hindernissen, maar moet hij zich ook niet verloren voelen in de ruimte.
- Veel aandacht voor sociale veiligheid, het aantal reizigers en passanten is immers beperkt. Zeker in de avonduren.

Klein station zonder gebouw

68

Klein station met stationsgebouw dat
(gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft

72

De stationshal en perrons worden verbonden
via een traverse, tunnel of passage

74

Kopstation

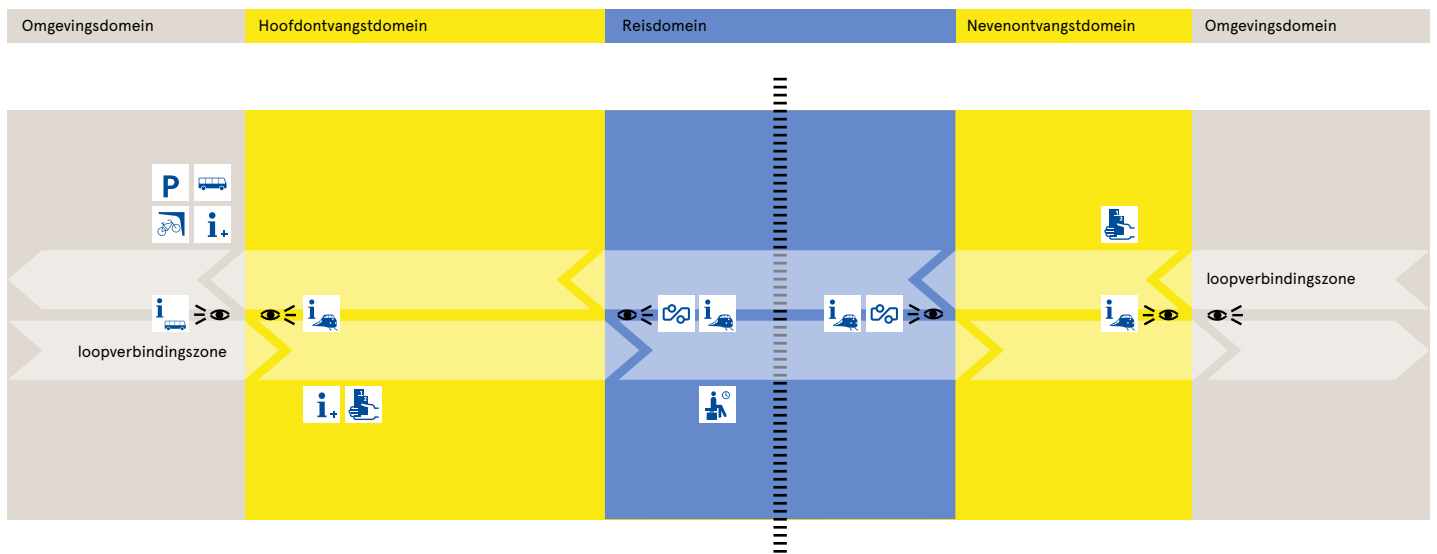
76

De stationshal bevindt zich boven de sporen
en biedt direct toegang tot de perrons

78

Station met meer (OV) modaliteiten

80



- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|--------------|--|-----------------|
| | Oriëntatie | | Kaartverkoop | | Parkeren |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Wachten | | Fietsenstalling |
| | Reisinformatie trein | | | | Bus |
| | In- en uitchecken | | | | |

Schematische weergave van station Utrecht Lunetten

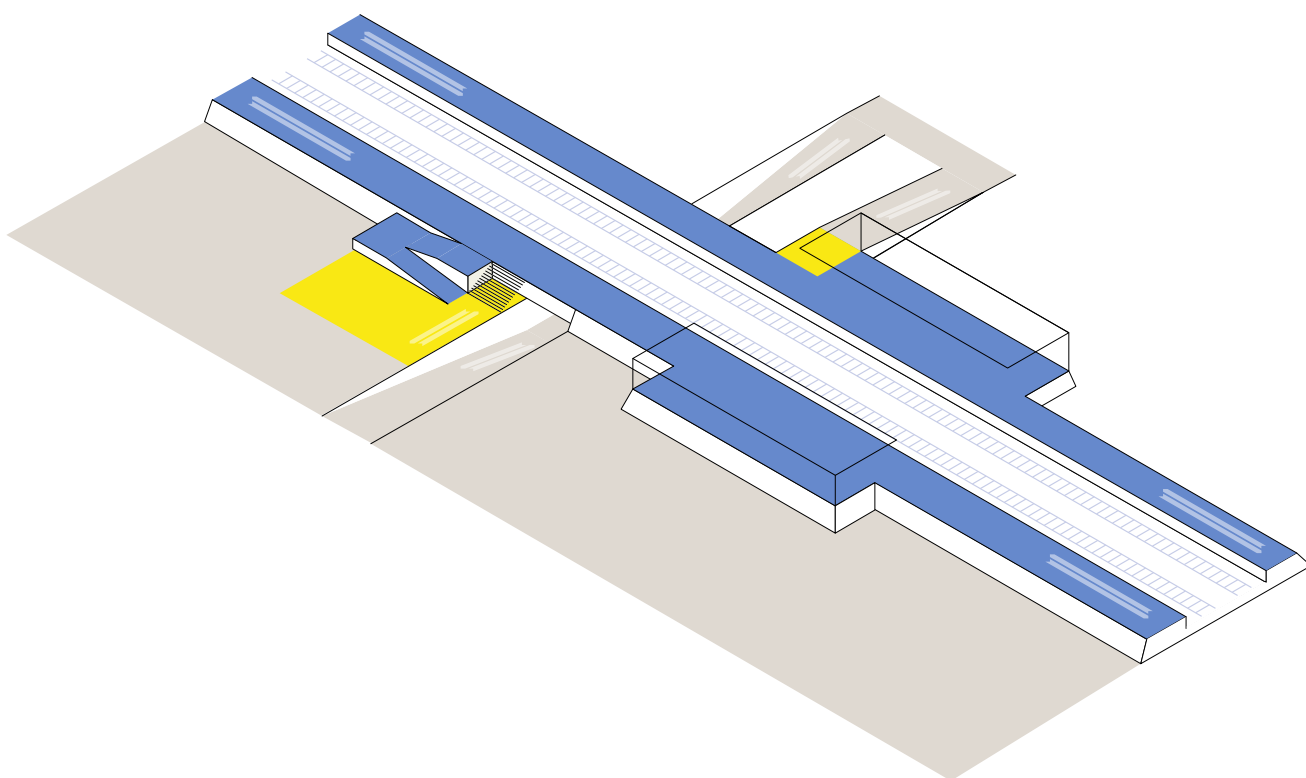
Het ontvangstdomein is voor de toegang tot de perrons georganiseerd op het voorplein. Het station grenst aan de andere zijde aan een recreatiegebied. Hier is een beperkt ontvangstdomein met reisinformatie en kaartverkoop op het perron.

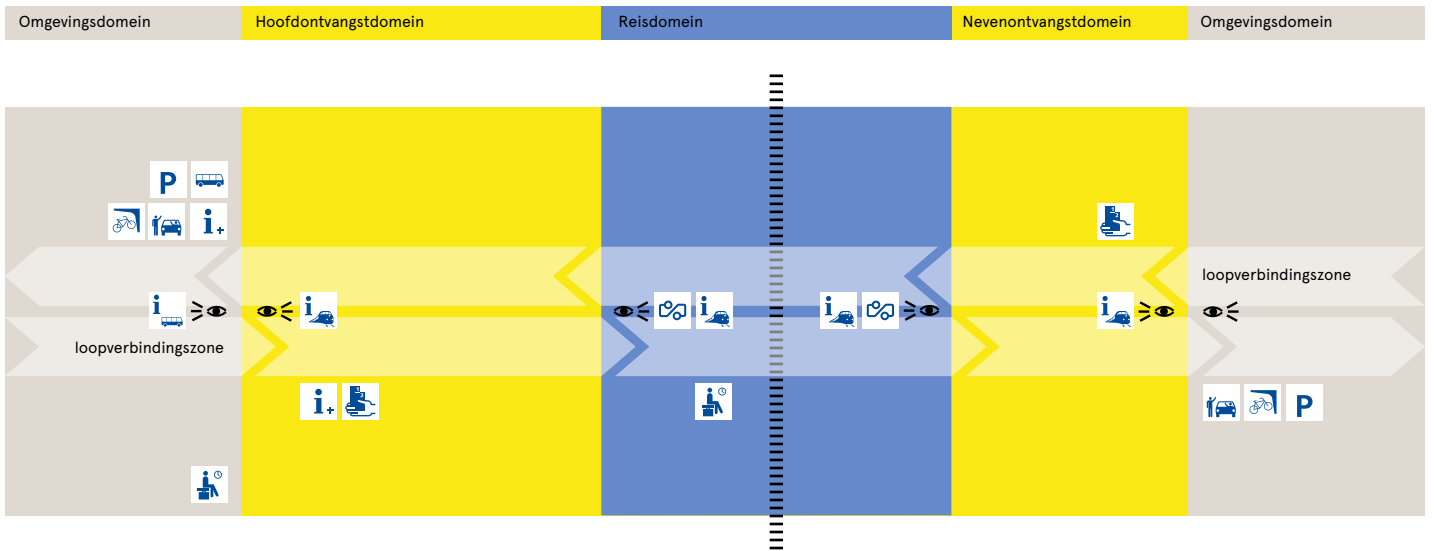
1 Klein station zonder gebouw

Dit zijn stations met veelal minder dan 5000 in- en uitstappers per dag. Soms is er nog een stationsgebouw aanwezig dat zijn functie als station heeft verloren. In de signing en bewegwijzering moet duidelijk worden gemaakt dat dit gebouw niet langer het station is. Toepassing van het Stationsconcept kan er wel toe leiden dat het voormalige stationsgebouw een ondersteunende invulling krijgt.

a Halte met een beperkt ontvangstdomein en basis reisdomein

Er is een minimaal ontvangstdomein (onbemand) in een buitensituatie. Er is geen verblijfdomein. Eventuele aanvullende diensten vindt men in het ontvangstdomein, dat zich voor de toegang tot de perrons bevindt. In het ontvangstdomein zijn de functies reisinformatie en kaartverkoop geplaatst. Daarna volgt bij de toegang tot het perron de OVCP poort of de ET-paal. Op het perron komen reizigers achtereenvolgens de voorzieningen uit het reisdomein tegen: reisinformatie, wachten, commerciële voorzieningen, diensten. Het wachten op het perron kan van langere duur zijn dan in stations, waar men ook gebruik kan maken van een stationshal. Deze inrichting geldt zowel voor kantperrons als eilandperrons.





Oriëntatie

Reisinformatie bus, tram, metro

Reisinformatie trein

In- en uitchecken

Kaartverkoop

Wachten

P Parkeren

Fietsenstalling

Bus

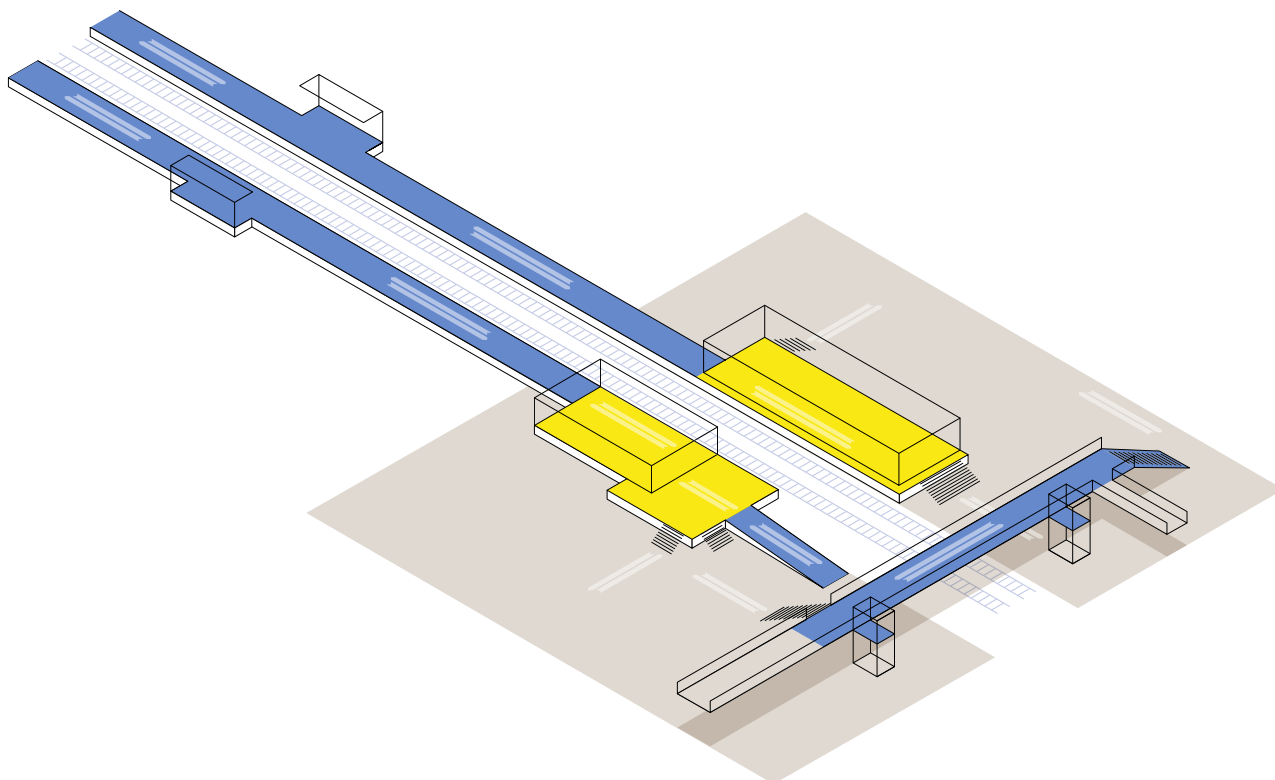
Halen en brengen

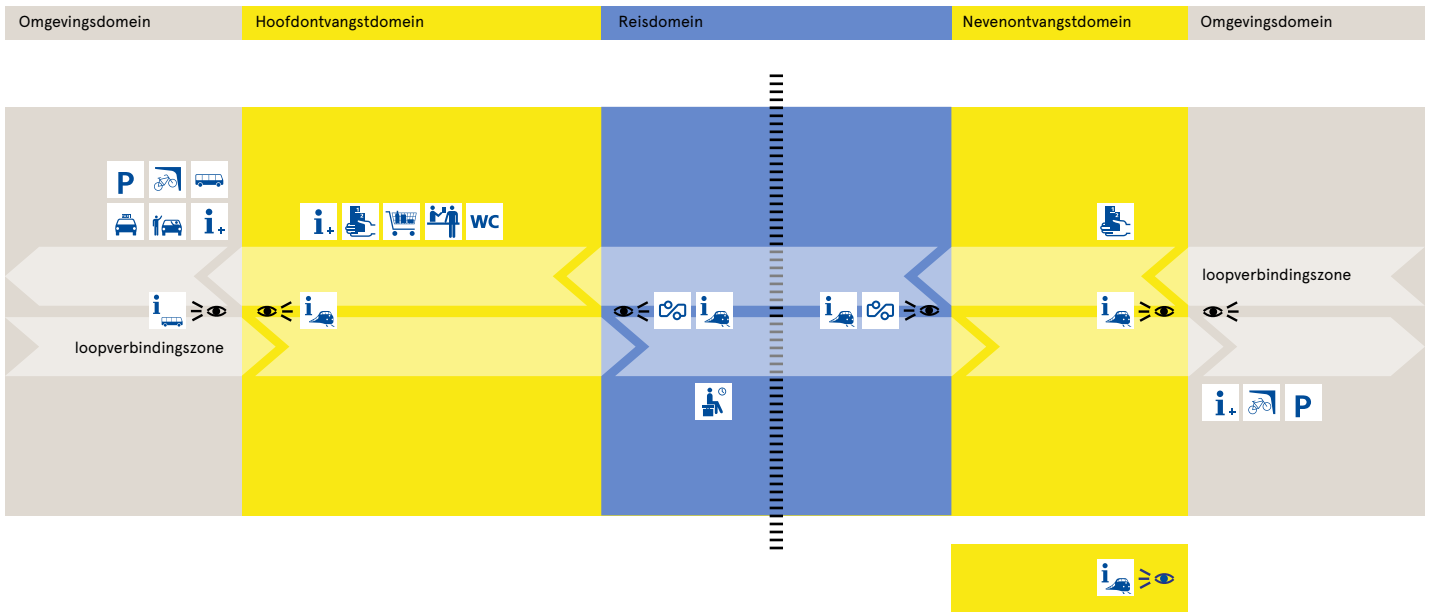
**Schematische weergave van station
Breda Prinsenbeek**

Het ontvangstdomein is georganiseerd op de perrons. De perrons worden ontsloten door een brug over de sporen die tevens deel uitmaakt van een fietsroute.

**b
Halte waar het ontvangstdomein op het perron is gerealiseerd**

In sommige gevallen zijn alle functies op het perron gecombineerd. Het ontvangstdomein met de voorzieningen reisinformatie en kaartverkoop vindt de reiziger na de toegang tot het perron. Daarna volgt de ET-paal. Op het perron volgen dan de voorzieningen uit het reisdomein respectievelijk: wachten, commerciële voorzieningen, diensten. Deze inrichting geldt zowel voor kantperrons als eilandperrons.





- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|------------------------------|--|------------------|
| | Oriëntatie | | Kaartverkoop | | Parkeren |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Service en assistentie | | Fietsenstalling |
| | Reisinformatie trein | | Wachten | | Bus |
| | In- en uitchecken | | Commercie: winkels en horeca | | Taxi |
| | | | Toilet | | Halen en brengen |

Schematische weergave van station Culemborg

Het station heeft een ontvangstdomein in het stationsgebouw met een voorziening waarin kaartverkoop, service, informatie en winkel zijn gecombineerd.

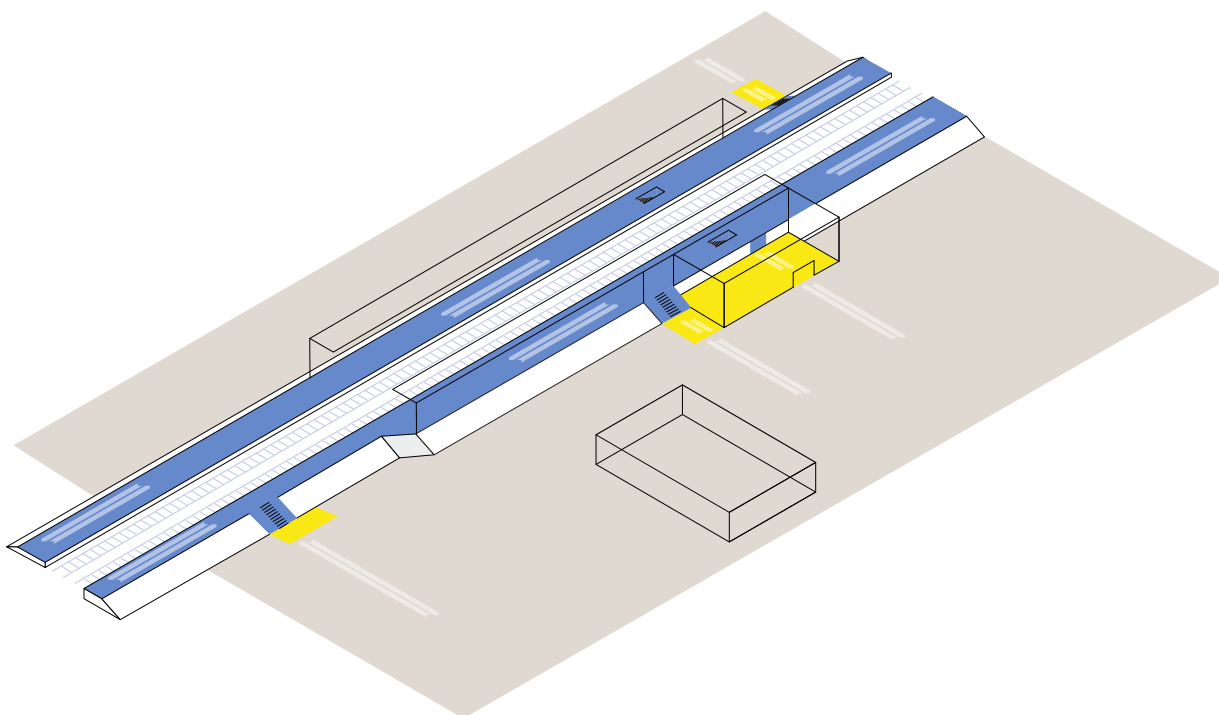
Buiten het station zijn informatie en kaartverkoop in de nabijheid van de opgang tot de perrons geplaatst.

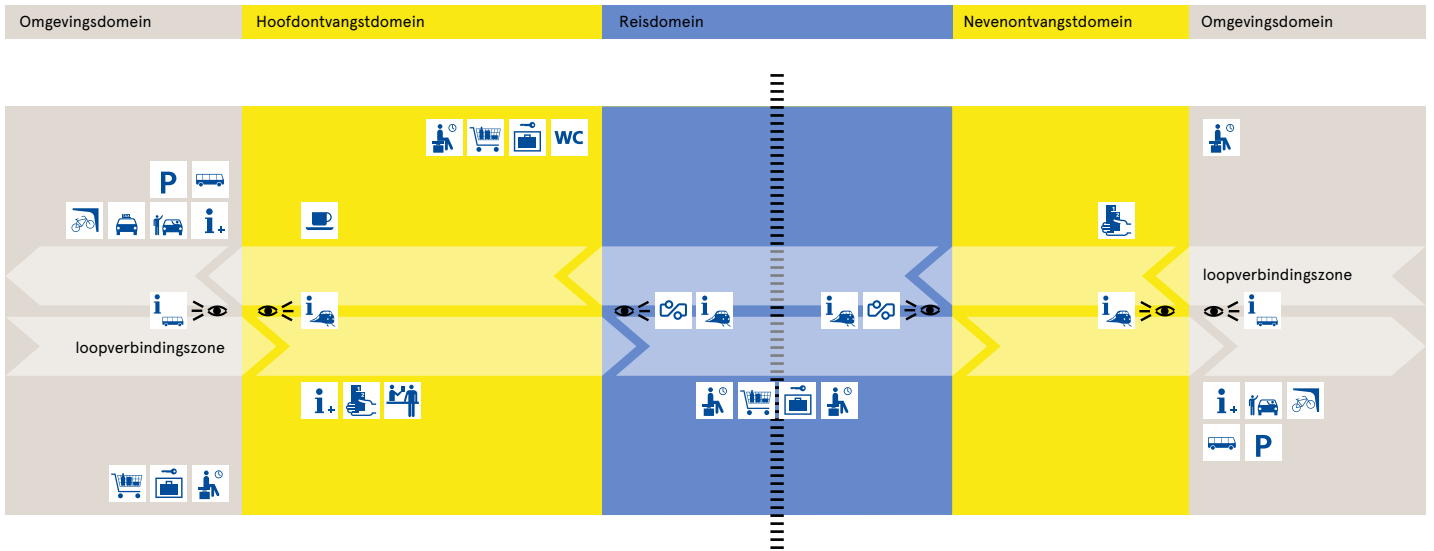
Tenslotte is er een directe toegang van de parkeerplaats tot de hoger gelegen perrons, waarbij op maaiveld een beperkt ontvangstdomein een plek krijgt.

2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft

Bij een aantal kleinere stations is er een stationsgebouw dat deels een stationsfunctie heeft en gedeeltelijk wordt verhuurd aan derden. De stationsfunctie bestaat bijvoorbeeld uit een kiosk met een agentschap van een vervoerder of wachtruimte. Er kan een toegang tot de perrons zijn via het stationsgebouw, maar deze kan ook buiten het gebouw om zijn georganiseerd. Het ontvangstdomein is dan gesplitst in een deel binnen en een deel buiten de stations.





- Oriëntatie
- Reisinformatie bus, tram, metro
- Reisinformatie trein
- In- en uitchecken

- Kaartverkoop
- Service en assistentie
- Wachten
- Horeca gericht op ontmoeten
- Commercie: winkels en horeca
- Diensten
- WC** Toilet

- P** Parkeren
- Fietsenstalling
- Bus
- Taxi
- Halen en brengen

Schematische weergave van station 's-Hertogenbosch

De fietsenstalling en parkeergarage uit het aankomstdomein bevinden zich ondergronds en hebben een directe toegang tot het ontvangstdomein in de stationshal.

3

De stationshal en perrons worden verbonden via een passage

De stationshal is het (hoofd-)ontvangstdomein. De passage, traverse of tunnel, de stijpunten en de perrons zijn het reisdomein.

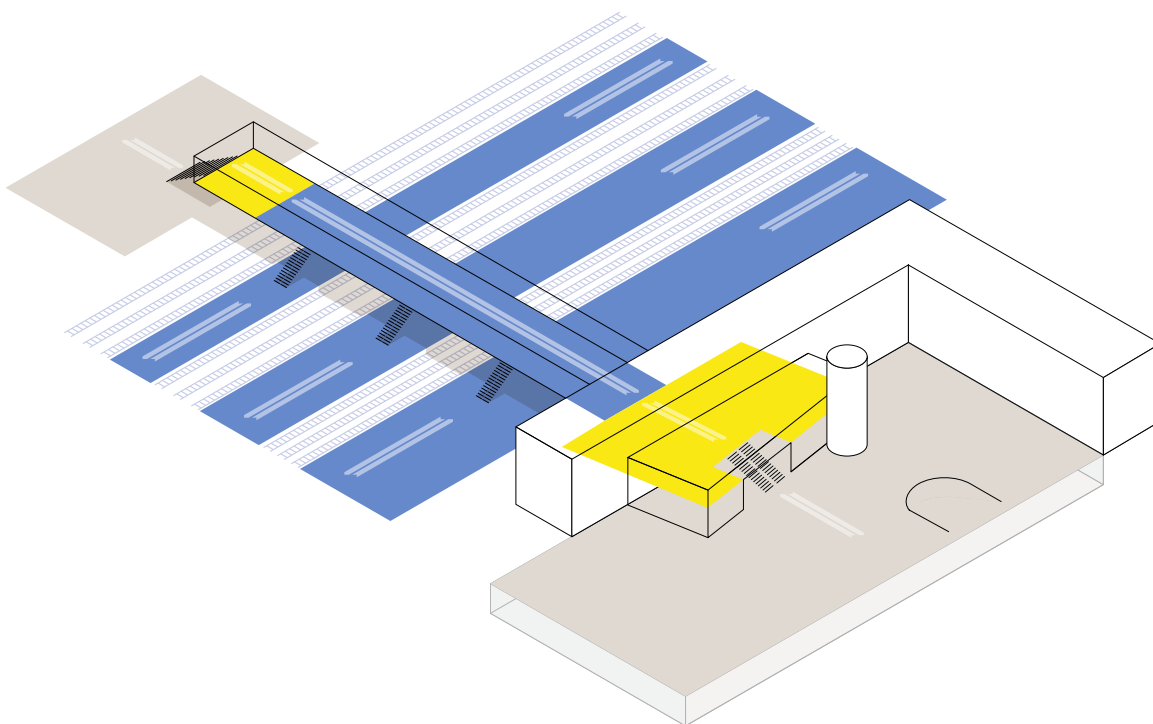
Opties voor aanvullende verblijfsvoorzieningen zijn:

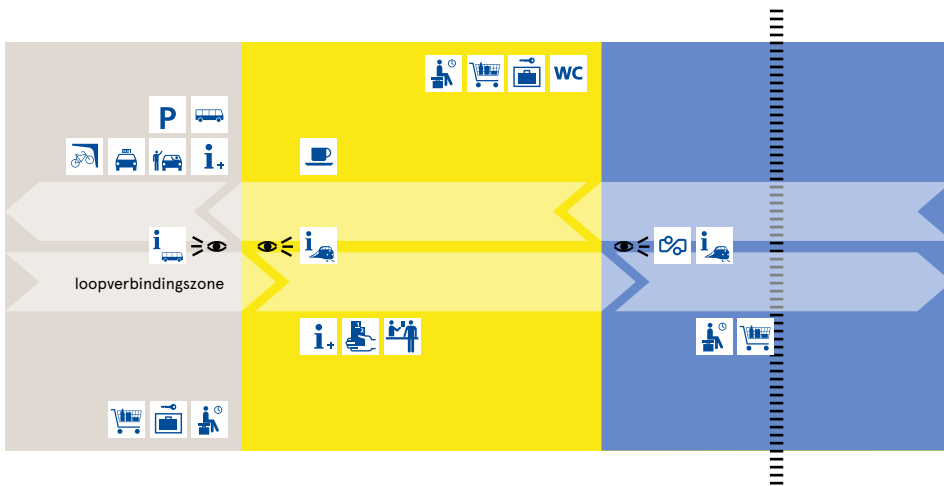
1

Er is een apart verblijfdomein terzijde/boven of onder de stationshal dat bovendien direct ontsloten kan worden van buiten het station. In dat geval ligt het verblijfdomein buiten de poortjes. Deze optie heeft de voorkeur.

2

Verblijfsvoorzieningen worden (in clusters) ondergebracht in het ontvangst- of reisdomein: deze voorzieningen zijn dan dienstbaar aan het ontvangst- of reisdomein. Dienstbaar wil zeggen dat zij zich voegen in de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein.





- | | | | | | |
|--|---------------------------------|-----------|------------------------------|--|------------------|
| | Oriëntatie | | Kaartverkoop | | Parkeren |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Service en assistentie | | Fietsenstalling |
| | Reisinformatie trein | | Wachten | | Bus |
| | In- en uitchecken | | Horeca gericht op ontmoeten | | Taxi |
| | | | Commercie: winkels en horeca | | Halen en brengen |
| | | | Diensten | | |
| | | WC | Toilet | | |

Schematische weergave van station Leeuwarden

Met uitzondering van het spoor naar
Groningen functioneert dit station als
kopstation.

4 Kopstation

De stationshal is het (hoofd) ontvangstdomein. De perrons met het deel van de loopverbindingszone waarin de overstapbewegingen tussen de perrons plaatsvinden vormen het reisdomein.

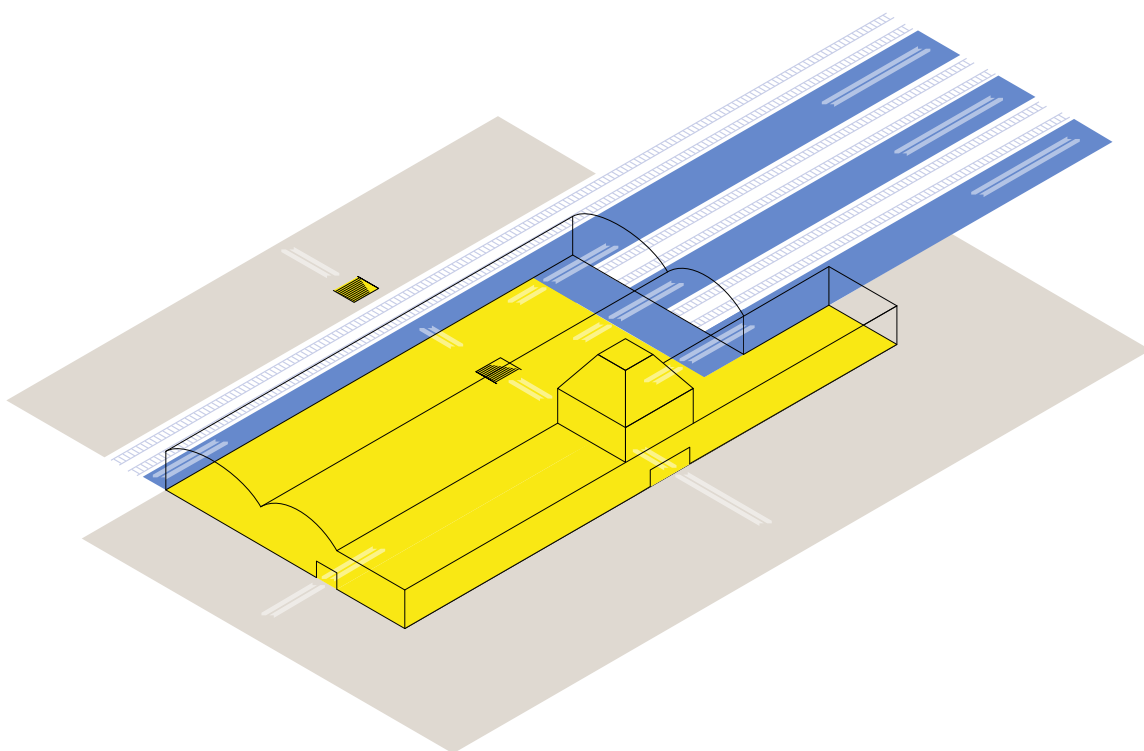
Opties voor aanvullende verblijfsvoorzieningen zijn:

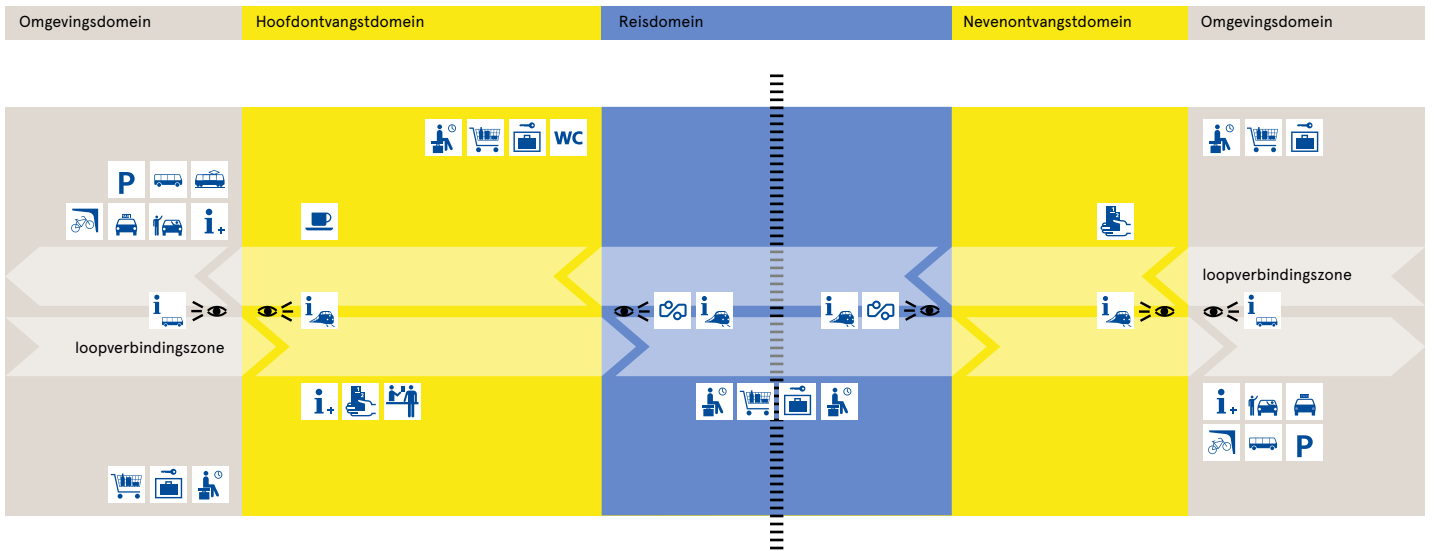
1

Er is een apart verblijfdomein terzijde, boven of onder de stationshal, dat bovendien direct ontsloten kan worden van buiten het station. Het verblijfdomein ligt buiten de poortjes.

2

Verblijfsvoorzieningen zijn (eventueel in clusters) ondergebracht in het ontvangstdomein. Bij voorkeur zijn deze nabij het reisdomein gelegen, maar niet in de loopverbindingszone. Deze voorzieningen zijn dan dienstbaar aan het ontvangstdomein, dat wil zeggen: zij voegen zich in de functie en uitstraling van het ontvangstdomein.





- | | | | | | |
|--|---------------------------------|-----------|------------------------------|--|------------------|
| | Oriëntatie | | Kaartverkoop | | Parkeren |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Service en assistentie | | Fietsenstalling |
| | Reisinformatie trein | | Wachten | | Bus |
| | In- en uitchecken | | Horeca gericht op ontmoeten | | Tram |
| | | | Commercie: winkels en horeca | | Taxi |
| | | | Diensten | | Halen en brengen |
| | | WC | Toilet | | |

Schematische weergave van station Utrecht Centraal

In het aankomstdomein bevinden zich de standplaats voor de taxi en de parkeerplaatsen voor halen en brengen boven het bus- en tramstation.

De fietsenstalling bevindt zich onder de treinsporen.

Bij de entrees van de reizigerstunnels, die vanuit de openbare ruimte toegankelijk zijn, zijn nevenontvangstdomeinen ingericht.

5

De stationshal bevindt zich boven de sporen en biedt direct toegang tot de perrons

De stationshal is het (hoofd-)ontvangstdomein én het reisdomein. De perrons zijn het reisdomein.

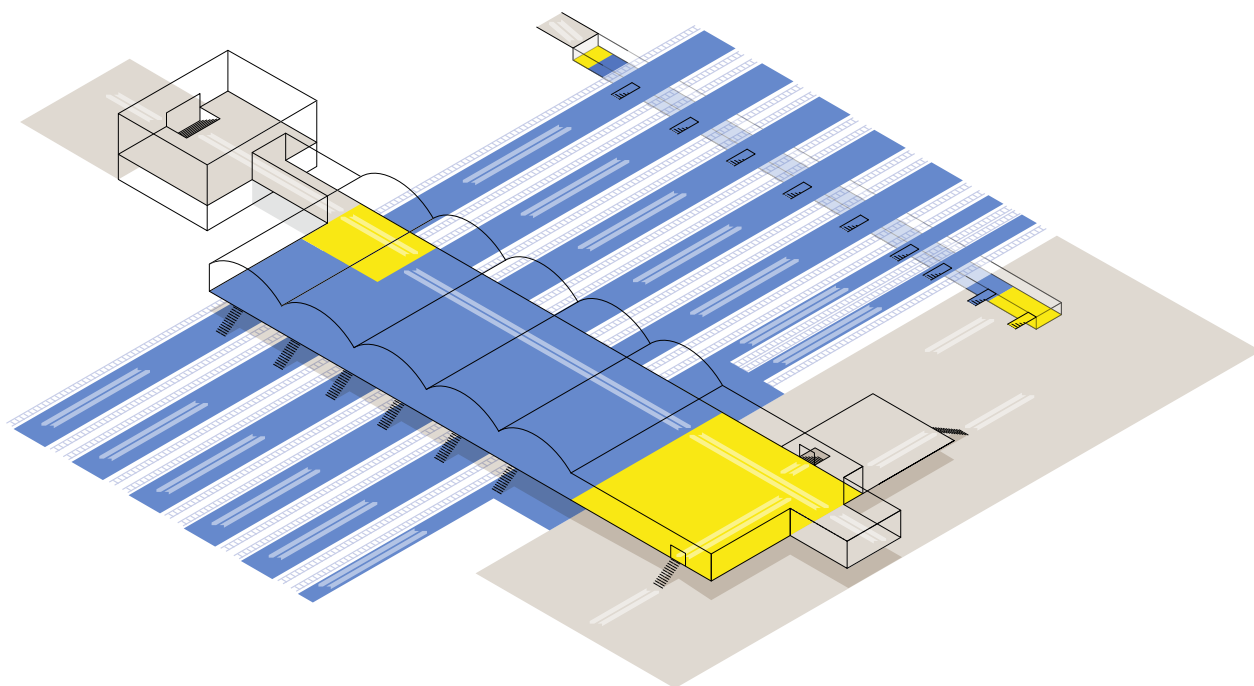
Opties voor aanvullende verblijfsvoorzieningen zijn:

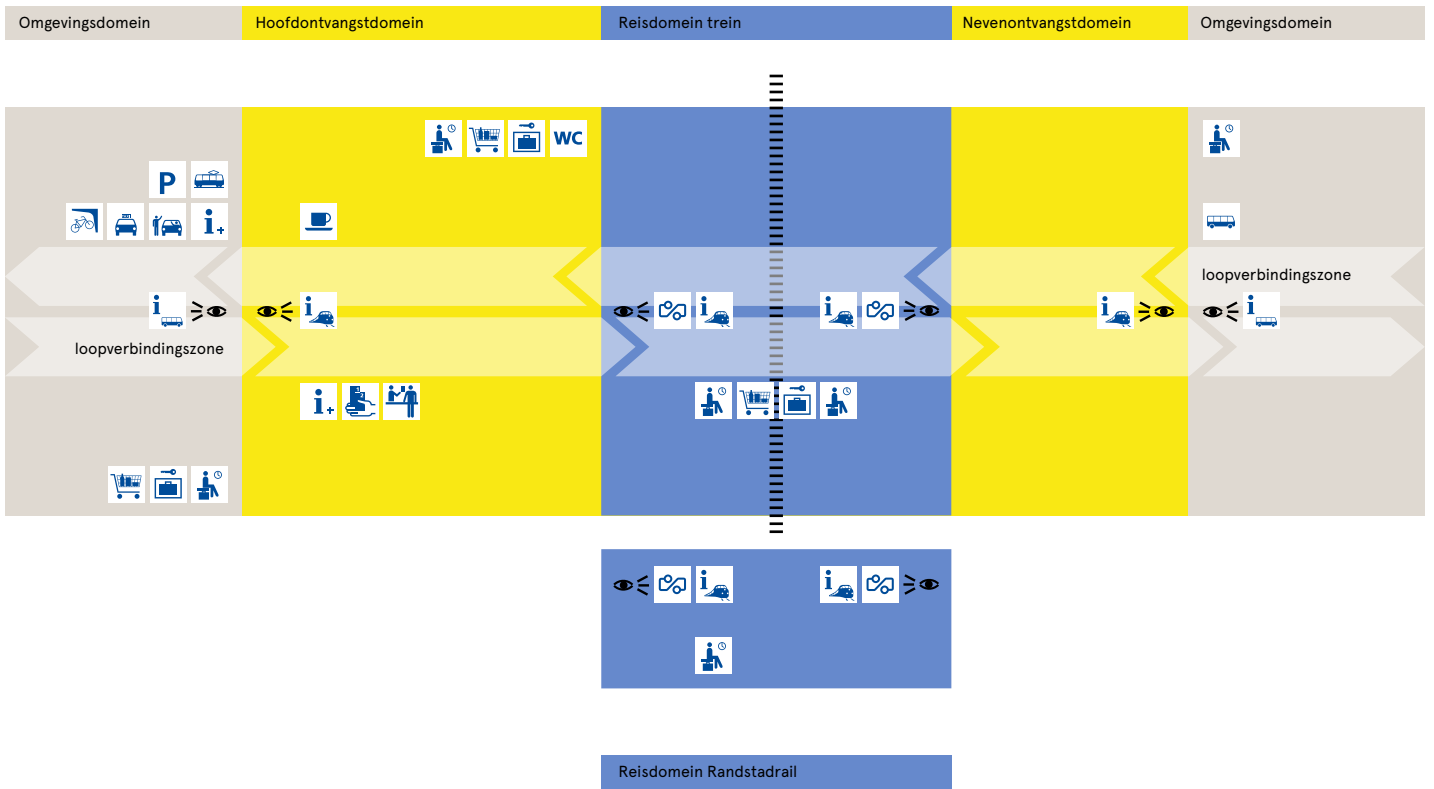
1

Er is een apart verblijfdomein terzijde/boven of onder de stationshal dat bovendien direct ontsloten kan worden van buiten het station. In dat geval ligt het verblijfdomein buiten de poortjes.

2

Verblijfsvoorzieningen zijn (in clusters) ondergebracht in het ontvangstdomein of reisdomein. Deze voorzieningen voegen zich in de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein.





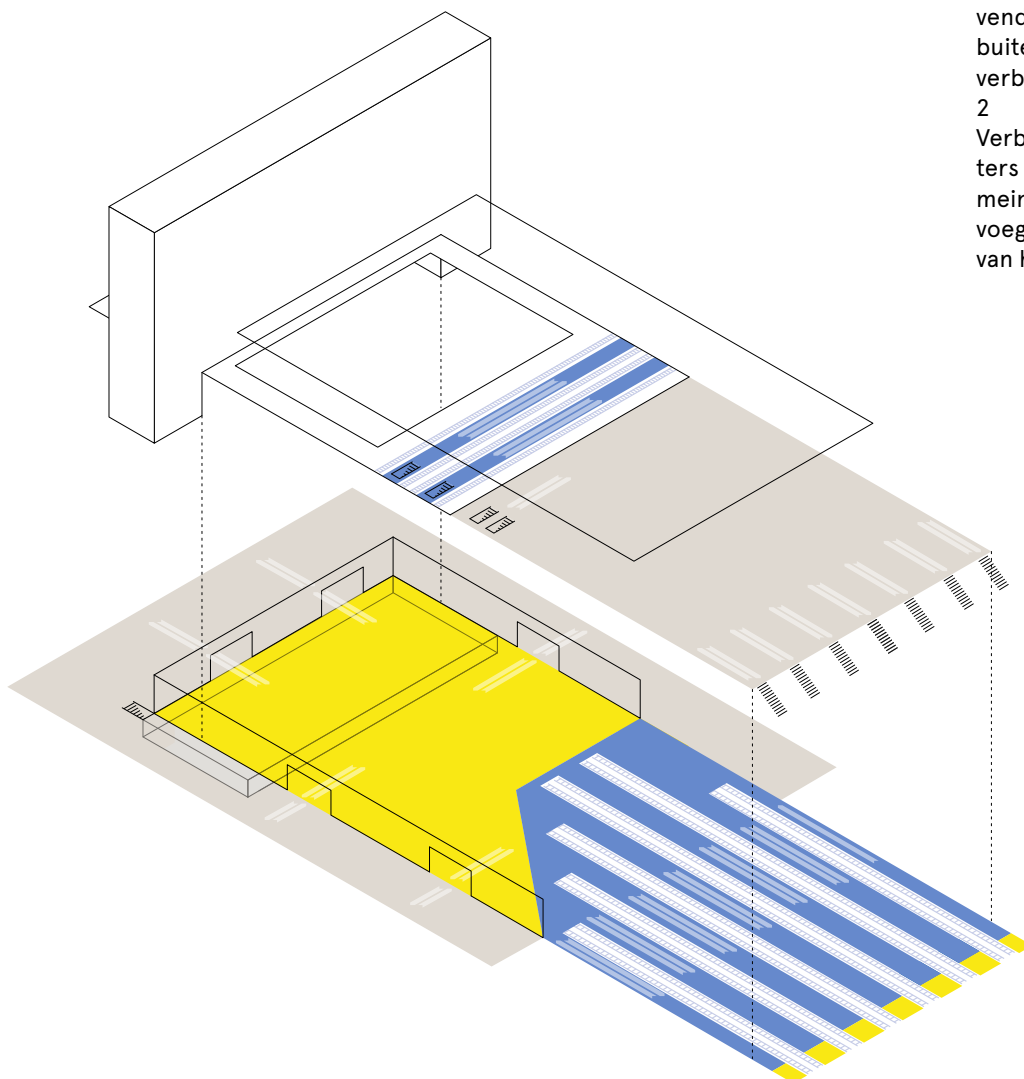
- Oriëntatie
- Reisinformatie bus, tram, metro
- Reisinformatie trein
- In- en uitchecken

- Kaartverkoop
- Service en assistentie
- Wachten
- Horeca gericht op ontmoeten
- Commercie: winkels en horeca
- Diensten
- WC** Toilet

- P** Parkeren
- Fietsenstalling
- Bus
- Tram
- Taxi
- Halen en brengen

Schematische weergave van station Den Haag Centraal

Dit station kent twee reisdomeinen: één voor de trein en één voor Randstadrail, dat zich boven de treinsporen bevindt. Beide reisdomeinen worden ontsloten via het hoofdontvangstdomein. Vanaf het busplatform en viaduct is er direct toegang tot de perrons. Hier is plek voor een beperkt ontvangstdomein. De bewaakte fietsenstalling bevindt zich onder de stationshal en biedt direct toegang tot het ontvangstdomein in de stationshal. Den Haag Centraal is een kopstation.



6

Station met meer (OV) modaliteiten

Er zijn meer modaliteiten ondergebracht in één gebouwde voorziening waarbij ruimtes door reizigers van verschillende modaliteiten worden gedeeld. De reisdomeinen van trein en bijvoorbeeld bus of tram kunnen zich op verschillende niveaus (zoals de trein en lightrail in Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal), dan wel op gelijk niveau (zoals de trein en de bus in Breda) bevinden. De reisdomeinen worden elk direct ontsloten via een gezamenlijk ontvangstdomein of via een gedeeld reisdomein (passage, traverse of tunnel).

Opties voor aanvullende verblijfsvoorzieningen zijn:

1

Er is een apart verblijfdomein terzijde/boven of onder de stationshal dat bovendien direct ontsloten kan worden van buiten het station. In dat geval ligt het verblijfdomein buiten de poortjes.

2

Verblijfsvoorzieningen worden – in clusters – ondergebracht in het ontvangstdomein of reisdomein. Deze voorzieningen voegen zich in de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein.

Het station als publieke ruimte

Aanbevelingen voor de versterking van de publieke kwaliteit van stationsgebouwen.

Als onderdeel van het formuleren van Het Stationsconcept schreef sociaal geograaf en stadssocioloog Ivan Nio het essay *Het station als publieke ruimte*. Verschillende onderdelen van het essay hebben een plek gekregen en zijn verwerkt in de hoofdtekst. Onderstaande tekstfragmenten en aanbevelingen, afkomstig uit het essay dienen als extra inspiratie bij de vertaling van het Stationsconcept naar de praktijk.

Het station heeft een maatschappelijke betekenis voor de stad. Wanneer we de publieke kwaliteit van stationsgebouwen willen versterken, dan is de opgave voor het ontwerp, de programmering en het beheer om stations veilig te houden (met name 's avonds) en de verblijfskwaliteit te verhogen zonder hun openbare betekenis te schaden. Door het leggen van een sociale en culturele relatie met de stad kan het station een betekenisvolle plek en bestemming worden. De vraag is dan hoe alledaagse routines van het reizen en wachten en de minder alledaagse routines (afscheid nemen, verwelkomen, evenementen, feesten, dineren, vergaderen, demonstraties) zich kunnen hechten aan plekken in en om het stationsgebouw. In algemene zin zijn er de volgende aanbevelingen om het publieke karakter van stations te versterken:

Regels

Hanteer huisregels die hinderlijk gedrag voorkomen op basis van redelijkheid. Maak daarbij onderscheid tussen de domeinen op basis van hun primaire functie.

Toegankelijkheid

Het stationsgebouw en de passages (die ook voor interwijkverkeer worden gebruikt) zijn bij voorkeur vrij toegankelijk, de perrons (en overstap tussen perrons) vallen onder het beheerste regime en zijn toegankelijk middels de poortjes.

Divers gebruik

Naast commercie is er ook ruimte voor andere actoren in het station, zoals zelfstandige ondernemers, culturele instanties of particulieren die iets willen organiseren en bewoners die betrokken willen raken bij hun station. Ruimte bieden voor ontsnapping en vervoering betekent onder meer dat er gezocht moet worden naar evenwicht tussen commerciële voorzieningen en culturele voorzieningen en (on-)geplande activiteiten van derden.

Commerciële exploitatie

Voorkom dat het station een 'non-place'³ wordt door naast ketens ook zelfstandige of lokale winkels en horeca in de branchering op te nemen.

Inrichting

Zorg voor comfortabele en goed gepositioneerde zitplaatsen en voor een zekere overmaat voor alternatief gebruik.

Grote en kleine stations

Het publieke karakter van grote, middelgrote en kleine stations verschilt.

In de middelgrote en dorpse stations zijn er minder verrassingen, minder keuzen voor reizigers en is er minder heterogeniteit wat betreft de bezoekers dan in de grootstedelijke centrale stations en de knooppuntstations in de dynamische stadsranden. De middelgrote en dorpse stations zijn plaatsen voor een vertrouwde openbaarheid van het dagelijkse leven die zich doorgaans op een kleine ruimte afspeelt. De stations bieden minder verrassingen, maar er kan nog wel afleiding zijn, bijvoorbeeld door te kijken naar andere wachtende reizigers of door rond te snuffelen in die ene kiosk die geopend is.

De onbemande kleine stations zijn van een totaal andere orde. Het is er veel minder druk. Personeel heeft plaats gemaakt voor camera's en een SOS/informatiezuil. Er kan alleen een kaartje uit een automaat worden gekocht. Er is geen kiosk, alleen een snoepautomaat. Het voormalige stationsgebouw wordt veelal verhuurd. De verschillen in openbaarheid tussen overdag en 's avonds/'s nachts zijn groot. Tijdens de spits kunnen er veel bekenden of 'bekende vreemden' op het perron staan waardoor er meer contact is tussen reizigers dan op grote stations. In de avonden kan een gevoel van onveiligheid ontstaan en kunnen vreemden als een bedreiging voelen doordat er weinig mensen van het openbaar vervoer gebruik maken. Er is geen afleiding, dus het wachten duurt in de beleving doorgaans langer dan in een groter station. Bij kleinere stations zou gestreefd kunnen worden naar een grotere betrokkenheid van omwonenden. Ook zou van het station weer een betekenisvolle plek voor de gemeente of het stadsdeel gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door het (voormalige) stationsgebouw een publieke (horeca) functie te geven, op stationspleintjes bebouwing toe te voegen die deze plekken levendiger en sociaal veiliger maken en op de perrons informatiebordjes op te hangen met advertenties uit de lokale gemeenschap.

³

Met een non-place wordt bedoeld: een plaats die eenzijdig is gericht op functionele eisen en snelle doorstroming en waar ervaring van de omgeving en lokale cultuur ontbreekt.





Epiloog

Het Stationsconcept is geen blauwdruk maar een overkoepelend concept dat per station vertaald moet worden naar de ontwerpopgave voor de specifieke situatie. Zo wordt recht gedaan aan de eigenheid van het betreffende station, zijn omgeving en de aard en samenstelling van de gebruikers. Deze vertaling van het Stationsconcept zorgt ervoor dat ieder station een eigen karakter krijgt: vanuit zijn plek in het netwerk, vanuit inbedding in de omgeving en vanuit vorm en gebruik van het station zelf. Daarnaast moet ieder station ook onomstotelijk als station kunnen worden herkend. Het ontwerp moet de essentie van het station, zoals omschreven in het Stationsconcept, voel- en ervaarbaar maken. Dit samen maakt dat het station goed is in zijn soort.

Een goede inrichting van het proces is essentieel. Goed opdrachtgeverschap staat voorop. Dat betekent een goede samenwerking tussen alle bij het station betrokken partijen, maar ook een inspirerende dialoog tussen de opdrachtgever enerzijds en de ontwerper anderzijds. Dit verhoogt de kans op het gewenste resultaat en de gewenste kwaliteit.

Het bereiken van de gewenste kwaliteit is gebaat bij het sturen op een goede samenhang der delen: het station, het stationsinterieur, de outillage en het stedelijk interieur. Integraal sturen op deze samenhang is van groot belang. Zowel in het ontwerp als in het beheer van stations is regie op samenhang zelfs een voorwaarde om de gewenste beleving te bereiken en te behouden. Integrale sturing is daarom nadrukkelijk onderdeel van goed opdrachtgeverschap.

Helaas bestaat er geen vaste receptuur voor goed opdrachtgeverschap. Wel zijn er verschillende handvaten die kunnen helpen om het proces zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen. Consensus over de inhoud en interpretatie van (de verschillende onderdelen van) het Stationsconcept is de belangrijke eerste stap. Vervolgens is het van belang dat iedere opgave de opdrachtgever en de ontwerper krijgt die het verdient en dat er in een vroeg stadium bij iedere opgave een heldere visie wordt geformuleerd op het borgen van kwaliteit en het uiteindelijk doel van het Stationsconcept. Een grote valkuil bij vrijwel iedere ruimtelijke inrichtingsopgave is namelijk dat gaandeweg het proces de aandacht voor het uiteindelijk doel verslapt en de focus meer en meer gelegd wordt op procesmatige en financiële sturing.

Het is essentieel dat iedere stationsopgave ook een bondgenootschap is voor kwaliteit. Dit impliceert dat kwaliteit niet kan worden opgedeeld of geslachttofferd, maar een volwaardig onderdeel is naast het economisch en financieel rendement. De ambitie en visie op een project zal centraal moeten staan, niet alleen vooraf, maar ook gedurende het proces. Kwaliteit moet sturend zijn.

Het organiseren van ruimtelijke kwaliteit en het borgen van een goed eindresultaat begint al in het vroegste stadium van de planvorming. Hierin gaat het om de kwaliteit van het vooronderzoek, het formuleren van het programma en de ambitie maar ook om het kiezen van de juiste aanbestedingsvorm en zoals gezegd, de juiste ontwerpers en partners. Daarbij is het goed om te beseffen dat de kosten van een ontwerp, dus ook van een goed ontwerp, veelal gering zijn in relatie tot de totale kosten. Een belangrijk handvat is het formuleren van een ambitiedocument als onderdeel van het randvoorwaardelijke programma van eisen. In een ambitiedocument wordt de visie op de opgave verwoord: een vertaling van het Stationsconcept naar de specifieke projectsituatie. In het ambitiedocument kunnen de kwaliteitsdoelstellingen worden omschreven en benoembaar gemaakt. Daarnaast is het van belang dat deze doelstellingen tenminste even zwaar wegen als criteria op het vlak van financiën, tijd en planning. De kwaliteitsdoelstellingen representeren immers het uiteindelijke doel: een goed station.

Gaandeweg het proces is het tenslotte van belang dat de kwaliteit ook daadwerkelijk geborgd wordt en dan niet alleen in het ontwerpproces maar ook in de uiteindelijke realisatie. Dit vergt een goed doordachte visie op kwaliteitssturing die, net als het Stationsconcept, ondersteund wordt door alle betrokken partijen.

De kwaliteit van een goed station zit besloten in het Stationsconcept. Nu is het een zaak van uitwerken: naar kaders waarin de kwaliteit concreter kan worden vastgelegd en naar werkvormen die passen bij het sturen op beeldkwaliteit door middel van een concept.

Zorg dat het Stationsconcept bij iedere opgave gedragen wordt door alle betrokkenen en wees zeker dat ook de interpretatie van het concept overeen komt. Hou gedurende het proces de focus op het uiteindelijk doel van het Stationsconcept. Laat kwaliteit sturend en richtinggevend zijn.

Zorg bij iedere opgave voor een goed bondgenootschap tussen opdrachtgever en ontwerper.

Begin in een vroeg stadium met de borging van kwaliteit en stel als onderdeel van het programma van eisen een ambitiedocument op waarin de kwaliteitsdoelstellingen worden omschreven en benoembaar gemaakt.

Brondocumenten

- Einddocument Positionering van stations* (2007), NS en ProRail
- .
- Het station als publieke ruimte* (2009), Ivan Nio voor Bureau Spoorbouwmeester
- .
- Memo aanvulling op stationsdomeinen* (2009), Bureau Spoorbouwmeester met NS en ProRail
- .
- Stationsconcept 'Opens my World'* (2008), Bureau Spoorbouwmeester, NS, ProRail, Caracta
- .
- Gebruikersonderzoek Sturing op beeldkwaliteit* (2008), Caracta voor Bureau Spoorbouwmeester
- .
- Basisstation, deel A en B* (2005), ProRail
- .
- Ontwerprichtlijnen, beheerlijnen en afkeurnormen* (2005), ProRail
- .
- Visie op NSP kwaliteit, een uitwerking van de inrichtingsvisie voor de stations van de Nieuwe Sleutelprojecten* (2006), ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester
- .
- NS Visie op stations, van overstapmachine naar dynamisch stadsporaal* (2006), NS
- .
- NS Visie op stations, Inrichtingsprincipes wereldstations* (2007), NS Poort
- .
- NS Retailbeeld* (2007), NS Poort
- .
- Spoorbeeldgids* (2006), Bureau Spoorbouwmeester
- .
- Form Follows 1 en 2* (2007-8), Ginette Blom en Jacqueline Moors voor ProRail
- .
- Visie op de omgeving van spoor en station. Bijdrage aan Spoorbeeld* (2012), MUST & Strootman
- Visie op het aankomstdomein* (2011), NS Stations
- .
- Fixing the link*. Master's thesis TU Delft (2010), Inoek Brouwer

**uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester**

vaststelling document

November 2010

uitgave publicatie

April 2011

aanpassing publicatie

Juli 2012

www.spoorbeeld.nl

Bureau Spoorbouwmeester
is een samenwerkingsverband
van ProRail en NS

Het Stationsconcept is ontwikkeld door
Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van
en in samenwerking met ProRail en NS, en
met medewerking van Caracta/
Fennemiek Gommer en Ivan Nio.
Het Stationsconcept is in 2012 uitgebreid met
een beschrijving van het omgevingsdomein
met medewerking van MUST/
Wouter Veldhuis.

redactie

Peter Michiel Schaap

fotografie

Jannes Linders

ontwerp

Reynoud Homan


illustraties

Schwandt Infographics

MUST

statusdisclaimer

Dit document maakt onderdeel uit van Spoorbeeld en dient als
zodanig te worden behandeld. Het is vigerend beleid voor de
spoorbranche. Goedgekeurd door de Directies van ProRail en NS.



Stations zijn schakels die de stad, dorp, wijk of regio verbinden met het treinnetwerk. Dit maakt dat het potentievolle plekken zijn met een geheel eigen dynamiek en een bijzonder publiek karakter. Met het stationsconcept willen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester deze potentie benutten en sturen op de inrichting en uitstraling van stations. Het sluit aan bij de wensen en behoeften van reizigers en beschrijft de wijze waarop wij hen het station willen laten beleven.

Het Stationsconcept wil stations voor alle reizigers uitnodigend laten zijn. Het (tijdelijke) verblijf in het station maakt immers een belangrijk deel uit van de reis. In plaats van enkel functioneel te zijn, kan het station ook inspireren; het kan de voorpret van de reis stimuleren en uitnodigen om nieuwe dingen te ontdekken, zowel in het station als in de omgeving. Comfort, beleving en het reisplezier van de reiziger staan centraal. Het stationsconcept organiseert de overgang tussen de reis en de omgeving – en andersom. Het benoemt de vaste kenmerken en kwaliteiten van het station en organiseert deze in vier stationsdomeinen. Daarbij stimuleert het Stationsconcept dat ieder station een eigen karakter krijgt. Zo wordt het station naar een hoger plan gebracht.



ProRail

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester