

Ontwerpvoorschrift

Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations

Beheerder:

Goedgekeurd door:

Status:

AM Techniek

AM Civiele Techniek & Utilities

Definitief

Datum van kracht: 01-09-2021	Versie: 002	Documentnummer: OVS00214
--	-----------------------	------------------------------------

INHOUD

1	Revisiegegevens.....	5
2	Algemeen	6
2.1	Scope	6
2.2	Definities en afkortingen	6
3	Inleiding	7
3.1	Waarom bewegwijzering	7
3.2	Wat valt onder bewegwijzering	7
3.3	Wetgeving	8
3.4	Procedures.....	9
4	Stappenplan	10
4.1	Stappenplan voor het vervaardigen van lay-outs voor inwendig verlichte verwijs- en identificatieborden door het wayfindingbureau	10
5	Hoe maak je een bewegwijzeringsplan	11
5.1	Loopstromen intekenen	11
5.2	Beslispunten bepalen.....	12
5.3	Bordlocaties bepalen	13
5.3.1	Zichtlijnen en leesafstanden	13
5.3.2	Bordlocaties in het horizontale vlak (bovenaanzicht).....	14
5.3.3	Bordlocaties in het verticale vlak (vooraanzicht).....	14
5.4	Bordlocaties bijzondere borden	15
5.4.1	Stationsnaamborden	15
5.4.2	Vakaanduidingen	15
5.4.3	Gevelbelettering	15
5.5	Regelgeving bewegwijzering algemeen	16
6	Bestemmingen bepalen	18
6.1	Welke bestemmingen worden verwezen en geïdentificeerd?	18
6.1.1	Naar het station zijn er verwijzingen vanaf nabijgelegen bushaltes, metro, taxi, tram, P+R, boot en 'halen en brengen'	18
6.1.2	Informatie op stationsborden wordt in vier categorieën aangeboden aan de reizigers	18
6.1.3	Stationshal	20
6.2	Toelichting bijzonder bestemmingen	20
6.2.1	Exploitanten en concessiehouders	20
6.2.2	Bushaltes	20
6.2.3	Halen & Brengen.....	20
6.2.4	Kaartverkoop.....	21
6.2.5	P+R	21
6.2.6	Taxistandplaats	21
6.2.7	Fietsvoorzieningen – verwijzing	21
6.2.8	Fietsvoorzieningen – identificatie	22
6.2.9	Uitgangen perrons	23
6.2.10	AED	24
6.2.11	Andere sporen.....	24
6.3	Pictogrammen representeren bestemmingen.....	24

7	Vervaardigen bordlay-outs verlichte borden.....	25
7.1	Overzicht bordgroottes.....	25
7.1.1	Bordcodes.....	25
7.2	Pictogrammen.....	25
7.2.1	Pictogrammenoverzicht.....	26
7.2.2	Stijlpuntsymbolen.....	26
7.3	Bordopbouw.....	27
7.3.1	Bestemmingen zijn opgesplitst in categorieën.....	27
7.3.2	Volgorde van pictogrammen per categorie.....	28
7.3.3	Volgorde bij minder beschikbare regels.....	28
7.3.4	Uitzondering.....	29
7.4	Pijlgebruik.....	30
7.5	Bordenclusters.....	31
7.6	Tekstgebruik.....	32
7.6.1	Lettertype.....	32
7.6.2	Wanneer tekst toevoegen.....	32
7.6.3	Tekstgebruik 2 regels.....	32
7.6.4	Tekstgebruik 3 regels.....	32
7.6.5	Schrijfwijze.....	33
7.7	Identificatieborden.....	33
7.7.1	Toepassing.....	33
7.7.2	Rookzones.....	34
7.8	Uitzondering.....	34
8	RSB en InfoPlus.....	35
8.1	OVCP.....	35
8.2	Routing, Signing en Branding.....	35
8.2.1	Wat is Routing, Signing en Branding.....	35
8.2.2	Toolkit RSB.....	36
8.2.3	Aanvullingen op het bestaande Bewegwijzeringssysteem.....	37
8.2.4	Relatie RSB-middelen met bewegwijzering.....	39
8.3	InfoPlus.....	40
8.4	Additionele verwijzingen.....	41
8.5	Integratie met andere vervoerders.....	41
9	Architecturale inpassing.....	42
9.1	Architecturale inpassing.....	42
9.2	Do's and don't's van stationsbewegwijzering in relatie tot architectuur.....	43
10	Constructie verlichte borden.....	44
10.1	Eisen constructie.....	44
10.2	Zone bewegwijzering.....	44
10.3	Montagemogelijkheden.....	44
10.3.1	Lichtbakken.....	44
10.3.2	Gewelbelettering.....	45
10.4	Relatie bewegwijzering met stationsoutillage, OVCP, RSB en InfoPlus.....	48
10.5	Kleurstelling.....	48
11	Soorten onverlichte borden en toepassingen.....	49
11.1	Overzicht informatie- en instructieborden.....	49
11.1.1	Overzicht standaard informatie- en instructieborden.....	49
11.1.2	Toiletborden: dames, heren, gehandicapten, douches.....	50

11.1.3	Routestrips	51
11.2	Lettertype	51
11.3	Ophanghoogte	51
11.4	Verantwoordelijken	51
11.4.1	Bordlocaties	51
11.4.2	Aanvraag nieuw bord	51
11.5	Aanmaak nieuw bord	51
12	Tijdelijke bewegwijzering	54
12.1	Stations in verbouwing / tijdelijke bewegwijzering	54
12.1.1	Doorgelichte borden.....	54
12.1.2	Onverlichte borden.....	54
12.1.3	Aangelichte borden	55
12.1.4	Uitvoering onverlichte en aangelichte borden.....	55
12.1.5	Folie	55
12.1.6	Stationsconcept in tijdelijke situaties (SITS)	55
13	Bijlagen.....	58
	Bijlage 1: Stroomschema bewegwijzering	59
	Bijlage 2: Bordlocaties.....	61
	Bijlage 3: Modulair maatsysteem	63
	Bijlage 4: Stationsnaamborden	64
	Bijlage 5: Overzicht bordgroottes	66
	Bijlage 6: Pictogrammenoverzicht.....	67
	Bijlage 7: Aanmaak nieuw bord.....	68

1 Revisiegegevens

Datum	Versie	Hoofdstuk/ paragraaf	Wijziging
01-09-2021	002	Geheel	Conversie naar template ProRail. Paragraaf 5.1 obstakelvrije route verduidelijkt. Paragrafen 7.3 en 7.4 gewijzigd conform TSI PRM. Paragraaf 7.5 rookzones verwijderd. Bijlage 5 aangepast.

2 Algemeen

Dit ontwerpvoorschrift bevat de belangrijkste informatie over de generieke bewegwijzering en de belettering voor treinstations.

2.1 Scope

Dit ontwerpvoorschrift is een aanpassing van het Toepassingshandboek en het Elementenhandboek (versie oktober 2000). De opzet is gewijzigd. Waar het vorige handboek een naslagwerk was dat bestond uit twee delen is dit een handleiding tot het maken van een bewegwijzeringsplan en bordlayouts. Alle richtlijnen worden gegeven om tot een verwijsplan te komen.

De handleiding bevat geen technische gegevens m.b.t. materiaalgebruik, lichtbakconstructies en montage.

De bewegwijzeringsplannen die naar aanleiding van dit ontwerpvoorschrift worden gemaakt zullen altijd getoetst moeten worden door de projectleider van ProRail Asset Management dan wel door een door hem aangewezen persoon.

2.2 Definities en afkortingen

Term	Verklaring
AM	Asset Management
CTA	Centrale treinaanwijzers
OVCP	Openbaar Vervoer Chipkaart en Poortjes
OVS	Ontwerpvoorschrift
PRC	Procedure
PV	Perronverwijzer
RIC	Rail Infra Catalogus
RSB	Routing Signing en Branding
SITS	Stationsconcept In Tijdelijke Situaties
SPC	Productspecificatie
TB	Treinbeeldscherm
TBP	Treinbeeldscherm Perron

3 Inleiding

3.1 Waarom bewegwijzering

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

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

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

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

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

Het systeem functioneert op een neutrale wijze voor alle bedrijven die gebruikmaken van een station en wordt niet gebruikt voor profilering van vervoerders en retail.

3.2 Wat valt onder bewegwijzering

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

De bewegwijzering in dit ontwerpvoorschrift omvat:

A Statische, visuele verwijzingen.

Hiermee wordt bedoeld dat het om borden met vaste informatie (niet dynamisch) gaat die de belangrijkste bestemmingen verwijzen door middel van pictogramborden.

Dit betreft:

- 1** Eventueel vignet en/of stationsnaam op de gevel;
- 2** Stationsnaamborden op de perrons;
- 3** Verlichte verwijsborden ('daar is');
- 4** Identificatieborden ('dit is / hier is');
- 5** Spoornummers en richtingpijlen op TBP's (voorheen CTA-bakken) en PV's.



B Tekstborden

Dit betreft:

- 6 Informatie- en instructieborden voor reizigers en stationsbezoekers;
- 7 Routestrips.



Geen onderdeel van deze handleiding zijn:

Vertrekinformatie en dynamische schermen (bijvoorbeeld InfoPlus), behalve waar deze raakvlakken hebben met het bewegwijzeringsplan.

3.3 Wetgeving

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

Onder de UIC-regelgeving valt:

- Het gebruik van witte tekst op een blauwe achtergrond. Deze kleurcombinatie zorgt voor een goed contrast en daarmee een goede leesbaarheid.
- Het gebruik van witte pictogrammen met blauw beeld en een blauwe verklarende tekst.
- Het gebruik van ISO geteste en -goedgekeurde pictogrammen.
- De grootte van de tekst, pijlen, pictogrammen en lay-out. Gebruik van deze onderdelen garandeert een comfortabele leesbaarheid (op gedefinieerde leesafstanden) voor een grote groep gebruikers.



3.4 Procedures

In bijlage 1 staan twee stroomschema's die de hele procedure, van opdracht tot ontwerp tot oplevering en overdracht, weergeven met daarin alle ijk- en beslispunten en de posities van alle betrokken partijen.

Het eerste stroomschema betreft (kleine) verbouw/uitbreiding van een bestaand station, het tweede stroomschema betreft nieuwbouw dan wel een grote verbouwing.

4 Stappenplan

4.1 Stappenplan voor het vervaardigen van lay-outs voor inwendig verlichte verwijs- en identificatieborden door het wayfindingbureau

In dit hoofdstuk staat weergegeven welke stappen gemaakt moeten worden om tot een bewegwijzeringsplan te komen. Deze stappen zijn verder uitgewerkt in de daaropvolgende hoofdstukken.

Stappenplan tot het maken van een bewegwijzeringsplan:

- Loopstromen intekenen;
- Beslispunten bepalen;
- Bordlocaties bepalen;
- Content per bord aangeven (bestemmingen + pijlrichting);
- Ophangmogelijkheid borden bepalen (door of i.o.m. een bouwkundige);
- Is er plaats voor het bord op de gewenste locatie?
- Is er een maximale afmeting?
- Soort montage (wand, plafond, etc.);
- Aangeven locatie gevelbelettering;
- Bordlay-outs vervaardigen en deze voorzien van benodigde informatie;
- Werktekeningen vervaardigen voor de productie, in overleg met de fabrikant.

Bij het bepalen van bordlocaties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de ruimte en het gebouw. Voor alle gewijzigde of nieuwe bewegwijzering en gevelbelettering moet rekening gehouden worden met de eisen van welstand en monumentenzorg.

5 Hoe maak je een bewegwijzeringsplan

Op stations worden gebruikers de weg verwezen met behulp van inwendig verlichte borden, de zogenaamde lichtbakken. Daarnaast zijn er ook onverlichte informatie- en instructieborden. Als uitgangspunt voor het maken van een bewegwijzeringsplan wordt altijd uitgegaan van het perspectief van de gebruiker.

5.1 Loopstromen intekenen

Op plattegronden, verstrekt door de opdrachtgever, worden in een tekenprogramma (bijvoorbeeld Adobe Illustrator) de looproutes van de gebruikers van een station ingetekend, de zogenaamde loopstromen.

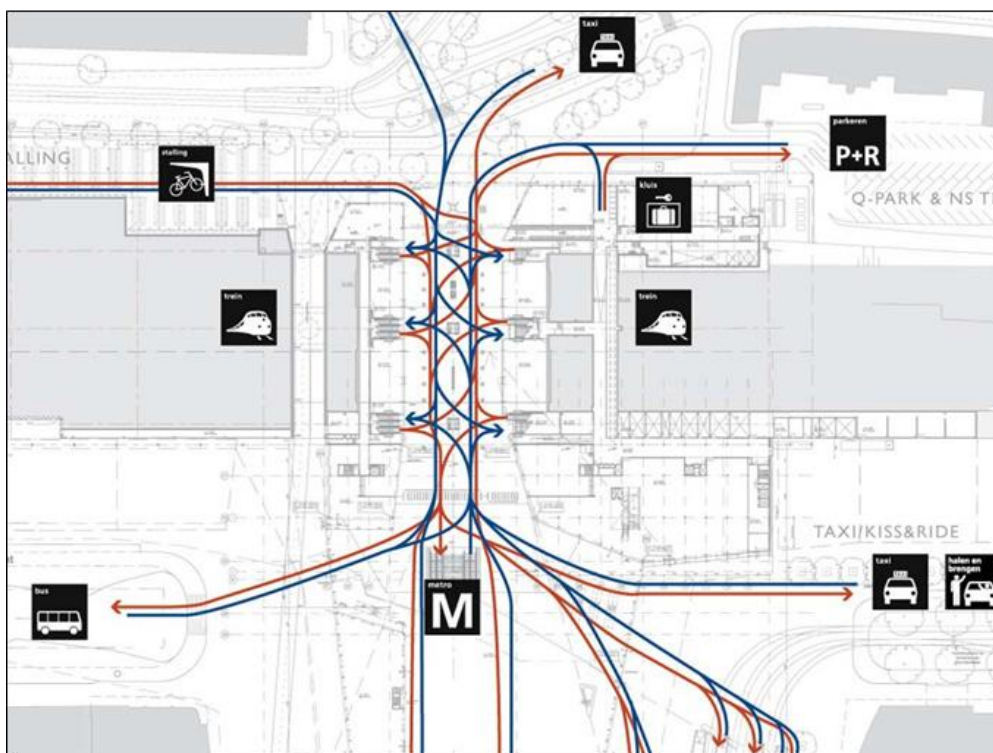
Het gaat om loopstromen voor de volgende gebruikers van een station:

- 1 Vertrekkende reizigers;
- 2 Aankomende reizigers;
- 3 Overstappers;
- 4 Stationsbezoekers.

Ingetekend worden de loopstromen:

- 1 Naar de treinen vanaf de taxi, bus, metro, tram, boot, P+R, fietsverhuur, halen en brengen;
- 2 Naar de sporen vanaf de entree van het station en voor overstappers op het station;
- 3 Naar het aansluitend openbaar vervoer (boot, bus, metro, taxi, tram) vanaf de stationshal;
- 4 Naar ander aansluitend vervoer (P+R, fietsverhuur, halen/brengen) vanaf de sporen/stationshal;
- 5 Naar faciliteiten die niet in de loopstroom liggen (bemande kaartverkoop, kluizen, toiletten, e.d.);
- 6 Naar de uitgang(en) vanaf de treinperrons.

Afhankelijk van de complexiteit van een station kan ervoor gekozen worden de lijnen -die de loopstromen vertegenwoordigen- verschillende kleuren te geven. De obstakelvrije route wordt vertegenwoordigd door de blindegeleidelijn.



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

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

Op deze manier kan ook een architect al in een vroegtijdig stadium van het ontwerpproces zien waar gebruikers bewegwijzeringsinformatie nodig zullen hebben. Eventueel kunnen architectonische aanpassingen worden gedaan om problemen met betrekking tot vindbaarheid van bestemmingen te voorkomen waardoor minder borden nodig zijn.

Bewegwijzering is geen onderdeel van de architectuur, maar een op zich zelf staand systeem dat de gebruiker van informatie voorziet en voor de gebruiker op een meest ideale locatie aangebracht moet worden.

5.2 Beslispunten bepalen

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

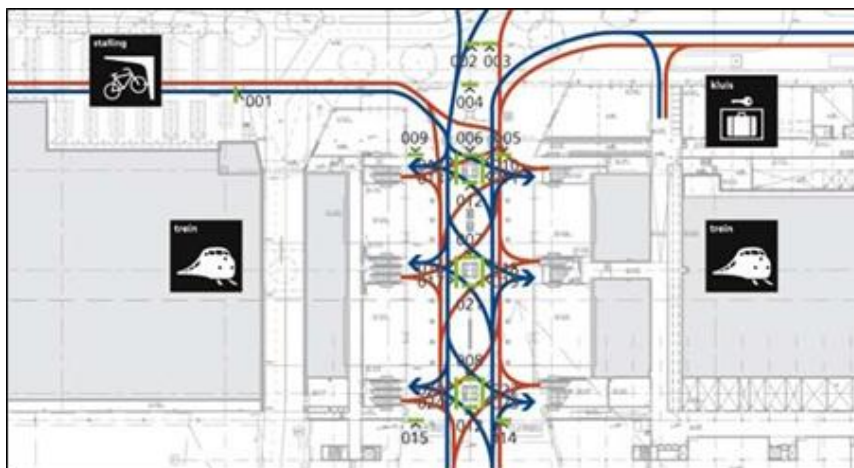
Al deze punten worden aangegeven als beslispunt in de plattegrond.



5.3 Bordlocaties bepalen

Op de beslispunten zal informatie aan de gebruiker gegeven moeten worden door middel van borden. Er moet worden bepaald voor welke loopstroom de borden zijn en welke informatie op de borden komt. De borden hangen altijd haaks op de loopstroom.

Als men de bestemming heeft bereikt zal een identificatiebord ('dit is/hier is') geplaatst worden. Hiermee wordt bevestigd dat men de bestemming heeft bereikt.



Voor illustraties 'Bordlocaties bepalen groot en klein station' zie bijlage 2.

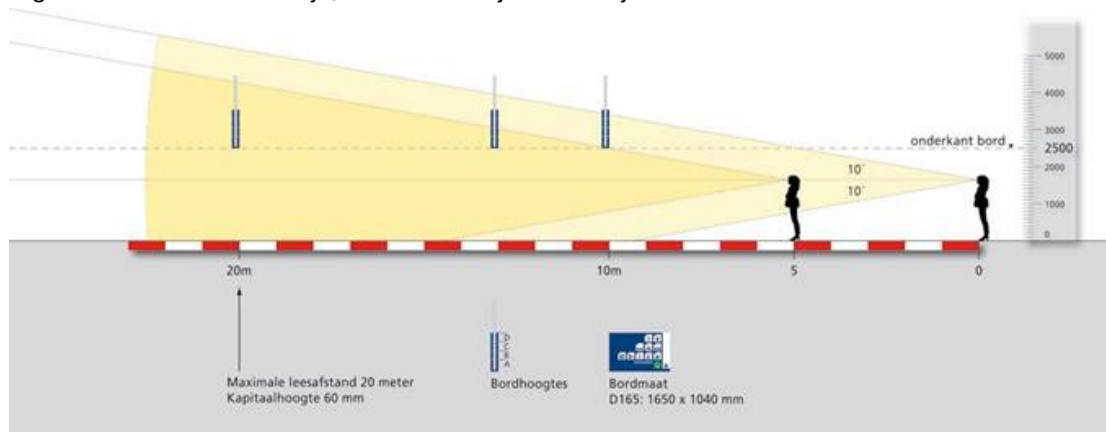
5.3.1 Zichtlijnen en leesafstanden

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

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

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

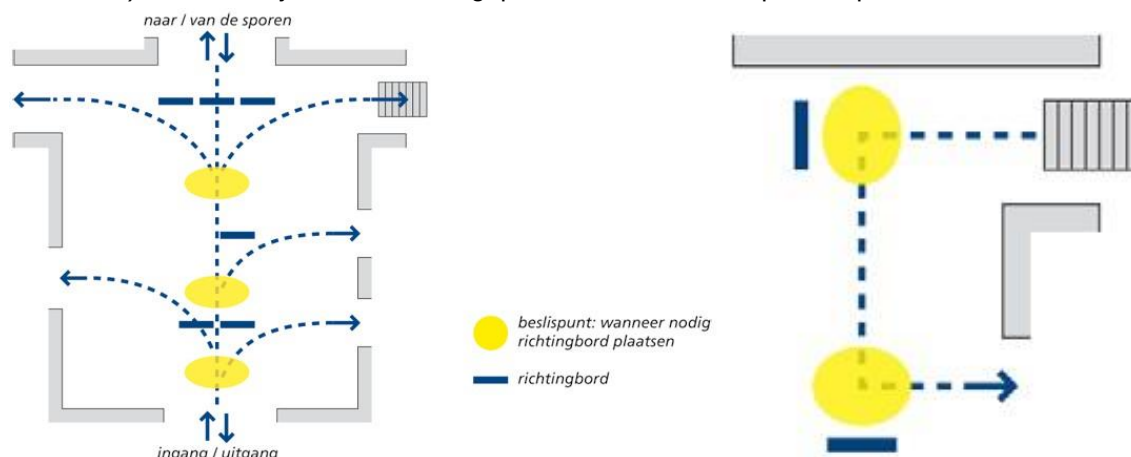
Borden kunnen niet te dicht achter elkaar gehangen worden. Daarmee worden borden door elkaar afgedekt. Dit is onwenselijk, maar niet altijd te vermijden.



5.3.2 Bordlocaties in het horizontale vlak (bovenaanzicht)

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

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



Verwijsborden op de perrons hangen boven de loopstromen maar blijven altijd minimaal 800 mm van de perronrand. Let op de positie van de verwijsborden ten opzicht van de TBP's. Deze dienen elkaar niet (of zo min mogelijk) af te dekken. Per station moet bekeken worden wat de beste locatie is voor de verwijsborden.

Borden die naast elkaar hangen hebben altijd een tussenruimte van (minimaal) 100 mm.

Indien mogelijk worden de borden in lijn met de architectuur gepositioneerd.

5.3.3 Bordlocaties in het verticale vlak (vooraanzicht)

Inwendig verlichte verwijs- en identificatieborden

De onderzijde van inwendig verlichte verwijs- en identificatieborden bevindt zich op 2500 mm gerekend vanaf de vloer. Dit geldt zowel voor borden die binnen (in het station) hangen als voor borden die buiten (op de openbare weg) hangen. Incidenteel kan het nodig zijn om borden buiten hoger te hangen i.v.m. doorrijhoogtes.

Onverlichte informatie- en instructieborden

De bovenzijde van onverlichte informatie- en instructieborden bevindt zich op 1850 mm gerekend vanaf de vloer.

Gevelbelettering

De onderzijde van de gevelbelettering (vignet en/of stationsnaam en klok) bevindt zich minimaal op 3500 mm gerekend vanaf de vloer.



Voor tabel 'Modulair maatsysteem' zie bijlage 3.

5.4 Bordlocaties bijzondere borden

5.4.1 Stationsnaamborden

Voor de stationsnaamborden zijn twee principelocaties vastgesteld op de perrons:

- 1 Volgens de visie stationsoutillage komt er een stationsnaambord in het veld 'reisinformatie'. Dit veld ligt na het veld 'oriëntatie' (het veld direct na een stijgpunt).
- 2 Er komen stationsnaamborden aan de uiteindes van de perrons, circa 10 meter vanaf het einde van het perron. Daartussen worden de stationsnaamborden, in overeenstemming met stationoutillage, verdeeld met een tussenafstand van 30 tot 40 meter, rekening houdend met objecten als de Kiosk, wachtruimtes, stijgpertijen en de locatie van de stationskap.

Indien mogelijk worden met het beschuttingssysteem of de panelen van het veld 'reisinformatie' de stationsnaamborden geïntegreerd.

Als er meerdere perrons zijn worden de stationsnaamborden tegenover elkaar geplaatst.

Er zijn drie breedtematen stationsnaamborden. De lengte van het bord is afhankelijk van de stationsnaam. Voor illustratie 'Stationsnaamborden' zie bijlage 3.

De hoogte van de stationsnaamborden staan vast en is altijd 326 mm voor namen die op één regel passen en 568 mm voor namen die te lang zijn voor de langste bordmaat van 2455 mm en daarom op twee regels worden gezet.

5.4.2 Vakaanduidingen

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

In principe worden de borden in één lijn (evenwijdig aan het spoor) met elkaar op de perrons geplaatst. De onderlinge afstand van de vakaanduidingsborden moet per project bepaald worden en is gerelateerd aan:

- constructieraster van station/perron/perronkap;
- lengte perron;
- opstelling internationale treinen.



5.4.3 Gevelbelettering

Welke gevelbelettering op welk station geplaatst wordt hangt af van de hoeveelheid instappers per dag en van de vervoerder die op het station halteert.

Station waar NS halteert

Het NS-vignet wordt op elk station waar NS halteert aangebracht.

Afhankelijk van het aantal in- en uitstappers wordt (naast het vignet dat altijd wordt toegepast) ook de naam van het station aangebracht.

Formeel krijgen alle grote stations (stations met meer dan 15.000 instappers per dag) een gevelaanduiding. Voor stations met minder instappers wordt de stationsnaam uitsluitend toegepast wanneer het voor de instapper verwarrend is zonder stationsnaam. Het is dus niet vanzelfsprekend dat alle stations in een gemeente hun naam op het stationsgebouw krijgen.

Station waar NS niet halteert

Op stations waar NS niet halteert wordt alleen de stationsnaam aangebracht

	vignet	naam
NS halteert > 15.000 instappers per dag	ja	ja
NS halteert < 15.000 instappers per dag	ja	nee
NS halteert niet	nee	ja

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

De onderzijde van de gevelbelettering begint op een hoogte van minimaal 3500 mm gerekend vanaf de vloer, maar altijd passend binnen de architecturale vormgeving.

5.5 Regelgeving bewegwijzering algemeen

Uitgangspunt is de gebruiker

De gebruiker van het verwijssysteem is altijd het uitgangspunt. De gebruiker is gebaat bij een eenvoudig, helder systeem om te kunnen navigeren.

Verwijzingen zijn consequent en eenduidig

Tekst en beeld moet consequent worden gebruikt. Bij de overgang naar de gebieden van andere vervoerders zal dezelfde tekst- en beeldterminologie gebruikt moeten worden.

Verwijsinformatie moet aanwezig zijn daar waar de gebruiker dit verwacht

Over het algemeen nemen mensen alleen informatie op waar dit verwacht wordt. Dus informatie moet daar geplaatst worden waar het verwacht wordt en meteen toepasbaar zijn.

Informatie loopt van algemeen naar specifiek

Te veel specifieke informatie aanbieden heeft als gevolg dat er nauwelijks informatie wordt opgenomen.



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



Er zijn meerdere uitgangen. De uitgang wordt gespecificeerd.



Er zijn stads- en streekbussen, een specificatie is noodzakelijk.

Informatie aanbieden op beslispunten

Een besispunt is de plaats waar een gebruiker een (volgende/nieuwe) beslissing moet nemen. Meestal is een besispunt een kruispunt van gangen of wandelpaden, maar ook ingangen, stijgpunten en opvallende plaatsen binnen een gebouw zijn besispunten.

Vanaf een besispunt moet het volgende besispunt al te onderscheiden zijn

De bewegwijzering moet al zichtbaar zijn voordat het volgende besispunt bereikt wordt. De borden van het volgend besispunt moeten zichtbaar zijn, maar hoeven nog niet leesbaar te zijn.

Herhaal informatie ter bevestiging

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

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

De informatie moet opvallend zijn en in het zicht geplaatst zijn. Hoe meer informatie een gebruiker krijgt aangeboden, hoe meer tijd benodigd is om de informatie te verwerken. Daarom moeten verwijsborden goed onderscheiden worden van de overige visuele informatie (bv reclame en retail).

*Bewegwijzering loopt door tot de bestemming is bereikt**Bij aankomst op een locatie of bestemming moet een identificatiebord geplaatst worden*

Elke ingang, uitgang, balie, lift moet bij aankomst bevestigd worden. Hoe logisch en duidelijk de locatie of bestemming ook mag lijken, toch moet elke aangegeven bestemming worden aangegeven met een identificatiebord.

6 Bestemmingen bepalen

Naar, op en vanaf het station worden standaardbestemmingen verwezen door middel van verwijsborden. Als men op de bestemming is aangekomen wordt dit bevestigd door middel van een identificatiebord. Identificatieborden markeren elke bestemming die voor stationsbezoekers is bedoeld. Identificatieborden worden zodanig geplaatst dat deze direct vanaf de belangrijkste looproutes zichtbaar zijn. De regel daarbij is dat een bord loodrecht op de looprichting van de stationsbezoekers wordt geplaatst.

6.1 Welke bestemmingen worden verwezen en geïdentificeerd?

6.1.1 Naar het station zijn er verwijzingen vanaf nabijgelegen bushaltes, metro, taxi, tram, P+R, boot en 'halen en brengen'

Het station wordt verwezen door middel van het treinpictogram en - als er meer vervoersmodaliteiten binnen het station zijn - ook een ander openbaar vervoerspictogram. Het station wordt geïdentificeerd met gevelbelettering.

6.1.2 Informatie op stationsborden wordt in vier categorieën aangeboden aan de reizigers

- 1 Spoornummers;
- 2 Aansluitend openbaar vervoer;
- 3 Faciliteiten;
- 4 Uitgang.

Ad 1 Spoornummers

De spoornummers worden aangegeven vanaf het moment dat mensen het station binnenkomen, en worden verwezen tot men op het perron is. Op stations met overstapmogelijkheden worden de sporen ook verwezen ten behoeve van overstappende reizigers.

Ad 2 Aansluitend openbaar vervoer

Hieronder vallen:

Bestemming	Verwijzing	Identificatie
Bus	ja	door exploitant bus
Boot	ja	door exploitant boot
Luchthaven	ja	door exploitant luchthaven
Metro	ja	door exploitant metro
Taxi	ja	ja
Tram	ja	door exploitant tram

Ad 3 Faciliteiten

Hieronder vallen:

Bestemming	Verwijzing	Identificatie
AED	nee	nee (alleen toegankelijk voor personeel)
Bewaakt (fiets)	nee (tenzij slecht vindbaar)	door exploitant
Depot (baggage)	ja	ja
EHBO	alleen als het altijd bemand is en alleen als het niet in de stationshal ligt	alleen als het altijd bemand is
Fietskluis	nee (tenzij slecht vindbaar)	door exploitant
Fietsverhuur	ja	door exploitant
Fietsverhuur OV-fiets	ja, maar met het generieke pictogram 'fietsverhuur' (tenzij er nog een andere fietsverhuur is)	door exploitant
Gehandicapten WC	alleen als het gehandicapten toilet niet bij de andere toiletten is	ja
Halen & brengen	ja (tenzij er meer locaties zijn)	ja
In- en uitchecken	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	ja
Informatie	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	door exploitant
Kaartverkoop	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	door exploitant
Kluis	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	ja
Lift	in principe ja (afhankelijk van zichtbaarheid, herkenbaarheid en leesafstand)	ja
Lounge	ja	door exploitant
Opladen	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	ja
Overstappen	alleen als het niet in de stationshal of in de loop ligt	ja
P+R	ja (tenzij er meer locaties zijn)	ja
Politie	alleen als het altijd bemand is en alleen als het niet in de stationshal ligt	alleen als het altijd bemand is
Rookzone	nee	ja
Stalling (fiets)	nee (tenzij slecht vindbaar)	door exploitant
VVV (Tourist Board)	nee	nee
Wachtruimte	nee	ja
WC	alleen verwijzen als het slecht vindbaar is of niet in de stationshal ligt	ja

Ad 4 Uitgang

Als er meerdere uitgangen zijn, kunnen deze worden voorzien van een uitgangsnaam:

- Straatnaam;
- Stadsdeel of wijknaam (bijvoorbeeld 'Centrum');
- Naam van een evenementencentrum (bijvoorbeeld 'Brabanthallen' en 'Jaarbeurs');
- Naam van een monument, museum of instelling (bijvoorbeeld een ziekenhuis). De aanduiding moet aansluiten bij de lokaal gebruikte naam en is zo tijdloos mogelijk.

De uitgangsnamen dienen een directie link te hebben met de omgeving van het stationsgebied. Er worden maximaal twee uitgangsnamen vermeld op de verwijzingen.

Namen die niet zijn toegestaan:

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

6.1.3 Stationshal

De uitgang wordt vaak voorzien van de tekst 'Stationshal'. Om te vermijden dat op verwijsborden tientallen bestemmingen en/of functies moeten worden vermeld, wordt gewerkt met het overkoepelende begrip 'Stationshal'.

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

Dit betreft bijvoorbeeld:

- Kaartverkoop;
- Bagagekluizen/-afgifte;
- EHBO;
- WC.

Voor OVCP betreft dit:

- Overstappen;
- Kopen/opladen;
- In- en uitchecken.

Bij kleinere stations waar geen stationshal is, maar wel een plein met diverse faciliteiten (zoals kaartverkoop, WC en/of kluizen) en aansluitend vervoer wordt de term 'Stationsplein' worden opgenomen.

Als bovengenoemde bestemmingen zich niet in de stationshal of op het stationsplein bevinden, worden deze verwezen vanaf de stationshal. Omdat de toiletten een veel gezochte bestemming is worden deze, bij slechte vindbaarheid of wanneer ze gesitueerd zijn op een onlogische locatie, in een vroeger stadium verwezen.

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

6.2 Toelichting bijzonder bestemmingen

6.2.1 Exploitanten en concessiehouders

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

6.2.2 Bushaltes

Indien er bij verschillende uitgangen busplatformen/haltes zijn worden ze met het generieke buspictogram verwezen. Op het beslispunt waar het juiste busplatform gekozen moet worden biedt ProRail de ruimte om een overzicht met buslijnen gekoppeld aan uitgangsnamen te plaatsen. Reizigers kunnen hierop zien welke bus bij welke uitgang te vinden is.

6.2.3 Halen & Brengen

Is er meer dan één 'halen & brengen' faciliteit dan worden deze niet verwezen.

6.2.4 Kaartverkoop

Kaartverkoop- en informatiebalies zijn commerciële activiteiten van een vervoerder. Daarom wordt dit niet verwezen (tenzij het slecht vindbaar is) en door de exploitant zelf van een identificatiebord voorzien. Het is voor de reiziger van belang dat de verschillende soorten kaartverkoop en informatie op een en dezelfde locatie wordt aangeboden op een zichtbare locatie in de stationshal.

6.2.5 P+R

Indien er meer dan één P+R parkeerplaats is dan worden ze niet verwezen, tenzij ze een naam hebben. Deze P+R parkeerplaatsen moeten dan ook geïdentificeerd worden met deze naam (de naam zal ook consequent toegepast moeten worden in andere media zoals internet).

6.2.6 Taxistandplaats

Indien er één of meer taxistandplaatsen zijn dan worden ze allemaal verwezen. In principe wordt een dubbelzijdig (B56) bord geplaatst ter identificatie tenzij de taxistandplaats vanaf meerdere zijden zichtbaar moet zijn. In dat geval wordt een (B56) kubusbord geplaatst.

6.2.7 Fietsvoorzieningen – verwijzing

Fietsenstalling en fietskluizen

Op stations zijn soms fietskluizen aanwezig en vaak een of meer verschillende fietsenstallingen; bewaakt en/of onbewaakt. De fietsenstalling en fietskluizen worden hoofdzakelijk gebruikt door mensen die bekend zijn in de omgeving. Het verwijzen naar deze faciliteiten heeft dan ook geen prioriteit en gebeurt alleen als ze slecht vindbaar zijn.

Fietsverhuur

Er is op stations ook vaak een fietsverhuur-/reparatiebedrijf gevestigd. Fietsverhuur is een bestemming die door nieuwe of incidentele bezoekers gezocht wordt en is daarom een belangrijke bestemming die verwezen moet worden.

OV-fiets

OV-fiets is een vorm van fietsverhuur. OV-fiets komt voor als onderdeel van een gewone fietsverhuur, maar ook als box, kluis of dispenser. OV-fiets wordt verwezen met het generieke pictogram fietsverhuur, tenzij er nog een andere fietsverhuur is, dan wordt de tekst 'OV-fiets' toegevoegd. Er wordt geen logo of apart pictogram voor OV-fiets toegepast, want:

- OV-fiets valt onder fietsverhuur;
- Het verwijssysteem wordt verfijnd, wat verwarrend werkt;
- Stationsbewegwijzering is een neutraal systeem met alleen verwijzingen naar functie en niet naar bedrijven.



Verwijzing OV-fiets door middel van het generieke pictogram fietsverhuur.



Verwijzing OV-fiets bij aanwezigheid andere fietsverhuur.

6.2.8 Fietsvoorzieningen – identificatie

De reiziger die met de trein aankomt en een fiets wil huren volgt 'fietsverhuur' binnen het station en eenmaal buiten moet de fietsverhuur zijn aangegeven.

Het identificatiebord alsmede het identificatiepictogrambord voor de fietsvoorziening is een commerciële uiting van de exploitant en wordt niet meegenomen in het ProRail bewegwijzeringsplan. Uitvoering van deze borden dient wel te voldoen aan de ProRail richtlijnen.

Deze borden mogen nooit geïntegreerd worden met commerciële gevelsigning van de exploitant van de fietsvoorziening. Eveneens mag er in kleuren en afbeeldingen geen verwantschap bestaan tussen de neutrale bewegwijzering van ProRail en de commerciële gevelsigning van de exploitant.

Identificatie fietsvoorzieningen (door exploitant)

Voor het identificeren van fietsverhuur hangt boven de ingang tot de fietsverhuur een inwendig verlicht identificatiebord met het fietsverhuurpictogram. Indien het ook een stalling is zal op hetzelfde bord het pictogram 'fietsenstalling bewaakt' zijn gezet, aangevuld met de tekst 'Bewaakte fietsenstalling'.



Standaard bord boven de ingang van een fietsenstalling, in dit geval een bewaakte fietsenstalling.



Bord boven de ingang van een fietsverhuur (zonder stalling). Tekst naast het pictogram is Fietsverhuur en/of OV-fiets.



Bord boven de ingang van een gecombineerde bewaakte stalling / fietsverhuur.

Vindbaar maken ingang (ondergrondse) stalling/fietsverhuur

Om de ingang van een (ondergrondse) stalling/fietsverhuur zichtbaar te maken hebben we een tweetal mogelijkheden:

- 1 De eerste mogelijkheid, een regulier verwijsbord bij de toegang naar beneden met het pictogram fietsverhuur, wordt meegenomen in het ProRail bewegwijzeringsplan óf;
- 2 Een pictogrambord type B56 met daarop fietsverhuur, (bewaakte) fietsenstalling, of beide. Door exploitant.



6.2.9 Uitgangen perrons

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

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



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



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



Secundaire uitgang. Uit-pictogram geïntegreerd in het bord.

6.2.10 AED

De AED (Automatische Externe Defibrillator) is niet bedoeld voor de stationsbezoeker maar voor het personeel. De AED is slechts bruikbaar na het intoetsen van een code die alleen bij het personeel bekend is. Het identificeren van dit apparaat is daarom niet nodig.

6.2.11 Andere sporen

Vanaf de sporen wordt, bij overstapstations, doorverwezen naar andere sporen. Indien dat op dubbelzijdige borden gebeurt die zichtbaar zijn vanaf een ander niveau (bijvoorbeeld: een bord hangt op het perron en is zichtbaar vanuit een lager niveau) kan dat tot verwarring leiden voor de reizigers die de trap gaan gebruiken. Zij kunnen de indruk krijgen dat de spoornummers die verwijzen naar een ander spoor de spoornummers zijn waar zij naar toe gaan. Dus in dat geval moet een enkelzijdige bord geplaatst worden of twee enkelzijdige borden die verder uit elkaar hangen. Dit moet per situatie bekeken en beoordeeld worden.

6.3 Pictogrammen representeren bestemmingen

Voor praktisch alle bestemmingen is een pictogram ontwikkeld. Aan de hand van onderstaand pictogrammenoverzicht kan bepaald worden of alle benodigde bestemmingen (door middel van een pictogram) op de verwijs- en identificatieborden opgenomen zijn. Voor een uitgebreider pictogrammenoverzicht zie bijlage 6.



7 Vervaardigen bordlay-outs verlichte borden

Van elke bordzijde wordt een lay-outtekening gemaakt. Hieronder staat omschreven hoe een bordlay-out gemaakt wordt.

7.1 Overzicht bordgroottes

Hieronder staat een overzicht met bordgroottes die gebruikt kunnen worden. De bordmaat volgt uit de benodigde bestemmingen (en de beschikbare ruimte op de bordlocatie). Voor illustraties 'Overzicht bordgroottes' zie bijlage 5.

De maatvoering van de lay-out komt overeen met de plaatmaat. De bordmaat is groter dan de plaatmaat. De juiste afmetingen van de bordmaat zijn hieronder te vinden en in de constructietekeningen waar in de SPC00176, SPC00177 en de SPC00283 naar wordt verwezen. Deze SPC's staan in de RIC.

7.1.1 Bordcodes

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

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

Hieronder staat een schema van de maatvoering. Een verwijsbord is vierkant of liggend, maar nooit staand. Een identificatiebord bestaat alleen uit een pictogram en is bijna altijd vierkant.

		breedte bordmaat										
		mm	326	568	748	808	960	1048	1355	1655	2154	2455
hoogte bordmaat	A	326	A32	A56	A74	A80	A96	A105	A125	A165	A215	A245
	B	568		B56	B74	B80	B96	B105	B125	B165	B215	
	C	808				C80	C96	C105	C125	C165		
	D	1048						D105	D125	D165		

7.2 Pictogrammen

Voor de verwijs- en identificatieborden worden gestandaardiseerde en internationaal toegepaste ISO-pictogrammen gebruikt. Aan deze pictogrammen is een herkenbaar blauw vierkantje toegevoegd. Daarnaast zijn ze, ter verduidelijking, voorzien van een verklarende tekst.

Op alle stations wordt alleen de Nederlandse taal gebruikt. Alleen op de internationale stations Schiphol en Hoek van Holland worden de pictogrammen (en tekstverwijzingen) tweetalig (Nederlands en Engels) toegepast.

Pictogrammen worden nooit gespiegeld, ze worden alleen toegepast zoals in het overzicht getoond.

Pictogrammen komen voor op zowel verwijsborden als op identificatieborden. In het laatste geval is het pictogram het bord: er is geen achtergrond, pijl of extra tekst toegevoegd.

Is een nieuw pictogram gewenst, wendt u dan tot de beheerder van deze handleiding, de systeem-specialist van ProRail AM.

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

7.2.1 Pictogrammenoverzicht

Bij de pictogrammen voor vakaanduiding worden om verwarring te voorkomen de letters 'a', 'b' en 'i' niet gebruikt. De letters 'a' en 'b' worden reeds gebruikt voor aanduiding van een perrondeel. De letter 'i' kan worden ervaren als identificatie van een informatiepunt. Zie tevens bijlage 6.

7.2.2 Stijgpuntsymbolen

Op het pictogrammenoverzicht staan ook ronde stijgpuntsymbolen. Aan de pijlaccolades (het witte vlak op een bord waarin de pijl staat) kan een stijgpuntsymbool (gestileerde afbeelding van een trap, roltrap, hellingbaan of lift in een blauw rondje) worden toegevoegd. Dit gebeurt altijd op verwijsborden die vlak bij een stijgpunt staan, maar soms ook op punten waar een keuze kan worden gemaakt tussen verschillende stijgpunten (bijvoorbeeld trap en roltrap, trap en lift, etc.).



Beschikbare stijgpuntsymbolen

Het gebruik van deze symbolen op een bord is, lezend van links naar rechts, altijd gelijk aan de stijgrichting van de trap, roltrap of hellingbaan. Deze symbolen worden daarom, in tegenstelling tot de pictogrammen, wel op twee manieren gebruikt.



7.3 Bordopbouw

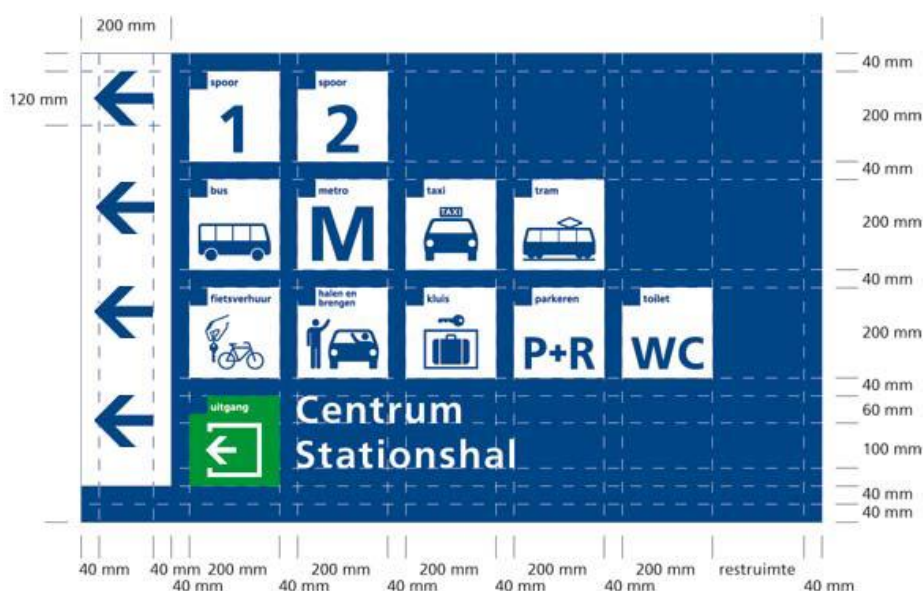
7.3.1 Bestemmingen zijn opgesplitst in categorieën

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

- 1 Pictogrammen met spoornummers;
- 2 Pictogrammen met aansluitend openbaar vervoer (boot, bus, metro, tram, taxi, vliegtuigen);
- 3 Pictogrammen met faciliteiten (zoals bagagekluizen, kaartverkoop en toiletten) en aansluitend vervoer (fietsverhuur, P+R);
- 4 Pictogrammen met uitgang, eventueel uitgangsnamen en indien van toepassing de tekst 'Stationshal' of, als er geen stationshal is, 'Stationsplein'.

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

Conform TSI PRM mogen er niet meer dan vijf pictogrammen per pijl worden aangebracht. Bij het gebruik van meer dan vijf pictogrammen op één bord in een bepaalde richting dient elke regel voorzien te worden van een richtingspijl waaraan maximaal vijf pictogrammen zijn gekoppeld.



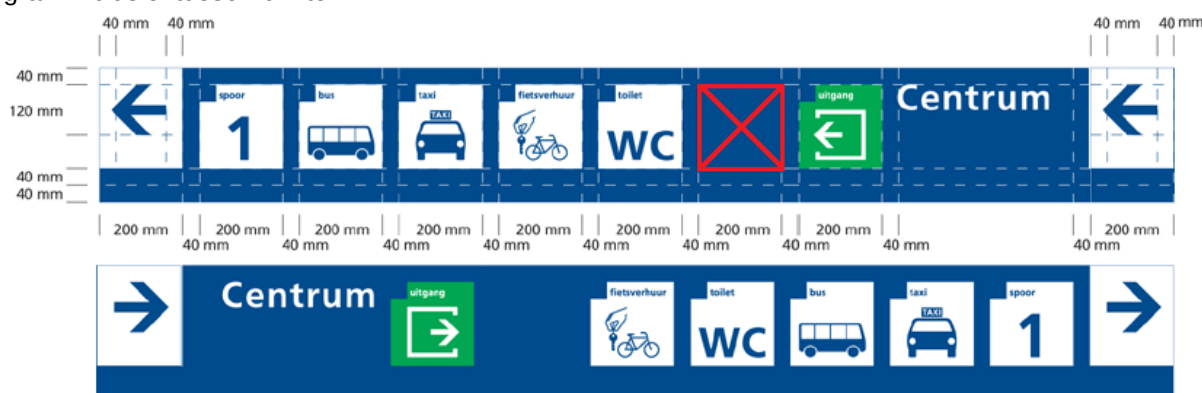
7.3.2 Volgorde van pictogrammen per categorie

Van links naar rechts is de volgorde van de pictogrammen per categorie alfabetisch. Dit geldt ook als de pijl aan de rechterkant van het bord staat.

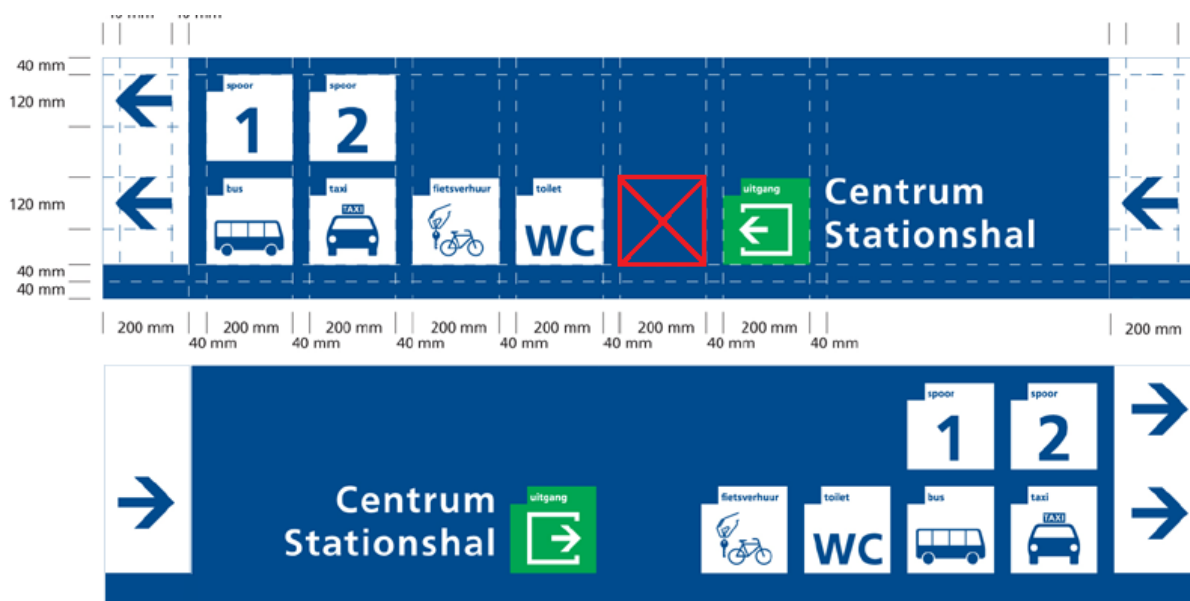
7.3.3 Volgorde bij minder beschikbare regels

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

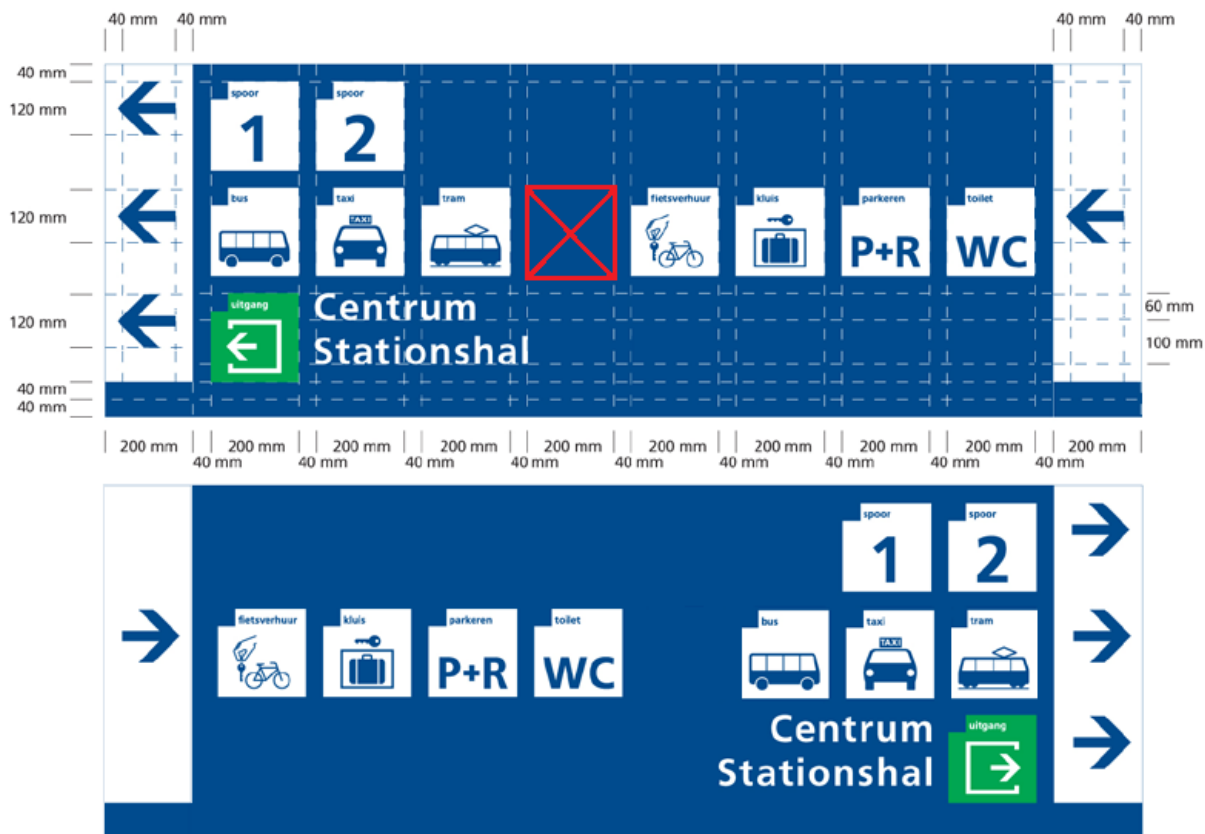
Is er slechts ruimte voor een eenregelig bord (een type A bord) dan moeten alle verwijzingen op één stramienregel worden geplaatst. De categorieën worden geplaatst aan de zijde van de pijl die de maatgevende richting aangeeft. Het spoornummer staat het meest nabij, daarna het aansluitend openbaar vervoer gevolgd door de faciliteiten. De uitgang staat het verst van de pijl verwijderd. Wanneer er meer dan vijf pictogrammen benodigd zijn dient een extra richtingspijl per vijf pictogrammen opgenomen te worden. De ruimte tussen de groepen dient de volledige grootte te zijn van één pictogram inclusief tussenruimten.



Is er slechts ruimte voor een tweeregelig bord (type B) dan worden op de bovenste regel alleen de spoornummers geplaatst. Op de tweede regel worden de bestemmingen geplaatst conform de volgorde zoals beschreven voor type A. Wanneer er meer dan vijf pictogrammen op één regel komen dient de scheiding gemaakt te worden tussen de functiegroepen zoals hierboven beschreven.



Is er slechts ruimte voor een drieregelig bord (type C) dan wordt deze als volgt ingedeeld: op de bovenste regel staan alleen de spoornummers; op de tweede regel staat het aansluitend openbaar vervoer en de faciliteiten. Op regel drie staat de uitgang. Wanneer er meer dan vijf pictogrammen op één regel komen dient de scheiding gemaakt te worden tussen de functiegroepen zoals hierboven beschreven.



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

7.3.4 Uitzondering

In sommige gevallen is het nodig een pictogram te specificeren. In dat geval wordt tekst toegevoegd naast het pictogram. Het pictogram zal dan aan het eind van een pictogrammenreeks moeten staan. In dat geval wordt de alfabetische volgorde losgelaten.



7.4 Pijlgebruik

Bij verwijsborden wordt de richting aangegeven met pijlen. Per bord wordt één richting verwezen. Voor een groep bestemmingen in dezelfde richting wordt één pijl geplaatst in het witte pijlacolade vlak met daaraan gekoppeld maximaal vijf pictogrammen. De witte pijlacoladestrook kan tevens informeren over de aanwezigheid van trap, lift of roltrap door het toevoegen van een stijgpuntsymbool.

De pijlacolades staan zoveel mogelijk aan de kant van het verwijsbord waarnaar de pijl wijst (een pijlacolade met rechtswijzende pijl wordt dus zoveel als mogelijk aan de rechterzijde van het verwijsbord geplaatst).

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

De betekenis van de pijlen is als volgt:

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



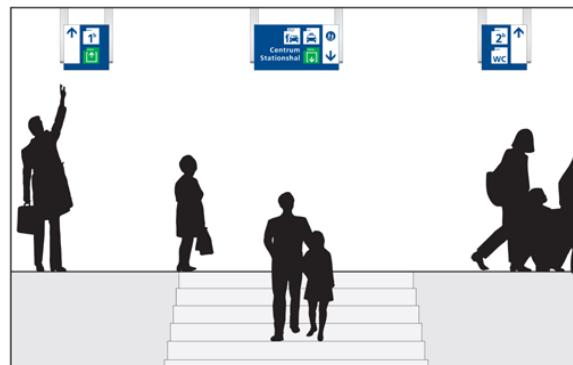
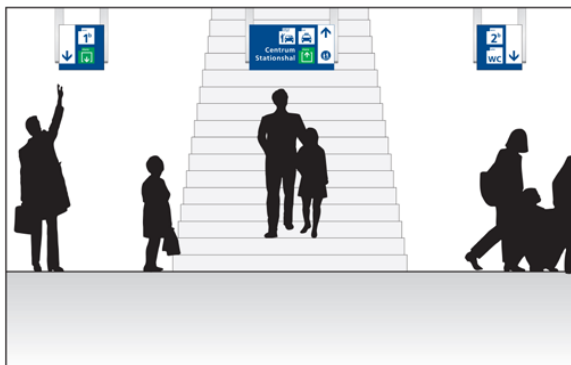
Uitzondering 1

Pijlen die rechtuit, omhoog of omlaag wijzen worden aan de linkerkant geplaatst als dat beter aansluit bij de aangegeven looprichting. Dit is bijvoorbeeld het geval als het verwijsbord niet boven het hart van de looproute kan worden bevestigd.



Uitzondering 2

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

*Uitzondering 3*

Het uitgangpictogram boven de deuren naar buiten heeft een pijl naar beneden.

Stations zijn over het algemeen relatief eenvoudige omgevingen wat betreft vluchtwegverwijzingen (er is meestal een stationshal met een hoofdingang en een toegang tot de sporen die een veilig buitengebied vormen). Op de borden heeft daarom het uitgangpictogram tevens de functie van vluchtwegverwijzing. Het pictogram is daarom groen.

Boven deuren naar buiten wordt dit pictogram ook toegepast. Op een blauw bord of als loshangend vierkant uitgangsbord. Of deze borden volstaan als vluchtwegaanduiding naar buiten, dient afgestemd te worden met de lokale brandweer. Indien de lokale brandweer bepaalt dat de vluchtwegaanduiding boven een deur naar buiten moet voldoen aan NEN 6088 wordt er geen vierkant uitgangsbord geplaatst.

**7.5 Bordenclusters**

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

Als borden naast elkaar of vlak bij elkaar hangen krijgen deze eenzelfde bordhoogte ook al krijgt een bord daardoor lege regels. Dat komt de visuele rust ten goede. De breedte wordt bepaald aan de hand van de lengte van de pictogrammenreeksen en/of de tekst.

Borden die naast elkaar hangen hebben een tussenruimte van (minimaal) 100 mm.

7.6 Tekstgebruik

7.6.1 Lettertype

Als lettertype wordt voor alle teksten (dus ook voor de gevelbelettering) de NS Sign gebruikt.

7.6.2 Wanneer tekst toevoegen

Het verwijssysteem bestaat uit beeldtaal: pictogrammen en pijlen. Voor alle bestemmingen is een pictogram ontwikkeld. Soms is een specificatie nodig. Deze wordt in tekst toegevoegd naast het desbetreffende pictogram.

7.6.3 Tekstgebruik 2 regels

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



7.6.4 Tekstgebruik 3 regels

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



De leesafstand van een tekst met een kapitaalhoogte van 48mm betreft 15 meter.

7.6.5 Schrijfwijze

Aspect	Schrijfwijze
Afstandsvermelding	50 m (met spatie tussen afstand en de maateenheid)
Richtingsaanduiding	Richting Weesp
Opsomming richting	Weesp, Hilversum (geografisch)
Uitgangsnamen	Paragraaf 6.1.2
Volgorde bij opsomming	Alfabetisch

7.7 Identificatieborden

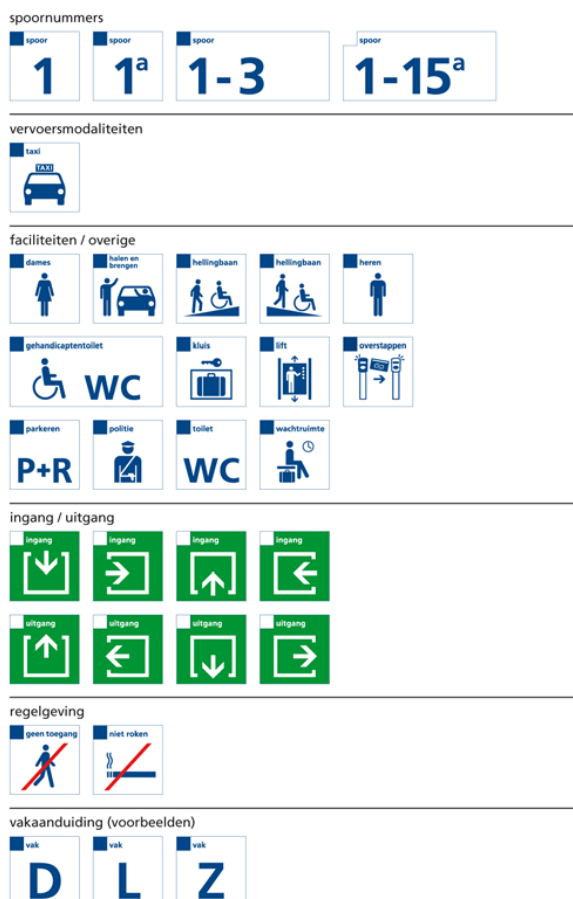
7.7.1 Toepassing

Identificatieborden markeren elke bestemming die voor stationsbezoekers is bedoeld. Een identificatiebord bestaat alleen uit een pictogram, behalve bij een fietsenstalling. De regel is dat een identificatiebord (net als de verwijsborden) haaks op de looprichting van de stationsbezoekers wordt geplaatst.

Niet alle bestemmingen hebben een identificatiebord. Bestemmingen die een commerciële uitbater hebben moeten door deze uitbater worden geïdentificeerd. Dit geldt voor lounge, informatie, kaartverkoop, (bewaakte) fietsenstalling en fietsverhuur.

Identificatieborden worden meestal uitgevoerd als een B56-bord. Het liftbord komt ook voor als een A32-bord, maar alleen als de zichtafstand erg klein is, zoals in een smalle gang. Het vakaanduidingsbord wordt altijd als een A32-bord uitgevoerd.

Voorbeelden van identificatieborden:



7.7.2 Rookzones

Sinds oktober 2020 zijn alle stations en perrons rookvrij en daardoor wordt het bord 'rookzone' niet meer toegepast.

7.8 Uitzondering

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

8 RSB en InfoPlus

8.1 OVCP

De OV-chipkaart is het standaardticket bij alle vervoerders binnen het Openbaar Vervoer geworden. De chipkaart wordt aangeboden bij een check-in/check-out paal (cico) of bij een toegangspoort. Op een groot aantal stations zijn door plaatsing van de toegangspoorten binnengebieden ontstaan welke alleen toegankelijk zijn met een geldige OV-chipkaart. Binnen dit gebied kan met alle vormen van openbaar vervoer gereisd worden: dus ook met tram, bus en metro.

8.2 Routing, Signing en Branding

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

- in- en uitchecken (toegangspoortjes en check-in/check-out palen);
- opwaarderen chipkaart en saldo bekijken (automaat);
- overstappen op andere vervoerder (overstappunten in het binnengebied).

Om deze OV-chipkaartvoorzieningen te vinden en juist te gebruiken is Routing Signing en Branding ontwikkeld.

8.2.1 Wat is Routing, Signing en Branding

Routing, Signing en Branding (RSB) draagt bij aan een optimale vindbaarheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid van de OV-chipkaartvoorzieningen op de stations.

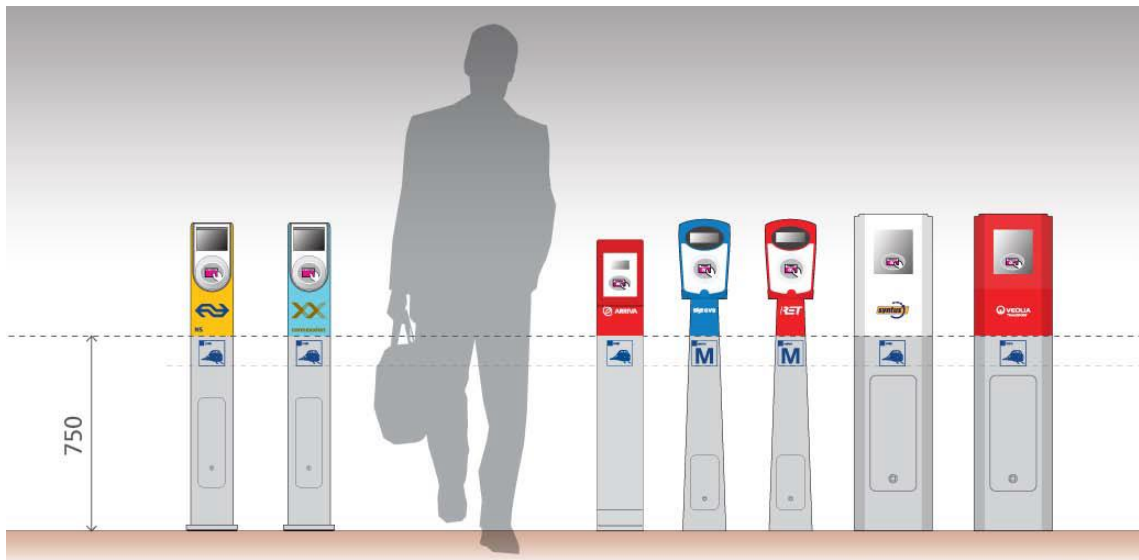
De stationsinrichting heeft aanpassingen en 'hulpmiddelen' nodig door de komst van de OV-chipkaart en de OV-chipkaartvoorzieningen. Deze aanpassingen zijn van belang voor de juiste routing naar, de juiste signing van en de juiste branding van de OV-chipkaartvoorzieningen.

De juiste routing

Hoewel de cico's, de poortjes, de overstappunten en de kaartautomaten/oplaadpunten op 'logische' plaatsen staan op stations, kunnen stations ook meerdere vervoerders hebben; onoverzichtelijk zijn door bijvoorbeeld trap en/of wanden en veel informatieprikkels bevatten. Omwille van het klantgemak en ter bevordering van de doorstroming op het station moet de vindbaarheid van de juiste voorzieningen dan ook ondersteund worden door 'routing' elementen: verwijzingen in de bewegwijzeringszone vanaf 2500 mm en hoger, aanduidingen die op grote afstand zichtbaar zijn, veelal verwijzend naar een andere plaats op het station (Ofwel: "Daar is...").

De juiste signing

De OV-chipkaarthandelingen van de reizigers op stations zijn financiële handelingen: er komt geld op de kaart, of er gaat geld vanaf. De kans dat er fouten gemaakt worden moet daarom zo klein mogelijk zijn. Reizigers moeten in één oogopslag kunnen zien dat ze van de juiste voorziening gebruikmaken, van de juiste vervoerder of de juiste modaliteit (trein, metro). Omwille van klantgemak en het verkleinen van de kans op fouten maken, dienen de bestaande en nieuwe OV-chipkaartvoorzieningen uitgerust te zijn met de juiste signingelementen: verwijzingen naar de aanwezigheid, de functie of het gebruik van een voorziening op het station (Ofwel: "Hier is..." of "Hier kunt u...").



8.2.2 Toolkit RSB

Veel van de hulpmiddelen voor de reiziger voor genoemde routing-, signing- en brandingelementen waren al in meer of mindere mate aanwezig, zoals de bewegwijzeringsmiddelen. Andere middelen zijn speciaal voor het goed doorlopen van het OV-chipproces ontwikkeld. De samenhang tussen al deze elementen wordt in de Toolkit RSB beschreven.

De Toolkit RSB omvat een samenhangend en consistent systeem met criteria voor de landelijk en uniforme toepassing van routing, signing en branding van alle OV-chipkaartvoorzieningen binnen het stationsgebied. Door het naleven van de in de toolkit vermelde criteria wordt een optimale bijdrage geleverd aan de vindbaarheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid van de OV-chipkaartvoorzieningen op de stations. Dit vereenvoudigt het gebruik van de OV-chipkaart voor alle reizigers die via stations reizen.

De Toolkit RSB is een 'gereedschapskist met ontwerpen' die speciaal ontwikkeld is voor de toepassing van RSB-middelen in de stationsinrichting en bevat criteria voor:

- check-in/check-out palen (cico);
- check-in/check-out poortjes;
- overstappunten;
- kaartautomaten en/of oplaadpunten;
- bewegwijzering;
- aanduiding boven de poorten.

Met de komst van de OV-chipkaart hebben reizigers immers niet alleen te maken met nieuwe vervoerbewijzen maar ook nieuwe voorzieningen, een andere routing op de stations en nieuwe (reis)handelingen.

De RSB-middelen voldoen aan dit handboek 'Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations' van ProRail en het Spoorbeeld van Bureau Spoorbouwmeester, die – waar nodig – een aanvullende paragraaf hebben gekregen in relatie tot de OV-chipkaart en RSB.

De Toolkit RSB wordt beheerd en geactualiseerd door NS Reizigers Commercie, in nauwe samenwerking met NS Poort, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester, NS Hispeed, GVB, RET, Arriva, Connexxion, Veolia en Syntus.

8.2.3 Aanvullingen op het bestaande Bewegwijzingssysteem

Vervoerderspecifiek en modaliteit

De reiziger moet per vervoerder in- en uitchecken. Daarom zijn alle OV chipkaartvoorzieningen voorzien van het logo, de naam en de kleur van de vervoerder. Daarnaast wordt volgens een vaste systematiek de trein- of metromodaliteit aangegeven door middel van het reeds bestaande pictogram uit dit bedrijfsvoorschrift.



Systematiek grafische basisgegevens

De signing en branding van de OV-chipkaartvoorzieningen geschiedt volgens het principe: vervoerdersneutraal waar het kan, vervoerderspecifiek waar het moet. Daar waar het moet, zijn de vervoerderspecifieke kenmerken dan ook nadrukkelijk aanwezig.



Gebaseerd op het uitgangspunt van het vervoerderspecifiek in- en uitchecken betekent dit dat de cico's en poortjes een vervoerderspecifieke branding krijgen (vervoerderskleur, logo en naam). Dit is een afwijking ten opzichte van het neutraliteitsprincipe van de ProRail bewegwijzingssystematiek.

Het overstappunt en de aanduidingen boven de poortrijen op meerdere vervoerdersstations worden neutraal uitgevoerd (blauw en wit) omdat het een onderdeel wordt van de bewegwijzingssystematiek op stations. De vervoerderspecifieke kenmerken komen terug in het instructiebord en de cico's (bij het overstappunt) en toevoeging van vervoerderskleur, beeldmerk en naam (bij de aanduiding boven de poortjes).



Vervoersmodaliteit

Behalve de aanduiding van de vervoerder wordt op cico's en bij poortjes ook altijd de vervoersmodaliteit weergegeven. Dit gebeurt door middel van bestaande pictogrammen 'trein' en 'metro' uit dit ontwerpvoorschrift. De pictogrammen worden uitgevoerd in de Nederlandse taal, conform landelijk beleid voor bewegwijzering.



Andere RSB elementen verwijzen naar een functie waarbij de OV-chipkaart gebruikt wordt. Daarvoor zijn de volgende pictogrammen ontwikkeld: in-/uitchecken, verkoop/opladen en overstappen.



Tekstborden

Tekstborden worden uitgevoerd volgens de specificaties van dit ontwerpvoorschrift.

Lettertype

Als lettertype wordt de NS Sign toegepast.

Montage borden

De verwijzingsborden uit de Toolkit RSB worden volgens de specificaties van dit ontwerpvoorschrift gemonteerd. Bij meerdere vervoerdersstations worden borden boven poortjes altijd gemonteerd als portaal. Bij alle toegangspoortjes is altijd een wide gates (brede poortje) voor invaliden, reizigers met bagage, kinderwagen, etc.

Deze toegang wordt altijd van een aanduiding voorzien. Bij de meerdere vervoerdersstations maakt het deel uit van de doorlopende bordenrij, bij de eenvervoerdersstations sluit de toepassing aan bij de reguliere bewegwijzering op de stations.



Portaalmontage bij toegang meerdere vervoerdersstations.

8.2.4 Relatie RSB-middelen met bewegwijzering

Het bepalen van het gebruik van de RSB-middelen op de stations is geen onderdeel van dit ontwerpvoorschrift. RSB heeft wel raakvlakken met de bewegwijzering. Deze raakvlakken zijn:

- De ophanghoogte van RSB-middelen is gelijk aan de ophanghoogte van de reguliere bewegwijzering, dit betekent dat rekening gehouden moet worden met zichtlijnen;
- Locaties van de check-in/check-out palen en poortjes en de bijbehorende RSB-middelen hebben invloed op bordlocaties van de reguliere bewegwijzering;
- In het reisproces is zijn handelingen gewijzigd: het in- of uitchecken. Dat betekent dat – met name bij het gebruik van poortjes - reizigers keuzes op andere momenten maken. Dit heeft invloed op de bordlocaties van de reguliere bewegwijzering;
- De Toolkit RSB maakt gebruik van bestaande en nieuw ontwikkelde pictogrammen. De pictogrammen 'opladen', 'overstappen' en 'in- en uitchecken' zijn speciaal ontwikkeld voor de RSB-middelen.

Pictogram In- en uitchecken

Het pictogram In- en uitchecken t.b.v. de routing betekent: 'Daar kunt u in-/ of uitchecken'. Het wordt toegepast in de bewegwijzering indien op een station de zichtbaarheid van de cico's vanuit de hoofdtransferroutes tijdelijk (bijvoorbeeld tijdens verbouwingen) of structureel niet optimaal is.

Pictogram overstappers

Dit pictogram geeft aan: 'Hier kunt u overstappen' tussen verschillende vervoerders. Het wordt toegepast op de witte overstapkubus van het overstappunt. Ook wordt het toegepast in de bewegwijzering indien op een station de zichtbaarheid van de cico's vanuit de hoofdtransferroutes tijdelijk (bijvoorbeeld tijdens verbouwingen) of structureel niet optimaal is.



Pictogram Opladen

Het pictogram Opladen betekent dat reizigers hun OV-chipkaart kunnen opladen bij een kaartverkoopautomaat of oplaadpunt van de vervoerder. Het wordt toegepast in de bewegwijzering indien op een station de zichtbaarheid van deze automaten vanuit de hoofdtransferroutes tijdelijk (bijvoorbeeld tijdens verbouwingen) of structureel niet optimaal is.



8.3 InfoPlus

InfoPlus is de digitale presentatie van onder andere reisinformatie voor reizigers op stations via schermen. Deze schermen vervangen onder andere de CTA-bakken (Centrale Trein Aanwijzers) in de transferzone van de stations en op de perrons.

InfoPlus bestaat uit:

- TB (Treinbeeldscherm). Scherm met daarop een actueel overzicht van de vertrekkende treinen van het komende half uur. Weergegeven wordt: vertrektijd, bestemming, spoor, treinsoort en logo vervoerder. Deze schermen bevinden zich in de stationshal en (bij grote stations) op de perrons.

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

- PV (Perronverwijzer). De PV verwijst reizigers naar het juiste perron. De PV bestaat uit een analoge klok, een richtingspijl, de spooraanduiding en de manier waarop dit spoor bereikt kan worden; op een scherm wordt de vertrektijd, bestemming, treinsoort en logo vervoerder aangegeven.



- TBP (Treinbeeldscherm Perron). De TBP vervangt de bestaande CTA-bakken op de perrons. Ze bestaan uit een analoge klok met de spooraanduiding. Op het dynamische scherm worden vertrektijd, eindbestemming, treinsoort en logo vervoerder aangegeven.



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

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

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

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

8.4 Additionele verwijzingen

Als commerciële vestigingen niet zichtbaar zijn vanaf de transfer, worden deze verwezen door middel van additionele verwijzingen.

De layout van deze borden is conform de regels voor bewegwijzering 'inwendig verlichte borden', waarbij de kleurenstelling tegenovergesteld wordt toegepast en wordt uitgegaan van een bordmaat-breedte van 740 mm. Het logo wordt diapositief in een kleurvlak (dé huisstijlkleur van de desbetreffende retailer) geplaatst, waarbij de breedte van het kleurvlak wordt bepaald door twee pictogramposities en de hoogte gelijk is aan de pictogramhoogte.



8.5 Integratie met andere vervoerders

Stations worden steeds groter en dienen als OV-knooppunt. In toenemende mate halteren behalve treinen ook bussen, trams- en metro's in de stations. De reizigerstromen van deze verschillende vervoersmodaliteiten lopen niet alleen parallel aan elkaar, maar soms ook door elkaar. Soms worden faciliteiten gedeeld.

De verwijssystematiek van ProRail is neutraal en dus vervoerdersonafhankelijk en zal daarom ook toegepast worden voor verwijzingen naar de sporen en faciliteiten van andere stationsgebruikers.

9 Architecturale inpassing

9.1 Architecturale inpassing

Er dient aandacht besteed te worden aan de architecturale inpassing van de bewegwijzeringsobjecten. Het betreft niet alleen bewegwijzeringsobjecten zoals inwendig verlichte borden en informatie- en instructieborden, maar ook toevoerleidingen, pendels, etc.

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

Bewegwijzering is niet ondergeschikt aan de architectuur en heeft z'n eigen regelgeving.

De inpassing en plaatsing van de bewegwijzeringobjecten op en rond stations verdient in het bewegwijzeringsproces specifieke aandacht. Hierbij gaat het om:

- De precieze hoogte, afmetingen en exacte positie van de borden;
- Het in- en opbouwen van de borden, pendels, staanders, etc.

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

De volgende aspecten zijn van belang:

- Aantal borden zoveel mogelijk beperken;
- Niet op vandaalgevoelige plaatsen;
- Bij stations die onder de Monumentenstatus vallen de vallen de bevestigingsmethode en pendels eventueel aanpassen aan de stijl en kleur van bestaande constructies;
- Zoveel mogelijk plaatsing op vrije wanden;
- Borden in vides, etc. aan de onderzijde laten lijnen met aangrenzende plafonds, laten lijnen met achterliggende horizontale en verticale lijnen van raamljsten, wandprofielen, toegangsdeuren, etc. waarbij zoveel mogelijk de afmeting 2.500 mm onderzijde bord tot vloer in acht moet worden genomen;
- Geen plaatsing in combinatie met commerciële aanduidingen, reclame, etc.
- Borden zoveel mogelijk uit de zichtlijnen van de InfoPlus-presentatiemiddelen;
- Aandacht voor detail, zoals het horizontaal en verticaal plaatsen van kabels, niet te veel klemmen;
- De kleur van opbouwkabels, kabelklemmen, dozen, etc. zoveel mogelijk in de kleur van de ondergrond;
- Geen kabels op mozaïekondergrond, kunstwanden, etc.
- Bij bevestiging van pendels aan plafonds, dakconstructies en wanden geen zichtbare bevestigingsmiddelen toepassen;
- Gebruikmaken van bestaande kabelgoten of vergelijkbare constructies voor geleiding van kabels;
- Kabels en dozen zoveel mogelijk uit het zicht van de reizigers plaatsen door gebruik te maken van bestaande constructies en profielen, in hoeken, weggewerkt onder systeemplafonds, infrezen, zolang mogelijk laten lopen in pendels, etc.
- Eenvoudig toegankelijk voor onderhoud;
- Bij het positioneren van de bewegwijzering dient er gezocht te worden naar een zichzelf versterkende samenhang.

9.2 Do's and dont's van stationsbewegwijzering in relatie tot architectuur

- Geen enkel gebouw spreekt voor zich. Er is altijd in een bepaalde mate bewegwijzering nodig;
- Bewegwijzering kan niet het probleem van een slecht ontworpen gebouw oplossen;
- Een goede architectuur vergemakkelijkt de oriëntatie, navigatie en identificatie;
- Zorg dat voorzieningen zichtbaar zijn vanaf de loopstroom. Dat voorkomt extra verwijsborden;
- Houd er bij nieuwbouw of verbouw rekening mee dat bewegwijzering nodig is;
- Zorg voor vrije wanden, bevestigingsmogelijkheden en houd rekening met plafondhoogtes op plaatsen die bewegwijzering zullen behoeven, zoals tunnels;
- Plaats geen objecten die zicht op de bewegwijzering kunnen belemmeren;
- Dit kunnen architectonische elementen zijn, feestversiering, seizoensaankleding, maar ook andere borden;
- Bewegwijzering is geen onderdeel van de architectuur, maar een op zichzelf staand systeem dat de gebruiker van informatie voorziet en op een, voor de gebruiker, meest ideale locatie aangebracht moet worden. De plaatsing van de middelen en architectuur worden op elkaar afgestemd. Alleen de locatie van stationsnaamborden is gekoppeld aan de architectuur;
- Alle verwijs- en identificatieborden op stations worden verlicht uitgevoerd;
- Houd daarom rekening met stroomtoevoer op plaatsen die bewegwijzering zullen behoeven;
- Bied geen alternatieve routes.

10 Constructie verlichte borden

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de constructie en montage van de inwendig verlichte bebording.

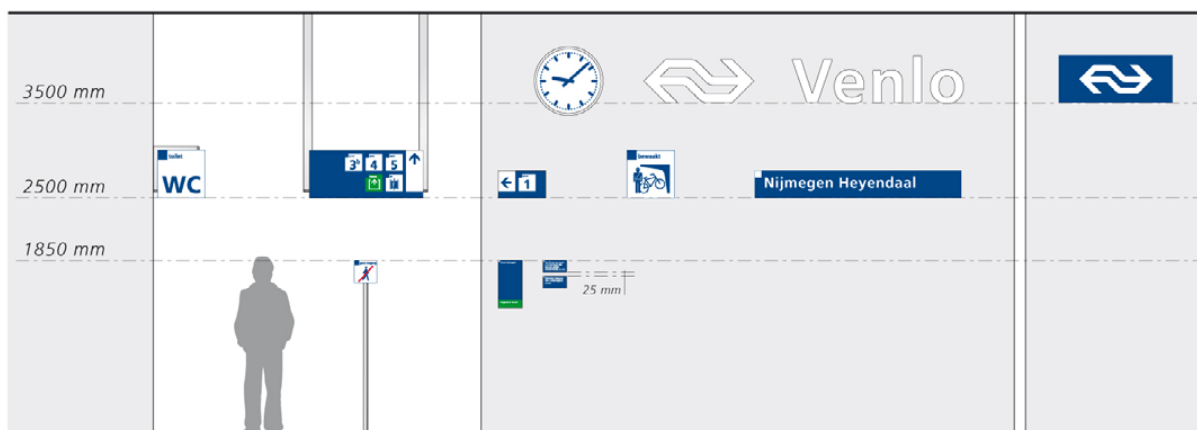
10.1 Eisen constructie

Het materiaalgebruik, de constructie en de technische uitwerking van de bewegwijzeringsborden alsmede de bevestiging aan de infra is te vinden in SPC00176 en SPC00177.

10.2 Zone bewegwijzering

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

De onderzijde van de borden hangt op 2500 mm gerekend vanaf de vloer, zijnde de onderkant van de zone bewegwijzering. De bovenkant van de zone bewegwijzering bevindt zich op 3500 mm. Binnen deze zone bewegwijzering mogen geen andere uitingen (zoals reclame) zijn. Incidenteel kan het nodig zijn borden die buiten het station hangen hoger te hangen i.v.m. doorrijhoogtes. De bovenzijde van onverlichte informatie- en instructieborden bevindt zich op 1850 mm, gerekend vanaf de vloer.



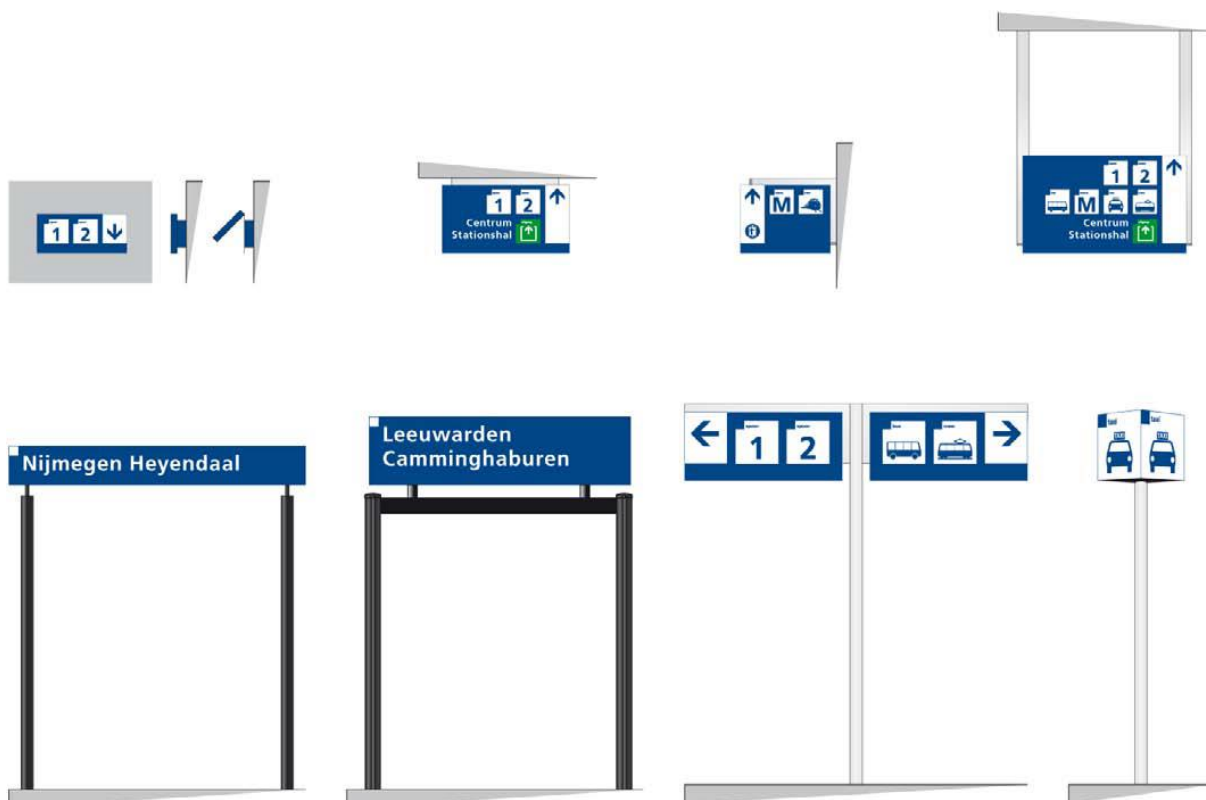
10.3 Montagemogelijkheden

10.3.1 Lichtbakken

Lichtbakken worden als volgt gemonteerd:

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

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



10.3.2 Gevelbelettering

Voor de gevelbelettering zijn verschillende uitvoeringen en groottes beschikbaar. Tegen de gevel, op het dak of (als het station vanaf de straat niet goed zichtbaar is) in een portaal of op palen op straat. De uitvoering en grootte moet altijd in lijn zijn met de architectuur.

Standaard zijn er drie afmetingen: 500, 750 en 1000 mm vignet-hoogte.

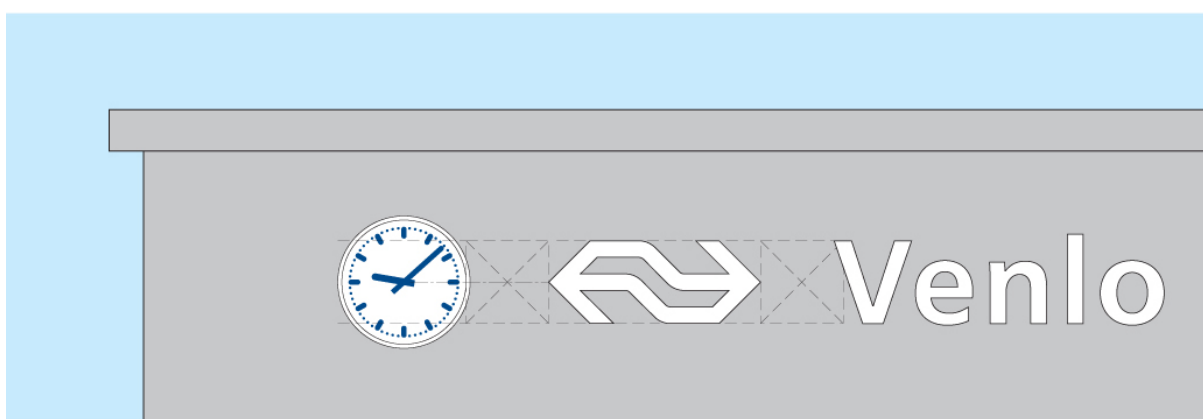
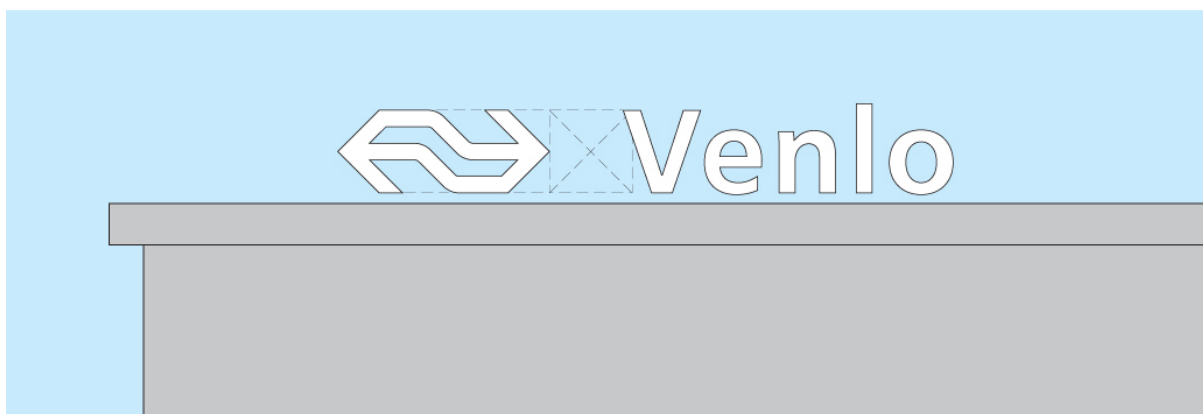
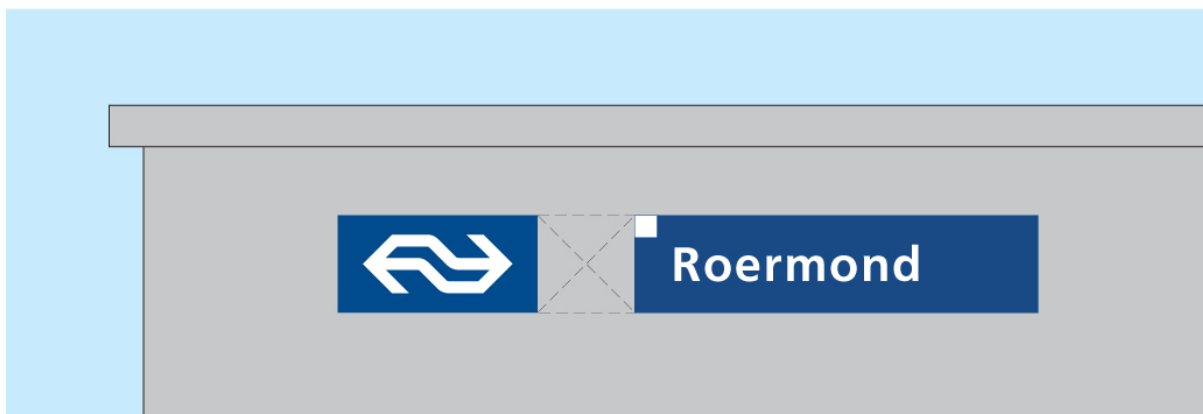
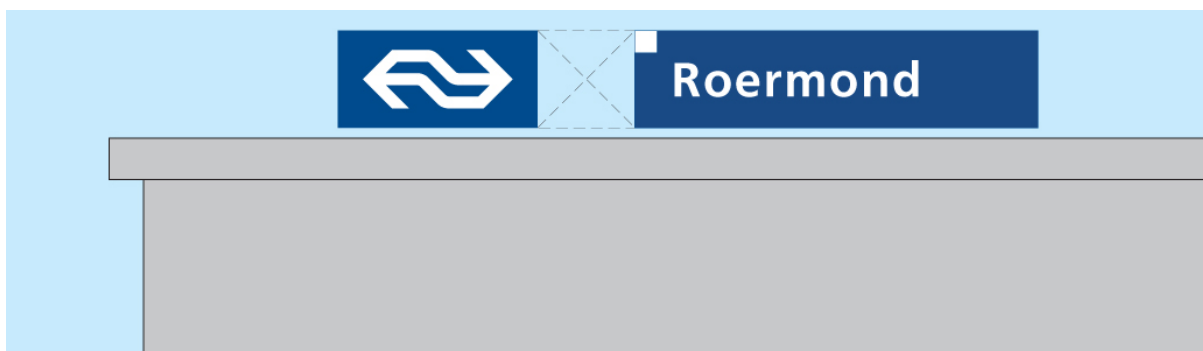
Als wordt besloten op een station, naast het vignet, een stationsnaam aan te brengen, zijn er twee uitvoeringen:

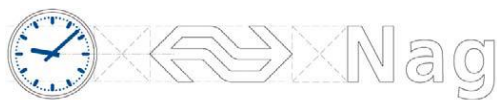
- 1 Twee afzonderlijke inwendig verlichte borden voor NS-vignet en stationsnaam;
- 2 Vignet en stationsnaam in reliëfletters (voor grote stations).

Reliëfletters bestaan uit aluminium doosletters; 'dozen' in de vorm van de benodigde letters. Inwendig zijn de letters voorzien van verlichting. Naast deze belettering wordt ook een klok toegevoegd. De grootte van de klok is afgestemd op de stokhoogte van de gevelbelettering en vignethoogte.

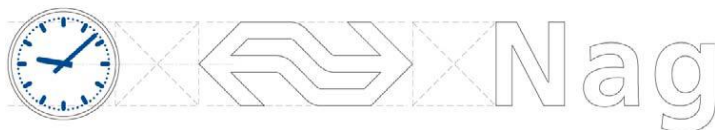
De stationsnaam wordt altijd uitgevoerd in het lettertype NS Sign.

Plaatsing van stationsnaam en/of het NS-vignet op een gevel moet ingepast in de architectuur en is dus maatwerk.

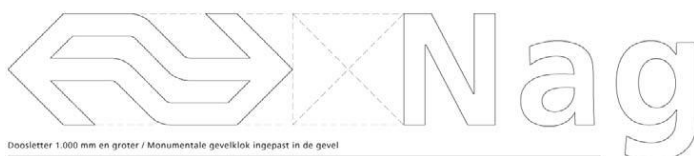




Doosletter 500 mm / Klok diameter 800 mm



Doosletter 750 mm / Klok diameter 1.000 mm



Doosletter 1.000 mm en groter / Monumentale gevelklok ingepast in de gevel



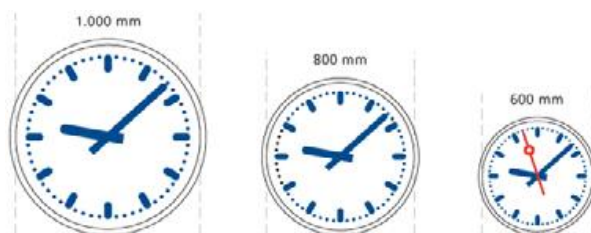
Vignetbak 808 mm / Klok diameter 1.000 mm



Vignetbak 568 mm / Klok diameter 800 mm



Vignetbak 568 mm / Klok diameter 800 mm



Serie stand alone Klokken



Bewegwijzeringselementen / Klok diameter 600 mm

10.4 Relatie bewegwijzering met stationsoutillage, OVCP, RSB en InfoPlus

Er is een duidelijke relatie tussen bovengenoemde onderdelen en dan met name in het reisdomein (perrons).

OVCP

De poortjes, check-in/check-outpalen en de daarbij behorende aanduidingen bevinden zich voornamelijk op de grens van het reisdomein en de overige domeinen. Goede afstemming tussen beide onderdelen (bewegwijzering en OVCP) is noodzakelijk.

Stationsoutillage en InfoPlus

Het reisdomein (perron) is binnen stationsoutillage opgedeeld in velden: Het 1e veld 'oriëntatie' bevindt zich direct na de entree/stijgpunt. Het 2e veld is 'reisinformatie'. In dit veld bevinden zich de vertrekstaten (met stationsnaam), treinsamenstellingsborden en InfoPlus-schermen (TB en TBP's). Ook hier is goede afstemming noodzakelijk om alle informatie tot zijn recht te laten komen middels een juiste plek.

10.5 Kleurstelling

Kleur	blauw	wit	groen	rood	grijs
Toepassing	algemeen, huisregels	algemeen	pictogrammen, ongeval, brand	pictogrammen	bord-constructies
Inkten	PMS 288	-	PMS 355	PMS 485	-
Lakken / email	NCS S 4550-R80B	NCS S 0500-N	NCS S 1565-G		RAL 9006
Folie translucënt	3M Scotchcal 3630, VT 7278, match 2	3M Scotchcal 3630-20	-	-	-
Folie dekkend	3M Scotchcal 100-37	3M Scotchcal 100-20	-	-	-



11.1.2 Toiletborden: dames, heren, gehandicapten, douches

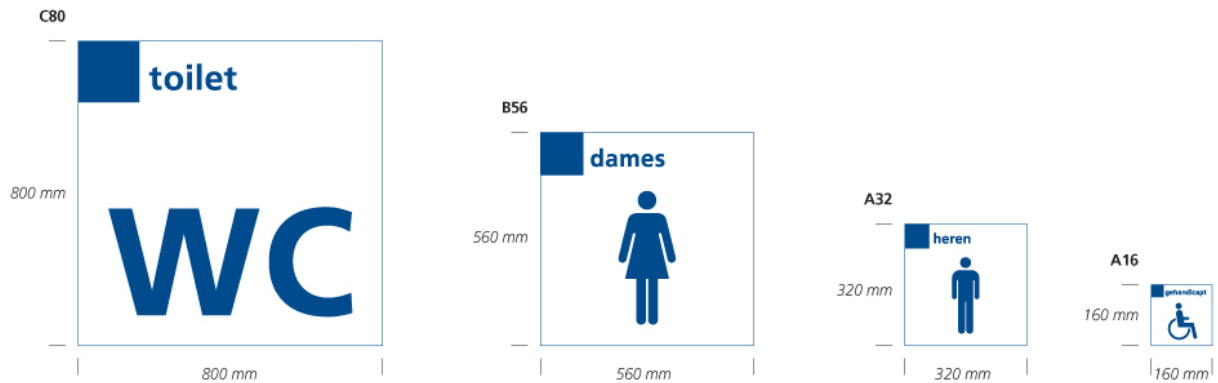
De generieke wc-verwijzing kan worden onderverdeeld in de volgende specificaties:

- damestoilet;
- herentoilet;
- gehandicaptoilet;
- douches.

Deze uitingen worden geplaatst op deuren of toilet delen ter identificatie.

De generieke toiletverwijzing is een verlicht bord. De specifieke verwijzingen zijn onverlichte borden in de toiletruimtes. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat deze specifieke bestemmingen na de hoofdbestemming liggen. Is dit niet het geval, dan wordt de bestemming als verlicht bord uitgevoerd als een 'normale' bestemming.

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



11.1.3 Routestrips

De bezoeker heeft op het perron, langs het spoor, behoefte aan bevestigende informatie over de reisrichting en de tussenliggende stations. Op stations zonder TBP's geeft de routestrip deze informatie. In de leesrichting staan de stations van het opstapstation tot het eerstvolgende knooppuntstation. Het opstapstation wordt aangegeven met een rode stip.

Als van eenzelfde spoor de trein in twee richtingen vertrekt, worden de tussenliggende stations in beide richtingen weergegeven. Het bord wordt altijd evenwijdig aan de rijrichting van de trein aangebracht.



11.2 Lettertype

Als lettertype wordt voor alle teksten de NS Sign gebruikt.

11.3 Ophanghoogte

De bovenzijde van de informatie- en instructieborden bevindt zich op 1850 mm gerekend vanaf de vloer.

11.4 Verantwoordelijken

11.4.1 Bordlocaties

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

11.4.2 Aanvraag nieuw bord

Is een nieuw ontwerp voor een informatie- of instructiebord gewenst, wendt u dan tot de beheerder van dit ontwerpvoorschrift, de systeemspecialist ProRail AM.

11.5 Aanmaak nieuw bord

Zie illustraties 'Aanmaak nieuw bord' in bijlage 7.

	leesafstand	platte tekst	regelafstand	opsummings blokje	koptekst (kap.hoogte)	regelafstand	aantal tekens per regel maximaal	breedte pictogram	breedte vierkant	marge maat	breedte bord maximaal
Bord type 1 (1 woord)	1 meter	-	-	-	6	10	-	-	4	2	*
	2 meter	-	-	-	12	20	-	-	8	4	*
	4 meter	-	-	-	24	40	-	-	16	8	*
Bord type 2 (- korte aanwijzing: max. 30 tekens per regel - uitgebreide aanwijzing: max. 60 tekens per regel) tekst bij voorkeur over 3 regels											
	1 meter	3	5	2,25 (x-hoogte)	-	-	60	-	4	2	160
	2 meter	6	10	4,5 (x-hoogte)	-	-	60	-	8	4	320
	4 meter	12	20	9 (x-hoogte)	-	-	60	-	16	8	320
Bord type 3 (koptekst met platte tekst)											
	1 meter	3	5	2,25 (x-hoogte)	6	10	60	-	4	2	160
	2 meter	6	10	4,5 (x-hoogte)	12	20	60	-	8	4	320
Bord type 4 (pictogram met tekst, pictogram met 1 woord)	4 meter	12	20	9 (x-hoogte)	24	40	60	-	16	8	320
	1 meter	3	5	2,25 (x-hoogte)	6	10	60	20 / 40	-	4	160
	2 meter	6	10	4,5 (x-hoogte)	12	20	60	40 / 80	-	8	320
eenheden in mm tenzij anders vermeld	4 meter	12	20	9 (x-hoogte)	24	40	60	80 / 160	-	16	320
* breedte van het bord afhankelijk van het aantal lettertekens en te kiezen uit de standaardreeks											

leesafstand	x-hoogte	kap. hoogte
1 meter	2,25	3
2 meter	4,5	6
4 meter	9	12
eenheden in mm tenzij anders vermeld		

Bordmaten

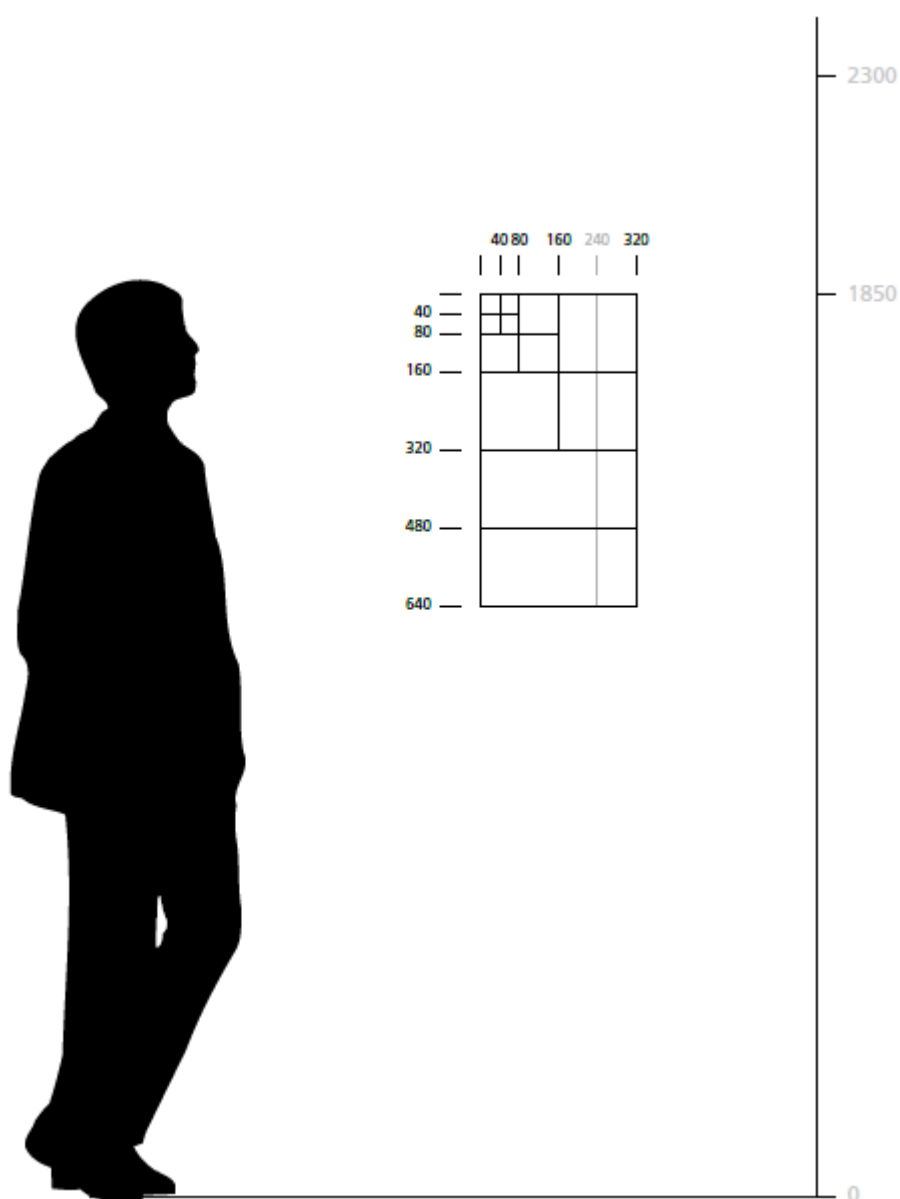
De breedte van het onverlichte bord wordt bepaald door de gewenste leesafstand en de daarbij behorende lettergrootte en type bord.

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

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

Als door gebruik te maken van de verhouding 1:2 het bord onevenwichtig wordt, kan overwogen worden een andere verhouding toe te passen.

De gehanteerde formaten vallen wel altijd binnen onderstaand schema.



12 Tijdelijke bewegwijzering

12.1 Stations in verbouwing / tijdelijke bewegwijzering

12.1.1 Doorgelichte borden

Deze worden toegepast in de volgende situaties:

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

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

- zo min mogelijk zichtbare montageprofielen;
- onderzijde bevindt zich altijd op 2500 mm boven vloerniveau.

12.1.2 Onverlichte borden

Deze worden toegepast in de volgende situaties:

- bij verbouwingen korter dan twee jaar;
- aangeven van reisinformatie, instructieborden en bouw informatie;
- alle informatie die volgens dit ontwerpvoorschrift wordt aangebracht met de bovenzijde op 1850 mm.

Voor onverlichte borden geldt dezelfde grafische uitvoering voor wat betreft bordafmeting, kleur, lettertype, lettergrootte, pictogramuitvoering, etc. als bij de doorgelichte standaard borden. Een deel van het plaatmateriaal voor de onverlichte borden is verkrijgbaar in de gewenste blauwe ondergrond kleur NCS S 4550-R80B. De overige plaatmaterialen worden in kleur gebracht door middel van lakken met buitenkwaliteit of folie. Beiden in NCS S 4550-R80B. Op de blauwe ondergrond wordt vervolgens met folie de gewenste grafiek 'pre spaced' aangebracht.

Onderstaande plaatmaterialen zijn geschikt voor toepassing voor onverlichte bewegwijzeringsborden:

HPL Volkern

- Thermogeharde kunststof en harsen, gemaakt voor gevelbeplating;
- Binnen en buiten gebruik;
- Door en door gekleurd;
- Kleur als NCS S 4550-R80B.

Alucobond

- Aluminium sandwichplaat met een polyethyleen kern;
- Binnen en buiten gebruik;
- Bekleden met folie;
- Kleur als NCS S 4550-R80B.

Vikupor

- PVC schuimplaat slagvast;
- Binnen en buiten gebruik;
- Door en door gekleurd;
- Kleur Blauw FL29.

Multiplex

- Dunne lagen geperste plaat;
- Binnen en buiten gebruik;
- Verven en folie.

MDF

- Geperst board;
- Binnen gebruik;
- Bekleden met folie.

Hardboard

- Geperst houtvezel;
- Binnen gebruik;
- Verven en folie.

Foamboard

- Karton met polystyreen kern;
- Binnen gebruik;
- Folie.

12.1.3 Aangelichte borden

Deze worden toegepast in uitzonderlijke situaties (waaronder verbouw) waar doorgelichte borden om technische- en andere redenen niet mogelijk zijn.

Dit zijn onverlichte borden die met behulp van losse verlichtingselementen worden aangelicht. Aandachtspunten zijn hierbij de bevestiging en de reflectie van de toegepaste verlichtingsmiddelen.

12.1.4 Uitvoering onverlichte en aangelichte borden

Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- zo min mogelijk zichtbare montageprofielen, kabels, stroomkabels, contactdozen, etc.;
- geen bevestigingsmiddelen door de zichtzijden van de borden;
- onder alle lichtomstandigheden (direct zonlicht, indirect zonlicht, tegenlicht, daglicht, schemering, duisternis, kunstlicht) goed leesbaar;
- eisen met betrekking tot spiegelende reflecties m.b.t. reductie van contrast: de hoogste luminantie van een spiegeling of spiegelbeeld mag niet meer dan 25% zijn van de hoogste luminantie van het oorspronkelijke beeld;
- eisen met betrekking tot spiegelende reflecties voor wat betreft hinderlijke spiegelbeelden (concurrerende beelden): de hoogste luminantie van een spiegeling is maximaal 20% van de gemiddelde luminantie;
- borden dienen stabiel te hangen.

12.1.5 Folie

Deze wordt altijd 'pre spaced', dwz dat de grafische vormen zoals teksten, pictogrammen, etc. in de juiste afmetingen vrijstaand worden uitgesneden door een plotter. Deze vormen worden vervolgens op de blauwe ondergrond aangebracht.

12.1.6 Stationsconcept in tijdelijke situaties (SITS)

Voor reizigers is het van belang dat ook zij bij stations in verbouwing op een veilige en prettige manier hun weg weten te vinden vanaf het voorplein tot de trein vice versa dan wel andere plekken in het station en nabije omgeving. Vaak is een verbouwing van dien aard (grootte en duur) dat de bestaande bewegwijzering (met lichtbakken en pendels) in deze periode niet kan worden toegepast.

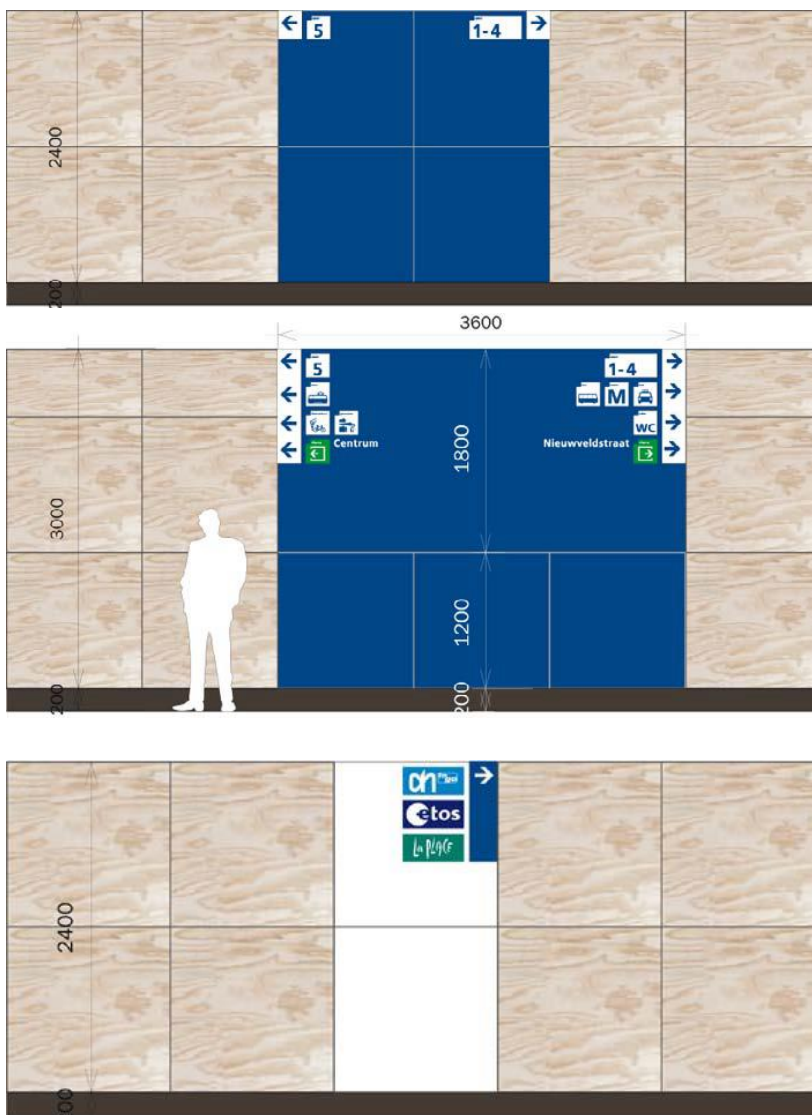
Hiervoor is het SITS-manual ontwikkeld dat enerzijds de reiziger op een herkenbare manier door het station leidt anderzijds het desbetreffende station een prettige en aangename uitstraling geeft.

Het SITS-manual beschrijft een manier van denken, een methode en uiteindelijk een bouwsysteem. Het gaat uit van bestaand beleid, ordent elementen naar lagen en beschrijft hoe je e.e.a. (tijdelijk) realiseert.

Heldere navigatie en oriëntatie spelen een hele belangrijke rol. Tot de primaire laag behoren dan ook elementen waar je je oriënteert of waar je bent (ketenvoorzieningen), waar je naar toe wilt (reisinformatie, kaartverkoop, bewegwijzering in het station)

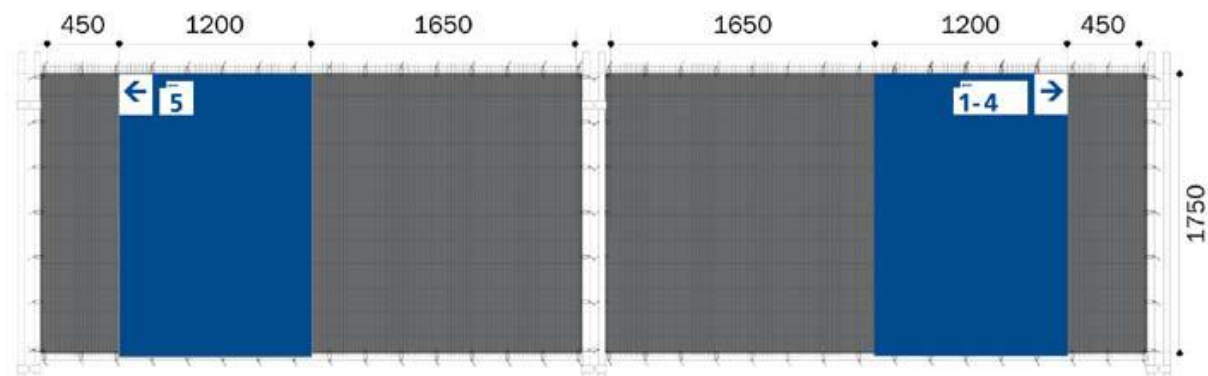
De bewegwijzeringselementen in SITS zijn niet een vervanging daar van. SITS is dus ook geen visie op tijdelijke bewegwijzering, alhoewel het wel tijdelijke bewegwijzering bevat die zoveel mogelijk in lijn is met dit ontwerpvoorschrift.

Buiten stations kunnen graphics gebruikt worden om de oriëntatie in het omgevingsdomein te verbeteren, dit is vaak nodig omdat zichtlijnen worden geblokkeerd door bouwterreinen e.d. Additionele bewegwijzering (= bewegwijzering in combinatie met commercie) kan worden gebruikt om tijdelijk blokkade van zicht- en looplijnen op stations in verbouwing te compenseren



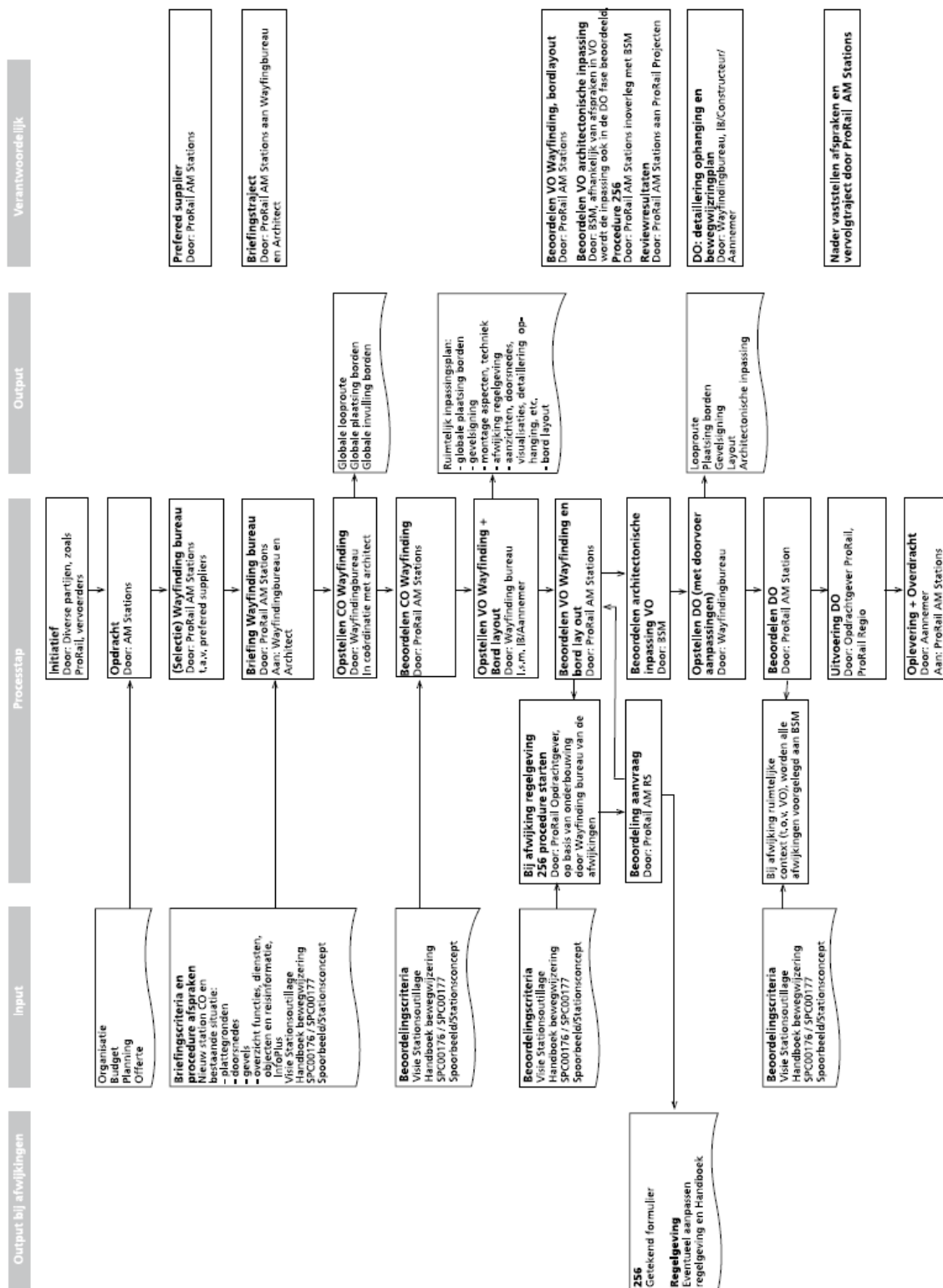
Blauwe wanden worden gebruikt om de primaire laag te duiden en bieden een kader voor alle elementen (beeldschermen, reisinformatie, vertrekstaten, kaartautomaten etc.)

SITS wordt ook vertaald naar een flexibel hek (gebaseerd op een standaard bouwhek): SITS-flex.



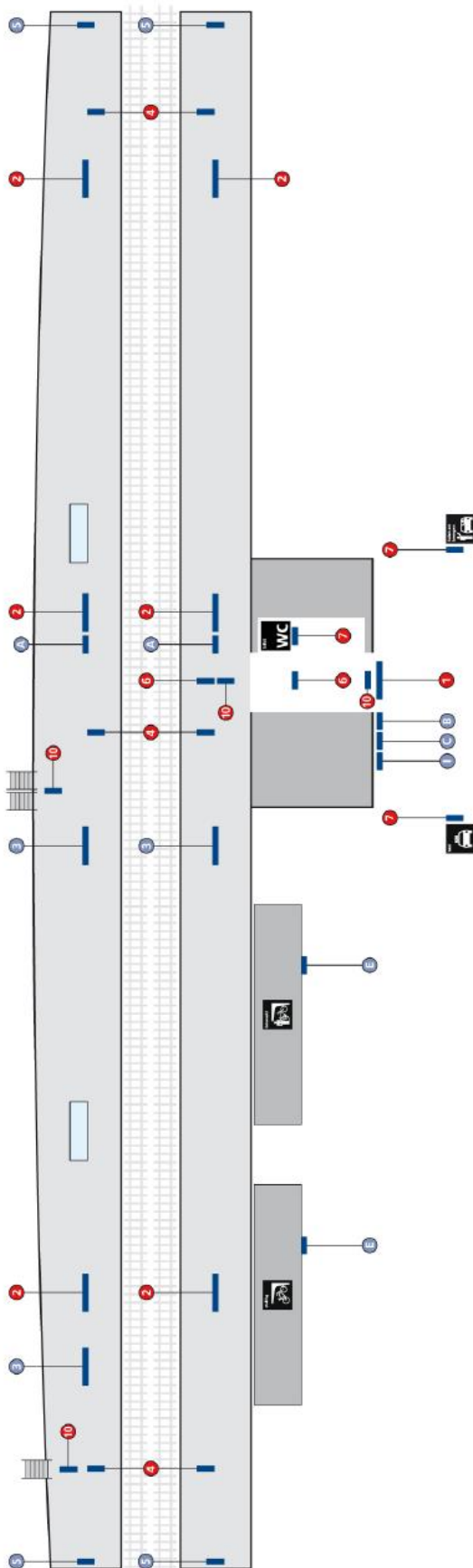
13 Bijlagen

Bijlage 1: Stroomschema verbouw



Bijlage 2: Bordlocaties

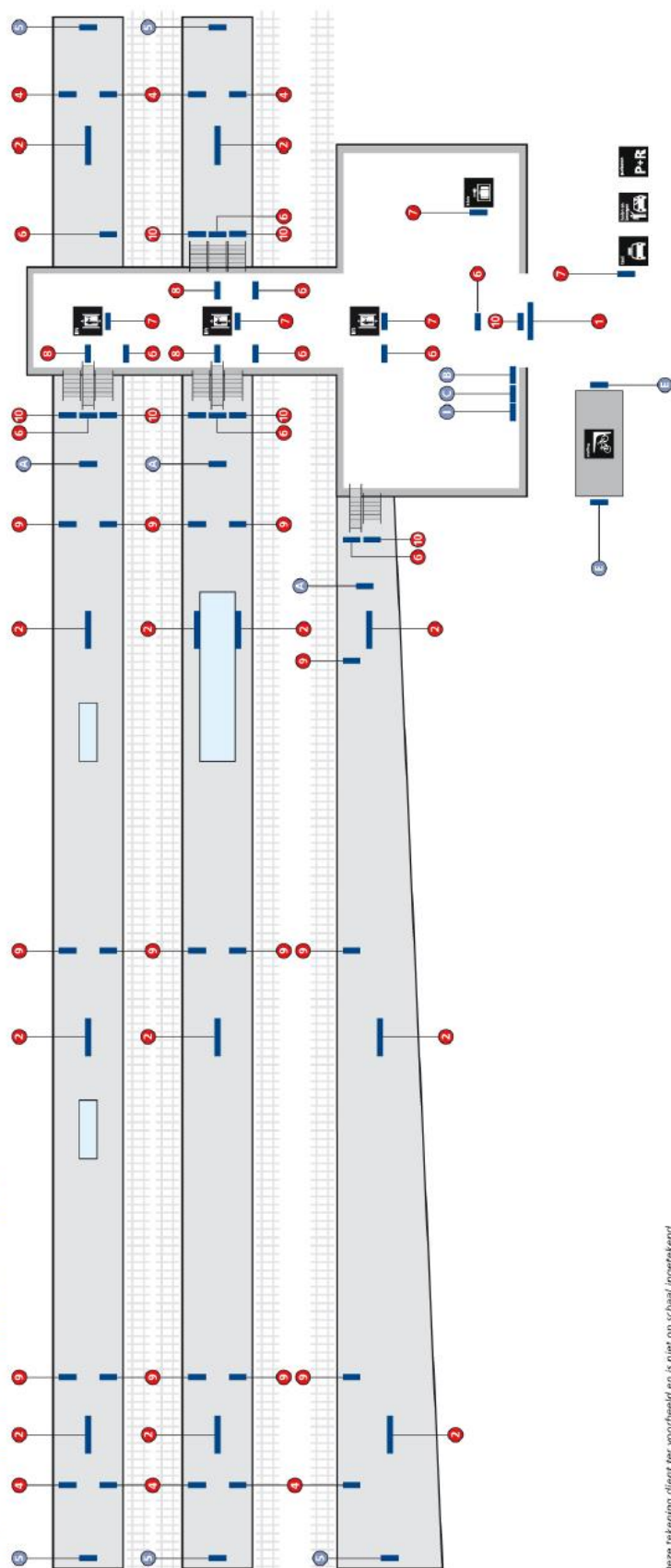
Bijlage 2: Bordlocaties bepalen klein station



Deze tekening dient ter voorbeeld en is niet op schaal ingetekend.

1	Verlichte borden	2	onverlichte borden
3	Uitvoering lichtbak of doosletter	4	Stationsnaam
5	Pictogrambord	6	Verwijlsbord
7	Identificatiebord	8	Uitbord (B56)
9	Tekstbord "Voor het huren van..."	10	Tekstbord "Op dit perron moet u..."
11	Tekstbord "In uw en ons belang..."	12	Tekstbord "Geen toegang van..."
13	Tekstbord "Goed morgen/avond/evening"	14	Tekstbord "Verboden (brom-/fietsen...)"
15	Tekstbord "Pas op! Snelle treinen..."	16	Tekstbord "NS kan niet aansprakelijk..."
17	Tekstbord "Onze huisregels..."	18	Tekstbord "Verboden toegang voor..."
19	Tekstbord "Pas op! Snelle treinen..."	20	Tekstbord "Pas op! Snelle treinen..."
21	Tekstbord "Onze huisregels..."	22	Tekstbord "Onze huisregels..."
23	Tekstbord "Onze huisregels..."	24	Tekstbord "Onze huisregels..."
25	Tekstbord "Onze huisregels..."	26	Tekstbord "Onze huisregels..."
27	Tekstbord "Onze huisregels..."	28	Tekstbord "Onze huisregels..."
29	Tekstbord "Onze huisregels..."	30	Tekstbord "Onze huisregels..."
31	Tekstbord "Onze huisregels..."	32	Tekstbord "Onze huisregels..."
33	Tekstbord "Onze huisregels..."	34	Tekstbord "Onze huisregels..."
35	Tekstbord "Onze huisregels..."	36	Tekstbord "Onze huisregels..."
37	Tekstbord "Onze huisregels..."	38	Tekstbord "Onze huisregels..."
39	Tekstbord "Onze huisregels..."	40	Tekstbord "Onze huisregels..."
41	Tekstbord "Onze huisregels..."	42	Tekstbord "Onze huisregels..."
43	Tekstbord "Onze huisregels..."	44	Tekstbord "Onze huisregels..."
45	Tekstbord "Onze huisregels..."	46	Tekstbord "Onze huisregels..."
47	Tekstbord "Onze huisregels..."	48	Tekstbord "Onze huisregels..."
49	Tekstbord "Onze huisregels..."	50	Tekstbord "Onze huisregels..."
51	Tekstbord "Onze huisregels..."	52	Tekstbord "Onze huisregels..."
53	Tekstbord "Onze huisregels..."	54	Tekstbord "Onze huisregels..."
55	Tekstbord "Onze huisregels..."	56	Tekstbord "Onze huisregels..."
57	Tekstbord "Onze huisregels..."	58	Tekstbord "Onze huisregels..."
59	Tekstbord "Onze huisregels..."	60	Tekstbord "Onze huisregels..."
61	Tekstbord "Onze huisregels..."	62	Tekstbord "Onze huisregels..."
63	Tekstbord "Onze huisregels..."	64	Tekstbord "Onze huisregels..."
65	Tekstbord "Onze huisregels..."	66	Tekstbord "Onze huisregels..."
67	Tekstbord "Onze huisregels..."	68	Tekstbord "Onze huisregels..."
69	Tekstbord "Onze huisregels..."	70	Tekstbord "Onze huisregels..."
71	Tekstbord "Onze huisregels..."	72	Tekstbord "Onze huisregels..."
73	Tekstbord "Onze huisregels..."	74	Tekstbord "Onze huisregels..."
75	Tekstbord "Onze huisregels..."	76	Tekstbord "Onze huisregels..."
77	Tekstbord "Onze huisregels..."	78	Tekstbord "Onze huisregels..."
79	Tekstbord "Onze huisregels..."	80	Tekstbord "Onze huisregels..."
81	Tekstbord "Onze huisregels..."	82	Tekstbord "Onze huisregels..."
83	Tekstbord "Onze huisregels..."	84	Tekstbord "Onze huisregels..."
85	Tekstbord "Onze huisregels..."	86	Tekstbord "Onze huisregels..."
87	Tekstbord "Onze huisregels..."	88	Tekstbord "Onze huisregels..."
89	Tekstbord "Onze huisregels..."	90	Tekstbord "Onze huisregels..."
91	Tekstbord "Onze huisregels..."	92	Tekstbord "Onze huisregels..."
93	Tekstbord "Onze huisregels..."	94	Tekstbord "Onze huisregels..."
95	Tekstbord "Onze huisregels..."	96	Tekstbord "Onze huisregels..."
97	Tekstbord "Onze huisregels..."	98	Tekstbord "Onze huisregels..."
99	Tekstbord "Onze huisregels..."	100	Tekstbord "Onze huisregels..."

Bijlage 2: Bordlocaties bepalen groot station

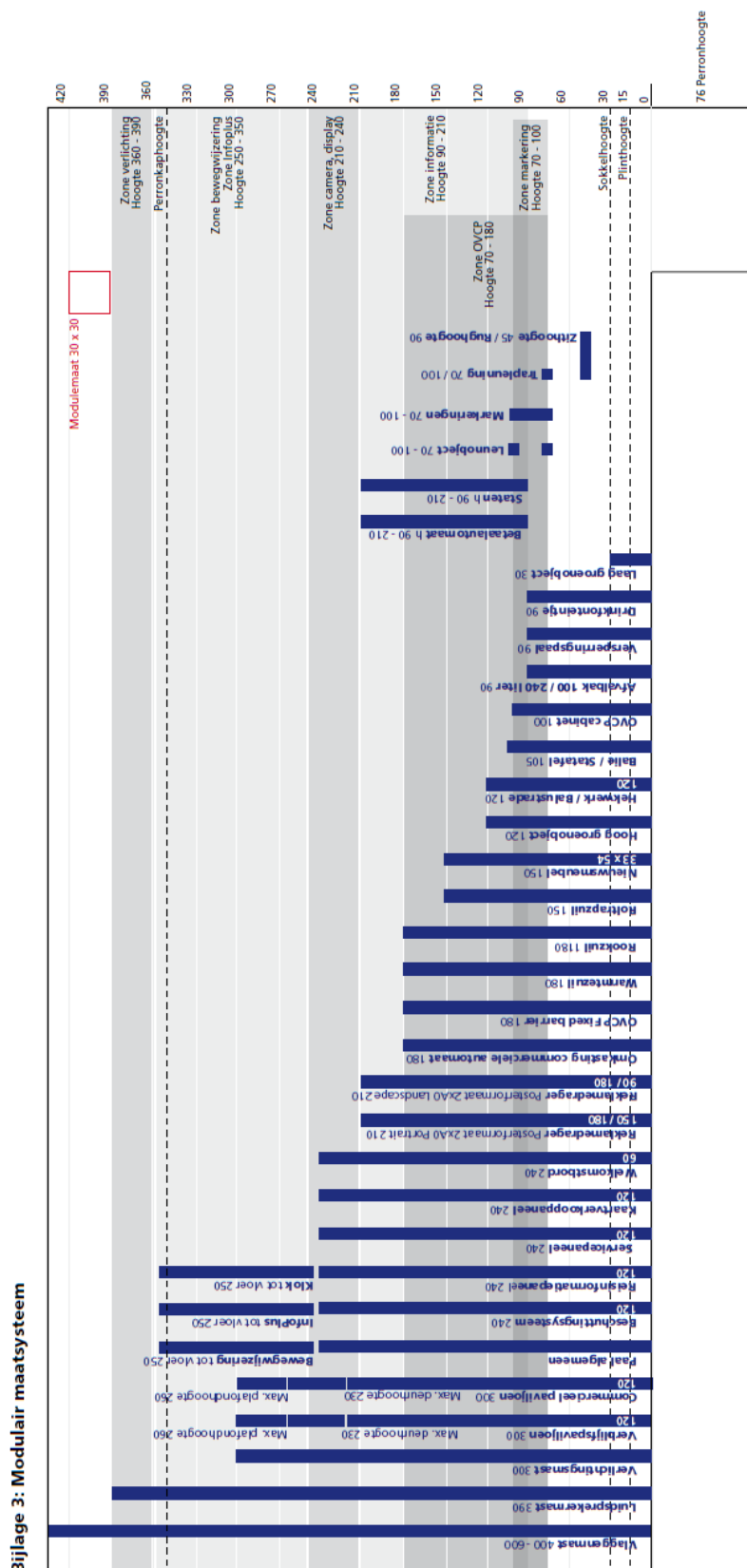


Deze tekening dient ter voorbeeld en is niet op schaal ingetekend.

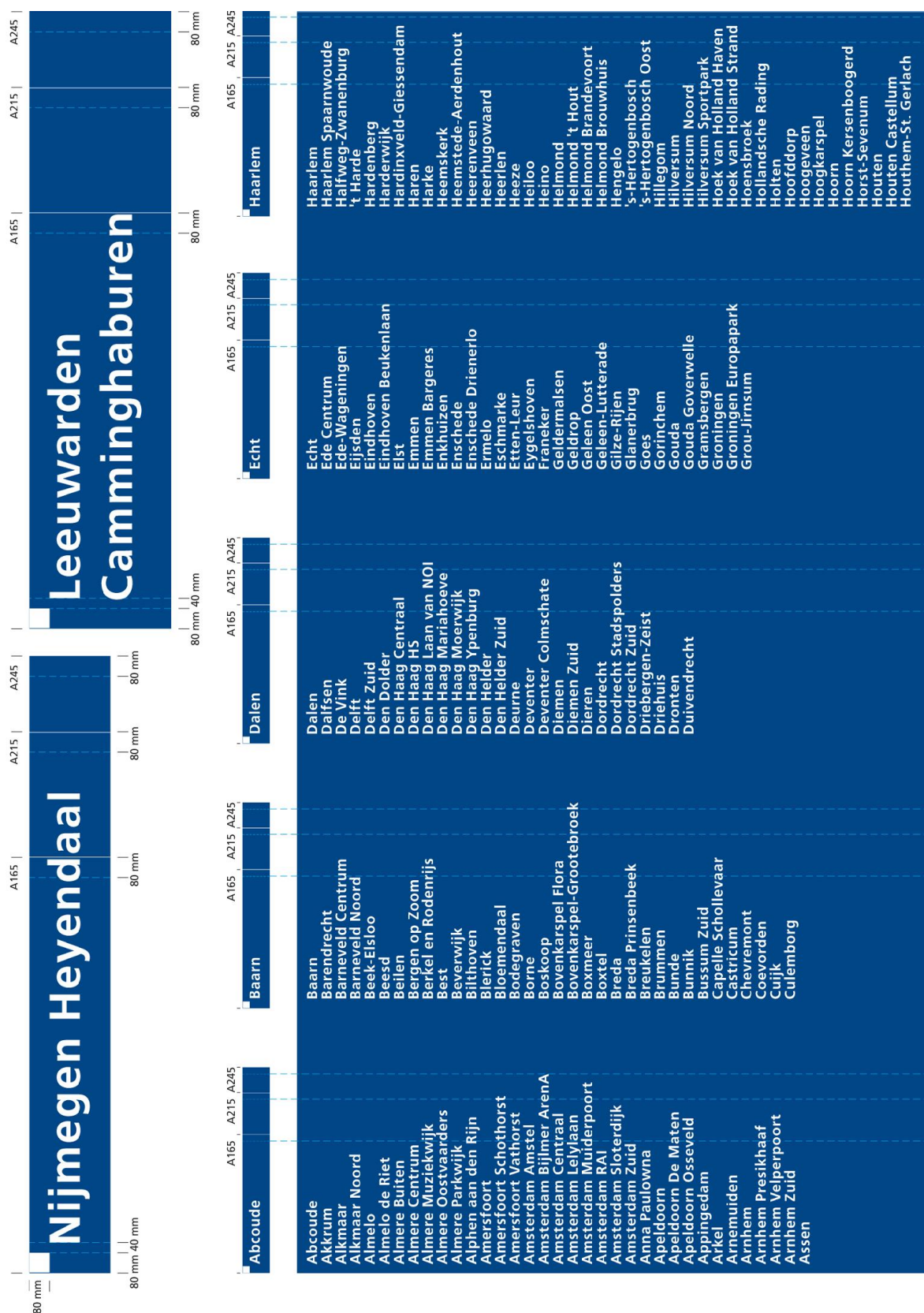
- = verlichte borden ● = onverlichte borden
- 1 Vignet of stationsnaam uitvoering lichtbak of doosletter
- 2 Stationsnaam
- 4 Spoornummer
- 5 Pictogrambord
- 6 Verwijfbord
- 7 Identificatiebord
- 8 PV (Perronverwijzer)
- 9 TSP (Treinbeeldscherm perron)
- 10 Uitbord (IS56)
- 11 Tekstbord "Op dit perron moet u..."

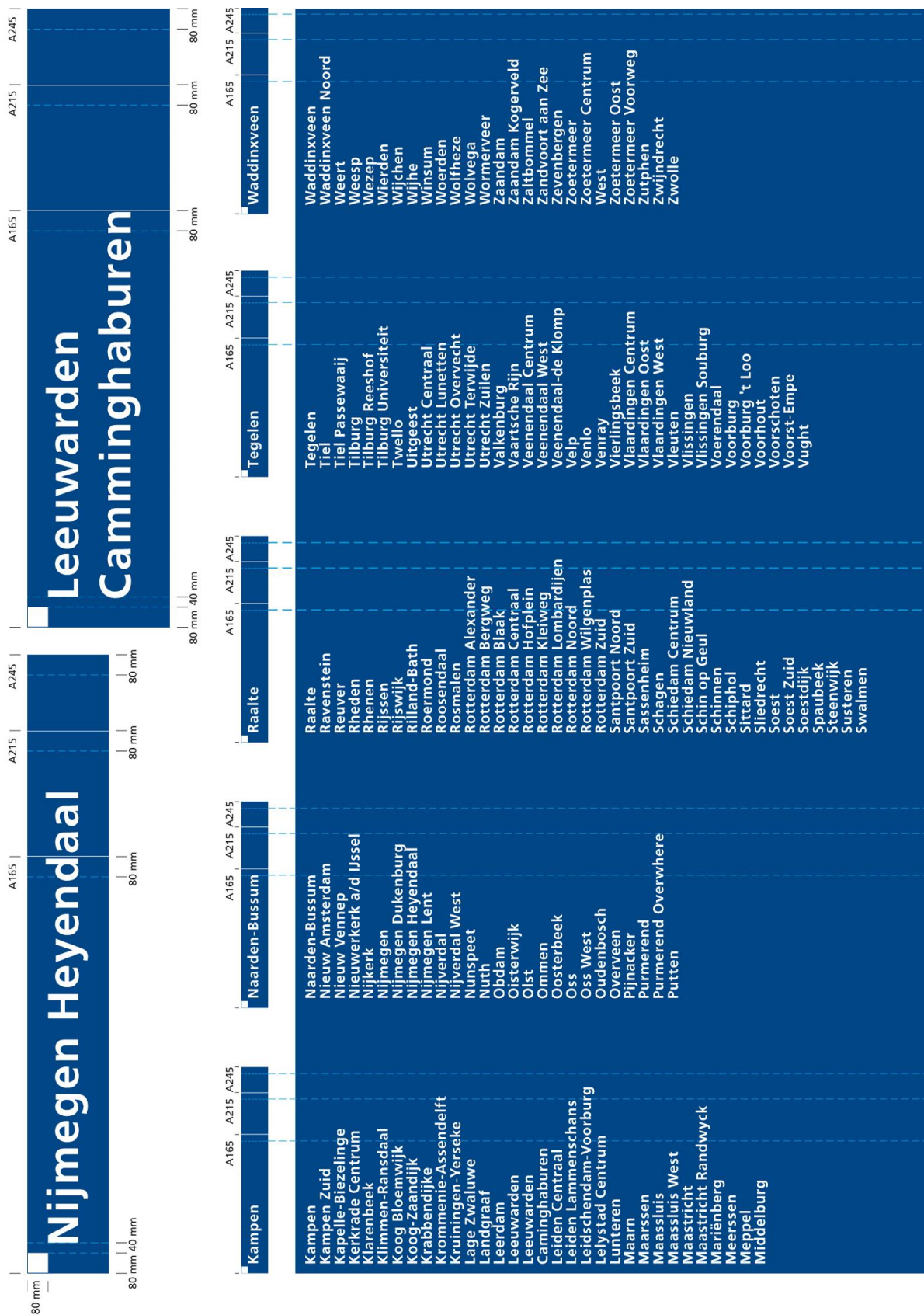
- 12 Tekstbord "In uw en ons belang..."
- 13 Tekstbord "Geen toegang van..."
- 14 Tekstbord "Verboden (bron-)fietsen..."
- 15 Tekstbord "NS kan niet aansprakelijk..."
- 16 Tekstbord "Verboden toegang voor..."
- 17 Tekstbord "Voor het huren van een..."
- 18 Tekstbord "Pas op! Snelle..."
- 19 Tekstbord "Onze huisregels..."

Bijlage 3: Modulair maatsysteem

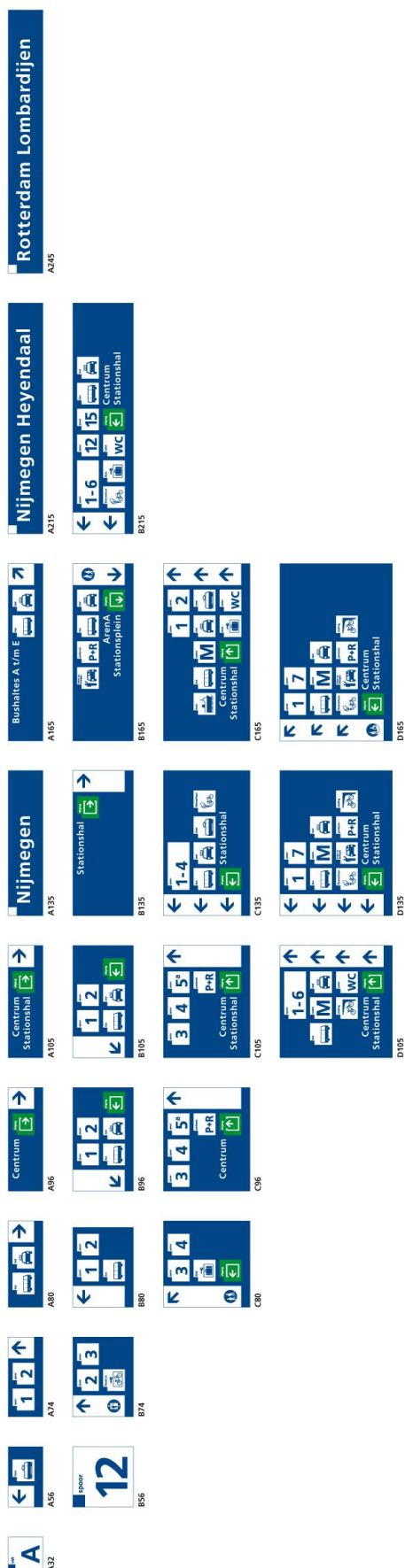


Bijlage 4: Stationsnaamborden

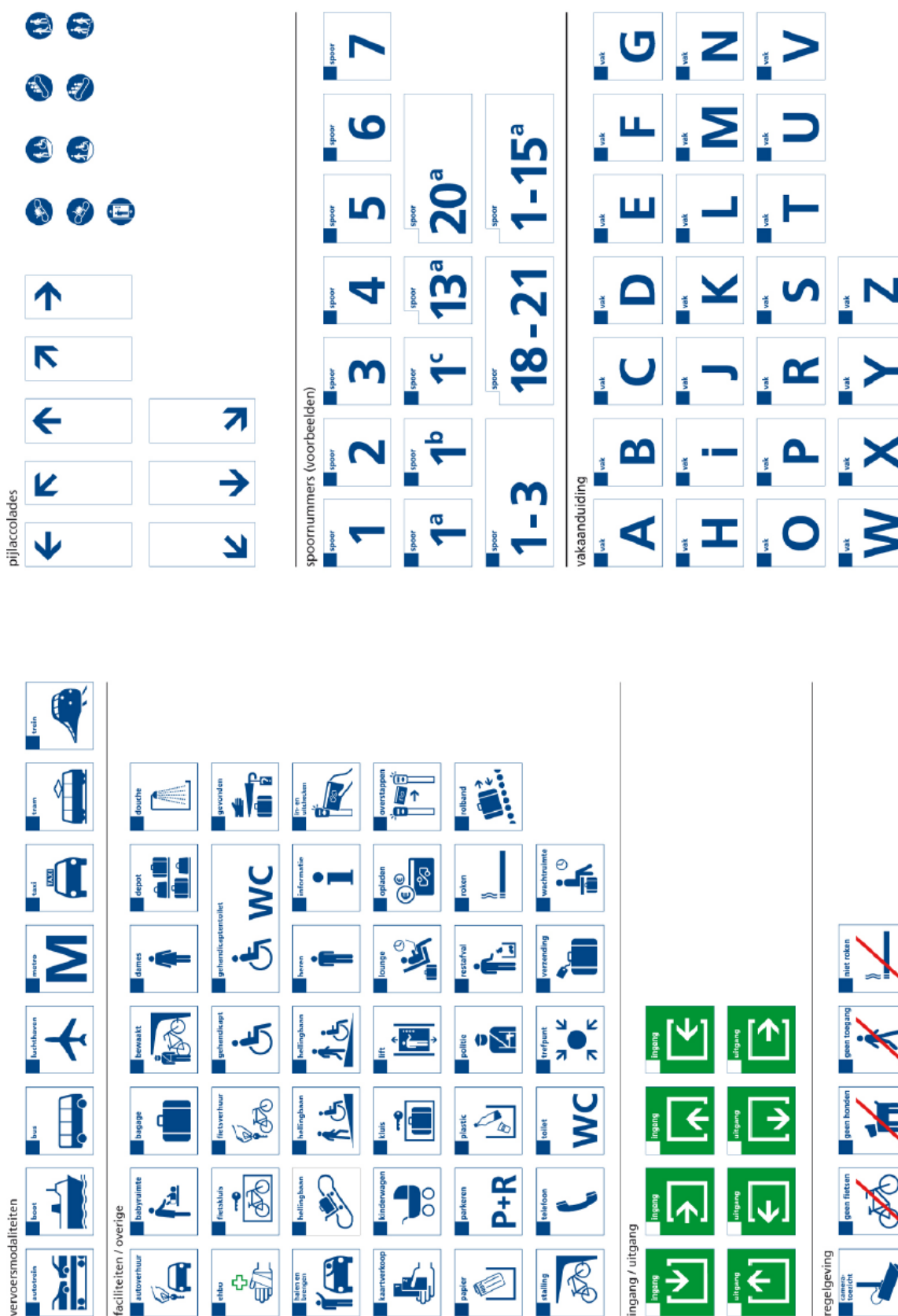




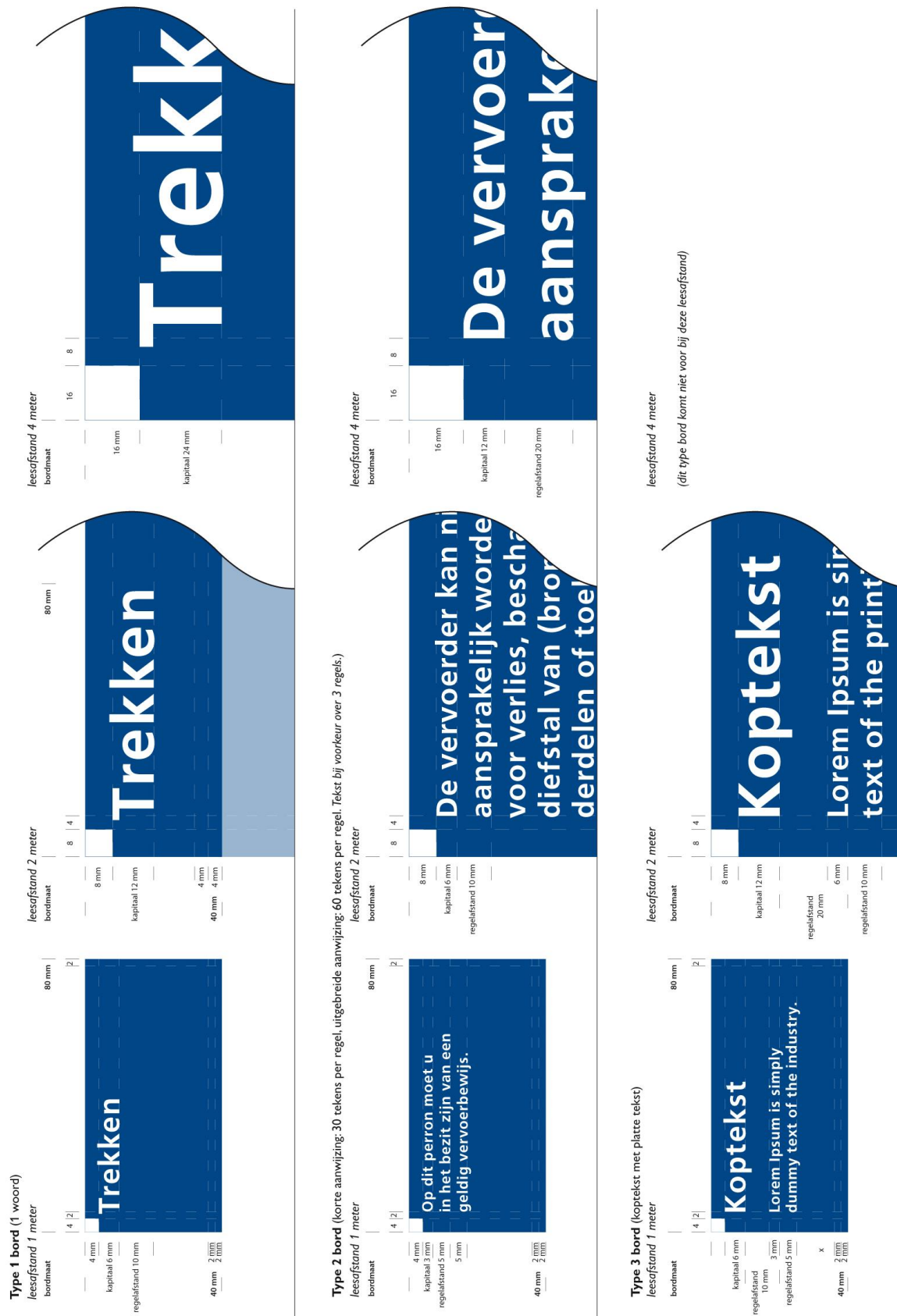
Bijlage 5: Overzicht bordgroottes



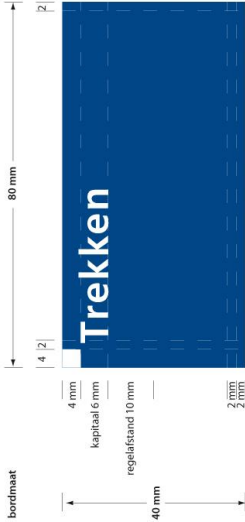
Bijlage 6: Pictogrammenoverzicht



Bijlage 7: Aanmaak nieuw bord



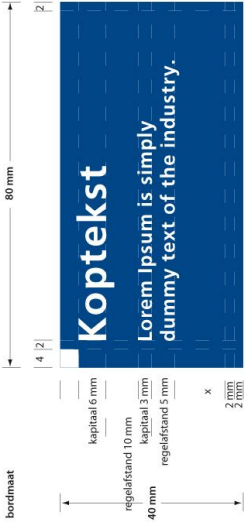
Type 1 bord (1 woord)



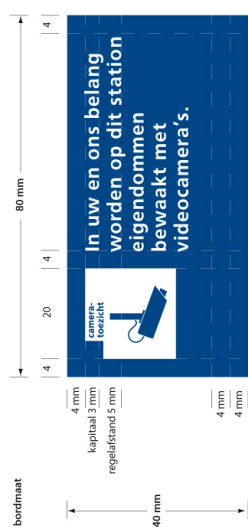
Type 2 bord (korte aanwijzing: 30 tekens per regel, uitgebreide aanwijzing: 60 tekens per regel. Tekst bij voorkeur over 3 regels.)



Type 3 bord (koptekst met platte tekst)



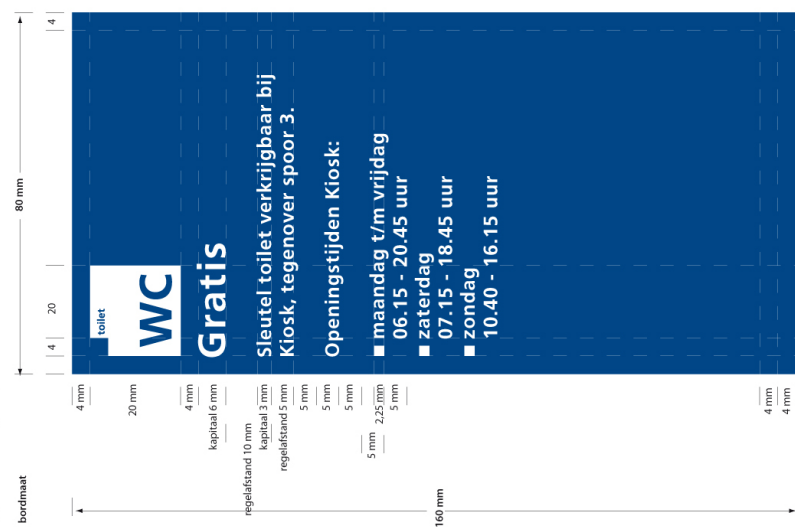
Type 4 bord (pictogram met tekst)

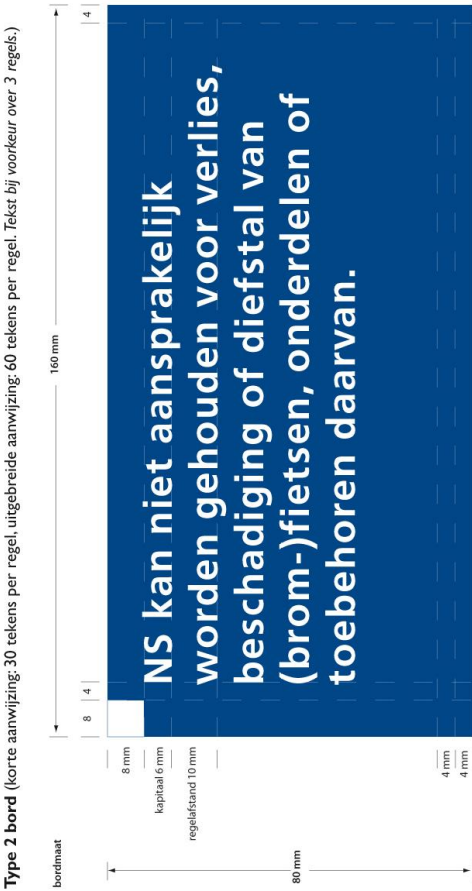
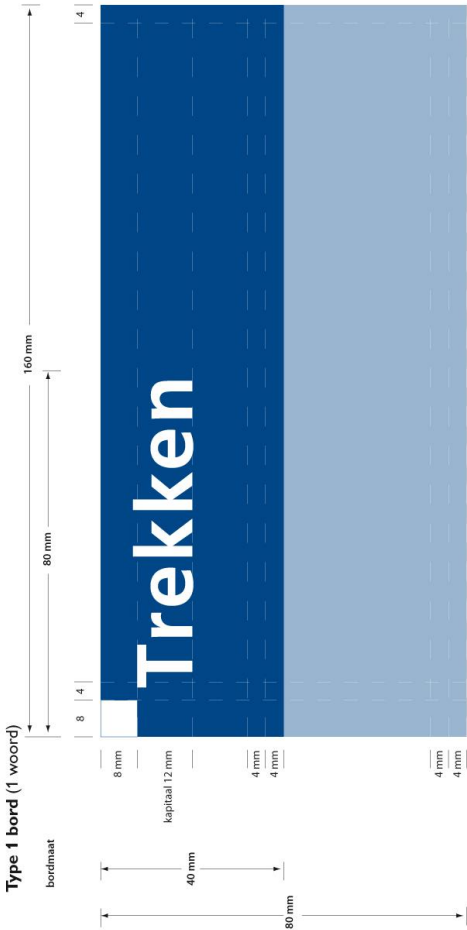


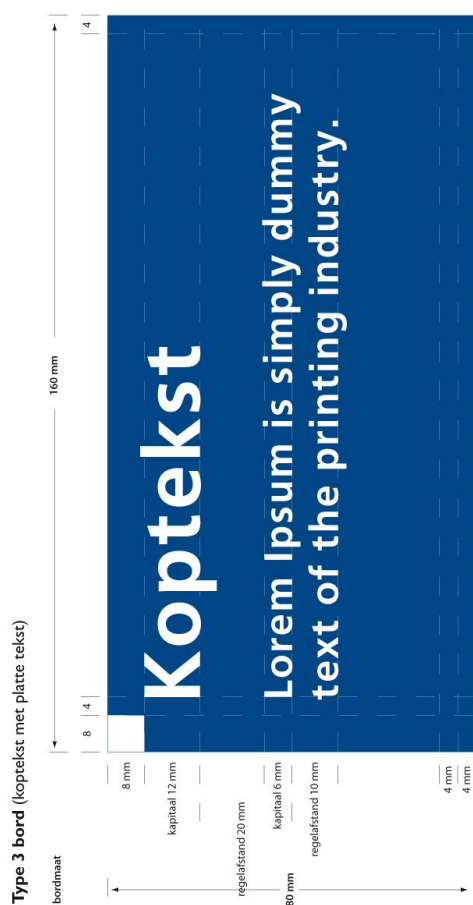
Type 4 bord (pictogram met 1 woord)

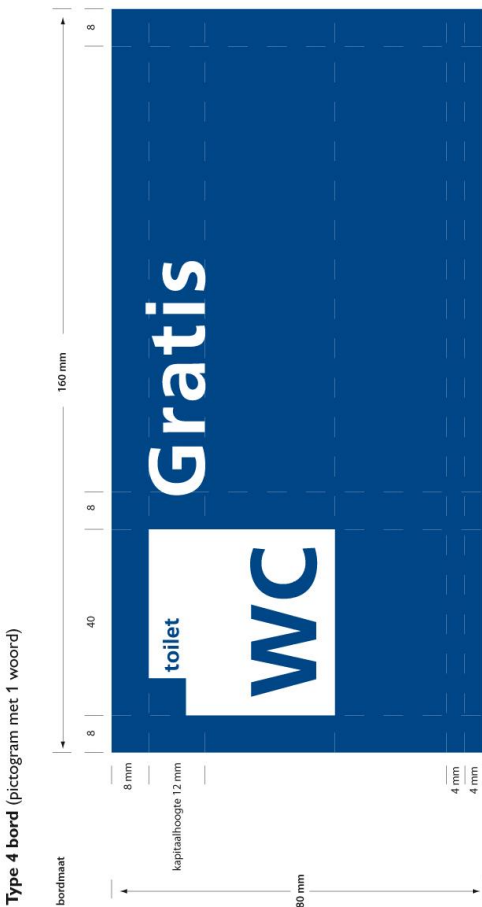
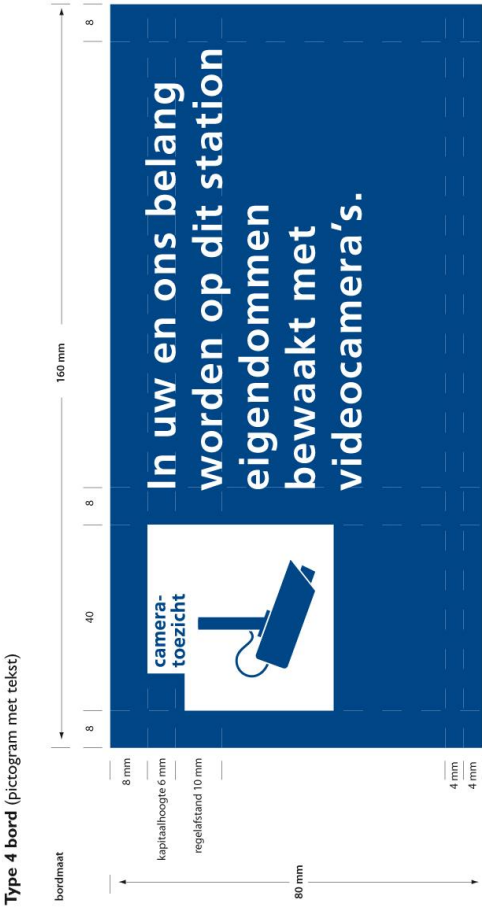


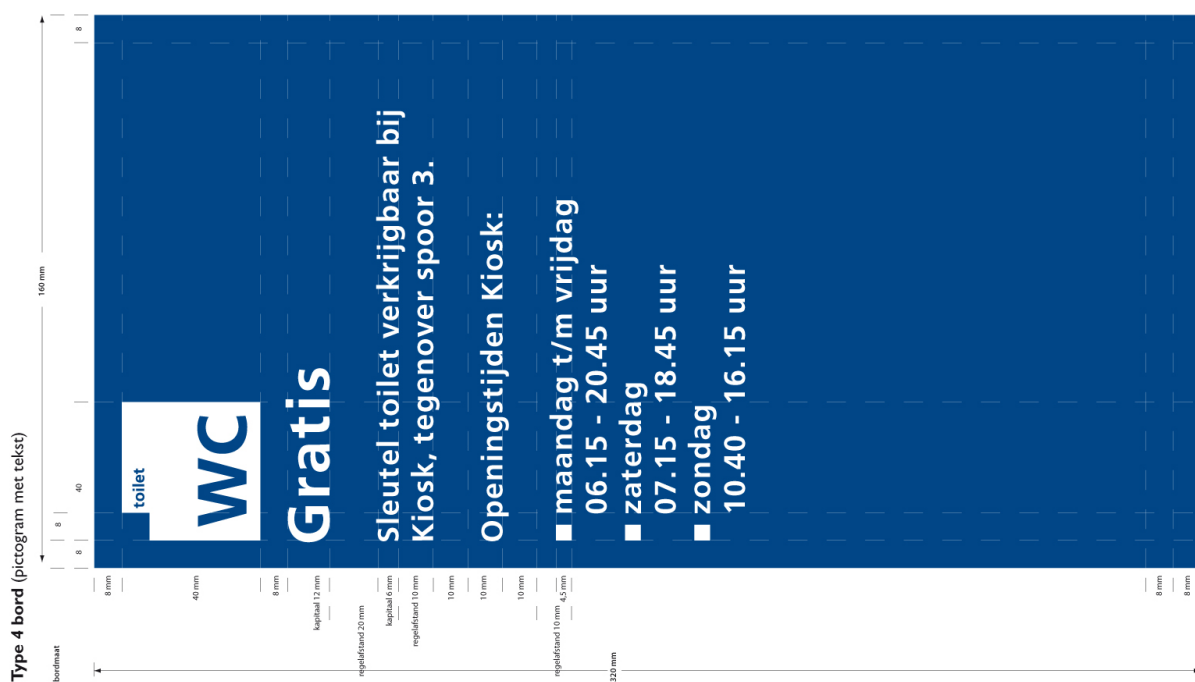
Type 4 bord (pictogram met tekst)



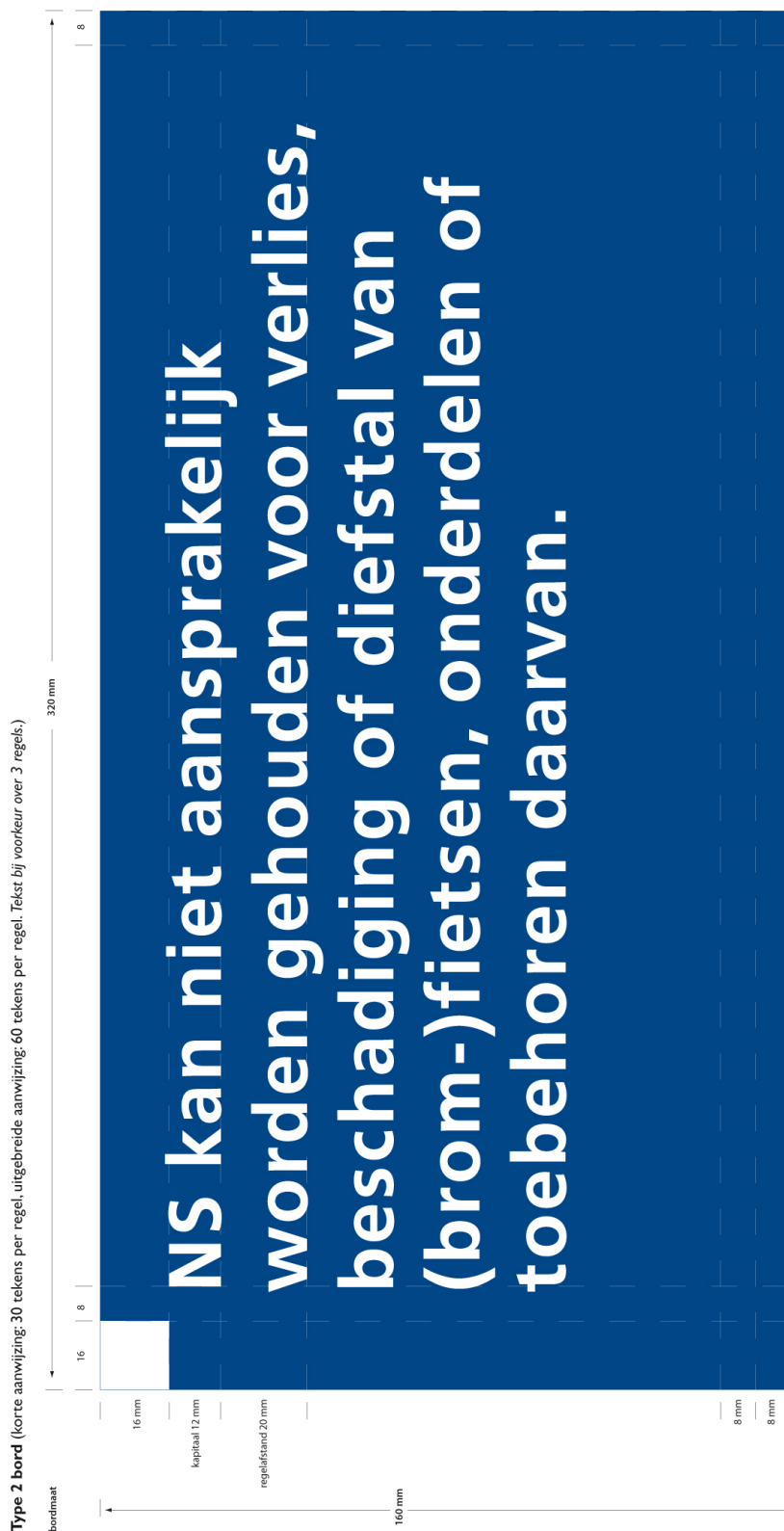
















Type 4 bord (pictogram met tekst)

