

Het Stationsconcept

Visie, kaders en toepassing
Versie 3.0, 2025

ProRail



Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

ProRail



Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Het Stationsconcept

Visie, kaders en toepassing

Versie 3.0, 2025

Inhoud

Inleiding	5	
1. Visie	8	De Visie benoemt de essentie van het station en beschrijft de ervaring die het Stationsconcept aan alle reizigers mee wil geven: de gewenste ervaring. De begrippenparen 'vertrouwd en verrassend' en 'generiek en specifiek' worden uitgelegd. Samen geven ze richting aan alle ontwerp- en inrichtingsopgaven op en rond het station.
De essentie van het station	13	
De gewenste ervaring	15	
Vertrouwd en verrassend	21	
2. Kaders	32	In het tweede deel, Kaders, worden de stationsdomeinen beschreven aan de hand van algemeen geldende ruimtelijke schema's en principes. Stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen in en rond het station naar de behoefte van reizigers. Ze worden met elkaar verbonden door de loopverbindingszone. Samen zorgen ze dat alle gebruikers intuïtief hun weg kunnen vinden.
De stationsdomeinen	37	
Loopverbindingszone	41	
Ontvangstdomein	49	
Reisdomein	57	
Verblijfdomein	69	
Omgevingsdomein	75	
3. Toepassing	90	Deel 3, Toepassing, laat zien hoe het Stationsconcept in de praktijk wordt toegepast. Het biedt handvatten om de stationsdomeinen te herkennen én te vertalen naar concrete stationsprojecten. Diverse voorbeelden van bestaande stations en veelvoorkomende situaties laten de brede toepasbaarheid van het Stationsconcept zien.
Toepassingsprincipes	95	
Toepassingsvoorbeelden	105	
Bijlagen	140	
1: Begrippenlijst	142	
2: Stationsklassen	145	
3: Beleidsrelaties Stationsconcept	146	
Bronnen	148	
Colofon	149	



Inleiding

Het Stationsconcept helpt bij het realiseren van een ideaal: een toegankelijk en aantrekkelijk station dat iedereen uitnodigt om te reizen met het openbaar vervoer. Een station met een menselijke maat, dat vanzelfsprekend past in zijn omgeving. Maar ook een station dat leven brengt in die omgeving, de plaatselijke economie stimuleert, bijdraagt aan een duurzame wereld en de sociale cohesie versterkt. Deze ambities worden breed gedragen door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester, en door het Rijk, vervoerders, regionale en lokale overheden.

Met het Stationsconcept sturen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester op de gewenste ervaring, inrichting en uitstraling van het station en de stationsomgeving. Daarin staan de wensen en behoeften van de reizigers centraal. Een logische keuze. Want voor hen doen we het. Aan de hand van het Stationsconcept willen we het comfort, het gebruiksgemak en het reisplezier van alle reizigers vergroten, net als dat van alle andere gebruikers.

Sinds de introductie in 2010 heeft het Stationsconcept zich bewezen als een solide basis voor de inrichting en programmering van stations. Dit blijkt onder andere uit de klantwaardering van stations, die in de afgelopen jaren volgens het Stationsconcept zijn aangepakt.

De grote kracht van het Stationsconcept zit in de samenhang. Het Stationsconcept verbindt opgaven op en rond het station en daagt uit om deze te vertalen naar de lokale context. Het legt een logische relatie tussen de verschillende vertrouwde onderdelen van een station en versterkt unieke en verrassende eigenschappen, die elk station een eigen karakter geven. Zo stimuleert het Stationsconcept eigenheid en herkenbaarheid.

Het Stationsconcept is van toepassing op alle stations. Voor alle stationsopgaven dient het als vertrekpunt, of het nu gaat om nieuwbouw, verbouw, inrichting of beheer. Daarnaast is het de basis voor de uitwerking van beleid voor stations en de ontwikkeling van middelen.



Een goed station realiseren we samen

De opgaven in en rond stations vragen om een integrale aanpak en hechte samenwerking. Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing, inrichting, programmering, architectuur en vormgeving dragen allen bij aan de wijze waarop een station wordt beleefd. Dit kunnen spoor- openbaar vervoer- en omgevingspartijen alleen samen realiseren.

Het Stationsconcept is daarom meer dan een intern beleidsdocument van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester. Het is ook een uitnodiging om samen op te trekken. Als spoorpartijen brengen wij daarbij onze ruime ervaring met stationsprojecten mee. Gecombineerd met de kennis en kunde van regionale en lokale overheden, rijk, vervoerders en diverse andere partners en belanghebbenden kunnen we werk maken van toegankelijke, aangename, veilige en vitale stationsgebieden.

Het Stationsconcept maakt deel uit van Spoorbeeld

Het Stationsconcept en de daarvan afgeleide handboeken zijn onderdeel van Spoorbeeld: het door de directies van NS en ProRail vastgestelde ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector. Het Stationsconcept is de leidraad voor alle medewerkers van ProRail en NS die betrokken zijn bij nieuw- en verbouw van stations, bij beheer en programmering van stations, bij communicatie over stations en bij ontwikkelingen in de stationsomgeving. Voor betrokken architecten, ingenieurbureaus en andere ontwerpers is het Stationsconcept sturend. Het is relevant voor alle fasen: van de uitwerking van beleid en het maken van plannen, tot de realisatie van projecten.

Het Stationsconcept omvat ook handreikingen voor het organiseren van de overstap tussen ov-, deel- en eigen vervoer, en voor de inrichting van de stationsomgeving. Dat maakt het Stationsconcept ook relevant voor partners van ProRail en NS: overheden, aanbieders van ov- of deelfervoer, ontwikkelaars en samenwerkingsverbanden bij ov-knooppuntontwikkelingen.

Een overzicht van de visiedocumenten en handboeken van Spoorbeeld die te maken hebben met het ontwerp en de inrichting van stations is opgenomen in de bijlagen. In de tekst wordt verwezen naar relevante achtergrondinformatie: beleidsdocumenten, maar ook documenten die ter inspiratie dienen.

1 Visie

De Visie benoemt de essentie van het station en beschrijft de ervaring die het Stationsconcept aan alle reizigers mee wil geven: de gewenste ervaring. De begrippenparen 'vertrouwd en verrassend' en 'generiek en specifiek' worden uitgelegd. Samen geven ze richting aan alle ontwerp- en inrichtingsopgaven op en rond het station.





Het Stationsconcept
bedient alle reizigers:
hun wensen en behoeften
staan centraal



De essentie van het station

Stations zijn er in vele soorten en maten. Er zijn stations met of zonder stationsgebouw. Sommige stations hebben een monumentaal voorkomen en anderen zijn onderdeel van een moderne multimodale ov-terminal. Ondanks die verschillen hebben alle stations bepaalde vaste kenmerken. Deze kenmerken vormen samen de hoofdingrediënten van het Stationsconcept: de essentie van het station.

→ **Stations verbinden stad, dorp, wijk en regio met het ov-netwerk**

Ieder station legt verbindingen; tussen de reis en de bestemming en tussen het station en de omgeving. Stations verknopen het ov-netwerk ruimtelijk en functioneel met de omgeving van stad, wijk en dorp. Dit is de plek waar verschillende vormen van vervoer samenkomen. Stations markeren het begin- of eindpunt van de reis, organiseren het overstappen op logische en samenhangende wijze en maken de overgang tussen station en omgeving voor alle gebruikers ervaarbaar.

→ **Stations bedienen de reizigers optimaal**

Stations zijn toegankelijk voor iedereen: jong en oud, ervaren en onervaren, met en zonder beperking. De inrichting zorgt ervoor dat aankomen, vertrekken en overstappen snel en makkelijk verloopt. Het

tijdelijke verblijf in het station maakt voor reizigers een belangrijk deel uit van de reis. Het station zorgt voor inspiratie en brengt reizigers in aanraking met de mogelijkheden die het station en de omgeving te bieden heeft.

→ **Stations zijn plekken van komen en gaan, van afscheid en ontmoeting, en van rust en beweging**

Het station is een uitgesproken publieke plek met een eigen dynamiek. De diversiteit aan reizigers en bezoekers bepaalt grotendeels het karakter van het station. Het station is niet alleen een plek waar je op reis gaat, maar ook een bijzonder, vaak levendig onderdeel van het publieke domein van stad, wijk of dorp. Het station houdt rekening met alle gebruikers, al staat de reiziger, als belangrijkste gebruiker, voorop.

In het station voelt
iedereen zich welkom



De gewenste ervaring

Zeven op de tien Nederlanders komt jaarlijks tenminste één keer op een station. Uit onderzoek van NS (2021) blijkt dat een vijfde van hen minimaal een keer per week met de trein reist. Zo divers als Nederland is, zo verschillend zijn de reizigers: jong en oud, studenten en scholieren, forensen en dagjesmensen. Samen vormen ze een goede afspiegeling van de Nederlandse bevolking. Ook veel internationale reizigers maken gebruik van onze stations. Voor hen is het station vaak onderdeel van hun eerste ontmoeting met Nederland.

Naast reizigers zijn er andere gebruikers op het station. Passanten bijvoorbeeld, die via het station van de ene naar de andere kant van het spoor gaan. Of bewoners die gebruik maken van de voorzieningen op het station. Daarnaast zijn er mensen die het station gebruiken als ontmoetingsplek en, natuurlijk, zij die op of rond het station werken. Het Stationsconcept wil alle gebruikers een positieve ervaring meegeven: de gewenste ervaring. De wensen en behoeften van de reiziger staan daarin voorop.

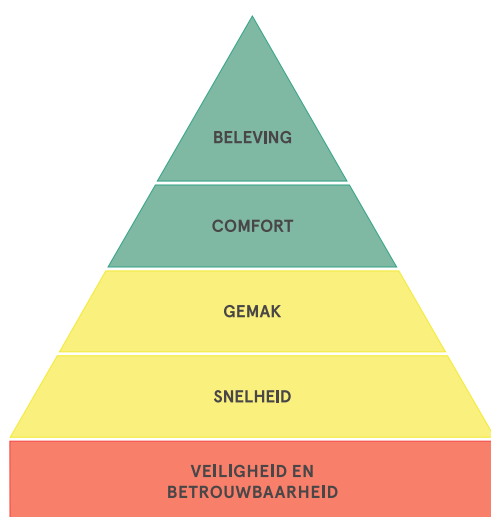
De gewenste ervaring bestaat uit de volgende ingrediënten:

- **Stations zijn toegankelijk, veilig, overzichtelijk en laagdrempelig**
Ze zorgen ervoor dat reizigers zich snel, gemakkelijk en zelfstandig kunnen oriënteren en verplaatsen.
- **Stations zijn comfortabel en reizigers voelen zich welkom**
Een menselijke maat zorgt voor een vertrouwd en veilig gevoel. Alle functies en voorzieningen zorgen samen voor een prettig en aangenaam verblijfsklimaat.
- **Stations hebben een eigen identiteit**
Het is een plek die je verder brengt en waar je thuiskomt.
- **Stations inspireren, stimuleren om anderen te ontmoeten en dragen bij aan het reisplezier**
Stations leggen verbinding met de omgeving en de lokale gemeenschap. Ze nodigen je uit om van het station gebruik te maken en de omgeving te ontdekken: het station opent je wereld.

Toelichting: zoveel mensen, zoveel wensen?

De wensen en behoeften van reizigers verschillen afhankelijk van het reismotief en het doel van de reis. Voor mensen die moeten reizen vanwege werk of andere verplichtingen (mustreizigers) is efficiëntie en snelheid belangrijk, terwijl mensen die reizen voor plezier en ontspanning (lustreizigers) meer waarde hechten aan comfort en gemak. Dit betekent dat iemand die dagelijks naar het werk pendelt een andere reiservaring heeft dan iemand die in het weekend op familiebezoek gaat.

Er zijn ook verschillen in hoe reizigers verschillende fases van hun reis ervaren. Tijdens het overstappen, aankomen of vertrekken ligt de focus van de aandacht anders dan wanneer iemand verblijft in de trein of de bus, of wacht op het station. De wensen van reizigers kunnen in volgorde van belang in een piramidevorm worden gestapeld, analoog aan de universele hiërarchie in menselijke behoeften van A. Maslow.



Klantwensen geordend naar
belang voor de reiziger

- Een gevoel van veiligheid en betrouwbaarheid is een basisvoorwaarde voor iedereen die met het openbaar vervoer reist. Mensen kunnen veiligheid verschillend ervaren, bijvoorbeeld door negatieve ervaringen uit het verleden. Onder betrouwbaar wordt verstaan dat reizigers krijgen wat ze verwachten.
- Snelheid en gemak zijn het belangrijkste voor reizigers. Deze factoren beïnvloeden de keuze voor de trein en het openbaar vervoer boven andere vervoersmiddelen. De ervaring met het reizen speelt hierbij een rol; sommige reizigers reizen op routine, terwijl anderen meer behoefte hebben aan sturende informatie en bevestiging. Daarnaast beïnvloeden de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de reiziger hoeveel moeite het reizen kost en welke strategieën mensen gebruiken om reisstress te verminderen.
- Het comfort en de beleving van de reis en het station beïnvloeden sterk of reizigers positief terugkijken op hun reis en opnieuw gebruik willen maken van het openbaar vervoer.

Tijdens de reis en de overstap op het station hechten alle reizigers waarde aan veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid en gemak. In de afgelopen jaren is voor veel reizigers het gevoel van gemak en veiligheid sterk verbeterd. Ze zijn vertrouwd geraakt met de ov-chipkaart en hebben betrouwbare, actuele reisinformatie via hun smartphone en de schermen in het station. Hierdoor maken mensen zich minder zorgen over de reis en is er meer ruimte voor de bredere reiservaring. De behoeften van reizigers lopen dan juist uiteen, als het gaat om sociale interactie en hoe ze zich tijdens het reizen willen voelen. Soms zijn de verschillen zelfs zo groot dat mensen elkaar kunnen irriteren.

Uit onderzoek uitgevoerd naar de functionele, emotionele en sociale behoeften van treinreizigers (Van Hagen en Aerssens. 2022 en Nieuwenhuizen, M. de Gier, S. Bot, 2022) komen de volgende zes profielen naar voren:

- Ongedwongen reizigers (1) en ondernemende reizigers (2) kiezen voor de trein vanwege flexibiliteit en gemak. Ze hebben positieve verwachtingen. Het reizen inspireert deze energieke en onbekommerde reizigers. Ze ervaren de reis het als plezierig en avontuurlijk.
- Georganiseerde reizigers (3) en bewuste reizigers (4) maken een praktische keuze voor vervoer, vaak vanuit duurzaamheid of gezondheid. Deze reizigers zijn nauwkeurig, rustig en betrouwbaar en willen tijdens de reis goed geïnformeerd en in controle zijn.
- Zelfverzekerde reizigers (5) richten zich tijdens de reis op hun eigen bezigheden, niet op andere reizigers. Deze vaak ambitieuze en verfijnde mensen stellen een comfortabele en kwalitatief hoogwaardige omgeving op prijs.
- Sociale reizigers (6) zien de trein en het stations als ontmoetingsplaatsen. Deze sympathieke en praktische reizigers zijn gericht op hun omgeving en actief in de omgang met anderen.

Zie op de volgende bladzijden welke behoeften deze reizigers hebben op het station.

De sociaalpsychologische behoeften hebben specifiek betrekking op het reizen. Dit betekent dat de profielen kunnen afwijken in andere situaties en van iemands normale gedrag. Bovendien kan dezelfde persoon tijdens een zakelijke reis in een ander profiel passen dan tijdens een dagje uit. Elk van de profielen zal op elk moment in elke trein en in elk station aanwezig zijn.

Aanvullend kunnen leefstijl en persoonlijke waarden van reizigersgroepen ook invulling geven aan het soort voorzieningen, winkels, horeca en evenementen in en om het station. Op deze verschillende leefstijlsegmenten wordt in het Stationsconcept niet verder ingegaan.

De ondernemende reiziger

"Reizen draait voor mij om flexibiliteit en comfort. De drukte en diversiteit op stations vind ik fascinerend. Ik sta open voor nieuwe energie en uitdagingen."

De bewuste reiziger

"Ik reis met het openbaar vervoer omdat het goed is voor het milieu en de maatschappij. Op het station wil ik mij ontspannen voelen. Ik verwacht dat het er netjes en veilig is."

De ongedwongen reiziger

"Reizen moet leuk en spontaan zijn. Zorgeloos kunnen overstappen is het belangrijkste voor mij. Een verrassend aanbod van winkels en vermaak maakt mijn tijd op het station extra aantrekkelijk."

Zes reizigerstypen in stations

De sociale reiziger

"Reizen gaat voor mij ook over ontmoeten en verbinden. Ik hou van de kleine, oude stations en waardeer een gesprek met een medereiziger. Ik laat me graag verrassen door een leuk evenement."

De georganiseerde reiziger

"Regie en controle zijn voor mij belangrijk. Ik wil zo snel mogelijk naar mijn bus of trein kunnen en vind het fijn als alles volgens plan verloopt."

De zelfverzekerde reiziger

"Ik reis vooral doelgericht en efficiënt. Ik waardeer de kunst en architectuur van het station. Een restaurant waar ik kan verblijven, stel ik erg op prijs."

Het station geeft reizigers
vertrouwen, ook in een voor
hun nog vreemde omgeving
Daarnaast is er ruimte voor
eigenheid en verrassing



Vertrouwd en verrassend

Het ontwerp en de programmering van het station, de inrichting en hoe voorzieningen zijn vormgegeven: alles draagt eraan bij dat reizigers en bezoekers ook daadwerkelijk “de gewenste ervaring” bereiken. Twee belevingsaspecten zijn hierbij van belang: het snel, gemakkelijk en veilig kunnen bewegen door het station, en het er aangenaam en plezierig verblijven. Voor het eerste is een vertrouwde en herkenbare omgeving nodig, terwijl een aangenaam verblijf op het station ook gebaat is bij een verrassende en unieke ervaring.

Het begrippenpaar vertrouwd en verrassend is behulpzaam om op alle niveaus te sturen op de inrichting en uitstraling van het station. De vertrouwde ervaring wordt ingevuld door vaste, generieke onderdelen en elementen. Specifieke en unieke onderdelen en elementen dragen bij aan de verrassing. Samen geven ze vorm aan de stationsidentiteit.

Een logische ordening van alle informatie, functies en voorzieningen zorgt ervoor dat alle aspecten van de gewenste ervaring tot hun recht komen. Het is ook de basis voor de verderop in het Stationsconcept beschreven stationsdomeinen.

Snel, gemakkelijk en veilig van A naar B

Reizigers wensen een zo kort mogelijke reistijd met zo min mogelijk oponthoud. Ze zijn gebaat bij duidelijkheid over dat wat het station te bieden heeft. Gemakkelijk en zelfstandig kunnen bewegen in en rond het station is voor alle reizigers van belang, of men nu overstapt op de bus, aankomt met de trein of vertrekt per fiets. Reizigers waarderen een moeiteloze overgang tussen station, omgeving en aansluitend vervoer. De overstap verloopt vloeiend wanneer het station overzichtelijk is, reizigers makkelijk hun weg kunnen vinden en informatie zich aandient op de momenten dat daar behoefte aan is.

→ **Oriënteren en navigeren**

Stations zijn duidelijk herkenbaar en geven hun functie direct prijs. Ze zijn leesbaar en helder van opzet. Overzicht zorgt ervoor dat alle reizigers zich goed kunnen oriënteren. De ruimtelijke inrichting helpt om nagenoeg intuïtief door het station te bewegen. De bewegwijzering ondersteunt de reiziger bij het oriënteren en navigeren.

→ **Praktisch in gebruik**

De inrichting van het station is praktisch en functioneel. Alle reisgerelateerde middelen en voorzieningen zijn eenvoudig te gebruiken en staan op logische plekken. Ook informatie over het station en de omgeving wordt helder en toegankelijk op een logische plek aangeboden. Een vanzelfsprekende en vertrouwde ordening zorgt voor optimaal gebruiksgemak.

→ **Toegankelijk voor zoveel mogelijk reizigers**

Het station houdt rekening met personen met een beperkte mobiliteit, zowel bij de inrichting als bij het aanbod aan services en informatie. Zo wordt het station toegankelijk en gebruiksvriendelijk voor een zo groot mogelijke groep reizigers.

→ **Veilig**

Sociale en fysieke veiligheid zijn randvoorwaardelijk voor een goed functionerend station. De ruimtelijke opzet en organisatie van het station en de directe stationsomgeving dragen bij aan de sociale veiligheid, bijvoorbeeld door het bundelen van looproutes en het afsluiten van delen van het station op die momenten dat er geen gebruik van gemaakt wordt. Ook zicht vanuit de omgeving op reizigers en cameratoezicht ondersteunen het gevoel van veiligheid.

→ **Schoon en overzichtelijk**

Het station is schoon en opgeruimd. Vandalisme en vervuiling worden voorkomen. Transparantie, goede verlichting, en het ontbreken van visuele obstakels zorgen voor doorzicht over de route en de omgeving. Dit geeft reizigers een gevoel van controle. Essentieel is de afwezigheid van nissen en haakse hoeken in tunnels en onderdoorgangen.

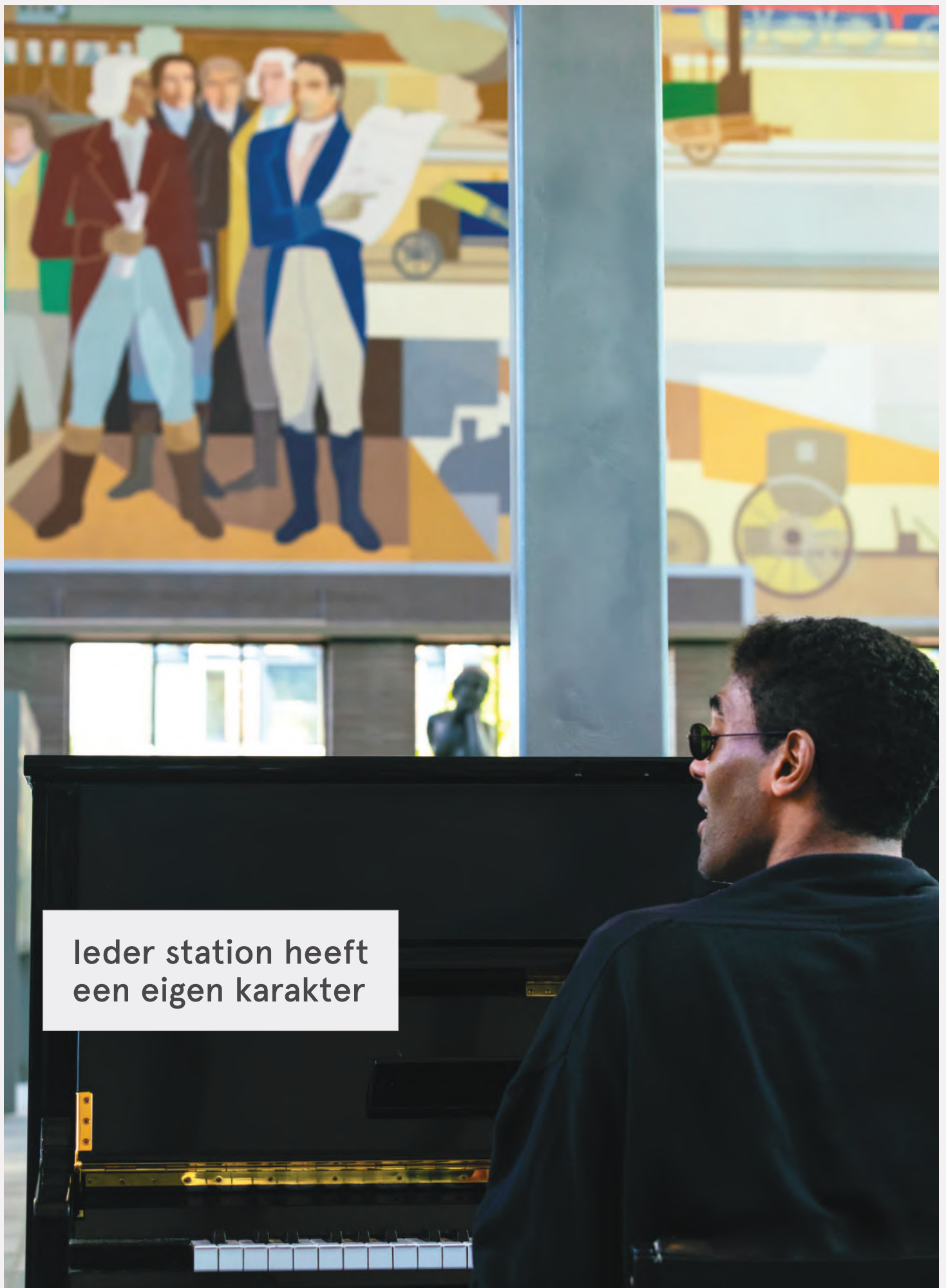
Het station geeft reizigers
vertrouwen, altijd en overal



Een aangenaam en plezierig verblijf

Het verblijf op het station, hoe kort ook, is een cruciaal onderdeel van de reiservaring. Het station nodigt reizigers uit om anderen te ontmoeten, nieuwe dingen te ontdekken en te genieten van de omgeving. Zorgvuldig vormgegeven ruimtes, de aanwezigheid van een diverse groep medereizigers en stationsbezoekers, en de ervaring van de rijke cultuurhistorie van het spoor maken het station tot een inspirerende plek met een eigen karakter.

- **Comfortabel**
Een uitnodigende omgeving draagt bij aan een aangename reiservaring. Beschutting, goed vormgegeven wachtmeubilair en een schone omgeving bieden fysiek comfort.
- **Bijzondere plek**
De architectuur, de inrichting en de vormgeving en kunst dragen bij aan een prettige beleving. Een goede ruimtelijke inpassing maakt de overgang tussen de reis en de omgeving voelbaar.
- **Aangename wachttijd**
Winkels en eetgelegenheden maken de wachttijd aangenamer. Maar ook infotainment of tijdelijke tentoonstellingen kunnen reizigers verrassen, en een evenement op het station kan leiden tot spontane ontmoetingen.
- **Verbonden met de omgeving**
Het station brengt reizigers in aanraking met wat de omgeving te bieden heeft. Een duidelijke relatie tussen station en omgeving zorgt voor herkenning en eigenheid. Door ruimte te bieden aan lokale ondernemers en maatschappelijke initiatieven die het station levendiger maken kan deze relatie verder worden versterkt.



leder station heeft
een eigen karakter

Vertrouwde ervaring

Onder de vertrouwde ervaring valt alles wat reizigers nodig hebben om goed voorbereid op reis gaan. Bepalend zijn de ruimtelijke opzet van het station, de herkenbare vormgeving, de toegankelijkheid, het overzicht en de logica in het aanbod van informatie en voorzieningen. Herkenbaarheid en voorspelbaarheid dragen bij aan het gemak en versterken het gevoel van veiligheid. Zo geeft het station reizigers vertrouwen, ook in een voor hun (nog) vreemde omgeving.

Volgend uit de ervaring van het vertrouwde kent ieder station generieke onderdelen en elementen. Voor alle informatie, voorzieningen en objecten die nodig zijn voor de reis bestaat een generieke beeldtaal, ontworpen in een voor het spoor kenmerkende uniforme stijl. Deze is eenduidig en wordt op alle stations toegepast. Het versterkt de stationsidentiteit en staat los van de merkidentiteit van vervoerders en betrokken partijen. Ook de ruimtelijke ervaring en indeling in stationsdomeinen is op ieder station vergelijkbaar.

**Generieke elementen
zorgen voor vertrouwen
en voorspelbaarheid:
ze zijn op alle stations
gelijk en voor iedere
reiziger direct herkenbaar**



Verrassende ervaring

Ieder station heeft een eigen karakter. Dat zorgt voor herkenning en verrast en verwelkomt bezoekers. Eigenheid volgt uit de relatie met de omgeving, de stationsarchitectuur en het publieke karakter van het station. De verrassing schuilt bijvoorbeeld in een kunstwerk, een bijzonder architectonisch detail waarop het oog valt in het voorbijgaan, of een tijdelijk evenement in het station. Natuurlijk kan het eigen karakter van een station voor frequente reizigers ook een gevoel van vertrouwen en thuiskomen geven. Ze herkennen 'hun' station. Sommige unieke elementen kunnen dus, afhankelijk van de reiziger, zowel vertrouwd zijn als verrassen.

Volgend uit de ervaring van de verrassing kent ieder station specifieke onderdelen en elementen. Vandaar dat het Stationsconcept uitdaagt tot maatwerk. De verrassing krijgt wel altijd vorm binnen duidelijke kaders. Zo zit het de vertrouwde ervaring nooit in de weg. Bij iedere ontwerpopgave wordt rekening gehouden met de aard van het station, de eigenheid van de stationsomgeving, de meest voorkomende reismotieven en de positie van het station in het ov-netwerk. Zo kan station Maastricht ook echt het station van Maastricht zijn en station Gorinchem ook echt van Gorinchem.

Specifieke elementen geven stations een eigen karakter: ze zijn per station uniek



Generieke elementen

De ordening van functies en voorzieningen

De stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen op logische wijze naar de behoefte van de reizigers op hun weg door het station.

De clustering van voorzieningen

Voorzieningen met een gelijke functie worden bij elkaar geplaatst. Stationsdomeinen worden daartoe ingericht met velden, die ieder een specifieke functie ondersteunen, zoals wachten, services, reisinformatie of kaartverkoop.

Zie ook:

→Handboek Stationsoutillage

De vormgeving van reisgerelateerde informatie en voorzieningen

Bewegwijzering en aan de reis gerelateerde informatie en voorzieningen, zoals de schermen met actuele reisinformatie en de stationsoutillage, zijn op alle stations gelijk. Dit zorgt voor herkenning, visuele rust en samenhang.

Zie ook:

→Visie op Informatie
→Visie op Informatie –
Handboek 2: Infostructuur
→Handboek Stationsoutillage
→Handboek Bewegwijzering

Het aanbod en de attentiewaarde van alle informatie

Het aanbod van alle informatie in stations wordt gestuurd vanuit de betekenis van deze informatie voor reizigers. De verschillende soorten informatie zijn afzonderlijk goed herkenbaar, kennen een onderlinge hiërarchie en worden in een logische volgorde van touchpoints (momenten van interactie) aangeboden.

Zie ook:

→Visie op Informatie

De presentatie van vervoerders en lijnen

Op veel stations bieden meerdere vervoerders hun diensten aan. Soms opereren zij onder de vlag van een lijn- of netwerkidentiteit. Zij presenteren zich consistent en gelijkwaardig. Dit zorgt voor herkenbaarheid en biedt reizigers overzicht op de aanwezige vervoerders en lijnen. Hetzelfde geldt voor aanbieders van deelmobiliteit. De profilering van vervoerders of lijnen gebeurt alleen daar waar interactie nodig is voor reizigers: binnen de reisinformatie, bij het kopen van een vervoersbewijs en het in- en uitchecken, en bij service en assistentie voor, tijdens en na de reis.

Zie ook:

→Visie op Informatie
→Visie op Informatie –
Handboek 3: Lijn en vervoerder
→Handboek Routing Signing Branding
→Handboek Stationsoutillage

Landelijke service- en retailformules

Stations kennen services en retailformules die landelijk worden toegepast. Het aanbod is voorspelbaar en gericht op snelheid en gemak. Al deze winkels, diensten en eetgelegenheden voldoen aan vaste uitgangspunten voor de signing en inrichting van de puizone. Hetzelfde geldt voor vending machines. Dit zorgt voor een visueel rustig en uitnodigend beeld, passend binnen de context van de stations.

Zie ook:

→Visie op Informatie
→Visie op Informatie –
Handboek 4: Retail en services
→Handboek Stationsoutillage

Functionele verlichting

Licht helpt reizigers om zich makkelijk en zelfstandig door het station te verplaatsen. Ook draagt het bij aan de sociale veiligheid en een vriendelijke sfeer. Visueel comfort is altijd leidend bij het ontwerp van licht en verlichting. De verlichting wordt altijd afgestemd op het gebruik van het station, de leesbaarheid, de oriëntatie en de veiligheid.

Zie ook:

→Visie Nieuw licht op stations

De programmering van voorzieningen

Bij de programmering van voorzieningen worden vijf stationsklassen gehanteerd: halte, basis, plus, mega en kathedraal. De indeling is grotendeels gebaseerd op het aantal in- en uitstappers per dag.

Zie ook:

→Bijlage 2: stationsklassen

Specifieke elementen

De inpassing van het station in de omgeving

Stations en bijbehorende voorzieningen als stallingen sluiten logisch aan op de openbare ruimte van de omgeving en worden stedenbouwkundig goed ingepast. Dat gebeurt met aandacht voor de context van stad, wijk, dorp of landschap. De inpassing versterkt het karakter en de herkenbaarheid van het station en het stationsgebied. Dit is extra van belang op die plekken waar het station niet over een stationsgebouw beschikt.

Zie ook:

→ Het nieuwe stationskwartier
→ Hartelijk welkom

Stationsarchitectuur

Stations worden locatiespecifiek ontworpen. Ze sluiten aan op de context en hun functie is herkenbaar. De architectuur past bij de tijdgeest en representeert de maatschappelijke waarde van het openbaar vervoer. Dit draagt bij aan het station als een markante plek in stad, wijk of dorp. Bij de verbouw, transformatie, het beheer en onderhoud worden de cultuurhistorische waarden van een station gerespecteerd en omarmd.

Zie ook:

→ De Collectie Bijzondere stationsgebouwen in Nederland en cultuurhistorische waardestellingen
→ Databank cultuurhistorische waardestellingen

Maatwerkopgaven voor stationsinterieur

Bij bepaalde objecten kan aangesloten worden op het karakter van het station en/of de omgeving. Denk aan een wachtruimte of een uniek object dat speciaal voor de plek ontworpen wordt. Het generiek vormgegeven wachtmeubilair kan soms ook in kleur en configuratie afgestemd worden op het station, bijvoorbeeld bij monumentale stationsgebouwen. Zo kunnen generieke objecten ook bijdragen aan de karakteristieke kwaliteit van een station.

Zie ook:

→ Handboek Stationsoutillage

Bijzondere verlichting

Licht en verlichting zijn integraal onderdeel van het stationsontwerp. Verlichting kan de architectonische kwaliteit versterken en zo de herkenbaarheid van het station vergroten. Verlichting voegt zich optimaal naar de plekken voor reis en verblijf. Met dynamische verlichting wordt gereageerd op tijdstip en weersomstandigheden.

Zie ook:

→ Visie Nieuw licht op stations

Stationseigen branchering

Het station biedt ruimte aan winkels en eetgelegenheden, zowel van landelijke partijen als lokale ondernemers en passende maatschappelijke initiatieven. Lokale ondernemers dragen bij aan de identiteit van het station. De branchering van het station wordt afgestemd op het aanbod en de gebruikers van de stationsomgeving.

Zie ook:

→ Handboek Maatschappelijke initiatieven op stations
→ Visie op Informatie – Handboek 4: Retail en services

Media, evenementen en tijdelijke decoratie

Infotainment, reclame, evenementen en tijdelijke aankleding kunnen het verblijf veraangenamen. Een wisselende invulling zorgt voor verrassing. Media kunnen bijdragen aan een unieke ervaring. Dit wordt sterker wanneer ze speciaal voor een station zijn ontwikkeld, of betrekking hebben op het reizen.

Zie ook:

→ Visie op Informatie
→ Visie op Informatie – Handboek 6: Lokale informatie
→ Visie op informatie – Handboek 5: Media
→ Handboek Stationsoutillage

Kunst

Kunst brengt reizigers en bezoekers inspiratie, kijkplezier en een verrassend perspectief. De kunstwerken op het station hebben een thematische relatie met de cultuur van het reizen, de omgeving of de publieke waarde van stations. Kunst kan deel uitmaken van de stationsarchitectuur. Ook kan het een autonome toevoeging zijn of een tijdelijke tentoonstelling of evenement.

Zie ook:

→ Handboek Kunst op stations

Groen

Bij de toepassing van groen op en rond perrons en in de stationsomgeving speelt het omliggende landschap een belangrijke rol. Het ontwerp wordt gebaseerd op de karakteristieken van de omgeving en er wordt landschapsspecifieke beplanting toegepast.

Zie ook:

→ Landschapsplan voor het spoor I
→ Landschapsplan voor het spoor II

2 Kaders

In het tweede deel, *Kaders*, worden de stationsdomeinen beschreven aan de hand van algemeen geldende ruimtelijke schema's en principes. Stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen in en rond het station naar de behoefte van reizigers. Ze worden met elkaar verbonden door de loopverbindingszone. Samen zorgen ze dat alle gebruikers intuïtief hun weg kunnen vinden.



Station Zaltbommel

De stationsdomeinen ordenen
functies en voorzieningen
naar de behoefte van de
reizigers op hun weg naar
en door het station



De stationsdomeinen zijn leidend voor alle ontwerpopgaven op en rond het station

Leidraad voor alle ontwerpopgaven

De stationsdomeinen vormen het kader voor de ontwerp, inrichting en programmering van stations, zowel in het ontwerp als bij het beheer. Ze zijn de leidraad voor de gebieden waar NS en ProRail opdrachtgevers zijn, zonder in te gaan op de specifieke verantwoordelijkheid van de partijen. Wel vormen ze de basis voor de gezamenlijke visie van hoe een goed station er qua indeling van ruimte, functies en voorzieningen uitziet.

Bij de planvorming en investeringen voor stations en hun omgeving zijn meerdere partijen betrokken. Verschillende partijen zoals lokale en regionale overheden, vervoerders, beheerders en vastgoedpartijen hebben hierin belang en verantwoordelijkheid. Ook voor de gebieden waar andere partijen dan NS en ProRail eigenaar en opdrachtgever zijn, zoals het omgevingsdomein, helpt het perspectief van de reiziger en gebruiker om aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke stationsgebieden te realiseren. Op basis van de uitgebreide ervaring in de ontwikkeling van stationsomgevingen biedt het Stationsconcept waardevolle aanbevelingen voor de inrichting van de directe omgeving, de aansluiting van het station op diverse routes en de inpassing van de modaliteiten voor het voor- en natransport.



De stationsdomeinen

Het Stationsconcept onderscheidt vier stationsdomeinen: een omgevingsdomein, een ontvangstdomein, een reisdomein en een verblijfdomein. Ze worden met elkaar verbonden door de loopverbindingszone. Elk domein heeft een eigen betekenis voor reizigers. Dit volgt uit de behoeften van reizigers aan oriëntatie, informatie en voorzieningen op hun weg door het station. De stationsdomeinen brengen hiërarchie aan, geven aan welke functies en voorzieningen waar horen én waar ruimte is voor een meer vrije invulling.

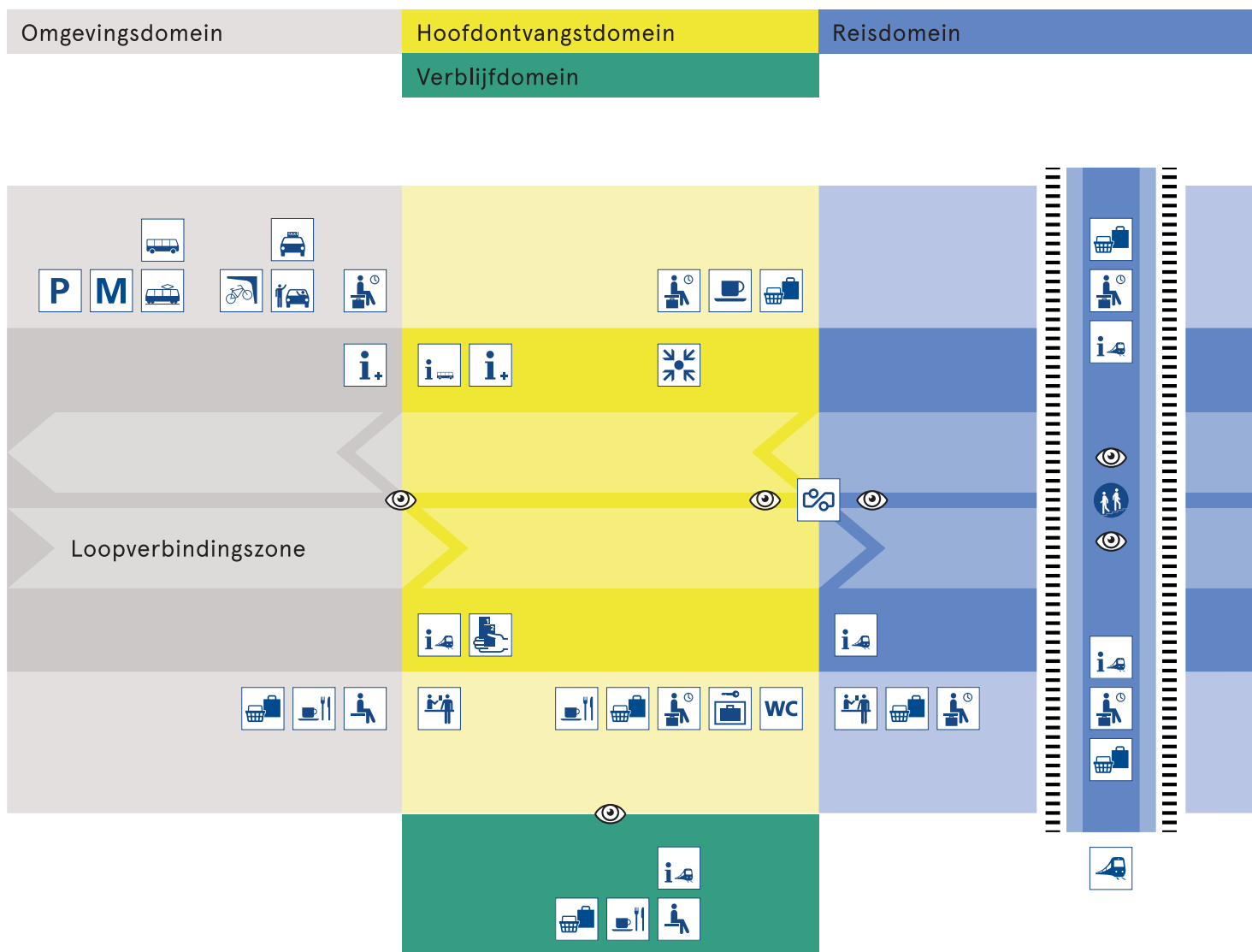
In de stationsdomeinen komen ruimte, functionaliteit en beleving samen.

Ze ordenen de vertrouwde, generieke onderdelen van het station en bieden plek aan de verrassende en locatiespecifieke elementen. Hierdoor ontstaat per stationsdomein een herkenbare functionele identiteit. Elk domein speelt zo een rol in het bereiken van de gewenste ervaring. Samen zorgen de stationsdomeinen voor helderheid en helpen ze aankomende, vertrekkende en overstappende reizigers soepel te navigeren en oriënteren.

De stationsdomeinen zijn altijd en overal te herkennen door de opeenvolging van functies en voorzieningen. Ook de manier waarop de functie van het domein is vertaald in het stationsontwerp, draagt daaraan bij, hoe eigen de uitwerking binnen de lokale context ook is.

De stationsdomeinen kunnen zowel binnen als in de buitenlucht een plek krijgen.

In dit deel worden de kenmerken en voorzieningen van de vier stationsdomeinen en de loopverbindingszone beschreven en geïllustreerd. De stationsdomeinen worden nader uitgewerkt in velden en touchpoints. Velden vormen de basis voor de plaatsing van meubilair en andere stationsobjecten. Ze komen aan de orde in het Handboek Stationsoutillage. Touchpoints organiseren het aanbod van informatie op de gehele route naar en door het station. De Visie op Informatie gaat gedetailleerd in op de touchpoints.



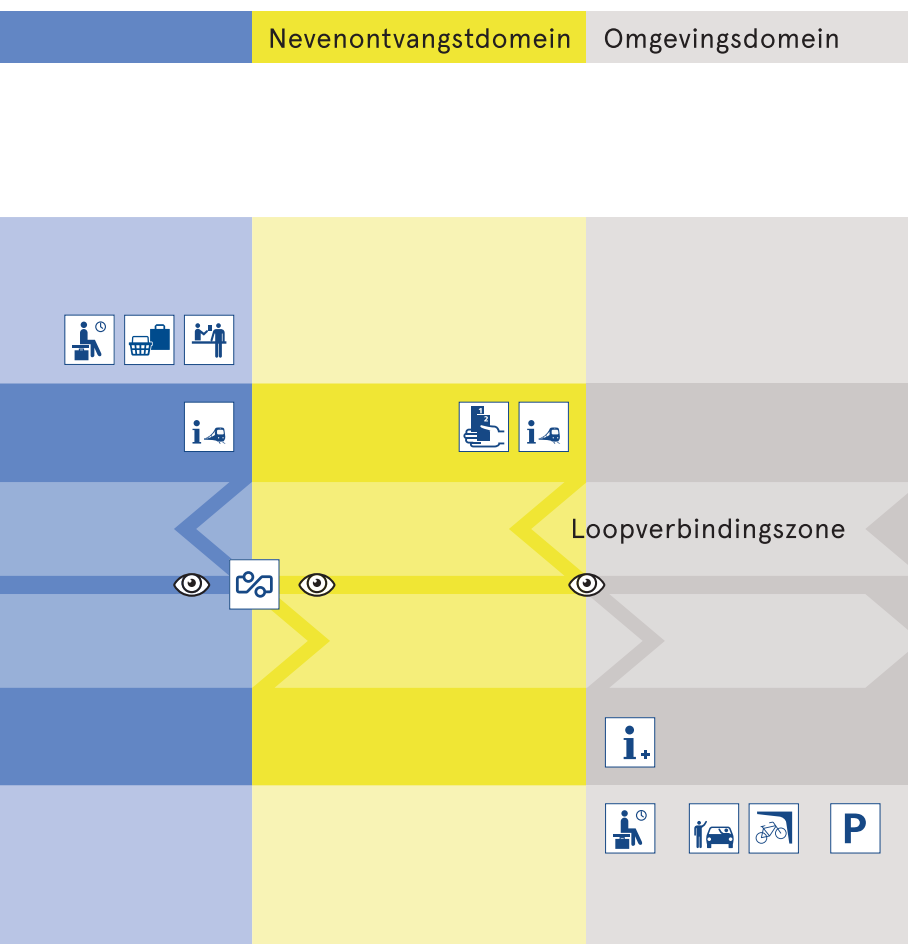
De stationsdomeinen en de loopverbindingszone

De loopverbindingszone verbindt de stationsdomeinen met elkaar. Het is de logische en efficiënte route tussen de trein en andere vormen van vervoer en naar de omgeving. De zone voorziet in een snelle, veilige transfer en is overal duidelijk herkenbaar en vindbaar. De loopverbindingszone is het meest generieke onderdeel van de stationsdomeinen. Grote en middelgrote stations kunnen over meerdere loopverbindingszones beschikken.

Het ontvangstdomein staat in het teken van het voorbereiden op de reis. Hier word je als reiziger op het station ontvangen en welkom geheten en vind je alle noodzakelijke informatie over de reis en de omgeving. Het is de uitgelezen plek om af te spreken en afscheid te nemen.

Het verblijfdomein vormt een eigen wereld binnen het station. Het domein is publiek toegankelijk: een plek om te verblijven, ook als niet-reiziger. Reizigers hebben hier de mogelijkheid om een lange wachttijd om te buigen in waardevolle tijd. Anderen benutten de goed bereikbare locatie voor een afspraak. Het verblijfdomein komt niet in elk station voor.

Het reisdomein staat in het teken van een gemakkelijke en efficiënte verplaatsing van en naar de trein. Dit omvat passages, zoals tunnels en traversen, en perrons. In het reisdomein stapt de reiziger in of uit of wacht op de komst van de trein. Hier vinden reizigers de meest actuele informatie over vertrektijden en aansluitend vervoer. Wanneer naast de trein ook bus, tram of metro deel uitmaken van een ov-terminal, hebben deze een eigen reisdomein.



Download als pdf

Het omgevingsdomein maakt deel uit van de openbare ruimte van stad, wijk of dorp. Hier sluit het station aan op de omgeving. Het omgevingsdomein zorgt dat reizigers hun weg van en naar het station veilig en makkelijk kunnen vinden en het vergemakkelijkt de overstap tussen openbaar vervoer, deelfervoer en eigen vervoer.

Deel 3, Toepassing laat zien hoe de stationsdomeinen zich vertalen naar veelvoorkomende situaties en stationstypen.

Naar boven / naar beneden

Oriëntatie

Trein

Bus

Tram

Metro

Taxi

Halen en brengen

Fietsenstalling

Parkeren

Lokale informatie

Reisinformatie trein

Reisinformatie bus, tram, metro

In- en uitchecken

Kaartverkoop

Service en assistentie

Wachten

Meetingpoint

Toilet

Diensten

Winkels

Eten en drinken

Verblijven

Omgevingsdomein

Ontvangstdomein

Reisdomein

Verblijfdomein

Loopverbindingszone



Loopverbindingszone

De loopverbindingszone is de meest logische en efficiënte route door het station. Hij garandeert een snelle transfer, legt een verbinding met de omgeving en helpt reizigers veilig, makkelijk en vanzelfsprekend hun weg te vinden. In ieder stationsdomein is de loopverbindingszone duidelijk herkenbaar. Iedereen in het bezit van een geldig reisbewijs kan er gebruik van maken. Stations kunnen over meerdere loopverbindingszones beschikken.



In en uitchecken bij de trein
Station Utrecht Centraal



Op zoek naar het juiste perron
Station Rotterdam Centraal



Logische route door de hal
Station Den Haag HS



Oriëntatie en navigatie krijgen volle aandacht

De loopverbindingszone verbindt het omgevingsdomein via het ontvangstdomein met het reisdomein – en andersom. Hij start en eindigt bij de haltes en voorzieningen van het voor- en natransport en bij de belangrijke voetgangersroutes van en naar de omgeving. De loopverbindingszone loopt door op de perrons. Indien aanwezig, ontsluit de loopverbindingszone het verblijfdomein. De loopverbindingszone kan ook worden gebruikt door reizigers die tussen andere vormen van vervoer overstappen.

Binnen alle stationsdomeinen straalt de loopverbindingszone rust, continuïteit en eenheid uit. De zone verloopt vloeiend, direct en is zo kort mogelijk. Richtingsveranderingen worden tot een minimum beperkt. Zo zorgt de loopverbindingszone dat reizigers zich goed kunnen oriënteren.

Vanuit de loopverbindingszone heeft de reiziger altijd zicht op het eerstvolgende stationsdomein. Waar routes splitsen of elkaar kruisen is oriëntatie extra belangrijk. Dat vertaalt zich in het stationsontwerp en wordt waar nodig ondersteund met bewegwijzering. De hoofdroute, lopend langs de belangrijkste reisvoorzieningen, is gemarkeerd met geleidelijnen.

De loopverbindingszone heeft een duidelijke hiërarchie en is, afgezien van de voorzieningen voor in- en uitchecken, vrij van obstakels en andere vormen van afleiding. Ook zaken die buiten de zone staan, zorgen niet voor verstoring. Voor iedereen is het helder welke ruimte bedoeld is voor de transfer en welke voor andere functies, direct aan de loopstroom of erbuiten. Op die plekken waar reizigers keuzes maken, de zogenaamde touchpoints, is informatie gedoseerd aanwezig.

Reisinformatie en bewegwijzering hebben altijd prioriteit boven andere informatiesoorten. Hetzelfde geldt voor het in- en uitchecken bij het openbaar vervoer. De loopverbindingszone is zo ingericht dat dit proces vloeiend kan verlopen.

Toegang tot de loopverbindingszone

Om reizigers met een beperkte mobiliteit, die zelfstandig of met begeleiding gebruik kunnen maken van de openbare ruimte, ook te kunnen laten reizen met het openbaar vervoer, zijn er ontwerpvoorschriften van ProRail voor de toegankelijkheid van de transfer. Mensen met een beperking, fysiek of mentaal, kunnen zo goed gebruik maken van de loopverbindingszone.

Iedereen in het bezit van een geldig reisbewijs kan in het station van de gehele loopverbindingszone gebruik maken. De poorten en palen om in- en uit te checken bij het openbaar vervoer maken deel uit van deze zone. Poorten bevinden zich op de grens van het ontvangstdomein en het reisdomein. Stations zonder poorten beschikken over check in/check uitpalen (cico's) en deze staan nabij de grens tussen de ontvangst en reisdomein: voor of bij de toegang tot de perrons. De poorten of cico's van verschillende vervoerders worden bij elkaar geplaatst en voorzien van heldere signing en branding.

Soms valt de loopverbindingszone samen met een voetgangersroute tussen de beide zijden van het spoor. Meer informatie over deze combinatie is te vinden in het hoofdstuk over het omgevingsdomein (pag.75).

Bij de loopverbindingszone verdienen een aantal zaken extra aandacht:

Duidelijk en overzichtelijk

- De capaciteit van de loopverbindingszone wordt in maat en positie bepaald op basis van de reizigersstromen. De hoofd- en zijroutes, inclusief trappen, roltrappen en liften naar de perrons, de reisdomeinen van andere modaliteiten of het verblijfdomein onderscheiden zich in maat en positie.
- De loopverbindingszone biedt goede zichtrelaties tussen de stationsentree en de voor- en natransportvoorzieningen, tussen de entree en de passage naar de perrons en tussen het begin van de passage en de stijgpunten tot de perrons.

In, aan en buiten de loopverbindingszone

- Reizigers kunnen informatie en objecten die zich in, aan of boven de loopverbindingszone bevinden makkelijk lezen en gebruiken, ook in beweging. Alleen de poortjes of palen om in en uit te checken bij het ov worden in de loopverbindingszone geplaatst. De zones met de hoogste attentiewaarde zijn gereserveerd voor de primaire reisinformatie: bewegwijzing, tijdsaanduiding en reisinformatie bevinden zich boven de loopverbindingszone.
- De zones met de hoogste attentiewaarde zijn gereserveerd voor de primaire reisinformatie: bewegwijzing, tijdsaanduiding en reisinformatie bevinden zich boven de loopverbindingszone.
- Aan de loopverbindingszone worden, goed in het zicht, voorzieningen geplaatst waar reizigers bij stil kunnen staan. Er wordt rekening gehouden met de functionele footprint: de ruimte voor het object zelf, het gebruik, het beheer en onderhoud ervan, en met het effect op het gedrag van reizigers eromheen. Zo wordt de doorstroming niet gehinderd.

- Zones die wat verder buiten de loopverbindingszone liggen zijn geschikt voor wachtvoorzieningen, diensten, media en winkels. Deze vragen meer ruimte en/of staan in het teken van (kort) verblijf.

Overstappen

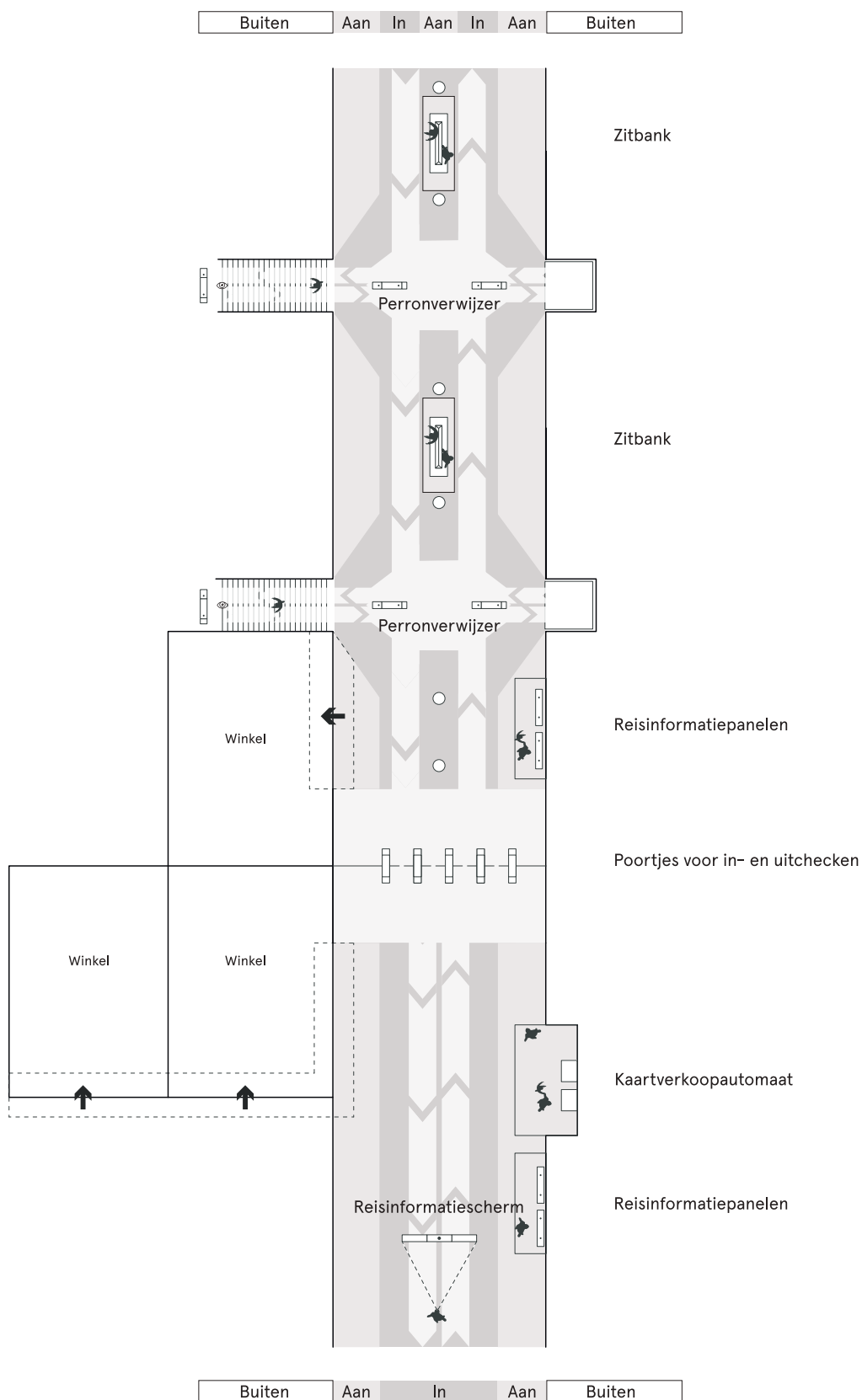
- De overstap tussen modaliteiten die zich aan beide zijden van het spoor bevinden kan via de loopverbindingszone door het station lopen. Wanneer daarvoor gebruik moet worden gemaakt van de poortjes voor het in- en uitchecken doorkruisen deze overstappende reizigers het beheerste gebied: het reisdomein van de trein. Soms gebeurt dit ook via een andere route in de directe omgeving van het station.
- Binnen het beheerste gebied is het mogelijk om over te stappen van trein op trein en bij uitzondering op andere ov-modaliteiten die onderdeel zijn van een gemengd reisdomein. Reizigers die overstappen tussen treinen van verschillende vervoerders checken in- en uit bij overstappunten.

Zie ook:

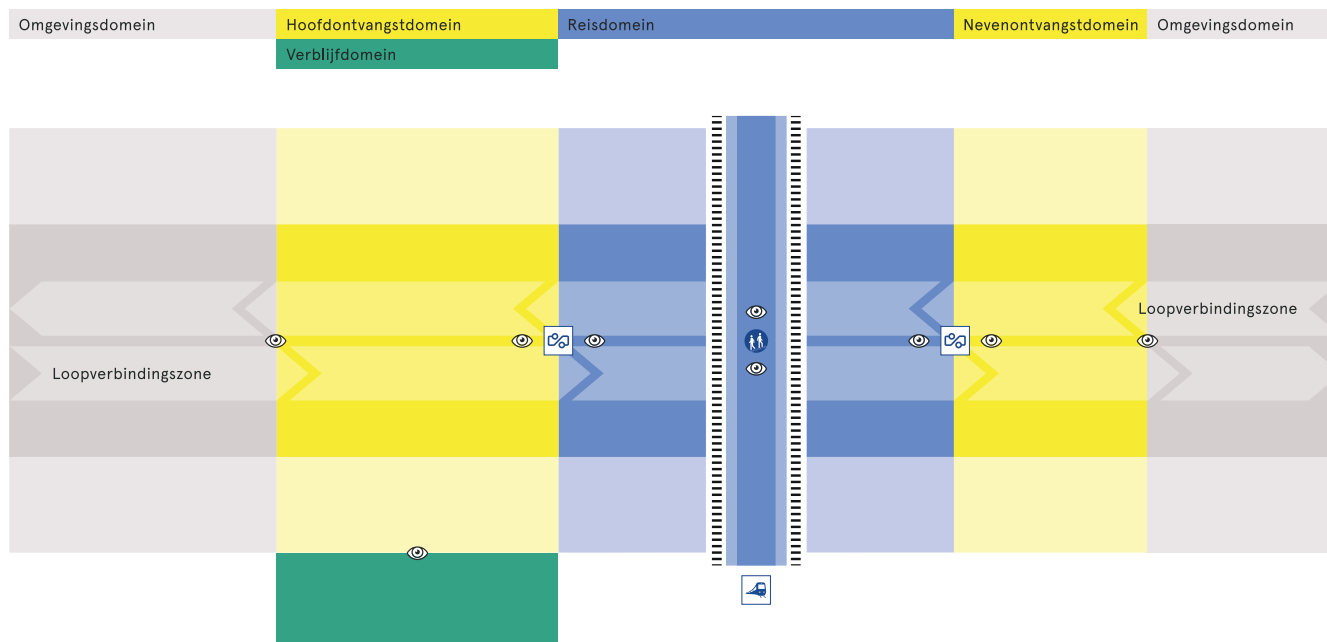
→ Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een OV-terminal pag.64.



Bewegwijzing boven de loopverbindingszone



Stationsmiddelen en hun footprint: in, aan en buiten de loopverbindingszone



Trein



In- en uitchecken



Naar boven / naar beneden



Oriëntatie



Omgevingsdomein



Ontvangstdomein



Reisdomein



Verblijfdomein



Loopverbindingszone

De loopverbindingszone is de logische en efficiënte route door het station en naar de omgeving

Voorzieningen loopverbindingszone

- Reisinformatie: dynamisch en/of statisch
- Poorten of palen (cico's) voor in- en uitchecken bij vervoerders
- Tijdsaanduiding
- Bewegwijzering



Vertrek metro		14:34
Bestemming	Wachttijd	
13 Central Station	2 min	
14 Central Station	4 min	
15 Central Station	6 min	
16 Central Station	8 min	
17 Central Station	10 min	
18 Central Station	12 min	
19 Central Station	14 min	
20 Central Station	16 min	
21 Central Station	18 min	
22 Central Station	20 min	
23 Central Station	22 min	
24 Central Station	24 min	
25 Central Station	26 min	
26 Central Station	28 min	
27 Central Station	30 min	
28 Central Station	32 min	
29 Central Station	34 min	
30 Central Station	36 min	
31 Central Station	38 min	
32 Central Station	40 min	
33 Central Station	42 min	
34 Central Station	44 min	
35 Central Station	46 min	
36 Central Station	48 min	
37 Central Station	50 min	
38 Central Station	52 min	
39 Central Station	54 min	
40 Central Station	56 min	
41 Central Station	58 min	
42 Central Station	60 min	
43 Central Station	62 min	
44 Central Station	64 min	
45 Central Station	66 min	
46 Central Station	68 min	
47 Central Station	70 min	
48 Central Station	72 min	
49 Central Station	74 min	
50 Central Station	76 min	
51 Central Station	78 min	
52 Central Station	80 min	
53 Central Station	82 min	
54 Central Station	84 min	
55 Central Station	86 min	
56 Central Station	88 min	
57 Central Station	90 min	
58 Central Station	92 min	
59 Central Station	94 min	
60 Central Station	96 min	
61 Central Station	98 min	
62 Central Station	100 min	
63 Central Station	102 min	
64 Central Station	104 min	
65 Central Station	106 min	
66 Central Station	108 min	
67 Central Station	110 min	
68 Central Station	112 min	
69 Central Station	114 min	
70 Central Station	116 min	
71 Central Station	118 min	
72 Central Station	120 min	
73 Central Station	122 min	
74 Central Station	124 min	
75 Central Station	126 min	
76 Central Station	128 min	
77 Central Station	130 min	
78 Central Station	132 min	
79 Central Station	134 min	
80 Central Station	136 min	
81 Central Station	138 min	
82 Central Station	140 min	
83 Central Station	142 min	
84 Central Station	144 min	
85 Central Station	146 min	
86 Central Station	148 min	
87 Central Station	150 min	
88 Central Station	152 min	
89 Central Station	154 min	
90 Central Station	156 min	
91 Central Station	158 min	
92 Central Station	160 min	
93 Central Station	162 min	
94 Central Station	164 min	
95 Central Station	166 min	
96 Central Station	168 min	
97 Central Station	170 min	
98 Central Station	172 min	
99 Central Station	174 min	
100 Central Station	176 min	



Ontvangstdomein

Het ontvangstdomein is laagdrempelig, uitnodigend en toegankelijk voor iedereen. Het domein straalt rust en efficiëntie uit. De oriëntatie is optimaal. Informeren, verwelkomen en ontmoeten krijgen alle ruimte.

Vervoerders presenteren zich hier met hun diensten aan de reizigers. In het ontvangstdomein kunnen reizigers hun reisproduct kopen of opladen. Alle noodzakelijke informatie dient zich vanzelfsprekend aan. Dat zorgt ervoor dat iedereen ontspannen en met een gerust hart op reis kan gaan. Ook is er ruimte voor wachten en ontmoeten en nodigt het ontvangstdomein reizigers uit om de omgeving te ontdekken.

Ontvangstdomein als entree tot het station

Het ontvangstdomein is goed geordend, beschikt over open zichtlijnen en een duidelijke toegang. Er is goed zicht op alle aanwezige voorzieningen. Daarmee maakt ontvangstdomein aan alle gebruikers duidelijk dat zij het station betreden.

Afhankelijk van het aantal reizigers en de omvang en opzet van het station, kan het ontvangstdomein deel uitmaken van het stationsgebouw of (gedeeltelijk) in de buitenlucht zijn ingericht. Wanneer er geen stationshal aanwezig is, wordt de overgang tussen het omgevingsdomein en het ontvangstdomein op andere manieren duidelijk gemaakt. Dat kan met landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architectonische ingrepen en door de ordening en clustering van stationsmiddelen. In alle gevallen ligt het ontvangstdomein op een logische, duidelijk herkenbare plek op weg naar de perrons en/of haltes. Het ontvangstdomein is toegankelijk en representatief.

Ieder station beschikt over minimaal één (hoofd)ontvangstdomein

Het hoofdontvangstdomein valt samen met de entree waar de meeste reizigers gebruik van maken. Grote stations met twee volwaardige entrees hebben vaak twee gelijkwaardige hoofdontvangstdomeinen. Wanneer het station over meer entrees beschikt, worden kleine nevenontvangstdomeinen ingericht met in ieder geval reisinformatie en voorzieningen om in- en uit te checken bij het ov. Het heeft de voorkeur om het aantal toegangen beperkt te houden. Dit verbetert de sociale veiligheid, vermindert de benodigde middelen en maakt commerciële voorzieningen levensvatbaarder.

Sommige stations beschikken over extra toegangen tot de perrons, bijvoorbeeld vanuit een parkeerterrein of fietsenstalling. Daar ontbreekt een ontvangstdomein en staan er bij de toegang alleen poorten of cico's. Voor frequente reizigers biedt zo'n directe toegang uitkomst, maar het is niet wenselijk omdat het de loopstromen verspreidt en reizigers actuele reis- en service-informatie missen. Als er een directe toegang is, wordt daar duidelijk gemaakt waar het hoofdontvangstdomein zich bevindt.

Verschillende vervoerders en modaliteiten in het ontvangstdomein

In het ontvangstdomein kunnen reizigers zich goed oriënteren op de verschillende vormen van vervoer. Van het (hoofd) ontvangstdomein wordt verwezen naar alle ov-modaliteiten van het station en zijn de routes naar de verschillende haltes en perrons zichtbaar. Soms delen trein, bus, tram en/of metro een ontvangstdomein, bijvoorbeeld wanneer hun de loopverbindingszones samenkomen bij de stationsentree. Het is ook mogelijk dat metro-, tram of bus een eigen ontvangstdomein hebben, bijvoorbeeld wanneer zij zich op grotere afstand of een ander niveau bevinden. In dat geval is extra aandacht nodig voor de vindbaarheid.

In gedeelde ontvangstdomeinen zijn de voorzieningen voor trein, bus, tram en metro goed zichtbaar en zoveel mogelijk gegroepeerd. Kaartautomaten, reisinformatie en services van alle modaliteiten worden bij elkaar geplaatst. Alleen als dit onlogische looproutes veroorzaakt, worden voorzieningen van een modaliteit dicht bij de toegang tot de eigen reisdomeinen geplaatst. In een aantal stations maken meerdere treinvervoerders gebruik van hetzelfde



ontvangstdomein. Een consistente en gelijkwaardige profilering van de service-middelen zorgt ervoor dat reizigers een goed overzicht hebben op de aanwezige treinvervoerders en lijnen.

Zie ook:

→Kaders: meer ov-modaliteiten onder één dak:
de stationsdomeinen in een ov-terminal pag.64.

Ruimte voor ontmoeting en verblijf

Het ontvangstdomein biedt aangename wachtplekken en ruimte om af te spreken. Vanaf hier is goed zicht op de stationsentree, reisinformatie en het reisdomein. Als de doorstroming en veiligheid het toelaten kan er extra zitgelegenheid worden geboden. Soms zijn er aanvullende functies: van toeristische informatie tot winkels en eetgelegenheden met ruimte voor ontmoeting. Ook een tijdelijk evenement, de aanwezigheid van kunst, of de ervaring van een uniek vormgegeven ruimte verhogen de verblijfskwaliteit.



Middelen van treinvervoerders bij elkaar geplaatst
Station Geldermalsen



Ontvangstdomein in de buitenruimte
Station Zevenaar



Reisinformatie en kaartverkoop rechts van de entree
Station Tilburg

Bij het ontvangstdomein verdienen een aantal zaken extra aandacht:

Goed voorbereid op reis

- Het ontvangstdomein bevat alle (informatie)voorzieningen die nodig zijn om goed voorbereid op reis te gaan. Alles wordt in een logische volgorde aangeboden, passend bij de behoeften van de reiziger.
- Reisinformatie, oriëntatie en bewegwijzering hebben prioriteit boven alle andere voorzieningen en informatiesoorten.
- Statische reisinformatie, informatie over station en omgeving, kaartverkoopautomaten en services van vervoerders, zoals een balie of winkel, zijn direct zichtbaar vanaf de entrees. Bij binnenkomst bevinden zij zich aan de rechterkant.

Servicemiddelen van vervoerders bij elkaar

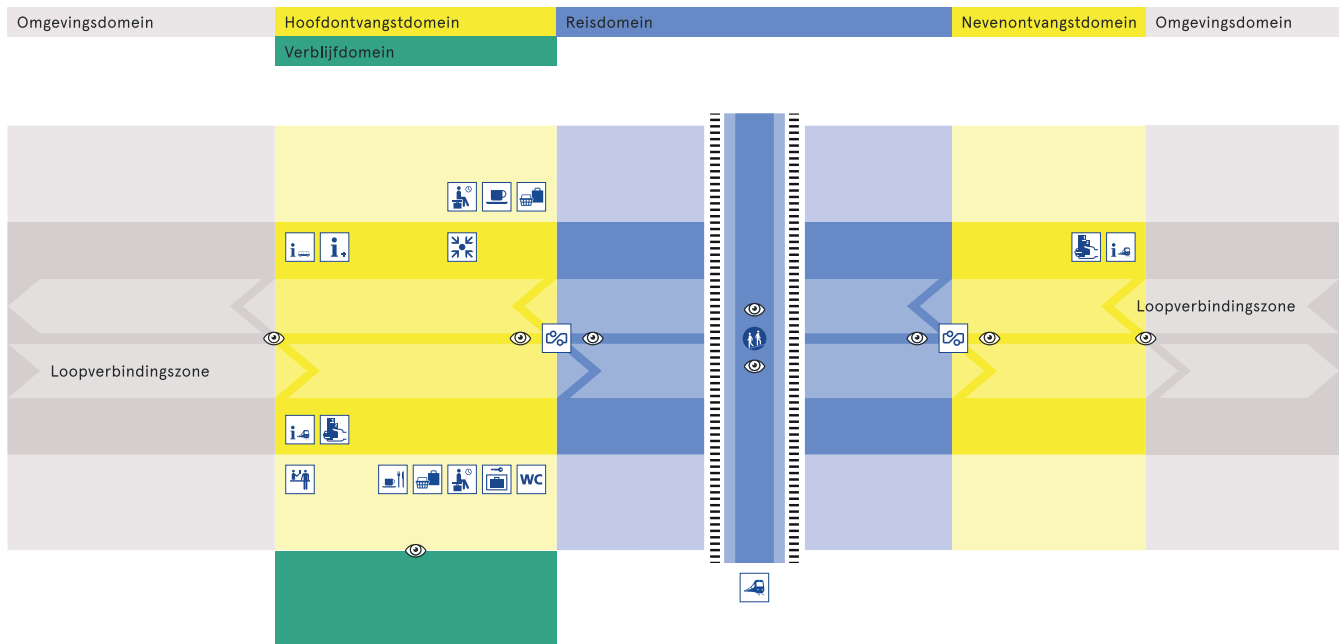
- Voorzieningen van modaliteiten en vervoerders worden geclusterd en voorzien van een herkenbare profilering.
- Reisinformatie en services van verschillende lijnen en vervoerders worden gelijkwaardig en consistent aangeboden.

Opgeruimd ontvangstdomein

- De transfer en de bijbehorende bewegwijzering en reisinformatie ondervinden geen hinder van niet of indirect aan de reis gerelateerde voorzieningen, objecten en (commerciële) uitingen.
- Commerciële service-objecten worden bij voorkeur geclusterd aangeboden langs een wand, in een nis of paviljoen, waarbij alle benodigde ruimte zich buiten de loopstroom bevindt.







- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------------------------|--|---------------------|
| | Trein | | Meetingpoint | | Omgevingsdomein |
| | Lokale informatie | | Toilet | | Ontvangstdomein |
| | Reisinformatie trein | | Diensten | | Reisdomein |
| | Reisinformatie bus, tram, metro | | Winkels | | Verblijfdomein |
| | In- en uitchecken | | Eten en drinken | | Loopverbindingszone |
| | Kaartverkoop | | | | |
| | Service en assistentie | | Naar boven / naar beneden | | |
| | Wachten | | Oriëntatie | | |

In het ontvangstdomein vind je alle noodzakelijke informatie over de reis en de omgeving

Voorzieningen hoofdontvangstdomein

Altijd aanwezig:

- Reisinformatie trein: dynamisch en statisch
- Tijdsaanduiding
- Bewegwijzering
- Service-informatie van vervoerders
- Kaartverkoop van vervoerders
- Stationsinformatie, huisregels
- Wacht- en ontmoetingsplekken

Soms aanwezig:

- Reisinformatie bus, tram, metro, indien het ontvangstdomein wordt gedeeld
- Service en assistentie van vervoerders
- Services: toilet, bagagekluizen, AED, stationsplattegrond
- Winkels, diensten, eetgelegenheden
- Media (mediascherm) en ruimte voor events of tentoonstellingen
- Informatie over de omgeving (NB plattegrond of lokale bewegwijzering in het omgevingsdomein)
- Hulpmiddelen voor assistentie van rolstoelgebruikers (haltes)

Voorzieningen nevenontvangstdomein

Altijd aanwezig:

- Reisinformatie trein: dynamisch en/of statisch
- Tijdsaanduiding
- Bewegwijzering
- Stationsinformatie, huisregels

Soms aanwezig:

- Reisinformatie van bus, tram, metro
- Kaartverkoopautomaat of opwaardeerautomaat voor ov-chipkaart van vervoerders
- Service en assistentie van vervoerders
- Stationsplattegrond
- Wacht- en ontmoetingsplekken
- Winkels, diensten, eetgelegenheden
- Informatie over de omgeving



Reisdomein

In het reisdomein gaat alles over snel en gemakkelijk verplaatsen. Hier is de dynamiek van de reis het meest voelbaar. Dit is de plek waar reizigers naar de trein gaan en in-, uit- of overstappen. Ook biedt het reisdomein ruimte aan reisinformatie, een laatste aankoop voor onderweg en kort en comfortabel wachten voor vertrek. Op veel stations is het reisdomein alleen toegankelijk met een geldig reisbewijs. Het reisdomein van de trein bestaat uit twee onderdelen: passage en perron. Naast de trein kunnen bus, tram en metro ook een (eigen) reisdomein hebben.

Reisdomein – passage

Onder de passage vallen alle reizigerstunnels, onderdoorgangen, loopbruggen of traversen en de stijgpunten (trappen, roltrappen, liften en hellingbanen) die naar de perrons leiden. De passage staat altijd in dienst van de loopverbindingszone. Hier draait het om het halen van de trein of de overstap. Het reisdomein staat in het teken van oriënteren, navigeren en het bevestigen dat reizigers op de juiste weg zijn. Dit heeft prioriteit en zorgt voor vrouwen. De passage is dan ook minder geschikt voor verrassende of afleidende activiteiten, en eventuele sfeerverhogende maatregelen zijn subtiel. In tunnels en traversen van grotere stations zijn vaak winkels te vinden, gericht op snelle aankopen en meestal met een aanbod toegespitst op gemak tijdens de reis.

Reisdomein – perron

Het perron is de plek waar mensen in- en uitstappen. Voor aankomende treinreizigers geldt dat zij het perron snel moeten kunnen verlaten. Oriëntatie op de uitgang en reisinformatie over aansluitend vervoer is optimaal. Voor vertrekkende reizigers is er verspreid over het perron ruimte voor kort, veilig en comfortabel wachten. Eenmaal daar aangekomen kunnen zij de aandacht af laten dwalen tot de komst van de trein. Bij stations met internationale treinverbindingen zijn er mogelijk ook voorzieningen aanwezig voor een (tijdelijk) beheerste toegang, een veiligheidscheck en identiteitscontrole. Deze bevinden zich voor de daadwerkelijke toegang tot het perron.

Kort wachten in het reisdomein

Op alle stations voorziet het perron in wachtfaciliteiten voor een kort verblijf. Voldoende beschutting en zitgelegenheid, aangename verlichting, een kiosk waar versnaperingen te krijgen zijn: het zijn ingrediënten om het verblijf hier te veraangenamen. Groene zones of eilanden op het perron verbeteren de verblijfskwaliteit en versterken de band met de omgeving. De beplanting, die passend is bij het landschap, verandert met de seizoenen. Op het perron kan ook informatie worden verstrekt die het reisplezier aanwakkert en inspiratie biedt voor mogelijke bestemmingen in de toekomst.

Reisdomeinen voor de bus, tram of metro

Wanneer het station ook ruimte biedt aan bussen, trams of metro's kunnen deze modaliteiten een eigen reisdomein hebben, zoals een apart bus- of tramplatform of een ondergronds metrostation. Ook komt het voor dat verschillende modaliteiten (delen van) het reisdomein delen. Denk aan een passage of zelfs een perron met aan de ene kant de trein en aan de andere de metro. In zulke gevallen is extra aandacht nodig voor oriëntatie, navigatie, de clustering van reisinformatie, het in- en uitchecken en het duidelijk onderscheiden van de modaliteiten. Dit maakt het overstappen makkelijker.

Zie ook:

→Kaders: meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal pag.64.





Eerst reisinformatie, dan comfortabel wachten
Station Amsterdam Bijlmer Arena



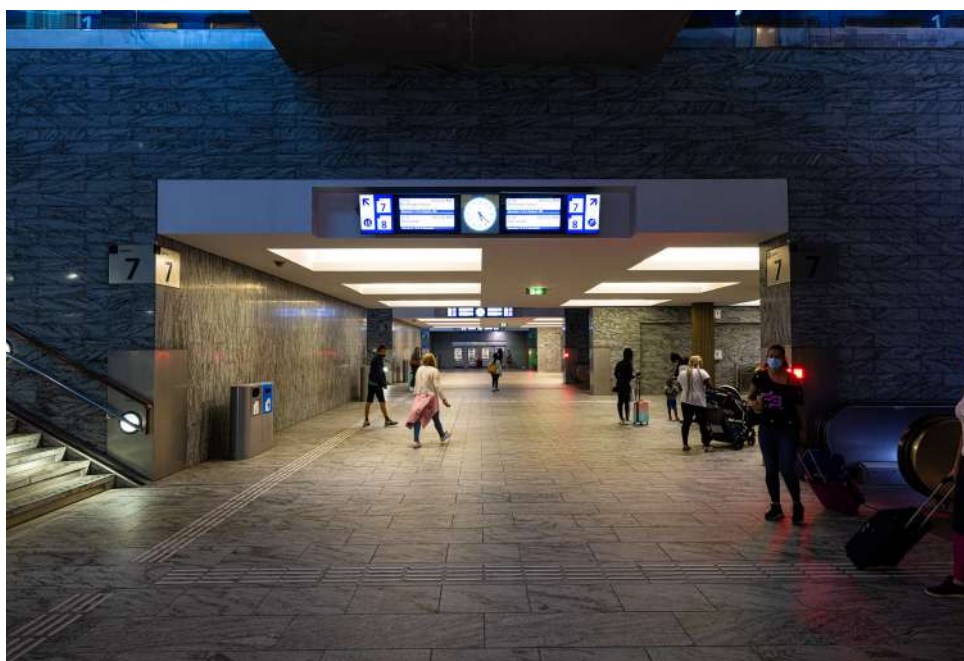
Groeneiland en kunst op de perrons
Station Amsterdam Amstel



Overstappunt om uit- en in te checken
bij verschillende vervoerders



Snackbar in de passage
Station Eindhoven Centraal



Helder verlichte reizigerstunnel
Station Breda

Bij het reisdomein verdienen een paar zaken extra aandacht:

Voorspelbaar en ondersteunend

- Reisinformatie en bewegwijzering hebben prioriteit boven alle andere voorzieningen.
- Reisinformatie en services van verschillende lijnen en vervoerders worden gelijkwaardig en consistent aangeboden.
- Het reisdomein beschikt over een heldere vertrouwde ordening, goede toegankelijkheid en open zichtlijnen. Transfer, oriëntatie, navigatie en toegang tot reisinformatie ondervinden nergens hinder van andere uitingen of objecten.

Passage

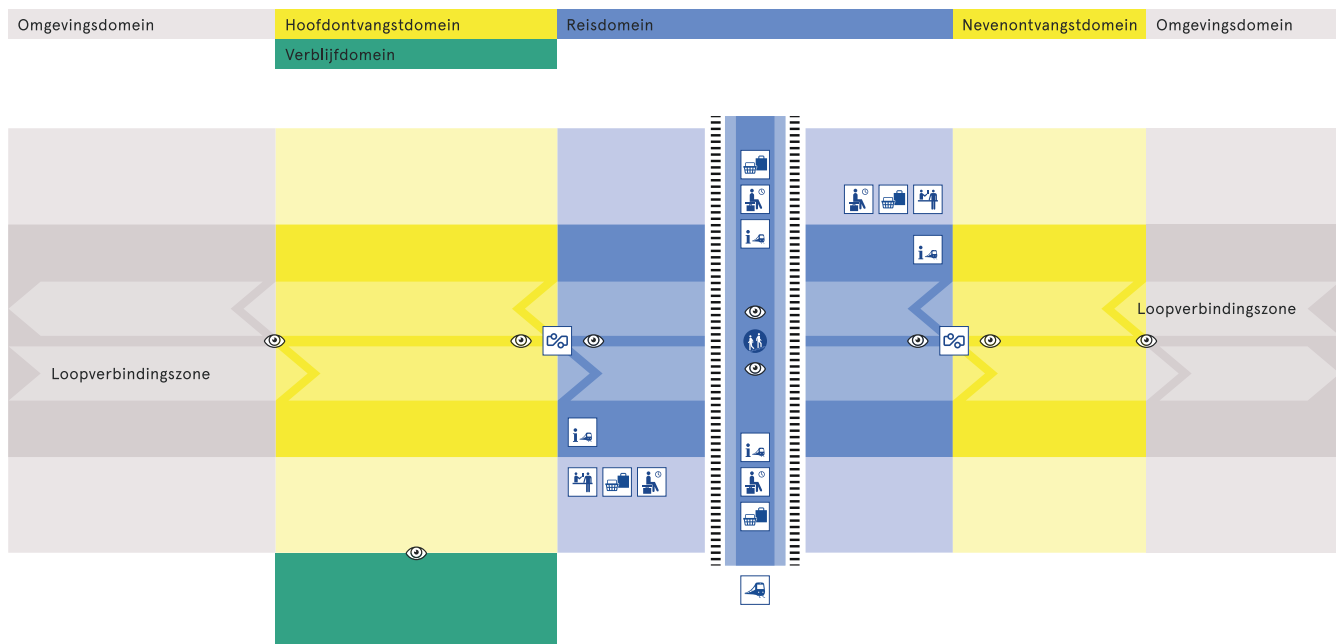
- In de passage worden voorzieningen aan de loopverbindingszone geplaatst, met inbegrip van alle ruimte die nodig is voor het gebruik ervan. Voorzieningen hinderen de doorstroming niet.
- In passages kan zitgelegenheid worden geboden als dit vanuit het oogpunt van veiligheid en de transfer mogelijk is.

Perron

- Op perrons worden de voorzieningen naar functie geclusterd en op vaste en voorspelbare wijze aangeboden.







- | | | | |
|---|---------------------------|---|---------------------|
|  | Trein |  | Omgevingsdomein |
|  | Reisinformatie trein |  | Ontvangstdomein |
|  | In- en uitchecken |  | Reisdomein |
|  | Winkels |  | Verblijfdomein |
|  | Service en assistentie |  | Loopverbindingszone |
|  | Wachten | | |
|  | Naar boven / naar beneden | | |
|  | Oriëntatie | | |

Het reisdomein staat in het teken van snel en gemakkelijk verplaatsen en comfortabel wachten voor vertrek

Voorzieningen reisdomein – trein

Altijd aanwezig:

- Reisinformatie trein: dynamisch en statisch
- Tijdsaanduiding
- Bewegwijzering
- Wachtvoorzieningen

Soms aanwezig:

- Opwaardeerautomaat voor de OV-chipkaart (indien in- en uitchecken via poorten)
- Overstappunt met cico's van vervoerders
- Commerciële voorzieningen, gericht op snelle aankopen
- Media (reclame)
- Hulpmiddelen voor assistentie van rolstoelgebruikers

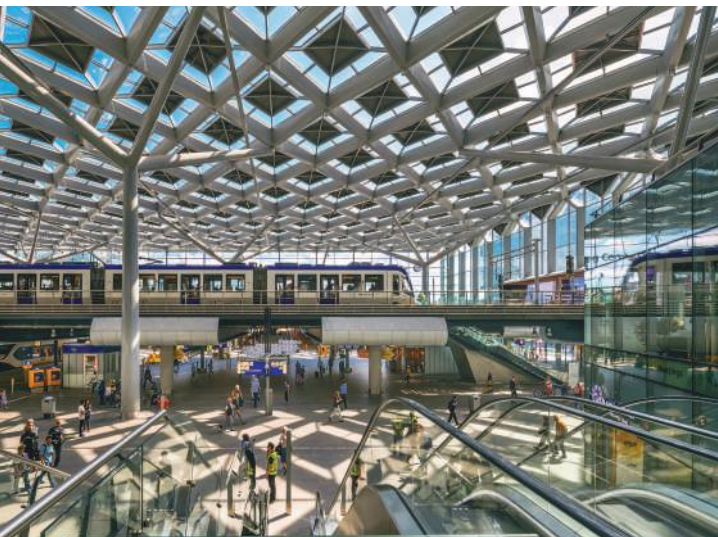
Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal

In een ov-terminal zijn de perrons en haltes van verschillende ov-modaliteiten onderdeel van één stationsgebouw. Denk aan combinaties van de trein met bus, tram en/of metro. Binnen een ov-terminal zijn alle modaliteiten even belangrijk. Ze worden gelijkwaardig behandeld. De combinatie van ov-modaliteiten kan invloed hebben op de stationsdomeinen. Er ontstaan dan varianten waarin, naast de trein, ook de bus, tram en/of metro een eigen ontvangstdomein of reisdomein hebben. Soms delen de ov-modaliteiten ook stationsdomeinen.

Als stationsdomeinen gedeeld worden, is er voldoende ruimte nodig voor alle reizigersstromen en de voorzieningen van alle modaliteiten. De informatie- en servicemiddelen worden op de juiste positie geplaatst, met voldoende ruimte om ze naar functie te groeperen. Voorzieningen die specifiek zijn voor één ov-modaliteit worden op een voor reizigers logische positie ingepast en herkenbaar aangeduid.

Oriëntatie, overzicht en navigatie zijn van groot belang in een multimodale ov-terminal. Toegangen tot de domeinen van trein, bus, tram en/of metro worden duidelijk vormgegeven. Vooral als de aantallen in- en uitstappers sterk verschillen. Dat kan door in de ruimtelijke inrichting extra aandacht te geven aan heldere routes, een optimale oriëntatie bij touchpoints, aanvullende bewegwijzering en doorzicht naar haltes en perrons. De poorten om in- en uit te checken voor de trein en metro op de overgang naar de reisdomeinen helpen hierbij. Dat geldt niet voor de bus en de tram, waarbij het in- en uitchecken in het voertuig gebeurt.





Tram, bus en trein gecombineerd
in station Den Haag Centraal



Kaartverkoop voor de bus (U-ov)
en de trein (NS) naast elkaar



Bewegwijzering voor trein, tram en bus in
station Utrecht Centraal

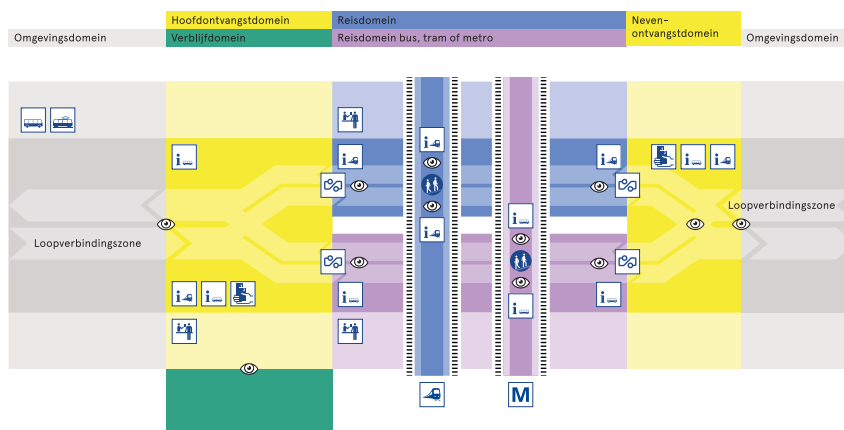
Varianten van eigen en gedeelde stationsdomeinen

De verschillende varianten van eigen of gedeelde ontvangstdomeinen, reisdomein-passages of reisdomein-perrons worden in onderstaande domeinenschema's geïllustreerd. In deze schema's wordt de metro als voorbeeld genomen, maar ze kunnen ook toegepast worden op bus of tram. In de schema's zijn alleen de reisgerelateerde voorzieningen van de modaliteiten aangegeven.

De perrons van bus, tram of metro bevinden zich op hetzelfde niveau of juist onder of boven de treinperrons en -sporen. Vrijwel altijd hebben ze een eigen reisdomein binnen de ov-terminal (variant 1, 2 en 4). Bij uitzondering worden perrons gedeeld (variant 3).

Service en kaartverkoop worden meestal aangeboden in een gezamenlijk ontvangstdomein (variant 1,2,3) en soms in een eigen ontvangstdomein (variant 4).

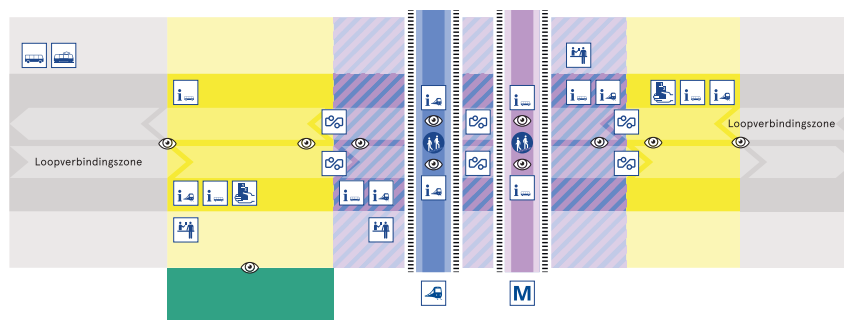
Bij een gedeeld reisdomein ontbreekt een beheerste toegang per modaliteit. De nabijheid van trein en metro is makkelijk voor de overstap, maar met het oog op zwartrijden niet ideaal (variant 2 en 3).



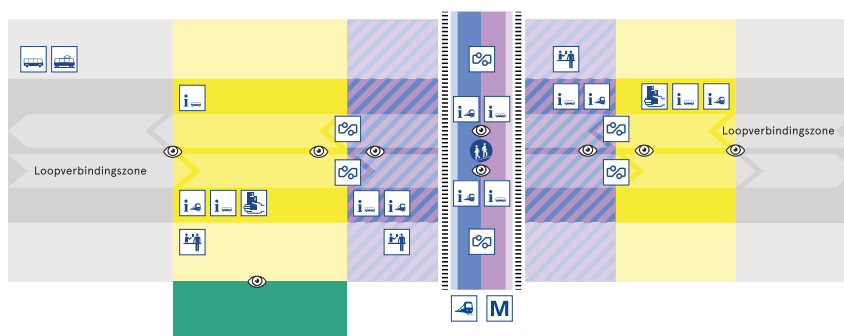
Variant 1: Station met een gedeeld ontvangstdomein en gescheiden reisdomeinen.

Zie ook:

→Toepassingsvoorbeeld 8: station Amsterdam RAI, pag.128.



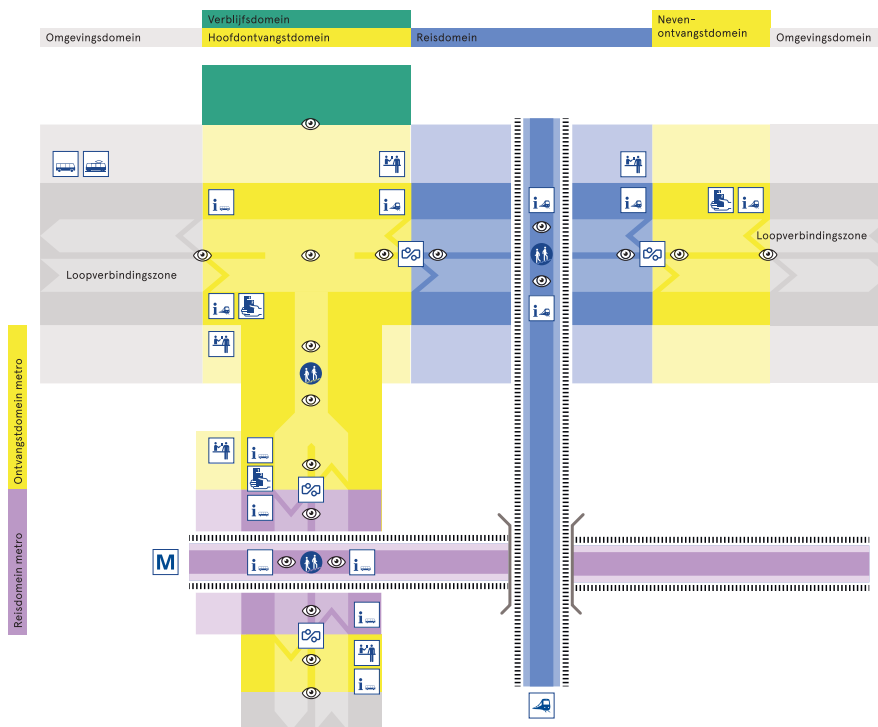
Variant 2: Station met een gedeeld ontvangstdomein en in het reisdomein een gedeelde passage, maar met gescheiden perrons.



Variant 3: Station met een gedeeld ontvangstdomein en gedeelde reisdomeinen.

Zie ook:

→Toepassingsvoorbeeld 7: station Amsterdam Amstel, pag.126.



Variant 4: Station met een eigen ontvangstdomein voor de metro, bereikbaar vanuit het hoofdontvangstdomein, en gescheiden reisdomeinen.

Zie ook:

→ Toepassingsvoorbeeld 9: station Amsterdam Centraal, pag.130.





Verblijfdomein

Het verblijfdomein is een uitnodigende plek voor verblijf en ontmoeting. Hier voel je het karakter van de omgeving en het stationsgebouw. Het verblijfdomein is meer dan een plek voor reizigers. Ook anderen komen er graag. De plek inspireert, is comfortabel en maakt langer wachten aangenaam. In het verblijfdomein tref je een eigen aanbod aan voorzieningen, het liefst met een lokaal karakter. Dat maakt het verblijfdomein tot een bestemming op zich. In tegenstelling tot de andere domeinen is het verblijfdomein niet op alle stations aanwezig.

Aangename verblijfsruimte in het station

Binnen de openingstijden van het station is het verblijfdomein publiek toegankelijk. Het biedt voor alle gebruikers een prettige plek om bijvoorbeeld even met iemand af te spreken, te werken of te winkelen. Het station is bovendien een goed bereikbare plek waar mensen elkaar zakelijk kunnen ontmoeten. In tegenstelling tot de andere stationsdomeinen staat de sfeer en uitstraling hier niet in het teken van de overstap, maar van comfort, ontmoeting en ontspanning. Het ontwerp en de inrichting van het verblijfdomein zijn daarop gericht. Daarbij kunnen de sfeer van een stationsgebouw en de prettige dynamiek van het komen en gaan van reizigers juist wel aantrekkelijke kwaliteiten zijn. Het verblijfdomein kan worden afgestemd op de leefstijlen van de gebruikers en krijgt extra karakter door ruimte te bieden aan lokale initiatieven en ondernemers.

Het verblijfdomein heeft geen betekenis voor de transfer of bij calamiteiten. De loopverbindingszone ontsluit het verblijfdomein wel, maar doorkruist het niet, zoals bij de andere stationsdomeinen. Bezoekers hoeven geen reizigers te zijn, maar de ruimte houdt wel rekening met de behoeften van reizigers, bijvoorbeeld door het aanbieden van actuele reisinformatie. Hier kunnen reizigers even ontsnappen aan de drukte van het station. Zo kan het verblijfdomein ook dienstdoen als wachtplek, al wordt het wachten in de eerste plaats gefaciliteerd in de andere stationsdomeinen.

In grote en kleine stations

In een aantal historische stationsgebouwen wordt de bijzondere uitstraling van voormalige stationsrestaurants en wachtkamers aangegrepen om ze te herbestemmen tot aangename ontmoetingsplekken. Op de grote stations voorziet het verblijfdomein in een behoefte, bijvoorbeeld doordat de internationale treinen er stoppen of omdat er veel toeristische reizigers zijn. Ook bij stations die deel uitmaken van een stadscentrum lijkt het bezoek aan de stad al in het station te beginnen. Toch zegt de omvang van het station niet alles. Op steeds meer plekken is sprake van een kleinschalige variant van het verblijfdomein. Denk aan de stationsgebouwen van kleine en middelgrote stations die hun functie hebben verloren en nu worden ingezet voor een bestemming die ten goede komt aan de reizigers en de omgeving: een bibliotheek, atelier of bezoekerscentrum.

Bij nieuwbouw of verbouw van stations kan extra ruimte gereserveerd worden voor een verblijfdomein. Wanneer de ruimte te beperkt is en er wel behoefte is aan een verblijfdomein kan er ook voor gekozen worden een deel van de voorzieningen een plek te geven in het ontvangst- of reisdomein. Die verblijfdomeinvoorzieningen zijn dan wel altijd dienstbaar aan hun gastdomein. Ze voegen zich naar de functie en uitstraling van het ontvangst- of reisdomein.

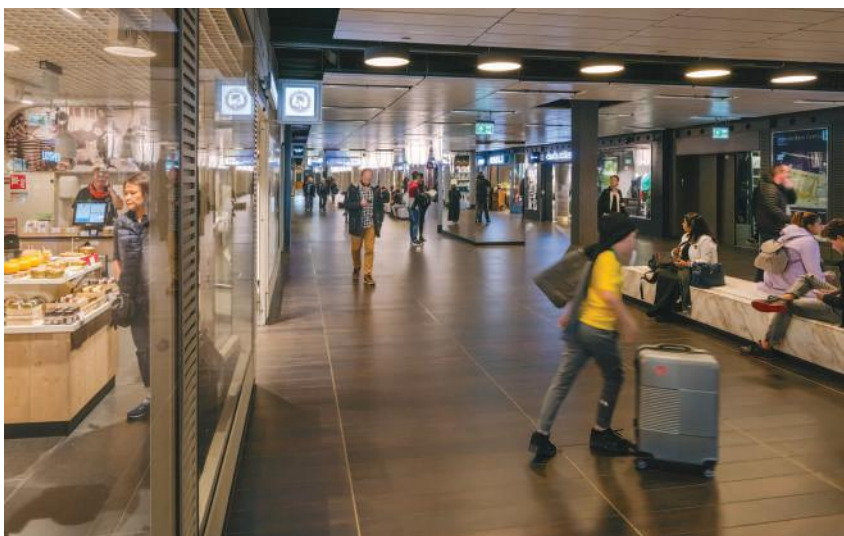




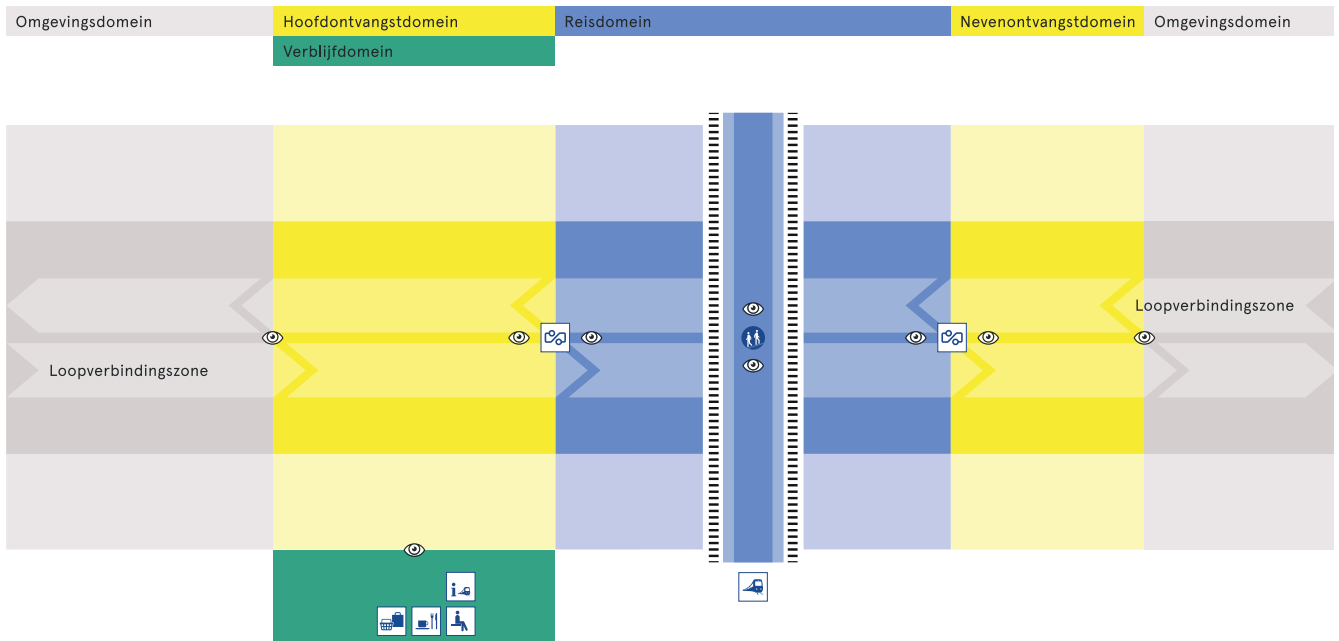
Afspreken en werken in De Stationshuiskamer van Den Haag Centraal



Een kunstgalerie in het voormalige stationsgebouw Station Rotterdam Noord



Winkelen in de IJpassage Station Amsterdam Centraal



Het verblijfdomein maakt van het station een bestemming op zich

Voorzieningen verblijfdomein

Altijd aanwezig:

- Bewegwijzering

Soms aanwezig:

- Tijdsaanduiding
- Zitgelegenheid
- Winkels en eetgelegenheden gericht op langer verblijf
- Media (evenementen, reclame en infotainment)
- Reisinformatie van de trein
- Toilet
- AED



P  Stationsplein 5015

Omgevingsdomein

Direct rond het station ligt het omgevingsdomein. Hier vinden reizigers veilig en gemakkelijk hun weg van en naar het station en stappen zij over tussen openbaar vervoer, deel- en eigen vervoer. Het omgevingsdomein is de plek waar station en omgeving elkaar ontmoeten. Reizigers worden er bezoeker of bewoner – en andersom. Het omgevingsdomein is een uitgesproken publieke plek in stad, wijk of dorp. Het karakter van dit domein wordt bepaald door unieke kenmerken van de omgeving en de dynamiek van het komen en gaan rond het station.

Toelichting: samenwerken aan de stationsomgeving

In het omgevingsdomein komen de belangen van veel partijen samen: gemeente, provincie, spoorpartijen en vastgoedeigenaren. De inrichting en programmering is daarom altijd het resultaat van een intensieve samenwerking tussen verschillende belanghebbenden met eigen verantwoordelijkheden. Voor alle betrokkenen ligt er een kans om van het omgevingsdomein een gezamenlijk visitekaartje van stad, wijk of dorp én het openbaar vervoer te maken.

De vaak complexe samenkomst van functies, voorzieningen en belangen maakt van het werken aan het omgevingsdomein een integrale ontwerpogave. Dit vraagt om expertise op het vlak van stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur, mobiliteit en cultuurhistorie. De inzet van integrale kwaliteits- of supervisieteam kan hierbij van grote waarde zijn.

Door de aard en omvang heeft het omgevingsdomein een andere status in het Stationsconcept dan de andere stationsdomeinen. Dit hoofdstuk is

daarom vooral bedoeld om te agenderen en handreikingen te bieden. Het Stationsconcept vraagt hier – net als in het station zelf – aandacht voor het perspectief van de gebruiker van het omgevingsdomein – of dit nu een reiziger, passant, bewoner of bezoeker is.

Het is van belang te werken aan een toekomstbestendig omgevingsdomein. Dit betekent een omgevingsdomein dat goed bereikbaar blijft en dat voldoende ruimte en flexibiliteit biedt om in te kunnen blijven spelen op toekomstige ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Het gaat ook om het realiseren van duurzaam ontworpen ov-knooppunt, met ruimte voor klimaat adaptieve maatregelen, die in en rond het station een plek moeten krijgen. Vooral op locaties waar de druk op de ruimte al groot is, vraagt dit om een goed evenwicht tussen station, vastgoedontwikkeling, openbare ruimte, groen en leefkwaliteit.

Zie ook:
→ Het nieuwe stationskwartier
→ Hartelijk welkom
→ Landschapsplan voor het spoor II,
Handboek Beplanting in de Stationsomgeving
→ Ontwerpend onderzoek Klimaat adaptieve stations

Aankomen en vertrekken: de voetganger centraal

Het omgevingsdomein zorgt voor een goede bereikbaarheid van het station en de omgeving. Reizigers kunnen zich hier makkelijk oriënteren op het station, de andere vormen van vervoer en bestemmingen in de omgeving. Nagenoeg alle gebruikers zijn of worden in het omgevingsdomein voetganger. De fiets speelt zeker in de stedelijke omgeving een hoofdrol in het voor- en natransport. Bij het ontwerpen en inrichten van de buitenruimte rond het station geldt daarom: voetgangers komen op de eerste plaats, fietsers op de tweede. De ruimte rond de stationsentrees krijgt hierbij extra aandacht. De overgang tussen het omgevingsdomein en het ontvangstdomein is comfortabel, verloopt soepel en drempelloos.

- Het omgevingsdomein beschikt over open zichtlijnen en korte loopafstanden. Looproutes zijn ruim van opzet en geschikt voor alle gebruikersgroepen: logisch, overzichtelijk, obstakelvrij.
- De loopverbindingszone wordt doorgetrokken tot in het omgevingsdomein. De looproute kan op eenzelfde manier als in het ontvangst- en reisdomein met voorzieningen worden geprogrammeerd.
- Reizigers worden door de inrichting van de openbare ruimte intuïtief van en naar het ontvangstdomein van geleid. Ook het voetgangersnetwerk uit de ruimere stationsomgeving sluit hier logisch op aan.
- De overgang tussen het omgevingsdomein en het ontvangstdomein bevindt zich bij voorkeur op hetzelfde niveau.
- Waar nodig kan de bewegwijzering van het station en de voorzieningen voor het voor- en natransport een plek krijgen in het omgevingsdomein. Deze bewegwijzering bestaat dan naast de lokale bewegwijzering voor bestemmingen in de omgeving.



In het omgevingsdomein
ontmoeten station en
omgeving elkaar



Overstappen in het omgevingsdomein: uitgangspunten voor de inrichting en programmering

Het omgevingsdomein is helder georganiseerd. Voorzieningen zoals (entrees tot) fietsenstallingen, uitgiftepunten voor deelvervoer, parkeerplaatsen, taxistandplaatsen en een zone voor halen en brengen vinden een plek in het omgevingsdomein. Hetzelfde geldt voor eventuele tramhaltes en (de toegang tot) bus- en metrostations.

De ruimte rond stations is vaak beperkt. Dat vraagt om extra aandacht bij de programmering en inpassing van modaliteiten. En om een inschatting van ontwikkelingen op het vlak van openbaar vervoer en bereikbaarheid, zoals nieuwe vormen van deelvervoer en licht elektrische voertuigen (LEV's) en de blijvende populariteit van de fiets. Elk station vereist maatwerk, aangezien de omstandigheden per locatie verschillen. In stedelijke gebieden neemt het belang van de eigen auto als vervoermiddel af, wat betekent dat lang parkeren hier minder prioriteit krijgt ten opzichte van andere vormen van voor- en natransport. Dit is anders bij stations nabij hoofdwegen. Hier kan een comfortabele en efficiënte overstap tussen auto en trein juist bijdragen aan duurzame mobiliteit. In alle gevallen is voldoende ruimte nodig om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige veranderingen in openbaar vervoer en bereikbaarheid.

De beschikbare ruimte, en de stedenbouwkundige opzet van de omgeving bepalen de inrichting van het omgevingsdomein. Het omgevingsdomein is altijd volwaardig onderdeel van de openbare ruimte van de stad, wijk of dorp. Dit geldt voor alle stations: van een eenvoudige halte tot een geïntegreerde ov-terminal. Bij de inpassing van voorzieningen voor openbaar, deel- en eigen vervoer gelden de volgende aandachtspunten:

Zorg voor een vertrouwde ordening van de voorzieningen voor openbaar, `deel- en eigen vervoer

Bij de inrichting van het omgevingsdomein wordt prioriteit gegeven aan de meest duurzame vormen van mobiliteit: lopen en fietsen. Dit is in lijn met het STOMP-principe voor duurzame gebiedsontwikkeling. Daarnaast spelen andere afwegingen een rol: zoals de behoeften van specifieke reizigersgroepen en beheer en veiligheid. Nabij het station hebben voorzieningen waarvan veel reizigers gebruik van maken en die efficiënt gebruik maken van de ruimte voorrang. Dit vertaalt zich als volgt:

- Plaats voorzieningen voor halen en brengen, kort parkeren en taxi dicht bij de stationsentree. Reizigers met bagage en reizigers met een beperking, voor wie gemak doorslaggevend is in de keuze voor het openbaar vervoer, worden zo goed bediend.
- Fietsenstallingen op korte afstand van de stationsentree voorkomen wild stallen van fietsen en er is veelal informeel toezicht van passanten.
- Geef haltes voor ov-modaliteiten voorrang boven het langparkeren van privé- en deelauto's, en boven het keren en bufferen van trams, taxi's en bussen. Uitstappen vraagt immers minder tijd en ruimte dan wachten en instappen, laat staan bufferen en parkeren.

Zet in op zo kort mogelijke looproutes

De meeste reizigers ervaren een looptijd van meer dan enkele minuten als oncomfortabel. Een duidelijke en directe voetgangersroute vanwaar de entrees van het station en de parkeervoorziening goed zichtbaar en herkenbaar zijn, helpt de oriëntatie en navigatie en dit heeft een positieve invloed op de beleving van de afstand.

Zorg voor een zo eenduidig mogelijke overstap

Plaats voorzieningen van de modaliteiten zoveel mogelijk bij elkaar: tramhaltes bij tramhaltes en bushaltes bij bushaltes.

Zorg voor veilige, toegankelijke en uitnodigende routes

Alle routes tussen de stationsentree(s) en de voorzieningen voor fiets, bus, tram, metro, deelvervoer, taxi en parkeerplaatsen zijn helder, aantrekkelijk, sociaal veilig en goed verlicht. Dit geldt ook voor tunnels en traversen.

Creëer ruimte voor comfortabel wachten

Hoe groot of klein een station ook is: zorg altijd voor wachtcomfort bij haltes en voorrijstroken van en voor bus, tram, taxi en halen en brengen, het liefst met beschutting.

Maak fiets- en voetgangersroutes zo veel mogelijk kruisingsvrij

Geef de voetganger alle ruimte, gevolgd door de fietser. Andere vervoersmiddelen geven hun waar nodig voorrang. Beperk kruisingen met voetgangersroutes tot een minimum. Oversteekplaatsen en routes naar fietsenstallingen, parkeerplaatsen, zones voor halen en brengen en taxi's en de haltes van de bus of tram zijn veilig, maximaal overzichtelijk en zo veel mogelijk kruising- en conflictvrij.

Zorg voor herkenbaar en goed vindbaar voor- en natransport

Voorzieningen voor het voor- en natransport zijn logisch georiënteerd op aankomende en vertrekkende reizigers. Als voorzieningen onderdeel zijn van het stationsgebouw of nabijgelegen vastgoed, worden de in- en uitgangen duidelijk en uitnodigend vormgegeven, en is de functie goed herkenbaar. Oriëntatie krijgt extra aandacht bij ondergrondse of gestapelde voorzieningen. Naast de generieke signing kan extra bewegwijzering helpen bij de vindbaarheid.

Groeppeer fietsen en auto's

Zet tweewielers bij tweewielers en vierwielers bij vierwielers. Zet vervolgens eigen fietsen bij elkaar en groepeer de deelfietsen. Hetzelfde geldt voor privéauto's en deelauto's. Dit helpt bij de herkenbaarheid en vindbaarheid. Aanbieders van deelfietsen en deelauto's presenteren zich goed herkenbaar en op gelijkwaardige wijze bij de entree van de fietsenstalling of de parkeervoorziening en op hun servicemiddelen.

Zorgvuldig inpassen in de omgeving

Alle voorzieningen voor- en natransport worden zorgvuldig ingepast in de omgeving. Deze zijn goed herkenbaar, of het nu gaat om de bushalte van de provincie, de fietsenstalling van ProRail of de parkeerplaats van NS. Het gebruik van de generieke middelen geeft reizigers vertrouwen. De wijze waarop ze ruimtelijk worden ingepast en ontworpen hangt af van de functie, het ruimtebeslag en het specifieke karakter van de omgeving.

Modaliteiten in het omgevingsdomein

Fietsvoorzieningen

Ieder station heeft één of meerdere fietsenstallingen voor eigen fietsen en deelfietsen. Deze stallingen kunnen open of overdekt, boven- of ondergronds, bewaakt of onbewaakt en bemenst of onbemenst zijn. Snelheid en gemak zijn essentieel voor het gebruik van deze stallingen. Ze liggen perfect op de route, zijn goed toegankelijk en vanaf ruime afstand herkenbaar. Dit helpt om de omgeving van het station overzichtelijk en netjes te houden. De loopafstand tot de stationsentree is kort. Als er ruimte is in het ontvangstdomein kunnen de stallingen zelfs een directe toegang hebben tot dat domein.



Logistiek

Logistieke voorzieningen zijn essentieel voor de service, bevoorrading, veiligheid, afvaldiensten en het beheer van stations. De interne organisatie van het station en de logistieke toegangen, de toegang voor hulpdiensten en de opstelplekken worden goed op elkaar afgestemd. Het is belangrijk om deze voorzieningen zo in te passen dat het de transfer nergens in de weg zit. Aan- en afvoerroute bevinden zich buiten de loopverbindingszone en bij voorkeur zoveel mogelijk buiten het zicht van de reizigers. Dit geldt ook voor de parkeervoorzieningen voor de logistiek.



Bus, tram en metro

Snelheid en gemak staan voorop bij het overstappen tussen de trein en aansluitend openbaar vervoer. Daarom zijn alle haltes en perrons in het omgevingsdomein goed zichtbaar vanaf de stationsentree. Door haltes en perrons per modaliteit te clusteren, wordt de vindbaarheid versterkt. Dit is ook belangrijk voor reizigers die overstappen op een andere vervoerswijze dan de trein. Ook haltes voor incidenteel treinvervangend vervoer liggen in het zicht van de stationsentree. Met dynamische haltering, al dan niet aan een eilandperron, kan de benodigde ruimte voor bus en tram worden beperkt. Voorzieningen voor het bufferen, laden en opstellen van trams en bussen krijgen bij voorkeur een plek op ruime afstand van het station. Dit komt de verblijfskwaliteit ten goede en biedt kansen om vrijkomende ruimte in te zetten voor groen en klimaatadaptatie. Soms worden bus-, tram- of metroperrons geïntegreerd in een station. Zie daarvoor het kader: Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal.



Voorrijden, taxi, en kort parkeren

Reizigers die gebruik van maken van voorzieningen voor halen en brengen doen dit vaak uit noodzaak. In veel gevallen gaat het om incidentele reizigers voor wie veiligheid en comfort extra van belang zijn. Stations spelen hierop in met een voorrijvoorziening voor auto's, met een directe relatie met de hoofdentree van het station. Deze zone kan gecombineerd worden met ruimte voor taxi's, busjes voor doelgroepenvervoer en een (lang)parkeervoorziening voor personen met beperkte mobiliteit. De voorrijzone is bedoeld voor kort gebruik. Bufferplekken voor taxi's liggen bij voorkeur verder weg van de stationsentree.



Parkeren

Een P+R-voorziening is een langparkeervoorziening voor reizigers die hun auto verruilen voor het openbaar vervoer. P+R-voorzieningen kunnen ruimte bieden aan deelauto's en elektrische laadpalen. Parkeervoorzieningen zijn er in de vorm van een parkeerterrein of een (bemenste) P+R-parkeergarage.





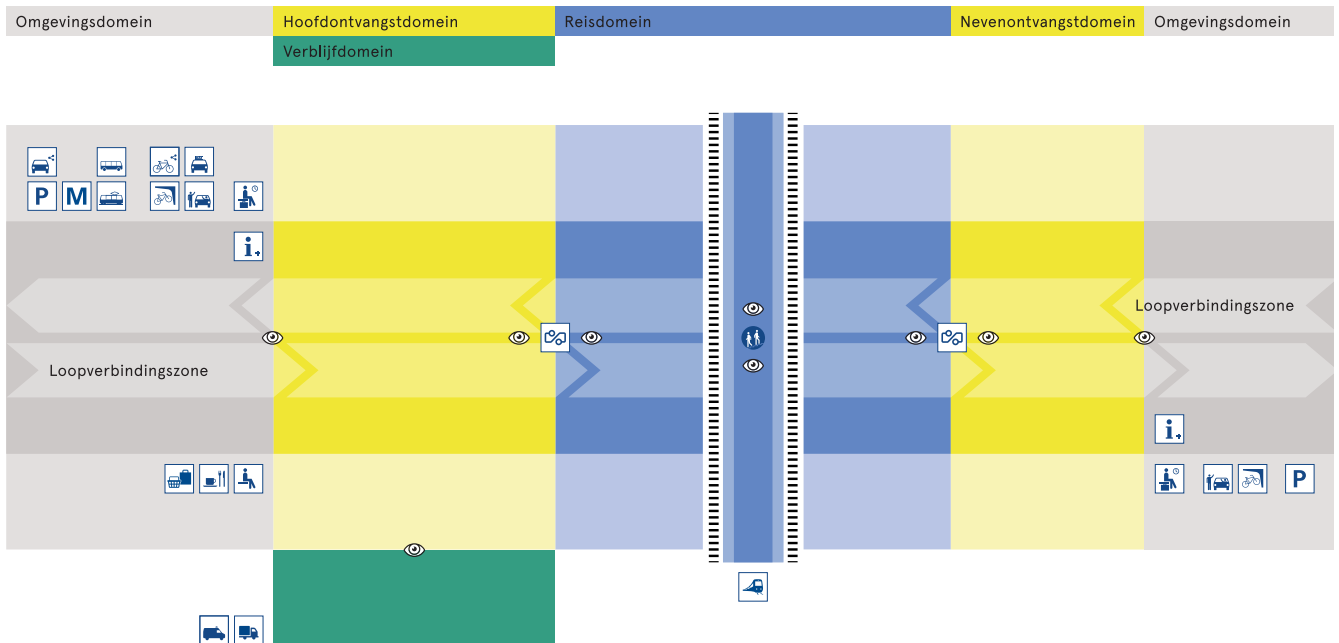
Fietsenstalling bij station Arnhem Velperpoort



Parkeren bij station Culemborg



Het busstation bij station Leiden Centraal



- Trein
- Bus
- Tram
- Metro
- Taxi
- Halen en brengen
- Fietsenstalling
- Parkeren
- Deelmobiliteit
- Logistiek

- Lokale informatie
- In- en uitchecken
- Winkels
- Eten en drinken
- Wachten
- Verblijven
- Naar boven / naar beneden
- Oriëntatie

- Omgevingsdomein
- Ontvangstdomein
- Reisdomein
- Verblifdomein
- Loopverbindingszone

Het omgevingsdomein zorgt ervoor dat reizigers veilig en makkelijk hun weg vinden van en naar het station en kunnen overstappen tussen openbaar, deel- en eigen vervoer

Voorzieningen omgevingsdomein

- Stationsklok en stationsnaam
- Reisinformatie van lokaal en regionaal openbaar vervoer
- Informatie over de omgeving (zoals plattegrond of lokale bewegwijzering)
- Toegang tot de verschillende ov-modaliteiten en bijbehorende voorzieningen
- Parkeren en stallen, met inbegrip van voorzieningen voor deelmodaliteiten
- Wachtvoorzieningen
- Publieke services ten behoeve van alle ov-reizigers, (zoals watertappunt, toilet of AED)
- Opstelplekken voor de logistiek van het station, onderhoudsmonteurs en hulpdiensten

Een publieke plek met karakter

Stations en hun directe omgeving worden met zorg ontworpen, afgestemd op de stedelijke, dorps- of landschappelijke context. Dit gebeurt met respect voor de lokale identiteit, waarbij de stedenbouwkundige opzet, programmering, ontwerp en inrichting van de openbare ruimte leidend zijn. Ook de architectuur van het station zelf draagt bij aan de unieke kwaliteit van de stationsomgeving. Een omgevingsdomein dat naadloos aansluit op de openbare ruimte van de stad, wijk of dorp zorgt voor een harmonieuze en functionele omgeving die zowel reizigers als de directe omgeving ten goede komt.

De dynamiek van het station maakt het stationsgebied tot een aantrekkelijke plek voor zowel reizigers als niet-reizigers. Zeker in de stad kan dit karakter versterkt worden met publieksvoorzieningen, met een bovenlokale betekenis. Naast het wonen en werken dragen zij bij aan de levendigheid en de sociale veiligheid. Deze voorzieningen kunnen ook in het publiek toegankelijke deel van het stationsgebouw een plek krijgen, waardoor het station een vitaal middelpunt van stad of dorp wordt.

Levendige en groene verblijfsgebieden

De inrichting van de openbare ruimte rond het station zorgt voor structuur en samenhang. Aangename verblijfsplekken met zitgelegenheid versterken het publieke karakter van het gebied. Door aandacht te besteden aan zon, schaduw en windhinder wordt de verblijfskwaliteit verbeterd. Goede verlichting en een logische combinatie van loopstromen dragen bij aan de sociale veiligheid, vooral in de stille uren.

Beplanting kan strategisch worden ingezet om de openbare ruimte te verfraaien en kan helpen bij de oriëntatie door de belangrijkste looproutes te flankeren met groen. Het ontwerp van de groenvoorziening is altijd afgestemd op de locatie, met een aantrekkelijke variatie in sortiment, kleur en geur. Planten in volle grond en op daken dragen bij aan klimaatadaptie, waterbuffering en verhogen de verblijfskwaliteit. De groenvoorzieningen worden aangepast aan de regionale omstandigheden van bodem en het landschap. Ook ondersteunt de groene inrichting de biodiversiteit en de vitaliteit van de bodem. Door deze aanpak ontstaat een stationsgebied dat niet alleen functioneel en veilig is, maar ook een aantrekkelijke en levendige omgeving biedt voor zowel reizigers als bewoners.



Het is een opdracht voor iedereen
om van het omgevingsdomein een
visitekaartje voor het station èn
stad of dorp te maken



Het omgevingsdomein verbindt

Het organiseren van een goed functionerend ov-knooppunt gaat niet alleen over logische en gebruiksvriendelijke verbindingen tussen stationsentree, haltes, parkeerplaatsen en fietsenstallingen. De opgave is ook om te zorgen dat al deze voorzieningen via veilige en efficiënte routes aan te sluiten op het lokale en regionale netwerk van voetgangers, fietsers, ov, auto's en logistiek. Toekomstvast bereikbaarheid is een voorwaarde voor een duurzaam en vitaal knooppunt. Het is de kunst om de toe- en afleidende routes goed te ordenen en organiseren, waarbij het perspectief van de voetganger op één staat, gevolgd door dat van de fietser.

Wat betreft de relatie tussen het stationsgebied en de ruimere omgeving van stad, wijk en dorp, verdienen twee verbindingen extra aandacht:

- De aantrekkelijke verbinding tussen station en omgeving
- De interwijkverbinding tussen beide zijden van het spoor



Aantrekkelijke route naar station Rotterdam Centraal

Een aantrekkelijke verbinding tussen station en omgeving

Een openbare ruimte met veel aandacht voor de voetganger helpt om het station naadloos, veilig en duurzaam te verbinden met de straten, parken, pleinen en voorzieningen in de omgeving. Dit is alleen al van belang omdat van meer dan de helft van de reizigers die op het station aankomen, te voet naar zijn of haar bestemming gaat. De kwaliteit van de verbinding tussen het station en het (stads)centrum wordt ook bepaald door het comfort en de levendigheid van de omgeving. Die levendigheid is het grootst wanneer sprake is van zowel wonen als stedelijke voorzieningen, winkels, horeca, werken en cultuur. Een mix van functies zorgt ervoor dat de omgeving een groot deel van de dag en nacht in gebruik is, wat bijdraagt aan informeel toezicht (zien en gezien worden). Het vermijden van monofunctionaliteit is essentieel. Dat betekent ook dat niet alleen de economisch meest renderende functies een plek moeten krijgen, maar dat er ook ruimte moet zijn voor andere functies die bijdragen aan een levendige omgeving. Aantrekkelijke gevels dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het voetgangersgebied. Actieve en transparante gevels die zicht bieden op het interieur, of een zone met terrassen, groen en straatmeubilair, maken de omgeving uitnodigend. De aantrekkelijkheid van de routes voor voetgangers, de toegankelijkheid en fijnmazigheid van de bebouwing en de maatvoering in relatie tot de openbare ruimte dragen allemaal bij aan een gevoel van menselijke maat.

Een aangename sociaal veilige interwijkverbinding

Spoorlijnen en emplacementen vormen vaak fysieke barrières in steden, wijken en dorpen. Rond stations worden deze barrières in het omgevingsdomein opgeheven door tunnels, onderdoorgangen en loopbruggen. In sommige gevallen draagt het station er ook aan bij om deze interwijkverbindingen te realiseren. Dan functioneert een stationstraverse of -tunnel als (extra) interwijkverbinding. In die situatie komen er twee systemen bij elkaar: de route van passanten, als onderdeel van de openbare ruimtes met lokale stedenbouwkundige kenmerken. En de route van reizigers door het station: de loopverbindingszone met het bijhorend programma van voorzieningen. Een interwijkverbinding is in de basis poortvrij. In die gevallen dat de route samenvalt met de loopverbindingszone is er een interwijkverbinding met passagerechten.

Elke situatie is uniek en vereist maatwerk. Soms leidt het tot een locatie-specifieke oplossing, die mogelijk suboptimaal is, bekeken vanuit beide perspectieven. Bij het bepalen van de beste manier om de beide zijden van het spoor te verbinden, spelen verschillende afwegingen een rol:

- de beschikbaarheid van de route, in relatie tot de openingstijden van het station,
- het gebruik van de stedelijke route in verhouding tot de reizigersstromen,
- de impact op de ruimtelijke organisatie van het station en het voor- en natransport: de routing, de leesbaarheid en het overzicht,
- het effect op de sociale veiligheid en daarmee op het beheer en de operatie van het station,
- de impact op verkeersveiligheid, waaronder mogelijk ook de inpassing van stijgpunten voor de fiets.

Het is altijd van belang om buiten het station om een goede stedelijke route te organiseren. Die tunnels of onderdoorgangen en in een enkel geval bruggen zijn altijd begaanbaar. Ze verbinden niet alleen de routes in de stad, maar kunnen ook van belang zijn voor het functioneren van het OV-knooppunt, omdat ze voorzieningen zoals bushaltes, tramhaltes en fietsenstallingen aan beide zijden van het spoor bereikbaar maken.

Vaak wenst de gemeente een opvallend en riant ontworpen kruising, zodat de stedelijke verbinding prominent aanwezig is in de omgeving. De ruimtelijke inpassing van deze verbinding mag het station en de reizigers niet hinderen.



Passage voor langzaam verkeer bij station Amsterdam Centraal

Hoofdmodellen interwijkverbinding

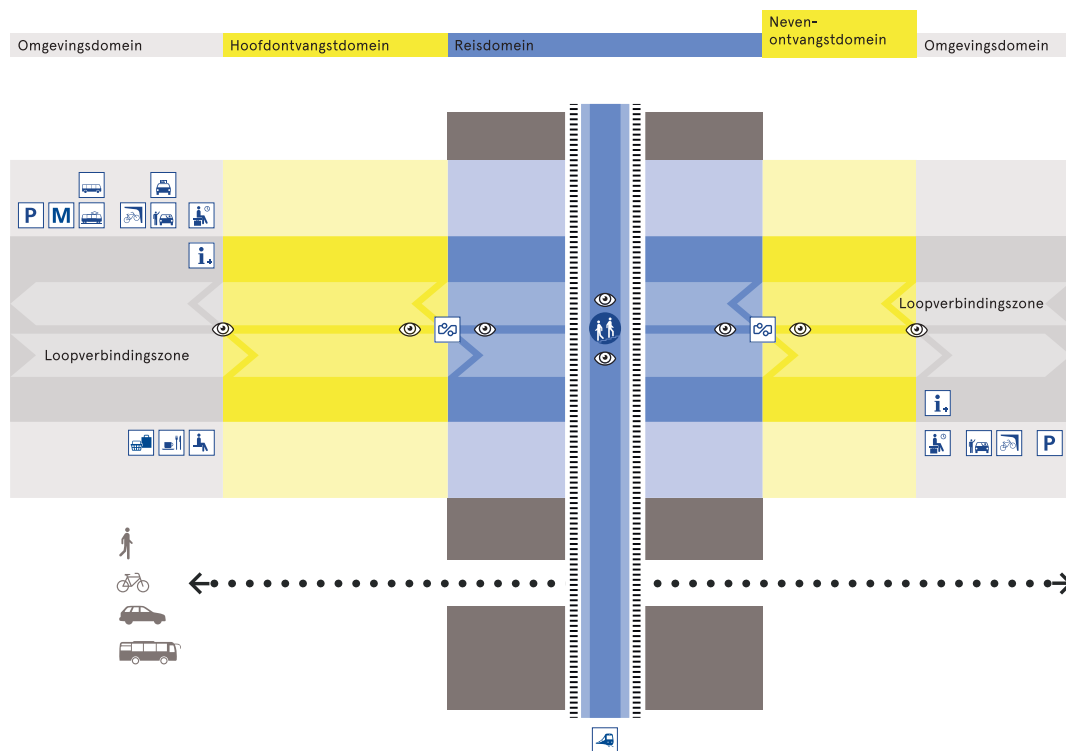
Een interwijkverbinding is vaak maar niet altijd onderdeel van het omgevingsdomein. Er zijn twee hoofdmodellen mogelijk, waarop afhankelijk van de lokale situatie gevarieerd kan worden. Bij de eerste staan de stedelijke route en de reizigersroute los van elkaar. Bij de andere zijn ze onderdeel van dezelfde ruimte.

Zie ook:
→ Toepassingsvoorbeelden,
Interwijkverbinding pag. 132.

De stedelijke route en de route van reizigers bestaan los van elkaar

Voetgangers kunnen in veel gevallen tijdens de opening van het station van de ene kant naar de andere kant van het spoor lopen. Bij stations met poortjes is dan een OV-chipkaart, passagepas of ander reisproduct nodig. Daarnaast zijn er meestal ook stedelijke routes beschikbaar voor voetgangers en langzaam verkeer in de buurt van

het station. Deze tunnels, onderdoorgangen en soms bruggen zijn altijd toegankelijk. Als auto's en bussen ook van deze routes gebruik maken, verandert het karakter van de passage en nemen de rijbanen en hellingbanen meer ruimte in beslag. Interwijkverbindingen in de nabijheid van het station maken deel uit van de openbare ruimte en sluiten qua ontwerp en afwerking aan bij het omliggende gebied.

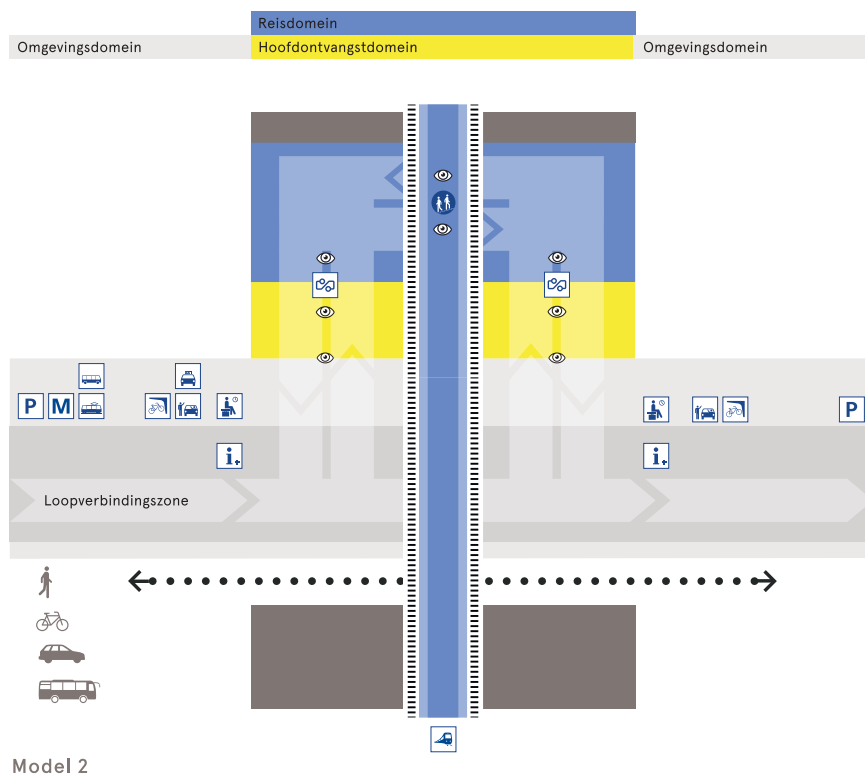


Model 1

De stedelijke route en de route van reizigers zijn in één ruimte gecombineerd

Een alternatief is een situatie waarbij het station en de stedelijke route direct naast elkaar liggen, onder of boven de sporen. Er zijn verschillende varianten mogelijk, volgend uit de uitgangspunten van de betrokken spoorse en lokale partijen. Als de stedelijke

route onderdeel is van het ontvangstdomein of samenvalt met de loopverbindingszone door het reisdomein, dan voegt deze zich in de identiteit van het station. Op elk station is het in principe mogelijk om tijdens openingstijden met een geldig vervoerbewijs of betaalmiddel gebruik te maken van de loopverbindingszone.



	Trein		Lokale informatie		Omgevingsdomein
	Bus		In- en uitchecken		Ontvangstdomein
	Tram		Winkels		Reisdomein
	Metro		Eten en drinken		Verblijfdomein
	Taxi		Wachten		Spoorbundel
	Halen en brengen		Verblijven		Loopverbindingszone
	Fietsenstalling		Naar boven / naar beneden		Interwijk
	Parkeren		Oriëntatie		

3 Toepassing

Deel 3, Toepassing laat zien hoe het Stationsconcept in de praktijk wordt toegepast. Het biedt handvatten om de stationsdomeinen te herkennen én te vertalen naar concrete stationsprojecten. Diverse voorbeelden van bestaande stations en veelvoorkomende situaties laten de brede toepasbaarheid van het Stationsconcept zien.



Station Rotterdam Alexander



De stationsdomeinen zijn in ieder station altijd en overal te ervaren, hoe eigen hun uitwerking binnen de lokale context ook is



Toepassingsprincipes

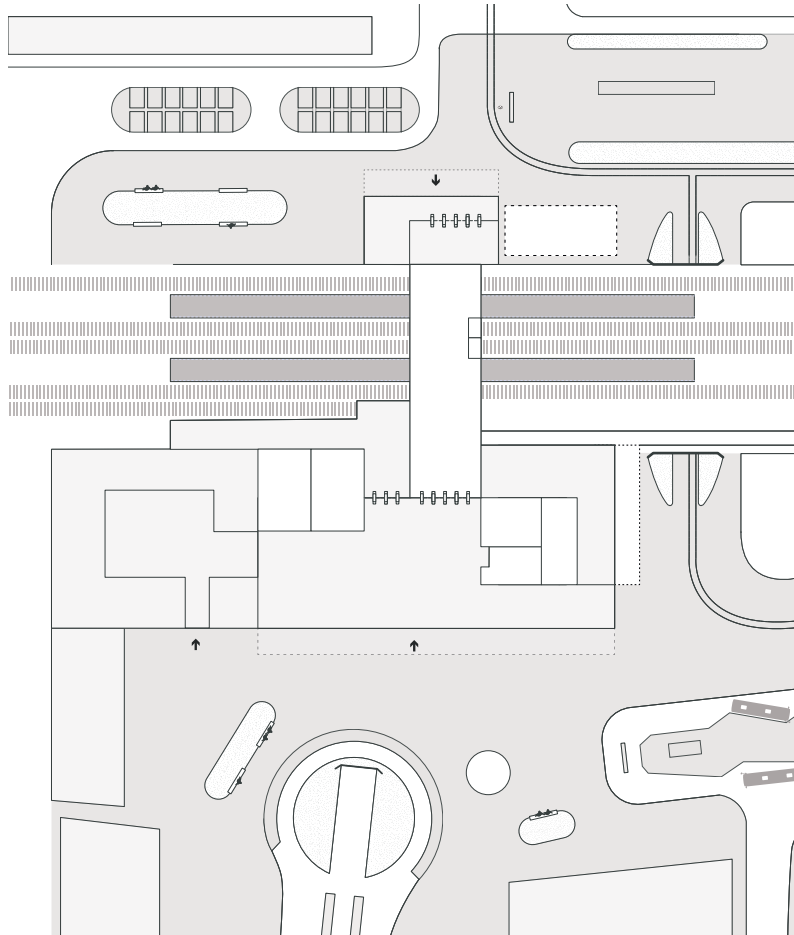
Geen station is gelijk. Ze verschillen in aard, omvang, type en samenstelling: van een kleine halte tot een ov-terminal. Daarnaast verschilt de context. Den Haag is geen Amsterdam en Enschede geen Heerenveen. Bovendien is een station midden in de stad doorgaans wat anders dan een station in een dorp of in het landelijk gebied. Daarom is de toepassing van het Stationsconcept altijd maatwerk.

Hoe groot de onderlinge verschillen ook zijn: bij alle stations is het realiseren van de gewenste ervaring altijd het uitgangspunt. Ook worden alle stations ingericht op basis van de stationsdomeinen. De vorm en omvang van de domeinen kan wel verschillen, net als de wijze waarop de domeinen zich ten opzichte van elkaar manifesteren. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van de aanwezigheid van een stationsgebouw, de plaatsing van perrons, sporen en gebouwen, het aantal entrees en de plek van de entrees.

In zeven stappen helpen de toepassingsprincipes bij het herkennen en bepalen van de stationsdomeinen in de stationsplattegrond. Dit illustreren we aan de hand van een fictief voorbeeld. Bij nieuwe plannen en herontwikkelingsopgaven bieden ze ondersteuning bij het ruimtelijk indelen, inrichten en programmeren van het station.

Stap 1

Breng het stationsgebied in kaart

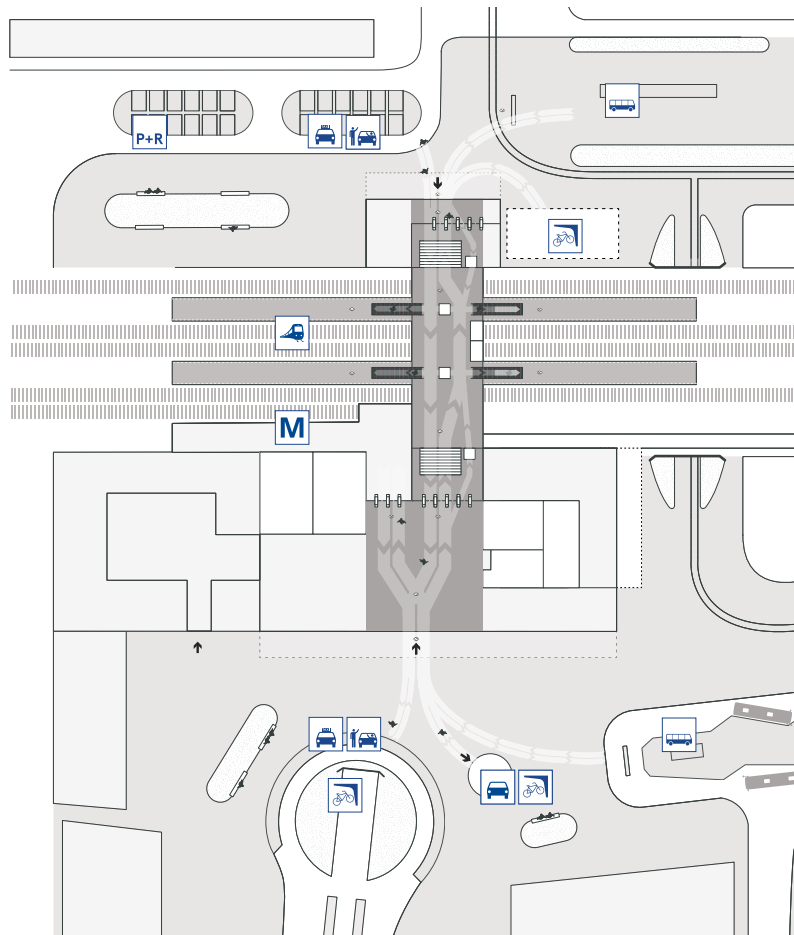


Het stationsgebied omvat het complete ov-knooppunt met perrons, haltes en de voorzieningen van alle ov-modaliteiten. Ook alle tunnels, traversen, gebouwen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, entreegebieden, pleinen en aangrenzende routes naar de omgeving maken er onderdeel van uit. Vaak wordt het stationsgebied begrensd door de eerstvolgende ring van (stedelijke) straten, inclusief de kruisingen met het spoor. Dit betekent dat het stationsgebied ook ruimten, programma's en gebouwen bevat waar de spoorpartijen geen zeggenschap over hebben. Binnen het stationsgebied wordt de bereikbaarheid duurzaam geborgd door:

- De routes voor voetgangers, fietsers, ov en auto's logisch te verbinden met hun netwerken.
- Voldoende capaciteit voor het ov-knooppunt te plannen en voldoende flexibiliteit te behouden, zodat er ruimte blijft voor toekomstige ontwikkelingen rond het ov.
- Een goede afstemming te vinden met andere ruimtelijke programma's zoals stadsontwikkeling, klimaatadaptatie, energie en vergroening.

Stap 2

Teken de belangrijkste routes in het station



- Teken de routes tussen de ov-modaliteiten voor overstappende reizigers.
- Teken ook de meest logische looproutes van de perrons en haltes naar de omgeving.
- Bundel waar mogelijk deze routes, zonder logica en snelheid te verliezen in de overstap.

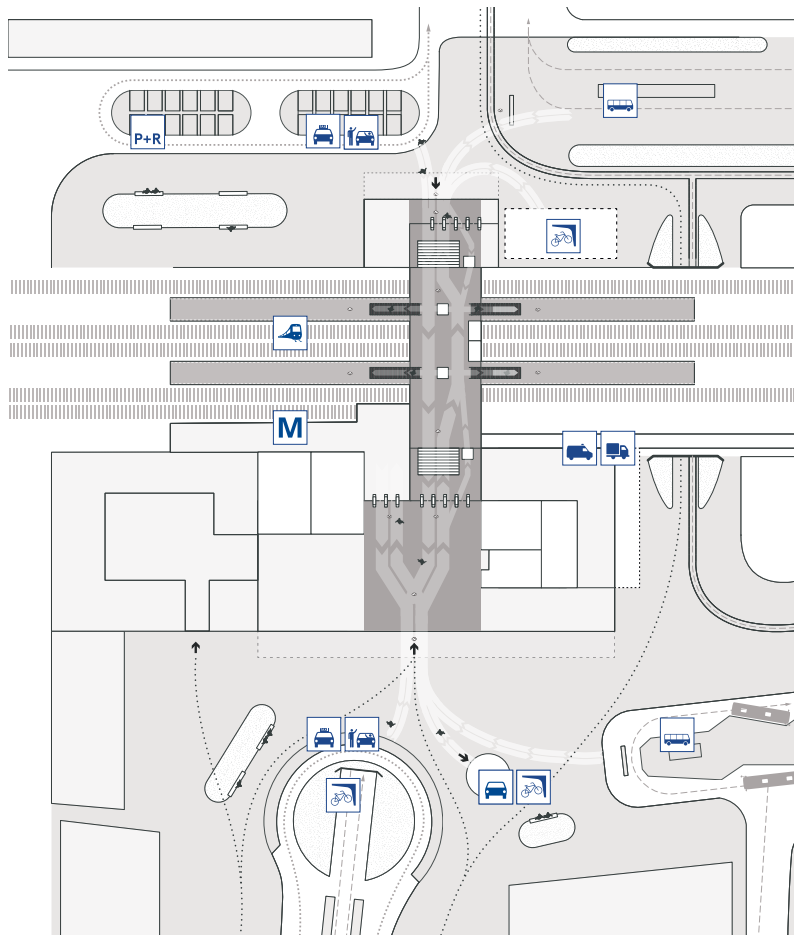
Hou daarbij rekening met de ruimtevraag en de leesbaarheid. Zie daarvoor stap 4 en 5.

- Teken de routes naar de fietsenstallingen en parkeerplaatsen, met mogelijk ook voorzieningen voor deelmodaliteiten, en de zones voor halen en brengen en de taxi.

- Deze routes vormen samen de loopverbindingszone. Dit is de ruggengraat van het station en mag nergens worden gehinderd. Waar de routes kruisen of samenkomen – de beslismomenten – is extra aandacht nodig voor oriëntatie en navigatie.

Stap 3

Sluit het station aan op de stationsomgeving



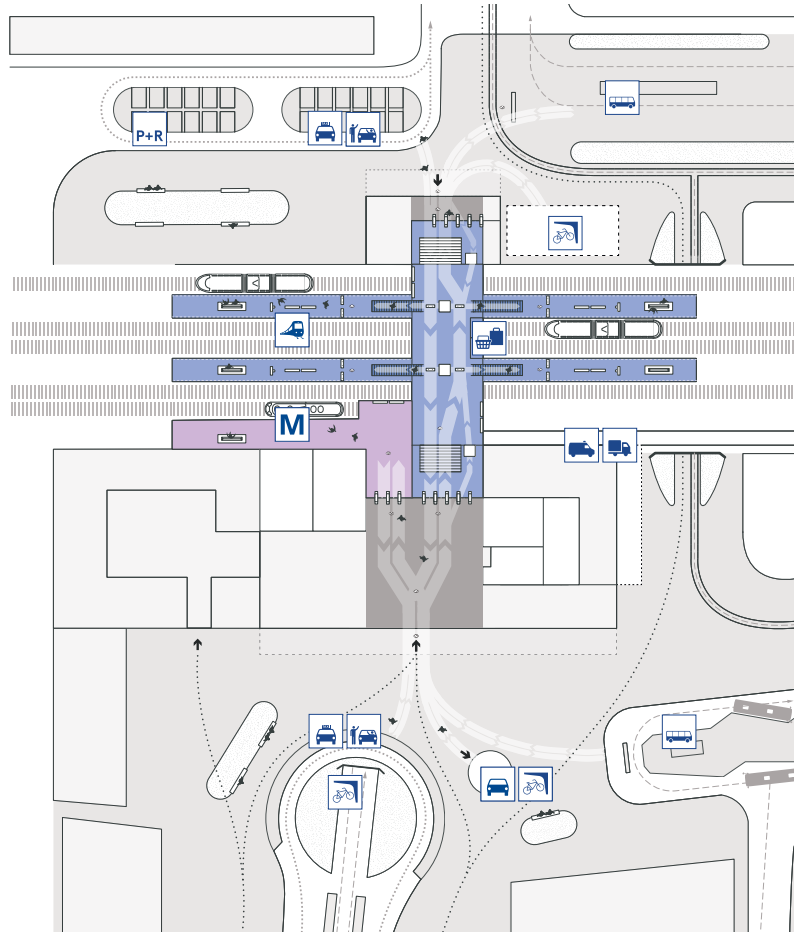
- Sluit de loopverbindingszone aan op het voetgangersnetwerk van de omgeving.
- Teken de route voor voetgangers – en mogelijk ook fietsers en gemotoriseerd verkeer – die de beide zijden van het spoor binnen het stationsgebied met

elkaar verbindt. Dit is de interwijkverbinding. Wanneer de interwijkverbinding voor voetgangers en de loopverbindingszone vlak bij elkaar liggen, is het aan te raden te onderzoeken of ze gecombineerd kunnen worden.

- Teken de routes voor hulpdiensten, logistiek en onderhoudsdiensten, hun toegangen en opstelplaatsen. Scheidt deze zo veel mogelijk van de overige routes.

Stap 4

Teken de reisdomeinen



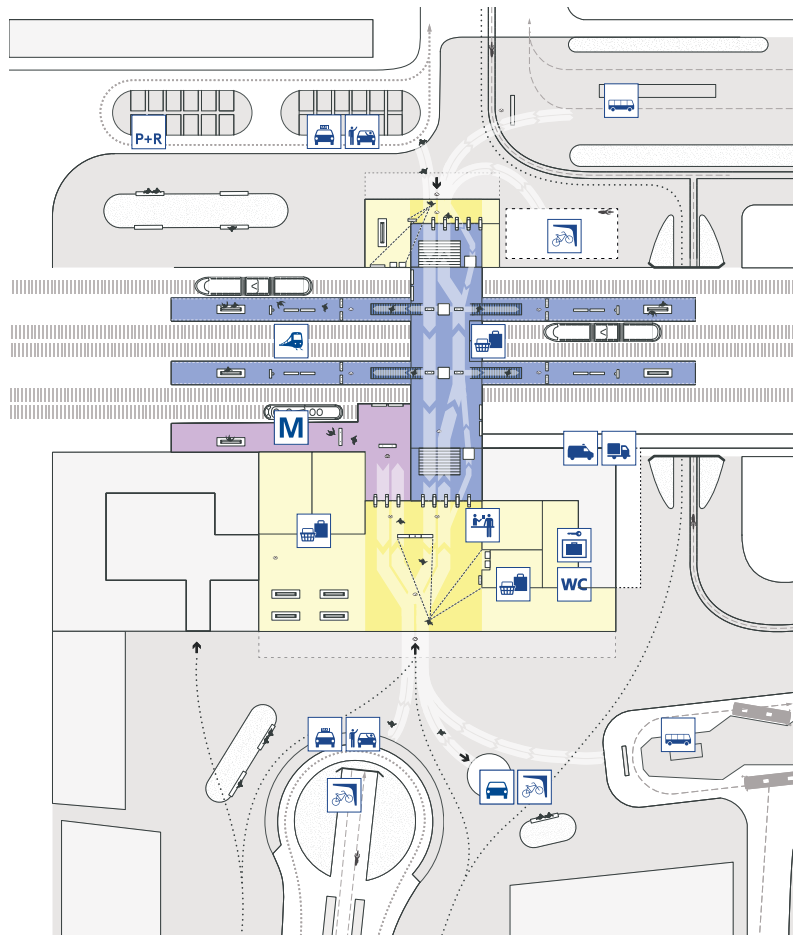
- Het reisdomein omvat de perrons, de stijpunten en alle bijbehorende tunnels, onderdoorgangen en loopbruggen of traversen. Soms bevindt het reisdomein zich ook deels in de stationshal, achter de poortjes.
- In ov-terminals hebben de ov-modaliteiten vaak een eigen afgebakende ruimte, zoals een eigen bus- of tramplatform, of een ondergronds metrostation.

- Dit kan worden beschouwd als een eigen reisdomein van de bus, tram of metro.
- Het komt voor dat verschillende modaliteiten (gedeelten van) het reisdomein delen. Denk aan een reizigerstunnel met toegangen tot de busperrons en de treinperrons, of gecombineerde perrons met trein- én metrobediening.

- Bij de trein wordt het reisdomein afgebakend door de poorten of cico's. Bij de metro gebeurt dit met poorten. Haltes van bus en tram op of aan het voorplein van een station maken deel uit van het omgevingsdomein. Hetzelfde geldt voor toegangen tot de metro op of aan het voorplein.

Stap 5

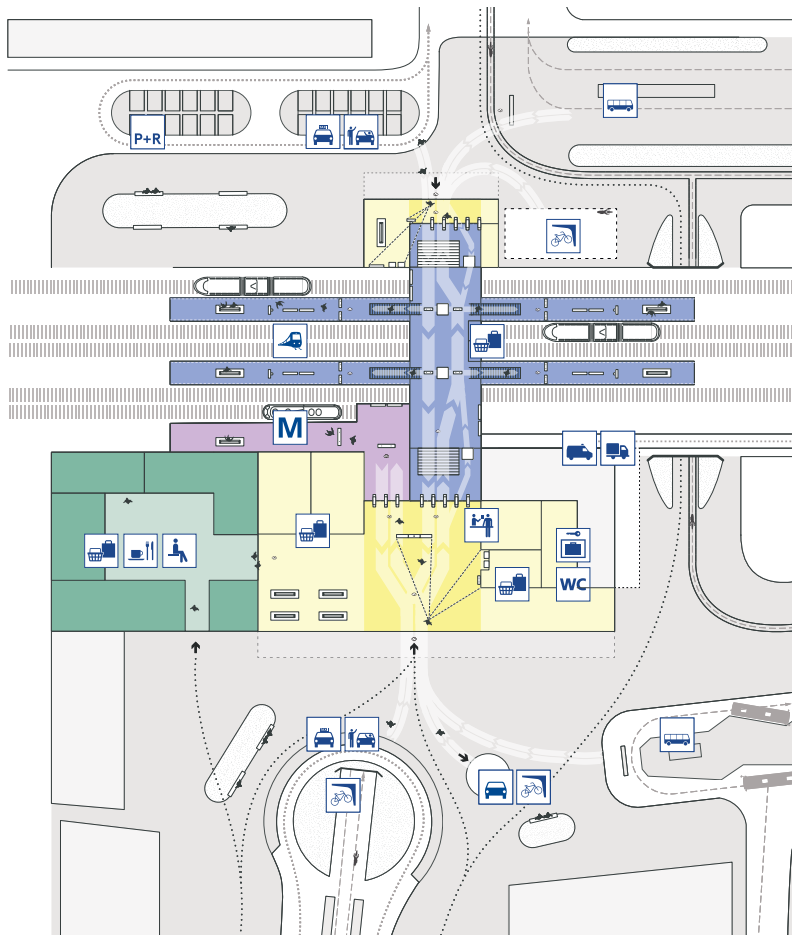
Teken de ontvangstdomeinen



- Alle stationsentrees beschikken over een ontvangstdomein. Als het station poorten heeft, bevindt het ontvangstdomein zich buiten de poorten. In ieder ontvangstdomein bevinden zich minimaal functies voor reisinformatie en kaartverkoop. Optioneel is er ruimte voor wachten, service en assistentie, commercie en diensten.
- Bepaal het hoofdontvangstdomein. Het hoofdontvangstdomein valt samen met de entree waar de meeste reizigers gebruik van maken. Bij grote stations met twee gelijkwaardige entrees kunnen twee hoofdontvangstdomeinen aangewezen worden.
- Ieder station heeft minimaal één hoofdontvangstdomein, vanwaar doorverwezen wordt naar alle aanwezige ov-modaliteiten. Daarnaast kunnen er nevenontvangstdomeinen zijn. Met het oog op de sociale veiligheid en de beperking van het benodigde aantal middelen wordt het aantal entrees en nevenontvangstdomeinen zo veel mogelijk beperkt.
- Bekijk of verschillende ov-modaliteiten een eigen ontvangstdomein hebben of het ontvangstdomein kunnen delen als de modaliteiten zich onder hetzelfde 'dak' bevinden. Is dit niet het geval dan hebben de voorzieningen van deze modaliteiten (bus, tram, metro) een plek in het omgevingsdomein.
- Bij hoge uitzondering – in het geval reizigers een grote afstand moeten omlopen – kan een extra directe toegang tot de perrons vanuit een P+R of fietsenstalling worden gerealiseerd, als van daaruit het ontvangstdomein goed vindbaar en beloopbaar is.

Stap 6

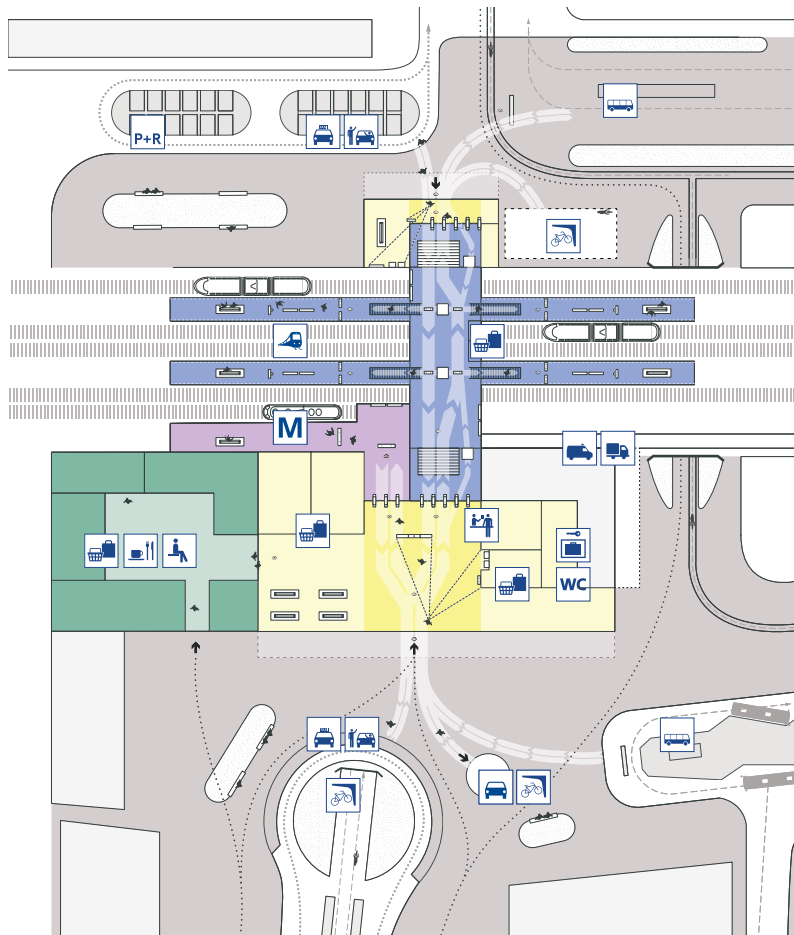
Teken het verblijfdomein



- Alle stations beschikken over een ontvangst-, reis-, en omgevingsdomein. Het verblijfdomein is optioneel (en onderdeel van het functionele programma van eisen).
- Bepaal of er een verblijfdomein kan worden aangewezen in het bestaande stationsgebouw of in aanpalende bebouwing. Ook bij nieuwbouw of verbouw kan (achteraf nog) een verblijfdomein worden gerealiseerd.
- In het ideale geval ligt het verblijfdomein nabij het ontvangstdomein. Het verblijfdomein ligt altijd buiten de poorten, is vrij toegankelijk en makkelijk bereikbaar vanuit de loopverbindingszone.

Stap 7

Teken het omgevingsdomein



In stap 7 krijgen de voorzieningen voor verblijf en het voor- en natransport een plek en worden ze verbonden met de loopverbindingszone en met de routes van stad, wijk of dorp. Start met de getekende routes voor de voetganger uit stap 2.

- Zorg voor extra ruimte en overzicht voor wachten, verblijven en ontmoeten bij de plek waar reizigers het station binnengaan of verlaten. Dit is ook de meest logische plek om aan te sluiten op het netwerk van voet- en fietspaden van de omgeving.
- Leg de stroken voor halen en brengen met de auto of de taxi dicht bij de stationsentree, waarbij het voorrijden via eenrichtingsverkeer met zo min mogelijk oponthoud en kruisingen verloopt.
- Zorg voor een zo eenduidig mogelijke overstap. Plaats tramhaltes allemaal bij elkaar net als bushaltes.
- Teken de voorzieningen voor bus, tram en metro, andere deelmobiliteiten, parkeren en de logistieke stromen rond het station. Zorg dat er vanaf de bushaltes, de tramhaltes en eventueel de entrees tot de metro een goed overzicht is op de omgeving.

Na deze stappen is de basis gelegd voor het verder programmeren, inrichten en vormgeven van het station en de directe omgeving. De stationsdomeinen kunnen nu worden gedetailleerd en gedimensioneerd met behulp van de inrichtingsprincipes, velden en touchpoints uit de bijhorende handboeken. De invulling van het programma van eisen wordt per station bepaald door (onder meer) het aantal reizigers, hun reismotieven en de specifieke behoeften van reizigers en andere gebruikers van het betreffende station. Hiervoor zijn diverse handboeken beschikbaar zoals opgenomen in Bijlage 3: Beleidsrelaties Stationsconcept. Daarnaast beschikt ProRail over regelgeving die is vastgelegd in richtlijnen en ontwerpvoorschriften.



Toepassingsvoorbeelden

Dit hoofdstuk toont hoe de stationsdomeinen doorwerken op een aantal kenmerkende situaties. Het gaat hier nadrukkelijk om een selectie van bestaande stations. Ieder station is het resultaat van een heel eigen combinatie van gebruik, aard, omvang en historische en ruimtelijke context. De voorbeelden zijn dus geen blauwdrukken of voorkeursvarianten, maar unieke situaties waarin de stationsdomeinen worden geïllustreerd. Ze zijn een hulpmiddel bij het toepassen van Het Stationsconcept en de stationsdomeinen in het bijzonder.

Openluchtstation

Veel kleine stations zijn ingericht in de buitenlucht. In de meeste gevallen is er geen stationsgebouw. Soms is er wel een bescheiden stationsgebouw, maar heeft het geen directe functie meer voor de reiziger. Het ontvangstdomein is naar de buitenruimte verplaatst. We spreken dan van een openluchtstation. Bij veel van dit soort stations gaat het ontvangstdomein haast ongemerkt over in de openbare ruimte van het omgevingsdomein.

De plaatsing van de stationsoutillage en reisinformatiemiddelen markeren het station. De leesbaarheid kan verder versterkt worden met een heldere ruimtelijke afbakening van het ontvangstdomein en een begeleiding van de routes met bestrating en beplanting.

Een voormalig stationsgebouw kan de verwachting wekken dat het ontvangstdomein daar nog altijd een plek heeft. Het is daarom van belang helder te maken dat het gebouw deze functie niet meer vervult. De stedenbouwkundige inrichting helpt reizigers bij de oriëntatie op het nieuwe ontvangstdomein. Verder is een goed herkenbare loopverbindingszone langs het stationsgebouw richting de perrons belangrijk. Bewegwijzering kan voor extra helderheid zorgen.

Sommige kleine stations beschikken over meerdere perrontoegangen, bijvoorbeeld vanaf parkeerterreinen of fietsenstallingen. Dit is historisch gegroeid, maar niet ideaal. Door het aantal entrees te beperken kunnen meer reizigers bediend worden in het ontvangstdomein. Dit komt ten goede aan de sociale veiligheid en maakt een efficiënter gebruik van service- en informatiemiddelen mogelijk.

De sociale veiligheid wordt versterkt door goed zicht vanuit de omgeving op de perrons, de looproutes, de stallingen en de parkeerterreinen. Wachtplekken voor het ophalen en wegbrengen en voor de overstap op de bus worden zo veel mogelijk gecombineerd.

Fietsenstallingen zijn bij kleine stations vaak opvallend aanwezig door hun omvang en de plaatsing dicht bij de stationsentree. Hetzelfde geldt voor de parkeerterreinen die een belangrijke rol vervullen bij de overstap van auto op trein. Zowel voor stallingen als parkeerterreinen is een zorgvuldige landschappelijke inpassing van grote waarde voor de kwaliteit en beleving van het station en de stationsomgeving. Een goede inpassing kan bovendien de toeristische waarde versterken. Zo bieden veel landelijk gelegen stations uitstekende mogelijkheden als start- en eindpunt voor wandel- of fietstochten.

Het herbestemmen van een stationsgebouw zonder reisfunctie is heel waardevol. Een nieuwe bestemming kan bijdragen aan een vitaal en levendig stationsgebied en ondertussen ook nuttig zijn voor reizigers. De voorkeur gaat daarom uit naar functies die passen bij de omgeving en bij de oorspronkelijke publieke betekenis van het gebouw. Zo kan het toezicht van een uitbater het bijvoorbeeld mogelijk maken om een nieuwe wachtruimte en een toiletvoorziening in het gebouw te realiseren. Deze voorzieningen zijn aanvullend. De belangrijkste voorzieningen van het ontvangstdomein staan buiten het voormalige stationsgebouw, zodat ze ook buiten openingstijden toegankelijk zijn.

Zie ook:
→ Hartelijk welkom



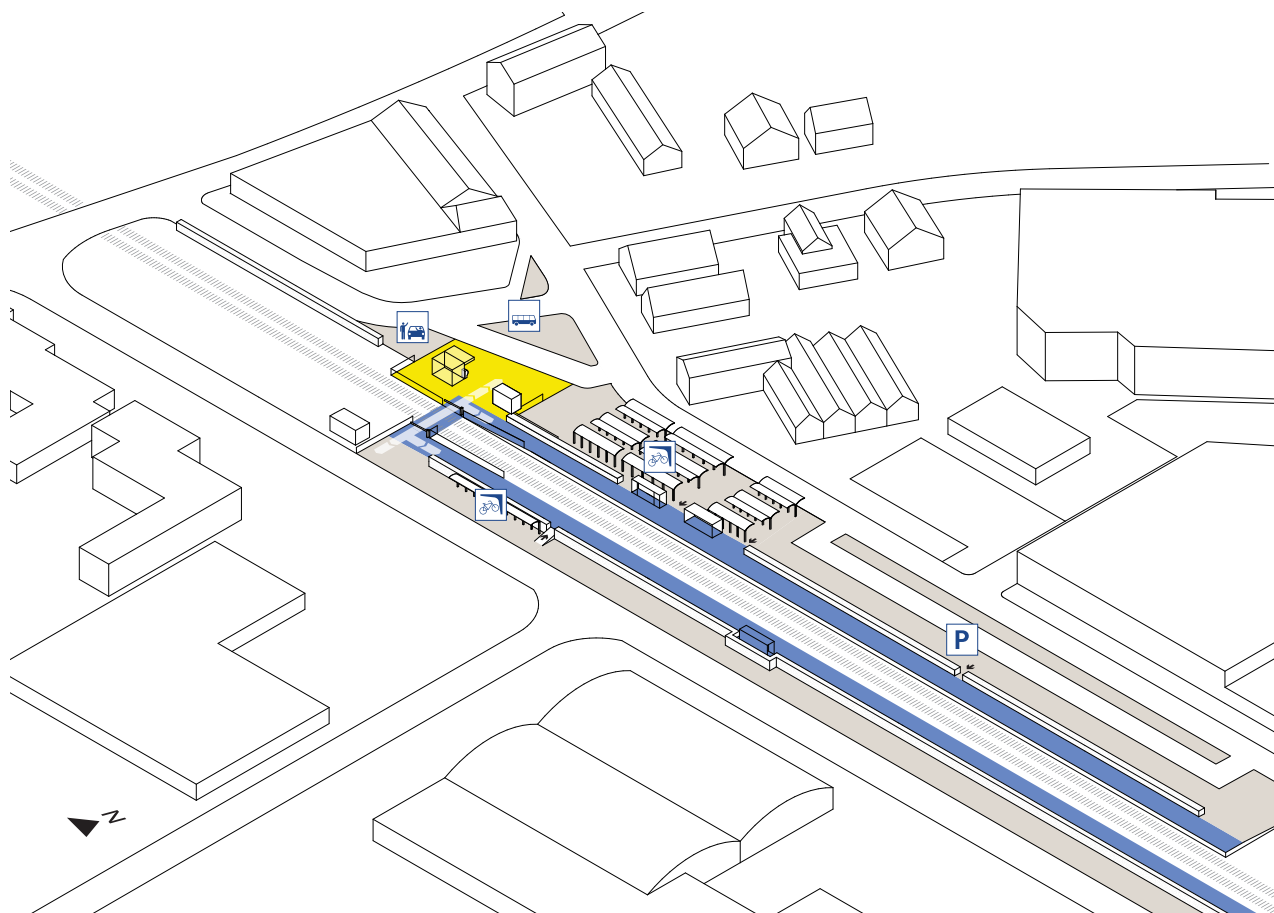
Stationsplein →

← Willibrordusweg



Voorbeeld 1: station Didam Klein station zonder gebouw

Stationsklasse: basis



Bus



Halen en brengen



Fietsenstalling



Parkeren



Omgevingsdomein



Ontvangstdomein



Reisdomein



Loopverbindingszone

Dit overzichtelijke station heeft een ontvangstdomein op een groen omzoomd plein. Voorheen stond hier een bescheiden standaardstation dat na sluiting van het loket en bij uitblijven van een goede nieuwe bestemming is gesloopt. In het ontvangstdomein zijn de reizigersvoorzieningen geclusterd in een kenmerkend paviljoen met ruimte voor kaartverkoop, reisinformatie en een wc. Het ontvangstdomein is vanuit de omgeving en vanaf de overzijde van het spoor goed zicht- en vindbaar.

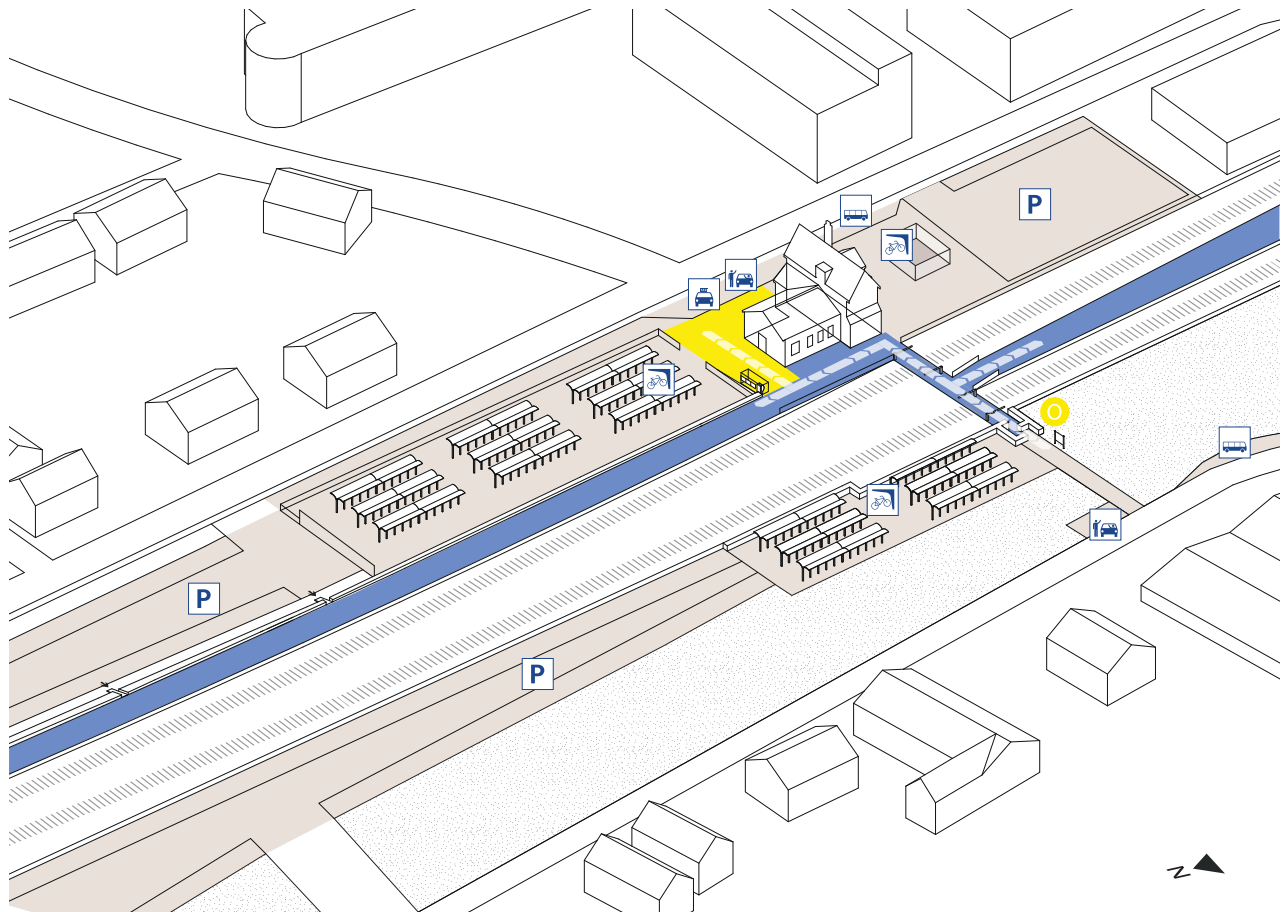
In het omgevingsdomein bevinden zich op korte afstand van elkaar een halte voor de bus en een autostrook voor halen en brengen. Ook is er een ruime fietsenstalling. Vanuit de fietsenstalling en de nabijgelegen parkeervoorziening is er een directe toegang tot de zijperrons.



Voorbeeld 2: station Cuijk

Stationsgebouw met nieuwe invulling

Stationsklasse: basis



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

-  Omgevingsdomein
-  Ontvangstdomein
-  Reisdomein
-  Nevenontvangstdomein
-  Loopverbindingszone

In Cuijk functioneert de oude stationshal niet langer als ontvangstdomein. Door de ruimte naast het stationsgebouw in te richten als ontvangstdomein kon het uit 1882 stammende stationsgebouw wel een nieuwe publieksfunctie krijgen met waarde voor reizigers en andere bezoekers. Voor busreizigers en reizigers die per fiets of auto aankomen, is aan de westzijde van het spoor – bij de toegang tot de perrons – een bescheiden nevenontvangstdomein ingericht.

Aan weerszijden van het stationsgebouw is een stalling voor fietsen, met aan de ene kant een fietsenstalling voor eigen fietsen en aan de andere kant een paviljoen voor deelfietsen. Clustering van deze fietsvoorzieningen had de vindbaarheid kunnen verbeteren. De auto speelt bij dit landelijke station een relatief grote rol binnen het voor- en natransport. Daarom zijn in het omgevingsdomein drie parkeerterreinen opgenomen.



Station met entreegebouw

Het archetypische station bestaat uit een entreegebouw met stationshal, vanwaar een passage leidt naar de perrons. Het (hoofd)ontvangstdomein bevindt zich logischerwijze in de stationshal. De passage, in de vorm van een traverse of tunnel, vormt met de stijpunten en de perrons het reisdomein. Het omgevingsdomein heeft de vorm van een voorplein. Dit plein markeert het begin- en eindpunt van de routes tussen het station en bestemmingen in de omgeving. Ook voor- en natransport vindt hier vaak een plek. Delen van het stationsgebouw en de historische bijgebouwen bieden soms de kans ingericht te worden als verblijfdomein.

Stations van dit type hebben vaak een hoge cultuurhistorische waarde. Ze worden doorgaans zeer gewaardeerd door het publiek vanwege hun uitstraling en leesbaarheid. Wel heeft de groei van het aantal reizigers en de ontwikkeling van het omliggende stationsgebied in de loop der tijd geleid tot verschillende updates en upgrades. Stations hebben bijvoorbeeld een tweede volwaardige entree gekregen aan de voormalige achterzijde. Dit maakte vaak onderdeel uit van grotere gebiedsontwikkelingen waarbij voormalige rangeer- en bedrijfsterreinen zijn getransformeerd tot volwaardige stadswijken.

Het toenemende ruimtegebruik van voorzieningen voor het voor- en natransport heeft in veel gevallen de druk op het oorspronkelijke stationsplein vergroot. In reactie daarop zijn bij een aantal stations functies verplaatst naar de voormalige achterkant van het station, zoals nieuwe fietsenstallingen of een groter busstation. Dit heeft automatisch geleid tot een tweede ontvangstdomein, dat qua gebruik het oorspronkelijke ontvangstdomein in de stationshal kan evenaren.

Zeker op die plekken waar de stad zich aan beide zijden van het spoor heeft ontwikkeld, is een goede verbinding tussen beide kanten van het station van wezenlijk belang voor zowel reizigers als passanten. Ook vraagt het verbinden van het station met het fiets- en voetgangersnetwerk van de omgeving extra aandacht. Hetzelfde geldt voor de veranderende bereikbaarheid per auto waarbij steeds meer steden het autoverkeer in de (binnen)stad en rondom stations verminderen.

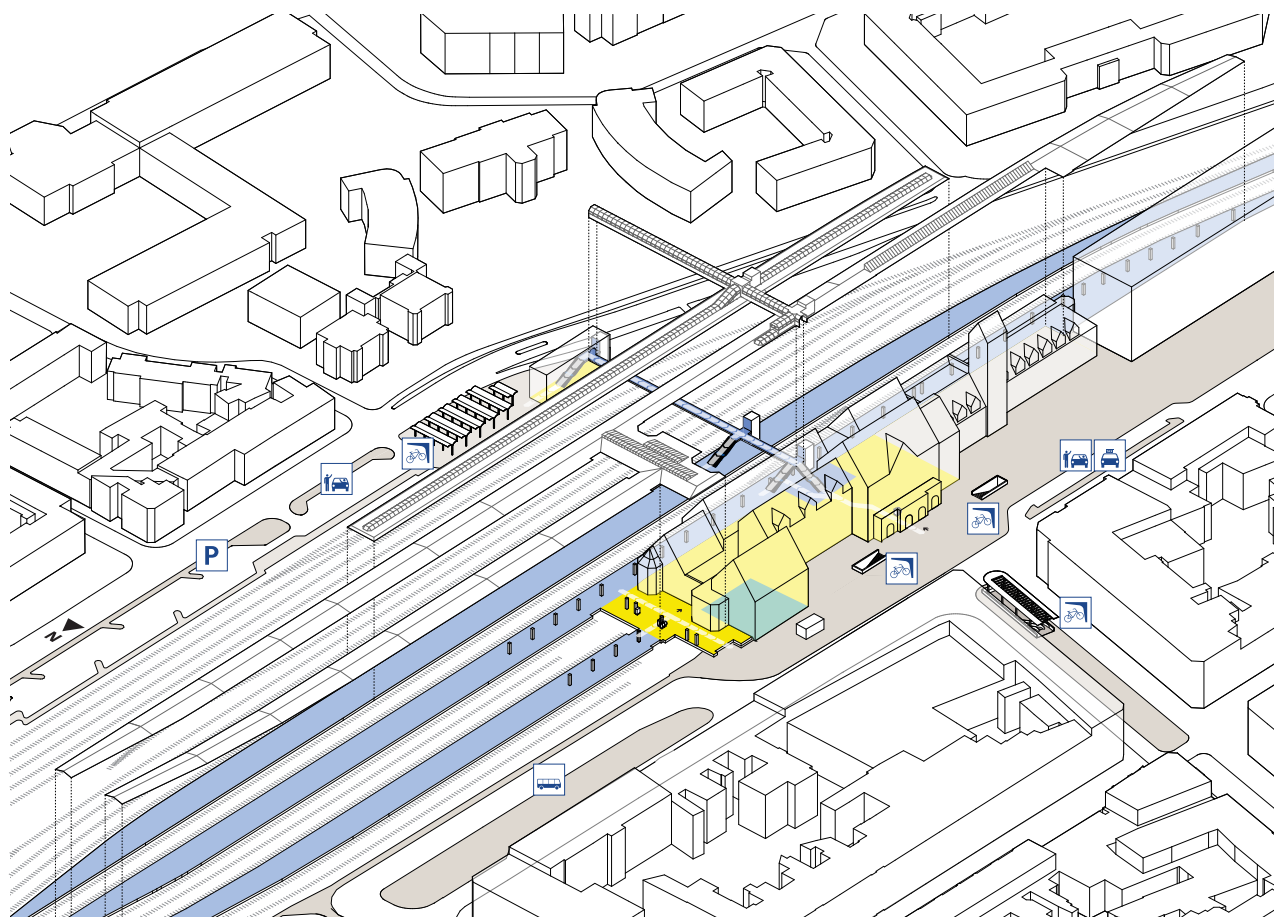




Voorbeeld 3: station Maastricht

Station met entreegebouw

Stationsklasse: plus



- | | | | |
|---|------------------|---|---------------------|
|  | Bus |  | Omgevingsdomein |
|  | Taxi |  | Ontvangstdomein |
|  | Halen en brengen |  | Reisdomein |
|  | Fietsenstalling |  | Verblijfdomein |
|  | Parkeren |  | Loopverbindingszone |

Dit station beschikt over een monumentaal entreegebouw uit de vroege twintigste eeuw. De stationshal en het perronplein vormen samen het hoofdontvangstdomein. Aan de westzijde van het spoor is bij de opgang naar de traverse een bescheiden nevenontvangstdomein ingericht. De overstap tussen het landelijk railnet en de regionale spoorlijnen gebeurt via overstappunten met in- en uitcheckpalen op de perrons.

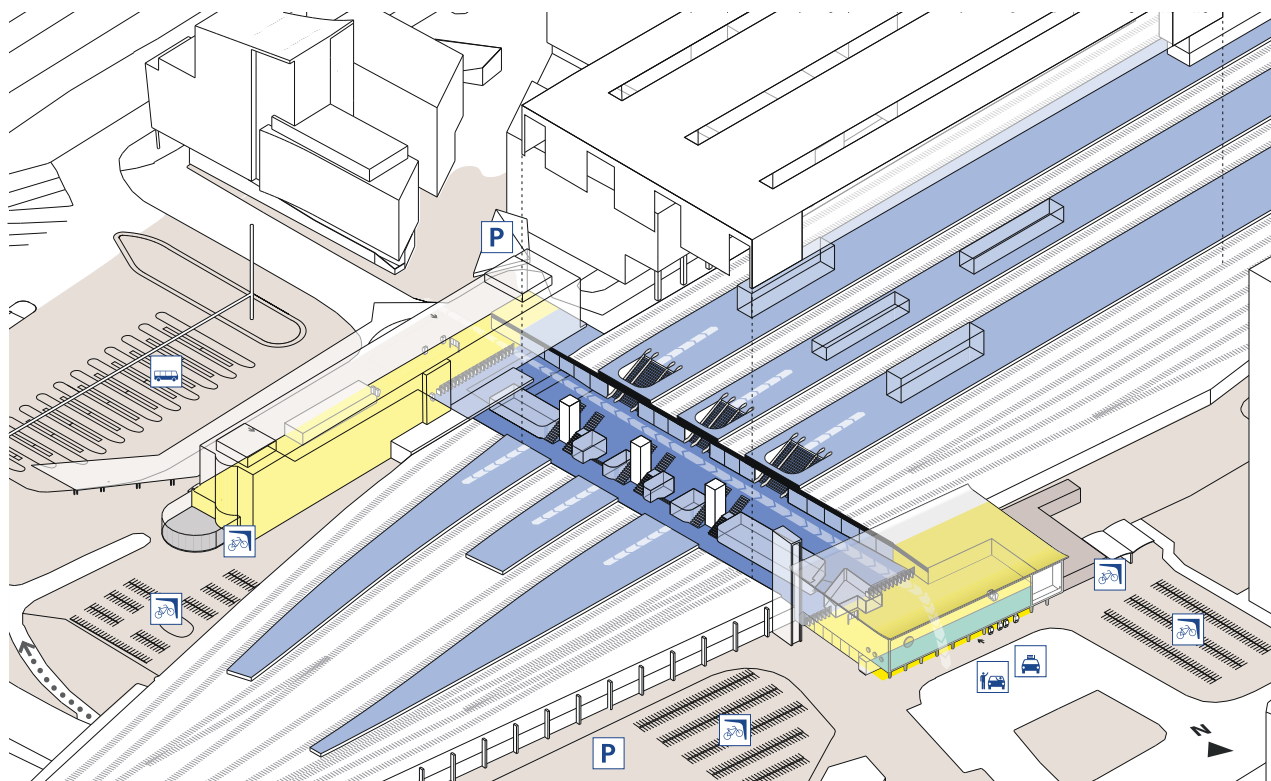
Oorspronkelijk is dit station gebouwd als een grensstation. Voorzieningen zoals douaneposten en bagageafhandeling zijn niet langer in gebruik. Ook de grote

wachtruimten hebben hun oude functie verloren. Een deel van deze ruimten is nu onderdeel van het ontvangstdomein en de loopverbindingszone. Daarnaast kan de voormalige visitatiehal een nieuwe publieke bestemming krijgen en gaan functioneren als verblijfdomein. Het monumentale station heeft een markante positie aan de Stationsstraat, die het station verbindt met het historische centrum. Na het ondergronds brengen van de fietsenstalling is een riant en overzichtelijk stationsplein ontstaan: een volwaardige entree tot de stad.



Voorbeeld 4: station Eindhoven Centraal Station met twee entreegebouwen

Stationsklasse: kathedraal



- | | | | |
|---|------------------|---|---------------------|
|  | Bus |  | Omgevingsdomein |
|  | Taxi |  | Ontvangstdomein |
|  | Halen en brengen |  | Reisdomein |
|  | Fietsenstalling |  | Verblijfdomein |
|  | Parkeren |  | Loopverbindingszone |
| | |  | Interwijk |

Dit station beschikt over een kenmerkend entreegebouw uit de wederopbouwperiode. Begin jaren 90 van de vorige eeuw is een tweede entreegebouw toegevoegd aan de andere zijde van het spoor, tegelijk met de aanleg van een dynamisch busstation: het eerste van Nederland. Rond het busstation heeft de stad zich verder ontwikkeld met kantoren en onderwijsvoorzieningen die zorgen voor een grote stroom reizigers. Beide entreegebouwen functioneren als hoofdontvangstdomein.

Een grootscheepse renovatie en verbouwing heeft in 2018 de oorspronkelijke kwaliteiten van het oude entreegebouw teruggebracht en voor aanzienlijk meer capaciteit gezorgd. Aan de bestaande reizigerstunnel is een nieuwe, lagergelegen tunnel toegevoegd om het groeiende aantal reizigers op te vangen. De poorten en palen om in en uit te checken vormen een duidelijke scheiding tussen de ontvangstdomeinen en het reisdomein.



Gebouw Noordzicht



Monumentale hal aan de centrumzijde

Passagestation

Bij een aantal stations zijn de perrons en het ontvangstdomein verbonden via een passage, die zich presenteert als een opvallend ruimtelijk element in de omgeving. Dit kan een passerelle, een traverse, een tunnel of een onderdoorgang zijn. Nieuwe passages, gebouwd ter vervanging van een oude reizigerstunnel of traverse die niet meer voldeed, hebben doorgaans een grote invloed op de ruimtelijke organisatie van het station. Het gebruik van het station kan bijvoorbeeld ingrijpend wijzigen wanneer een nieuwe route langs het stationsgebouw naar de perrons wordt geleid.

Het behoud van het bestaande gebouw als onderdeel van het ontvangstdomein heeft altijd de voorkeur. Als dat niet mogelijk is, verhuist het ontvangstdomein mee naar de toegang tot de nieuwe passage. In de regel krijgt het ontvangstdomein daar dan een plek in de buitenlucht. Bij een passerelle of tunnel is het wenselijk om alle kaartverkooppiddelen en reis- en service-informatie te clusteren in een paviljoen of in een beschuttingssysteem. Poorten of palen om in- en uit te checken staan voor de toegang tot de tunnel of passerelle, het liefst overdekt.

Bij een verandering van de route naar de perrons vraagt ook de aansluiting op de omgeving aandacht. Soms biedt het de mogelijkheid van een gecombineerde interwijkverbinding voor reizigers en passanten, al dan niet met een fietspad. Bij stations moet de passage, al dan niet met poorten, breed genoeg zijn voor reizigers, bezoekers en passanten.

Sommige stations zijn gecombineerd met een doorgang onder een spoorviaduct. Vaak gaat het om kleinere stations die in de jaren tachtig en negentig zijn gebouwd om uitbreidingswijken te bedienen. Door de groei van het aantal reizigers en de stad zijn veel van deze stations uitgegroeid tot succesvolle toegangspoorten van het ov-netwerk. Deze groei heeft ook geleid tot een grotere vraag naar ruimte voor voor- en natransport. Dit vraagt om extra aandacht bij de inrichting van het ontvangstdomein en het omgevingsdomein.

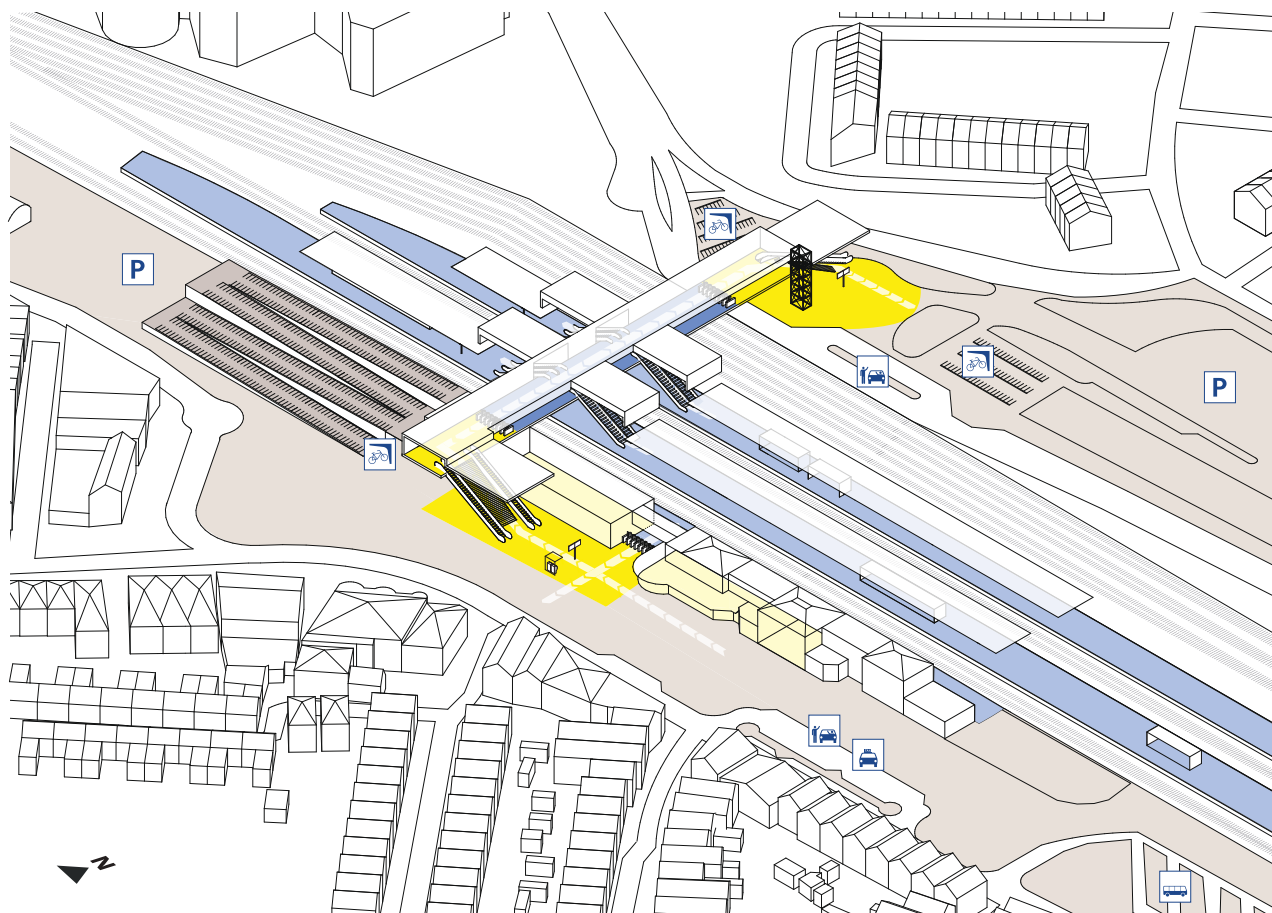
Het ontvangstdomein bevindt zich bij deze stations vóór de opgangen naar de perrons, meestal in de buitenlucht of soms onder het viaduct. De inrichting van een ontvangstdomein onder een viaduct vraagt om voldoende ruimte, goed overzicht en doorzicht en een goede verlichting. De inrichting van de openbare ruimte rond het ontvangstdomein kan van grote waarde zijn voor passagestations, zowel voor de kwaliteit en leesbaarheid, als op het vlak van sociale en verkeersveiligheid. Door rond het station prioriteit te geven aan langzaam verkeer boven het gemotoriseerd verkeer, wordt de aansluiting op de omgeving beter.





Voorbeeld 5: station Alkmaar Station met een nieuwe traverse

Stationsklasse: plus



- | | | | |
|---|------------------|---|---------------------|
|  | Bus |  | Omgevingsdomein |
|  | Taxi |  | Ontvangstdomein |
|  | Halen en brengen |  | Reisdomein |
|  | Fietsenstalling |  | Loopverbindingszone |
|  | Parkeren | | |

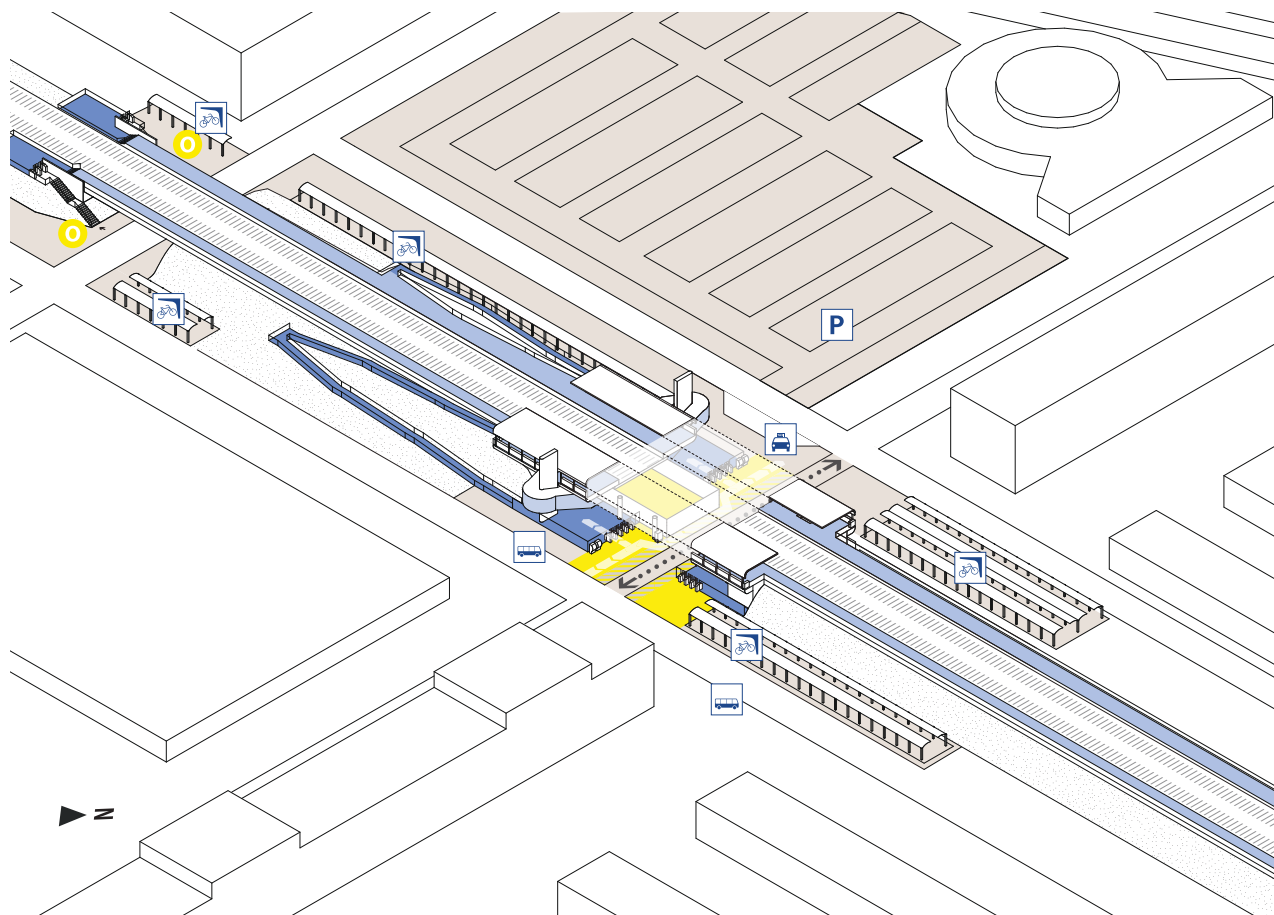
Bij dit station kon de oorspronkelijke passage de groei van het aantal reizigers niet meer aan. Er is een nieuwe passage gebouwd naast het station, die sinds 2015 de perrons en de beide zijden van het spoor verbindt. Dit is van grote invloed geweest op de ruimtelijke organisatie van de domeinen. De middelen en voorzieningen van het ontvangstdomein zijn verplaatst en bevinden zich nu geclusterd, op maaiveld vóór de trappen naar de traverse. Het ontvangstdomein strekt zich in dit station uit tot de poortjes die in de traverse zijn geplaatst. Dat zorgt voor een goede beschutting. Wel is de afstand tot de servicemiddelen relatief groot en zijn de middelen verdeeld over twee niveaus.

Het negentiende-eeuwse stationsgebouw heeft door deze ingreep zijn oorspronkelijke functie nagenoeg verloren. Wel biedt het via de stationshal nog toegang tot het eerste perron. Door de nieuwe ruimtelijke organisatie is het busstation verder van het ontvangstdomein komen te liggen. De nieuwe buitenstallingen en gebouwde fietsenstalling, met deelfietsen, liggen op korte afstand van de traverse. Er is genoeg ruimte rond de nieuwe entree voor een ontspannen aankomst in de stad.



Voorbeeld 6: station Almere Muziekwijk Station bij een spooronderdoorgang

Stationsklasse: basis



- | | | | |
|---|------------------|---|----------------------|
|  | Bus |  | Omgevingsdomein |
|  | Taxi |  | Ontvangstdomein |
|  | Halen en brengen |  | Reisdomein |
|  | Fietsenstalling |  | Nevenontvangstdomein |
|  | Parkeren |  | Loopverbindingszone |
| | |  | Interwijk |

Dit station is in de jaren tachtig ontworpen als voorstadhalte. De perrons en sporen liggen op een talud van de Flevolijn. Het station is georganiseerd rond een spooronderdoorgang, geschikt voor reizigers en passerend langzaam verkeer. Markante trappenhuizen bieden toegang tot de perrons. De poorten voor het in- en uitchecken zijn later voor deze stijpunten geplaatst. Vervolgens zijn de middelen van het ontvangstdomein in de nabijheid geplaatst. In de onderdoorgang bevindt zich van oudsher een winkelruimte.

Een goede programmering en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte dragen bij aan het succes van dit type stations. Ook moet de onderdoorgang goed verlicht en ruim genoeg zijn voor een goede oriëntatie en het gevoel van sociale veiligheid. De onderdoorgang doet dienst als passage en biedt tevens ruimte voor de voorzieningen van het ontvangstdomein.



Ov-terminal

Het succes van het openbaar vervoer, de groei van de (deel)modaliteiten en de aantrekkingskracht van stations zorgen ervoor dat vooral in hoogstedelijke stationsgebieden uitdagende ruimtelijke opgaven ontstaan. In de grote steden zijn stations al uitgegroeid tot omvangrijke knooppunten voor openbaar vervoer. Sommige stations hebben het karakter van een geïntegreerde ov-terminal, waarbij meer modaliteiten zijn ondergebracht in een gebouwde stationscomplex: trein, tram, metro, en soms ook bus. Reizigers van deze verschillende ov-modaliteiten delen diverse ruimten in het station, zoals het ontvangstdomein, de passage van het reisdomein of in sommige gevallen zelfs de perrons.

De beperkt beschikbare ruimte maakt intensivering van (delen van) deze vervoersknooppunten nodig. Stations en hun omgeving raken zo meer en meer met elkaar verweven. Denk hierbij aan fietsenstallingen in nabijgelegen gebouwen of een stationsplein dat tevens functioneert als stadsplein. Het intensieve gebruik vraagt om keuzes die raken aan ruimte-efficiëntie en ruimtelijke kwaliteit. Vooral in drukke stedelijke stationsgebieden zorgt verdichting ervoor dat het autoverkeer minder prioriteit krijgt. Hoewel parkeren in steden wordt ontmoedigd blijft de bereikbaarheid

van het station per auto belangrijk, bijvoorbeeld voor taxi's, halen en brengen en voor logistiek, service en onderhoud en hulpdiensten. Zo ontstaan nieuwe intensieve stationswijken waarin het primaat ligt bij voetgangers en fietsers en waar de grenzen tussen de ov-knoop en de stad vervagen. Om de kansen optimaal te kunnen grijpen is het van belang verdichting, multifunctionaliteit en bereikbaarheid in evenwicht te ontwikkelen en volop in te zetten op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Zie ook:

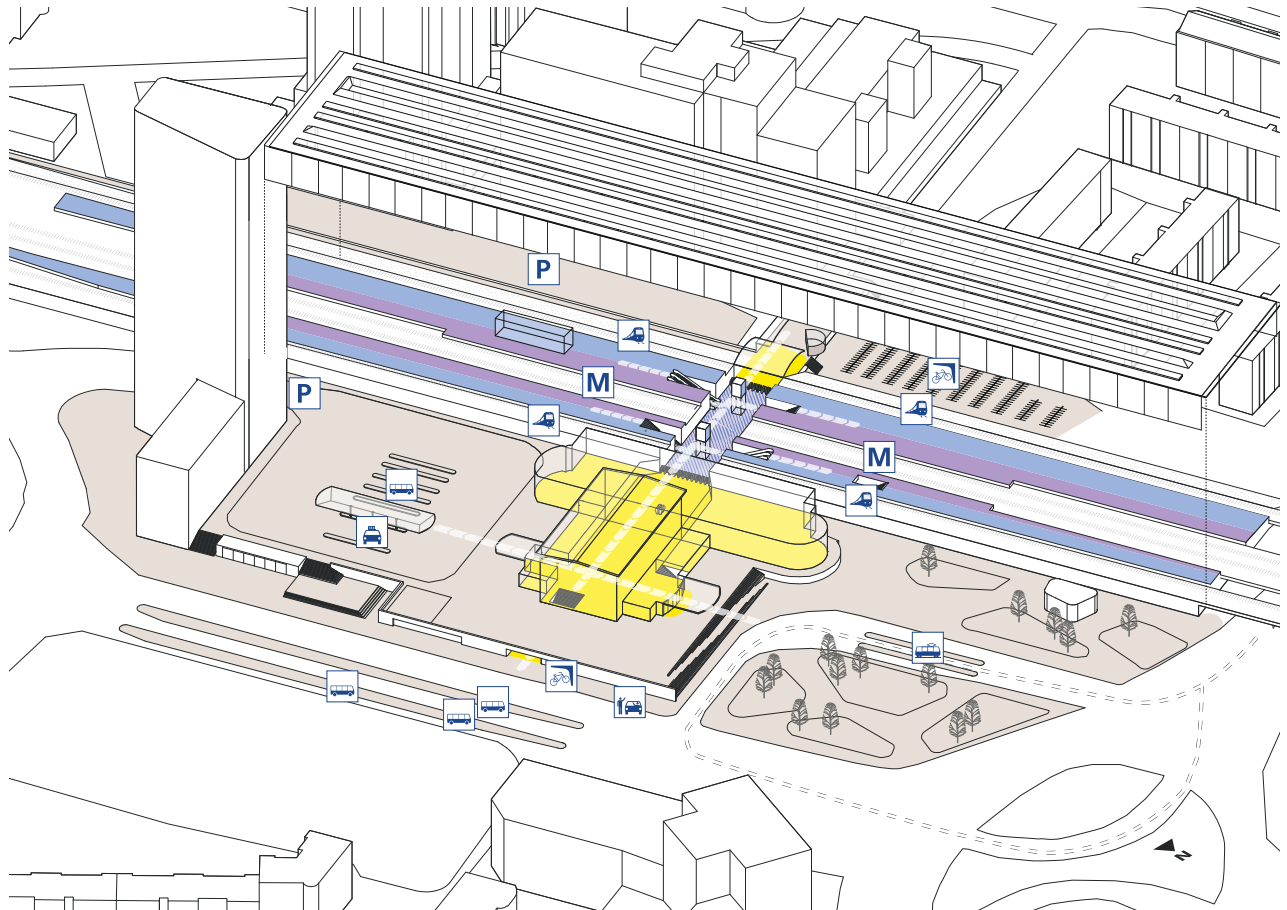
→ Kaders Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal, pag. 64.





Voorbeeld 7: station Amsterdam Amstel Ov-terminal met gedeelde ontvangst- en reisdomeinen voor trein en metro

Stationsklasse: mega



Trein



Bus



Tram



Metro



Taxi



Halen en brengen



Fietsenstalling



Parkeren



Omgevingsdomein



Ontvangstdomein



Reisdomein



Reisdomein metro



Loopverbindingszone

Station Amsterdam Amstel was bij opening in 1938 een vernieuwend station. Architect Schelling bouwde niet de gebruikelijke statige poort naar de stad, maar ontwierp een dynamische verkeersknoop waar de trein, tram, bus, taxi en auto allemaal een plek kregen rond een lichte en hoge hal. In 1977 werd ook de metro aan het station toegevoegd. Trein en metro delen niet alleen het ontvangstdomein, maar ook de passage en de perrons van het reisdomein. Hierdoor is de overstap tussen trein en metro een kwestie van oversteken van het perron. Uit- en inchecken gebeurt bij de overstappunten met cico's op het perron. De nabijheid van trein en metro is makkelijk voor de overstap maar met het oog op zwartrijden niet ideaal.

De stationsentree aan de westzijde wordt gebruikt door reizigers die te voet of per fiets van of naar het station gaan. De westzijde beschikt over een nevenontvangstdomein en een grote fietsenstalling op maaiveld. Aan de andere zijde is de ondergrondse fietsenstalling uitgebreid en voorzien van een riante toegang tot het ontvangstdomein in de stationshal. Het stationsplein is in 2021 heringericht met een nieuw tram- en busstation.

Zie ook:

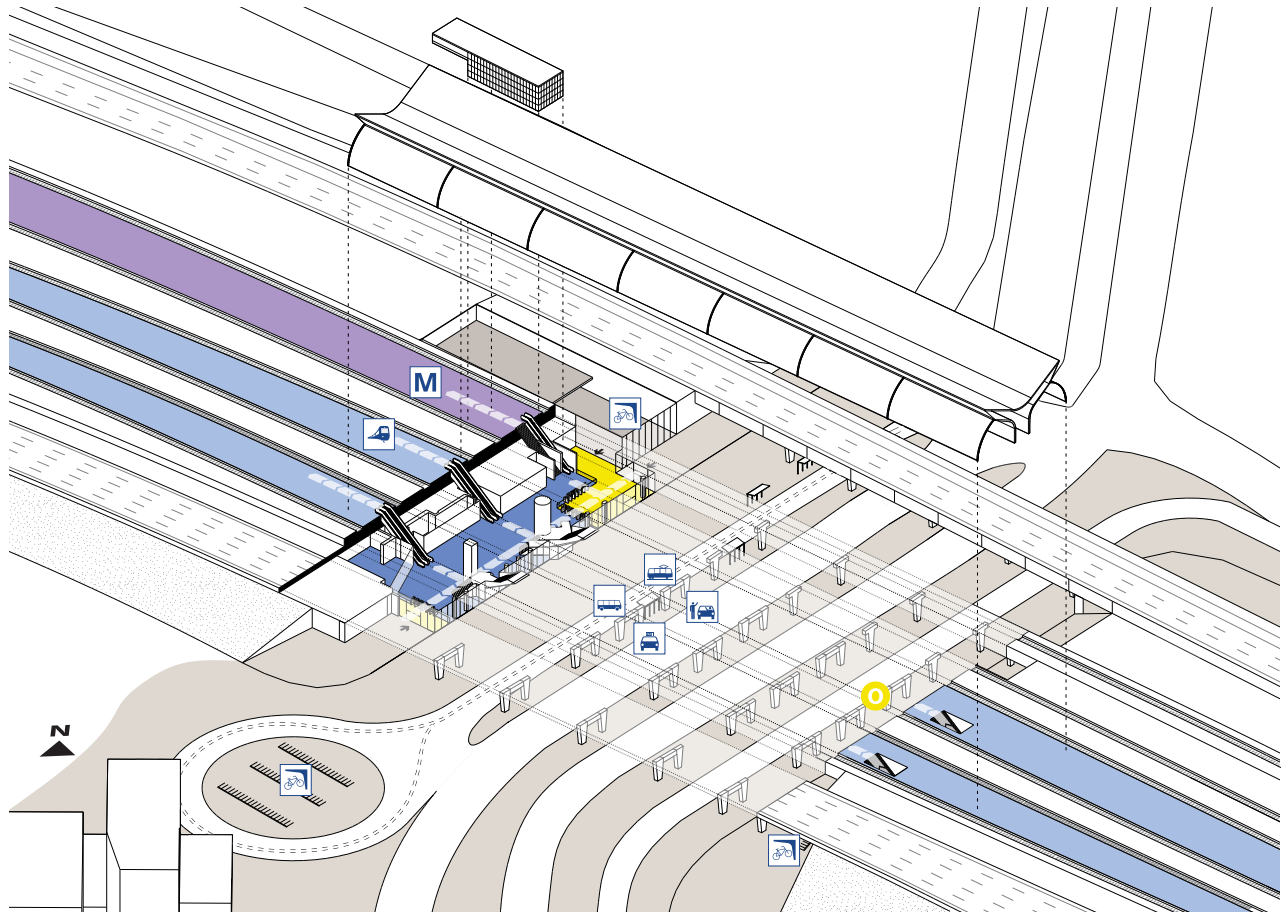
→Kaders Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal, pag. 64.



Voorbeeld 8: station Amsterdam RAI

Ov-terminal met een gedeeld ontvangst-domein en eigen reisdomeinen voor trein en metro

Stationsklasse: basis



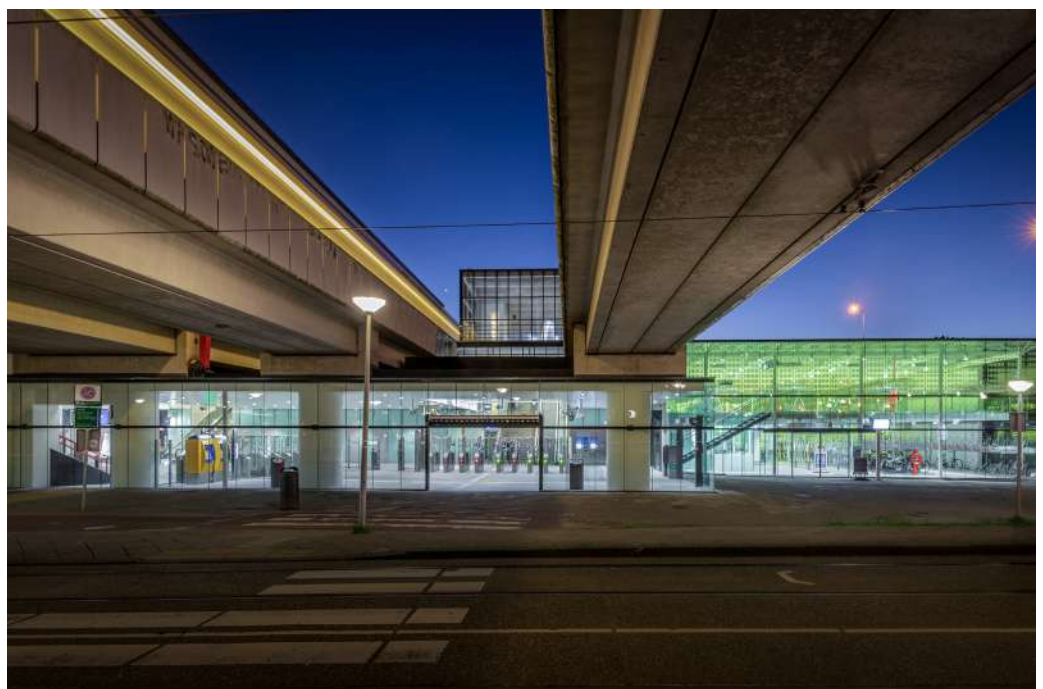
	Trein		Halen en brengen		Omgevingsdomein
	Bus		Fietsenstalling		Ontvangstdomein
	Tram				Reisdomein
	Metro				Reisdomein metro
	Taxi				Nevenontvangstdomein
					Loopverbindingszone

Station Amsterdam RAI werd in 1981 geopend als één van de stations aan de zuidelijke Ringspoorbaan. Het ligt tussen de rijbanen van de A10. Het station combineert metro en trein in een bescheiden ov-terminal en dient als knooppunt binnen het landelijke, stadse en regionale ov-netwerk. Het Station heeft een gedeeld ontvangstdomein: een verdeelhal, met toegangen via poortjes tot de eigen reisdomeinen met stijgpunten en perrons. In het omgevingsdomein, onder

het viaduct van de sporen en van de ringweg, bevinden zich de haltes van de tram en de bus, en een strook voor halen en brengen. Ook is er een fietsenstalling gebouwd tussen de metrosporen en het snelwegviaduct.

Zie ook:

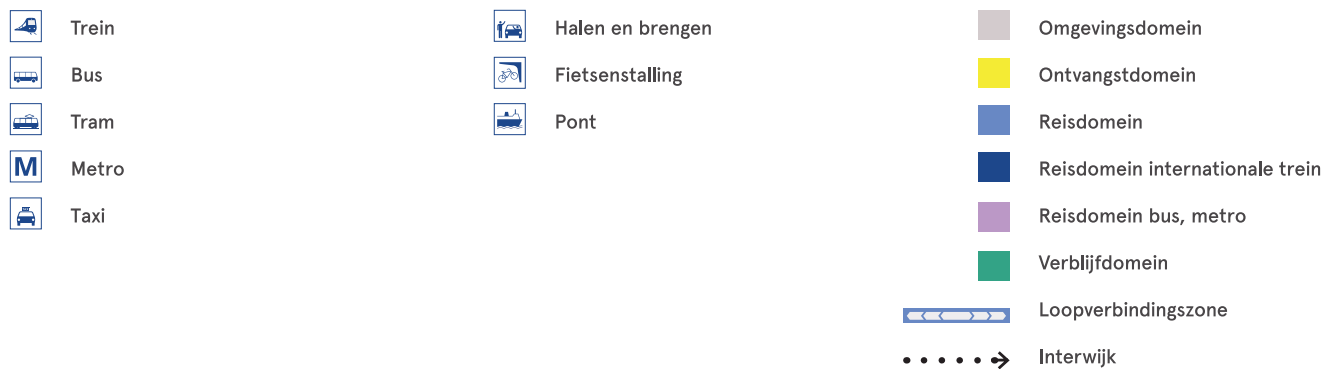
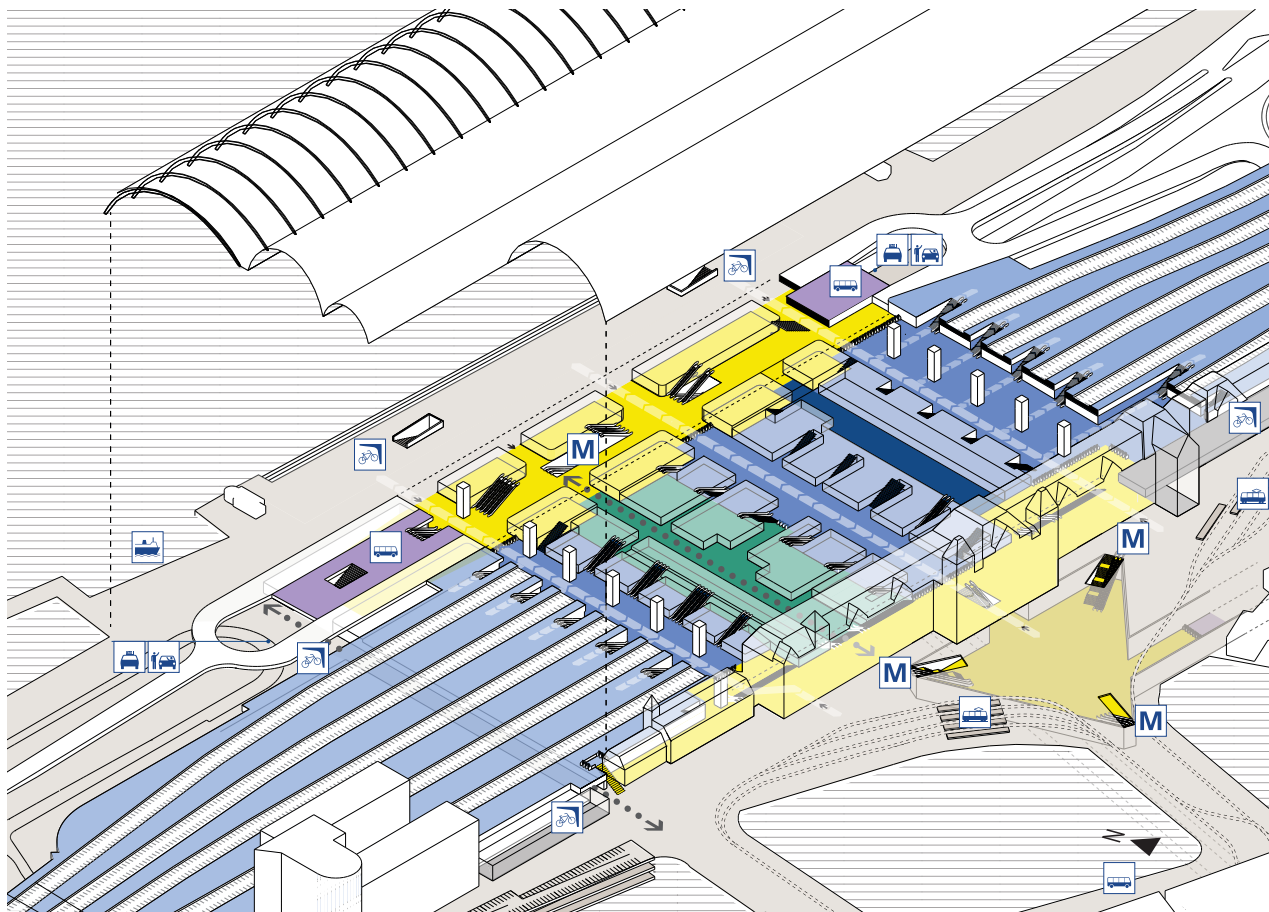
→ Kaders Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal, pag. 64.



Voorbeeld 9: station Amsterdam Centraal

Ov-terminal met eigen reisdomeinen voor trein, bus en metro en eigen en gedeelde ontvangstdomeinen

Stationsklasse: kathedraal



Station Amsterdam Centraal stamt in de basis uit de late negentiende-eeuw. Een eerste grote wijziging was de toevoeging van het dienstgebouw aan de IJzijde, de uitbreiding met twee perrons en een extra sporenkap in 1924. Het ondergrondse metrostation en het busstation aan de kant van het IJ, op gelijke hoogte met de treinperrons, zijn later toegevoegd, net als twee ondergrondse fietsenstallingen. Langzaam maar zeker is zo een gestapelde ov-terminal ontstaan. Beide stationszijden hebben een hoofdontvangstdomein: één in het monumentale entreegebouw en één in de IJhal onder het busstation. De metro beschikt over een eigen gescheiden ontvangstdomein tussen de beide stationshallen en de metroperrons. Bus, metro en trein hebben eigen reisdomeinen. Drie tunnels onder de sporen zijn ingericht als reisdomein-passage voor de trein. Een vierde passage biedt toegang tot de voorzieningen voor de internationale trein naar Londen. In dit besloten gebied vindt de douane- en bagagecontrole plaats en kunnen reizigers

wachten. Ook is er een poortvrije passage (interwijk) waar in- en uitchecken niet nodig is. Deze passage is geprogrammeerd en ontworpen als verblijfdomein en legt een verbinding tussen bus, tram, pont en metro. De voormalige stationsrestaurant en de oude wachtkamers in het monumentale stationsgebouw doen ook dienst als verblijfdomein.

Aan weerszijden van de IJhal zijn stroken voor het ophalen en wegbrengen ingericht. Op korte afstand van het station meren veerponten aan. De tram, taxiplaatsen, en de fietsenstallingen bevinden zich in het omgevingsdomein. Gestaag breidt het aantal fietsenstallingen zich uit: ondergronds en onder de sporen. Een stedelijke verbinding voor fietsers en voetgangers ligt ten westen van het stationsgebouw.

Zie ook:

→Kaders Meer ov-modaliteiten onder één dak: de stationsdomeinen in een ov-terminal, pag. 64.



Interwijkverbinding

In stationsgebieden zijn er stedelijke verbindingen voor voetgangers, fietsers en soms ook auto's, bussen, brommers en scooters tussen de beide zijden van het spoor. Bij de keuze hoe deze verbinding wordt gemaakt, spelen verschillende afwegingen een rol. Bij de meeste stations zijn de loopverbindingszone en de interwijkverbinding gescheiden, maar er kan gekozen worden om deze zones te combineren. Er zijn verschillende varianten mogelijk, waarvan er drie in onderstaande voorbeelden worden uitgelicht.

Zie ook:

→ Het omgevingsdomein verbindt pag.86.





STATION CENTRAAL

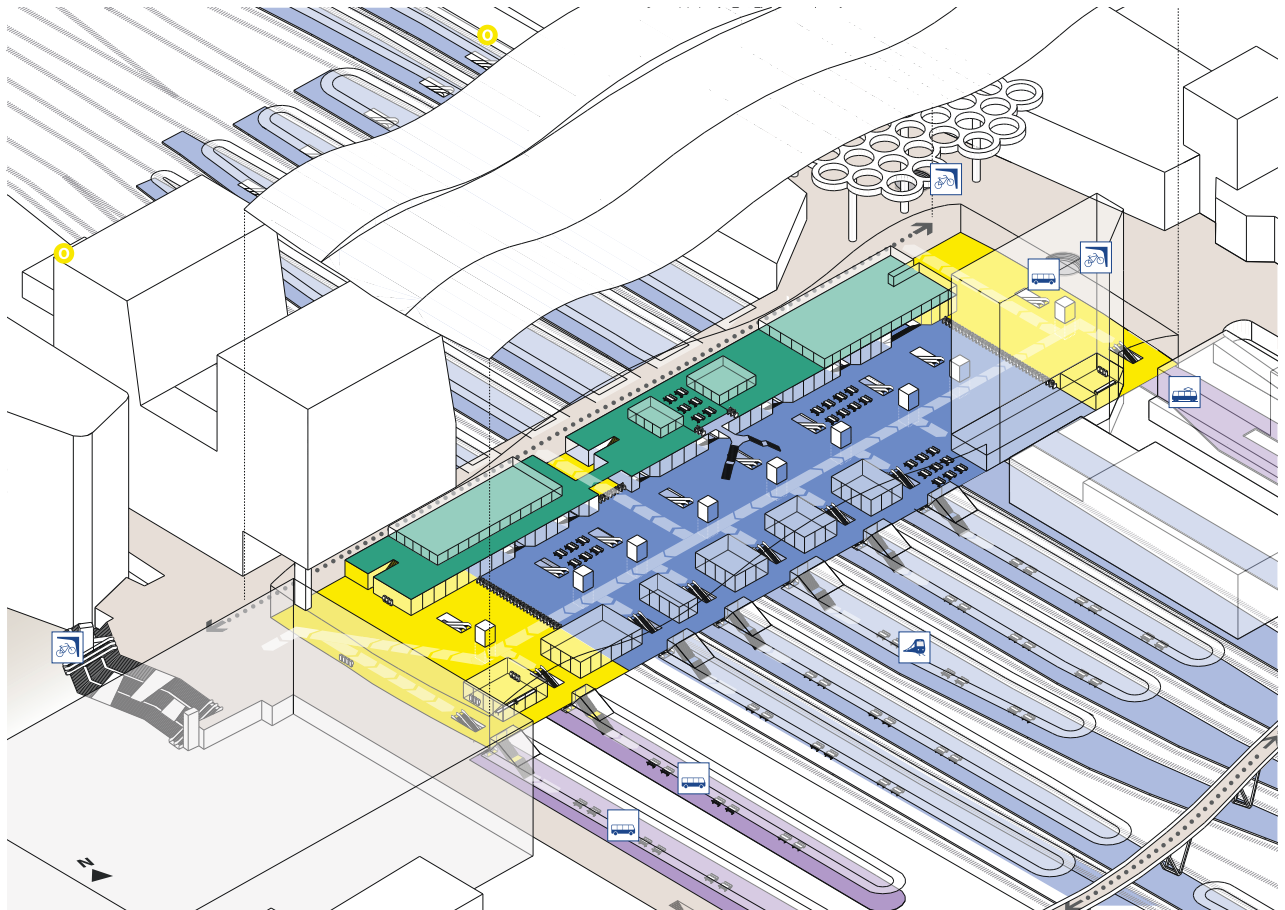


2011 Verdwijnt in de mist:
De herenpous is nu uitgekoost.

Voorbeeld 10: station Utrecht Centraal

Station met interwijkverbinding buiten de loopverbindingszone

Stationsklasse: kathedraal



-  Trein
-  Bus
-  Tram
-  Fietsenstalling

-  Omgevingsdomein
-  Ontvangstdomein
-  Reisdomein
-  Reisdomein bus, tram
-  Verblifdomein
-  Nevenontvangstdomein
-  Loopverbindingszone
-  Interwijk

Station Utrecht Centraal is het belangrijkste spoorknooppunt en het grootste station van Nederland. De basis voor het huidige station werd gelegd in de jaren zestig. Destijds besloot de gemeente om de binnenstad en het winkelcentrum via een traverse te verbinden met het Jaarbeursterrein aan de overzijde van het spoor. Het station werd hieraan gekoppeld en is in de loop der jaren sterk uitgebreid om het groeiend aantal reizigers op te vangen.

In 2016 werd de huidige ov-terminal geopend. Het maakte deel uit van één van de Nieuwe Sleutelprojecten: grootschalige herontwikkeling van stationsgebieden met een nationaal belang. De ov-terminal bestaat uit een grote hal die twee hoofdontvangstdomeinen en het reisdomein van de trein omvat. Vanuit de hoofdontvangstdomeinen is er een directe toegang tot de reisdomeinen van de tram en de bus. De stedelijke

route uit de jaren zestig is in het plan behouden: de interwijkverbinding is gescheiden van de grote hal en wordt aan één zijde geflankeerd door winkels in de plint van de stationshal. Hier is ook een derde toegang tot het station met een nevenontvangstdomein. Aan de zuidzijde van de ov-terminal bevindt zich een tweede loopbrug boven de uiteinden van de perrons, geschikt voor voetgangers en fietsers. Onder beide verhoogde stationspleinen bevinden zich grote fietsenstallingen. De pleinen zijn voorzien van bomen, zitgelegenheid en een markante luifel.

Zie ook:
→Het omgevingsdomein verbindt pag.86.

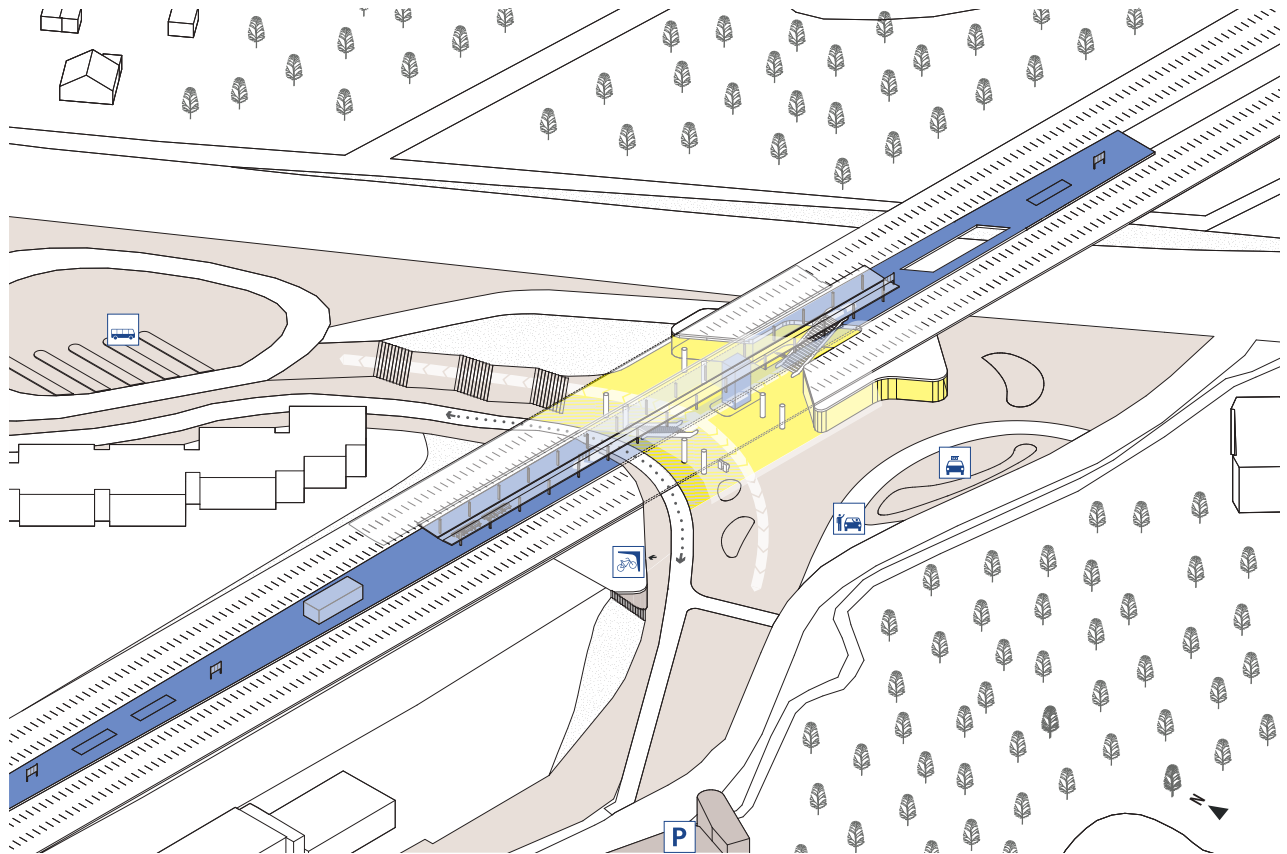


Entree naar stadskantoor, passage en station aan de Jaarbeurszijde

Voorbeeld 11: station Driebergen-Zeist

Station met gecombineerde interwijkverbinding en loopverbindingszone

Stationsklasse: plus



- | | | | |
|---|------------------|---|---------------------|
|  | Bus |  | Omgevingsdomein |
|  | Taxi |  | Ontvangstdomein |
|  | Halen en brengen |  | Reisdomein |
|  | Fietsenstalling |  | Loopverbindingszone |
|  | Parkeren |  | Interwijk |

Station Driebergen-Zeist ligt tussen de kernen Driebergen-Rijssenburg en Zeist, vlak bij de snelweg A12 en grenzend aan een wandel- en fietsgebied. Tussen 2017 en 2020 is het station ingrijpend vernieuwd als gevolg van een spoorverdubbeling en de aanleg van een tunnel voor de provinciale weg die het spoor kruist. Het station ligt verdiept. Reizigers, fietsers en voetgangers delen de ruimte onder het spoorviaduct. Het fietspad is duidelijk gemarkeerd. In de onderdoorgang is het ontvangstdomein ingericht en zijn de

toegangen tot de perrons. Aan de andere zijde in de onderdoorgang bevindt zich ook de entree van de fietsenstalling. De onderdoorgang is ruim van opzet en biedt goed zicht naar alle zijden. Er is een P&R-garage en een busstation voor het voor- en natransport. Het ontwerp van de onderdoorgang en de openbare ruimte sluit aan op het landschappelijke karakter van de omgeving.

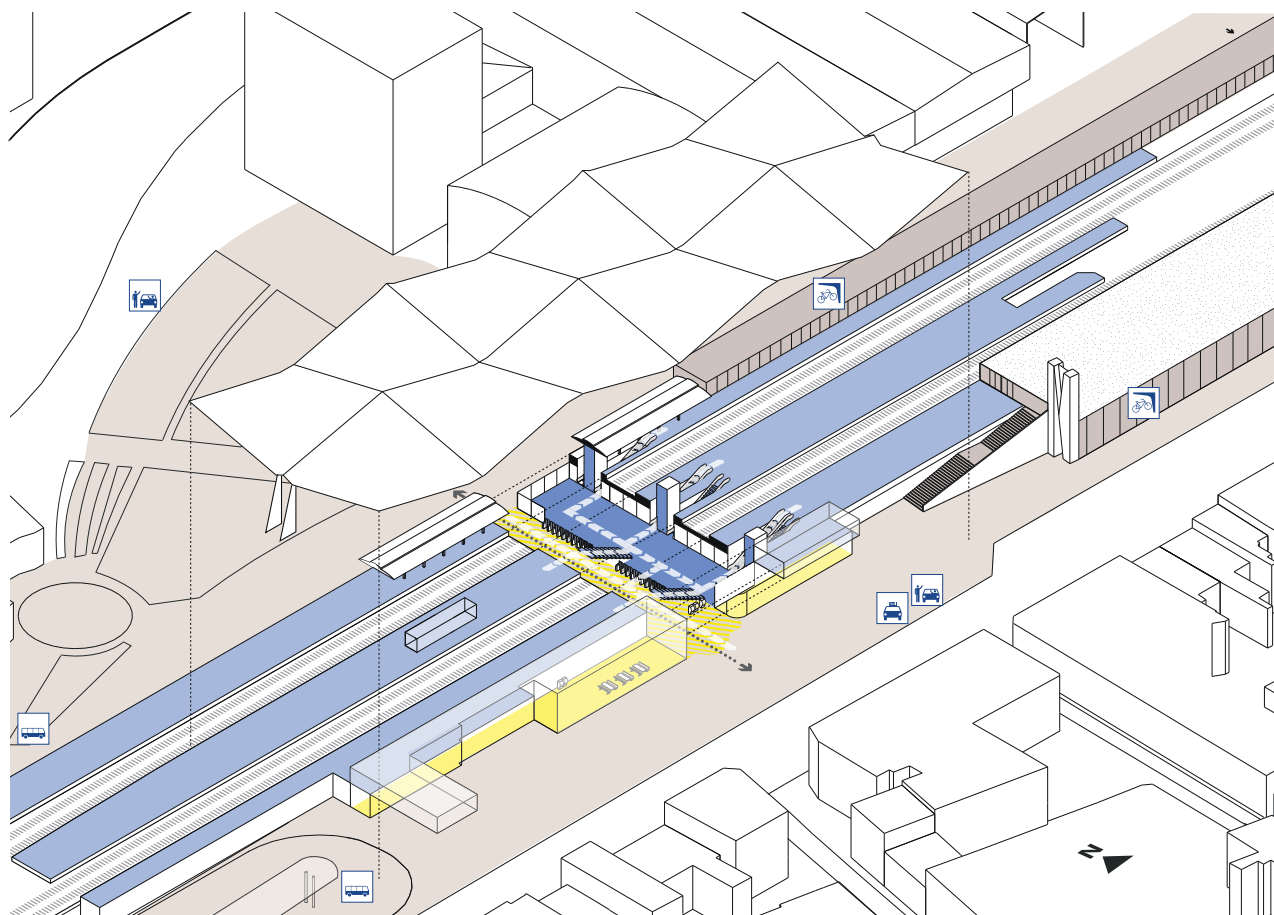
Zie ook:
→ Het omgevingsdomein verbindt pag.86.



Voorbeeld 12: station Tilburg

Station met interwijkverbinding door het ontvangstdomein

Stationsklasse: megastation



Bus



Taxi



Halen en brengen



Fietsenstalling



Omgevingsdomein



Ontvangstdomein



Reisdomein



Loopverbindingszone



Interwijk

In 2019 werd het iconische station van Tilburg (1965) ingrijpend verbouwd, als onderdeel van een grootschalige gebiedsontwikkeling aan de noordzijde van het spoor. Het spooremlacement heeft plaatsgemaakt voor verschillende publieksfuncties in de oude treinwerkplaatsen, onderwijs en woningbouw. Bij de verbouwing is het station ruimtelijk zo georganiseerd dat er een route naar het nieuwe stadsdeel kon worden gemaakt. De gemeente wenst daarbij een groot gebaar om de stedenbouwkundige kruising met het spoor te benadrukken. Via deze nieuwe onderdoorgang kunnen voetgangers, al dan niet met de fiets aan de hand, via het ontvangstdomein van de ene naar de andere kant van het spoor.

De onderdoorgang doet dienst als interwijkverbinding en biedt ruimte voor de voorzieningen van het ontvangstdomein. Het ontvangstdomein strekt zich uit tussen de beide tunnelmonden. De voorzieningen

van het ontvangstdomein zijn in het vrij toegankelijke deel van de onderdoorgang geplaatst en aan weerszijden van de entree. Vanuit deze route is het reisdomein toegankelijk. Die is met poorten gescheiden van de onderdoorgang. In het reisdomein kunnen treinreizigers overstappen zonder in- en uit te checken.

De combinatie van de stedelijke route, het ontvangstdomein en de toegang tot het reisdomein zorgt dat reizigers zich op verschillende manieren door de onderdoorgang bewegen. Dat vraagt om extra aandacht voor oriëntatie en navigatie. De gerestaureerde stationshal behoort tot het ontvangstdomein. Reizigers kunnen hier ook wachten. Ten oosten van de fietsenstallingen bevindt zich nog een stedelijke route voor fietsers en voetgangers.

Zie ook:
→ Het omgevingsdomein verbindt pag.86.



Bijlagen

Bijlage 1: Begrippenlijst

B

Beslismoment

Het moment, samenvallend met een specifieke plek, waarop reizigers in het station een keus (moeten) maken over het vervolg van hun reis.

Branding

Helderheid bij welke vervoerder een handeling wordt verricht of informatie wordt verkregen.

Buitenmodellfiets

Fietsen die niet of slecht passen in standaard fietsenrekken.

C

Cico's

Palen om in en uit te checken bij het openbaar vervoer. Onderdeel van het OV-chipkaartsysteem.

De Collectie

Een verzameling van vijftig stations die samen een representatief beeld geven van het de stations van NS en ProRail. Collectiestations beschikken over (architectonisch) unieke kenmerken die het bewaren waard zijn. De Collectiestations inspireren tot een zorgvuldige omgang met alle andere Nederlandse stations die geen onderdeel zijn van de collectie.

Comfort

Geriefelijk, ofwel een fysieke aangename en ontspannen staat van zijn.

Concessie

Een pakket aan lijnen en/of andere vervoersdiensten die een ov-autoriteit, ook wel concessieverlener, onder bepaalde voorwaarden exclusief en voor een bepaalde periode aan een vervoerder toekent.

Clusteren

Het bij elkaar plaatsen van een stationsobjecten met eenzelfde functie of functieprofiel.

D

Deelmobiliteit

Ook wel deelvervoer genoemd. Verzamelnaam voor vervoermiddelen die gebruikt worden door meerdere gebruikers, waarbij de gebruiker de bestuurder is, maar het middel niet zelf bezit, zoals deelfietsen, -scooters en -auto's. Bij deervoertuigen is het gebruik 24 uur per dag toegankelijk, vaak via een app en zonder de tussenkomst van een persoon. Daarmee wijkt het af van meer traditionele huurvoertuigen.

E

Entreegebouw

Het bouwdeel van het station waarin zich de hoofdstationsentree bevindt. Doorgaans valt dit samen met het stationsgebouw.

F

Forensen

Reizigers die (dagelijks) pendelen tussen wonen en werken.

Functionele footprint

Het fysieke ruimtebeslag van een voorziening met inbegrip van de ruimte die nodig is voor het gebruik, beheer en onderhoud van die voorziening en rekening houdend met het gedrag van reizigers rondom deze voorziening.

G

Gemak

Het vermogen om iets moeiteloos te doen. Naast het fysieke aspect gaat dan vooral over het mentale gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee reizigers zich binnen het station en de stationsomgeving kunnen bewegen.

Generiek

Alle objecten en elementen die reizigers nodig hebben om goed en comfortabel per trein te kunnen reizen: van bewegwijzering tot een heldere indeling van het station in stationsdomeinen. Generieke objecten en elementen zijn op ieder station gelijk.

Gewenste ervaring

De positieve ervaring die het Stationsconcept op ieder station aan alle reizigers en andere gebruikers mee wil geven. De gewenste ervaring voelt vertrouwd en verrassend tegelijk.

I

Interwijkverbinding

Een route die onderdeel is van het (infrastructurele) netwerk van stad, dorp en wijk en beide zijden van het spoor met elkaar verbindt. In veel gevallen een langzaam verkeersroute voor voetgangers en/of fietsers. Soms wordt de interwijkverbinding gecombineerd met de loopverbindingszone.

K

Kaders

Kaders vormen het vertrekpunt voor de toepassing van alle visies die tot het Spoorbeeld behoren. Binnen het ontwerpproces geven ze richting en houvast.

L

Langzaam verkeersroute

Aanduiding voor een route die specifiek bedoeld is voor voetgangers en/of fietsers.

Licht Elektrisch Voertuig (LEV)

Een licht, elektrisch aangedreven voertuig bedoeld om relatief kleine afstanden af te leggen. In Nederland zijn alleen LEVs toegestaan die door ministerie van I&W zijn aangewezen als 'bijzondere bromfiets'.

Loopverbindingszone

De loopverbindingszone verbindt de stationsdomeinen met elkaar. Het is de logische en efficiënte route tussen de trein en andere vormen van vervoer en naar de omgeving. De zone voorziet in een snelle, veilige transfer en is overal duidelijk herkenbaar en vindbaar. De loopverbindingszone is het meest generieke onderdeel van de stationsdomeinen. Stations kunnen over meerdere loopverbindingszones beschikken.

Lijnen

Een spoorlijn of multimodaal (regionaal) netwerk van trein, bus, tram en/of metro dat zich presenteert onder één merkidentiteit. Deze lijnidentiteit komt voort uit de identiteit van een vervoerregio of provincie.

Loopstroom

De beweging en bewegingsrichting(en) van reizigers en andere gebruikers binnen de loopverbindingszone.

Lustreiziger

Incidentele reizigers die doorgaans reizen met sociaal en recreatieve motieven. Tijd speelt bij lustreizigers een minder prominente rol. Lustreizigers hechten veel waarde aan het gemak en comfort van de reis.

M

Modaliteit

De wijze van verplaatsing met een bepaald transportmiddel: van trein, bus, metro en tram tot auto, fiets, taxi en voetganger. Binnen de modaliteiten wordt onderscheid gemaakt tussen eigen vervoer, deelvervoer en openbaar vervoer.

Multimodaal knooppunt

Een station waar meerdere ov-modaliteiten en vaak ook andere modaliteiten samenkomen.

Mustreiziger

Reizigers die regelmatig en planmatig met de trein reizen, zoals forensen. Mustreizigers wensen vooral een snelle en betrouwbare dienstverlening. Doelgerichtheid en tijd spelen voor hen een belangrijke rol.

N**Nieuwe Sleutelprojecten (NSP)**

Overkoepelende naam voor de grootschalige stations- en gebiedsontwikkelingsplannen die de hogesnelheidstrein al dan niet in de toekomst aandoet: station Arnhem Centraal, station Breda, station Den Haag Centraal, station Rotterdam Centraal, station Utrecht Centraal en station Amsterdam Zuid.

O**Obstakel**

Elk object dat potentieel hinderlijk kan zijn voor de reiziger en de transfer.

Oriëntatieruimte

De ruimte die een voetganger nodig heeft om zich te oriënteren op het vervolg van de route naar zijn bestemming.

Omgevingsdomein

Een van de vier stationsdomeinen uit Het Stationsconcept. Zorgt dat vertrekkende reizigers het station veilig, soepel en gemakkelijk kunnen vinden, en aankomende reizigers hun fiets, auto en aansluitende lokaal en regionaal openbaar vervoer.

Omgevingspartijen

Verzamelnaam voor alle niet-spoorse partijen die (in)direct bij spoorse opgaven betrokken zijn, zoals gemeenten, provincies, regionale samenwerkingsverbanden, concessieverleners, ontwikkelaars, vastgoedeigenaren en andere belanghebbende (maatschappelijke) instellingen en organisaties.

Ontvangstdomein

Een van de vier stationsdomeinen uit het Stationsconcept. Plek in het station waar reizigers ontvangen en verwelkomd worden en zich voorbereiden op de reis. Het ontvangstdomein is ook de plek om af te spreken en afscheid te nemen.

Ontwerpprincipes

Bindende uitgangspunten en richtlijnen voor het ontwerp. Het Spoorbeeld onderscheidt algemene en toegepaste ontwerpprincipes. Algemene ontwerpprincipes gelden voor alle ontwerpgegevens op en rond het spoor, met uitzondering van de trein. Toegepaste ontwerpprincipes geven per thema of opgave nadere uitwerking aan (deel) visies en/of kaders van het Spoorbeeld.

Openluchtstation

Een informele term voor stations waarvan het ontvangstdomein zich in de buitenlucht bevindt. Doorgaans gaat het om kleine of middelgrote stations zonder gebouw of met een traditioneel stationsgebouw dat geen rol meer vervult voor de reis en de transfer.

Ov-terminal

Openbaar Vervoer terminal. Benaming voor een groot station, zowel in ruimtelijk opzicht als in reizigersaantallen, waar veel verschillende (ov-) modaliteiten samenkomen, veelal gestapeld en/of verdeeld over verschillende niveaus.

Ov-knooppunt

Overstaplocatie waar naast de trein minimaal één andere vorm van openbaar vervoer aangeboden wordt, zoals bus, tram-, metro- en/of regionaal treinvervoer. Dit kan worden gecombineerd met nieuwe vormen van deelmobiliteit, fietsparkeren en een P+R-functie.

OV-chipkaartsysteem

Het OV-chipkaartsysteem omvat de technologie die zorgt voor het functioneren van het landelijke vervoerbewijs in Nederland, de OV-chipkaart en andere passagesleutels. Daarnaast is betaling via mogelijk OV pay. De hulpmiddelen op stations bestaan uit check-in/check-out-palen (cico's), poorten, overstappunten, borden boven de poorten en kaartverkoop- en oplaadautomaten. Ze worden uniform toegepast en vormgegeven op basis van ontwerpuitgangspunten, zoals afgesproken met de ov-vervoerders.

OV pay

Betalingssysteem binnen het openbaar vervoer in Nederland, waarbij het mogelijk is om op meerdere manieren in- en uit te checken: met de betaalpas, creditcard en mobiele apparaten zoals een telefoon of smartwatch.

P**Passagestation**

Stationstype waarbij het reisdomein via een passage wordt verbonden met het ontvangstdomein. De passage presenteert zich doorgaans als een prominente ruimtelijke structuur in de vorm van een tunnel, een traverse of een viaduct dat op latere datum als gevolg van een transferprogramma aan het station is toegevoegd.

Profilering

Het aanbrenge van een merkidentiteit op specifieke objecten, informatie of ruimten in het station. Het gaat hier vooral om de merkidentiteit van vervoerders, aanbieders van deelvervoer, concessieverleners en stationseigenaren.

Publieke ruimte

Ruimte die voor iedereen vrij toegankelijk is. Ook wel openbare ruimte. Binnen het station en de stationsomgeving behoort het omgevingsdomein geheel tot de publieke ruimte.

Personen met beperkte mobiliteit

Personen die zelfstandig of met begeleiding gebruik kunnen maken van de openbare ruimte, kunnen ook zelfstandig gebruik maken van het openbaar vervoer. De beperkingen van personen met een beperkte mobiliteit kunnen langdurig of tijdelijk van aard zijn en kunnen zichtbaar of verborgen zijn. De beperking kan lichamelijk zijn (motorisch, visueel auditief) of mentaal (verstandelijk, geestelijk, dementia).

R**Reisdomein**

Een van de stationsdomeinen uit het Stationsconcept. Het reisdomein staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein. Het bedient zowel aankomende als vertrekkende reizigers.

Reisgerelateerde informatie en voorzieningen

Verzamelnaam voor alle informatie en voorzieningen die een directe relatie hebben met de reis en de transfer.

Reismotief

De bezigheid op de bestemming van een reis. Hoofdmotieven die in reizigersonderzoek worden gehanteerd zijn zakelijk-werk, onderwijs, sociaal-recreatief.

Routing

De vindbaarheid van de juiste voorzieningen, ondersteund door goede routing-elementen.

S**Serviceformule (vervoerder)**

Het concept voor dienstverlening van de vervoerder met een herkenbaar eigen merk, gericht op de wensen en behoeften van hun reizigers en afgestemd op de schaal van de dienstverlening. Serviceformules kunnen worden ingevuld met servicewinkels, servicemiddelen en informatiebalies ten behoeve van informatie- en assistentieverlening aan reizigers.

Servicewinkel

Ruimte waarin service- en reisproducten en reisgerelateerde producten worden aangeboden. De servicewinkels van verschillende vervoerders worden waar mogelijk gecombineerd binnen één ruimte zodat een reiziger op één plek geholpen wordt voor vervoersbewijzen en vragen.

Servicemiddelen

Middelen die nodig zijn voor de reis, zoals reisvertrekstaten in het ontvangstdomein en/of het reisdomein en om te betalen voor het gebruik van het door de vervoerder aangeboden openbaar vervoer, zoals kaartverkoopautomaten, opwaardeerautomaten, cico's en poorten en aanverwante objecten.

Services

Verzamelnaam voor algemene services en voorzieningen in het station ten behoeve van de reiziger, zoals kluisjes, toiletten, een watertappunt en geldautomaten.

Signing

Hulpmiddelen in de vorm van logo's en bebording waarmee de reizigers in een oogopslag kunnen zien of zij van de juiste voorziening, de juiste vervoerder en/of de juiste modaliteit gebruik maken.

Specifiek

Elementen op en rond het station die de plek een herkenbaar eigen karakter geven. Het gaat dan bijvoorbeeld om de stationsarchitectuur, maar ook om het stedelijk interieur en de stedenbouwkundige inpassing van het station in stad, dorp of wijk.

Spoorpartijen

Traditioneel de benaming voor de combinatie ProRail en NS. Tegenwoordig de verzamelnaam voor alle partijen die samen het karakter van het spoor bepalen: vervoerders, ProRail, NS, Bureau Spoorbouwmeester en de concessieverleners van het hoofdrailnet en de regionale spoorlijnen.

Station

Een bouwwerk of stelsel van samenhangende voorzieningen, inclusief perrons en de directe omgeving, dat geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van openbaar vervoertuigen, waaronder in ieder geval treinen, en voor het laten in-, uit- en overstappen van reizigers.

Stationscomplex

Het ruimtelijk geheel van gebouwen en objecten die functioneel behoren tot het station, zoals het stationsgebouw, perrons, traversen, seingebouwen, fietsenstallingen en stationspleinen.

Stationsdomeinen

Ordenen functies en voorzieningen naar de behoefte van de gebruikers op hun route naar en door het station. Idealiter kent een station vier stationsdomeinen: een omgevingsdomein, een ontvangstdomein, een reisdomein en een verblijfdomein. Elk stationsdomein vervult een eigen rol in het realiseren van de gewenste ervaring. De domeinen worden met elkaar verbonden door de loopverbindingszone.

Stationsgebied

Het gebied rond het station waar de invloed van het station en de transfer duidelijk merkbaar is. Het stationsgebied is doorgaans groter dan het omgevingsdomein en omvat derhalve ook plekken die geen (directe) rol spelen bij de transfer.

Stationsidentiteit

Dat wat het station kenmerkt en door menigeeen, zeker de reizigers, wordt herkend.

Stationskwartier

Benaming voor dat deel van stad, wijk of dorp dat het karakter (mede) ontleent aan de nabijheid van het station.

Stationsobjecten

Doorgaans generieke inrichtingsobjecten behorende tot de Stationsoutillage: het 'meubilair' van het station. Term omvat ook informatiedragers, zoals schermen voor dynamische reisinformatie, poorten en cico's voor de OV-chipkaart en OV pay, en kaartverkoop- en oplaadautomaten etc.

Stationsoutillage

Verzamelnaam voor alle generieke inrichtingsobjecten in het ontvangst-, reis-, en verblijfdomein alsmede in de loopverbindingszone.

STOMP-principe

Een ontwerpprincipe voor duurzame gebiedsontwikkeling waarmee prioriteit wordt gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen boven minder duurzame vormen. Afkorting voor 'stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility-as-a-service (MAAS) en privéauto', met als doel de leefomgeving in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.

T**Toegankelijk**

Duidt zowel de uitnodigende en laagdrempelige aard van het station als de letterlijke toegankelijkheid: het station als een plek waar nagenoeg iedereen zelfstandig gebruik van kan maken, ongeacht de situatie (kinderwagen, bagage) of een functionele beperking. Let op: in de regelgeving van ProRail wordt een andere definitie gehanteerd.

Transfer

De verplaatsing van een reiziger binnen het station: tussen de stationsentree en de trein, met inbegrip van het in- en uitstappen van de trein en het wachten, en het overstappen tussen de trein en andere ov-modaliteiten in het station.

Traverse

Loopbrug met bredere constructie en veelal meer functies.

Touchpoint

Moment van interactie tussen reiziger en station waarbij informatie een belangrijke rol speelt. Term uit de Visie op Informatie, onderdeel van het Spoorbeeld.

V**Veld**

Ondersteunen een specifieke aan de reis en transfer verbonden functie en zijn daartoe ingericht met bepaalde objecten. Ze hebben een vaste volgorde, volgend uit de logica van aankomende en vertrekkende reizigers. Velden zijn een nadere uitwerking van de stationsdomeinen en worden omschreven in de Visie op Stationsoutillage.

Verblijfdomein

Een van de vier stationsdomeinen uit het Stationsconcept. Het verblijfdomein biedt de mogelijkheid om 'lege tijd' om te buigen in waardevolle tijd. Reizigers ervaren het als een comfortabel wachtgebied.

Vervoerder

Partij die de ov-verbinding verzorgt binnen een concessie voor een bepaalde periode. Tevens de partij die bij de reis behorende service en assistentie verleent op het station.

Voor- en natransport

Verzamelnaam voor andere wijzen van vervoer dan de trein die de reiziger gebruikt tussen het startpunt van zijn/haar reis en het station – en tussen het station en de bestemming gebruikt. Dit kan zowel eigen vervoer, gedeeld als openbaar vervoer zijn.

Voorrijvoorziening

Een plek geschikt voor halen en brengen, voorheen bekend als kiss&ride, en kort parkeren.

Voorstadhalte

Een voorstadhalte is een (meestal) klein station dat de buitenwijken van een stad bedient. Voorstadhaltes zijn gebouwd vanaf de jaren 1960 en pasten in het groeikernenbeleid van de jaren 1970 en het Vinex-beleid vanaf eind jaren 1990.

W**Waardestelling**

Een onderzoek waarmee de cultuurhistorische betekenis van een station en zijn omgeving inzichtelijk wordt gemaakt. Het dient voor de spoorse partijen als vertrekpunt voor verdere planvorming in en rond het station.

Bijlage 2: Stationsklassen

ProRail en NS Stations hanteren vijf stationsklassen. Ze zijn gebaseerd op de ruimtelijke omvang van het station en het aantal treinreizigers dat er gebruik van maakt. De stationsklassen worden onder meer gehanteerd bij de programmering van stations met stationsoutillage, informatiemiddelen, verlichting en servicevoorzieningen.

1. Halte

Een halte heeft doorgaans maximaal 1.000 in- en uitstappers per dag.

2. Basis

Een basisstation telt doorgaans tussen de 1.000 en 10.000 in- en uitstappers per dag.

3. Plus

Een plusstation heeft tussen de 10.000 en 25.000 in- en uitstappers per dag.

4. Mega

Een megastation heeft tussen de 25.000 en 75.000 in- en uitstappers per dag.

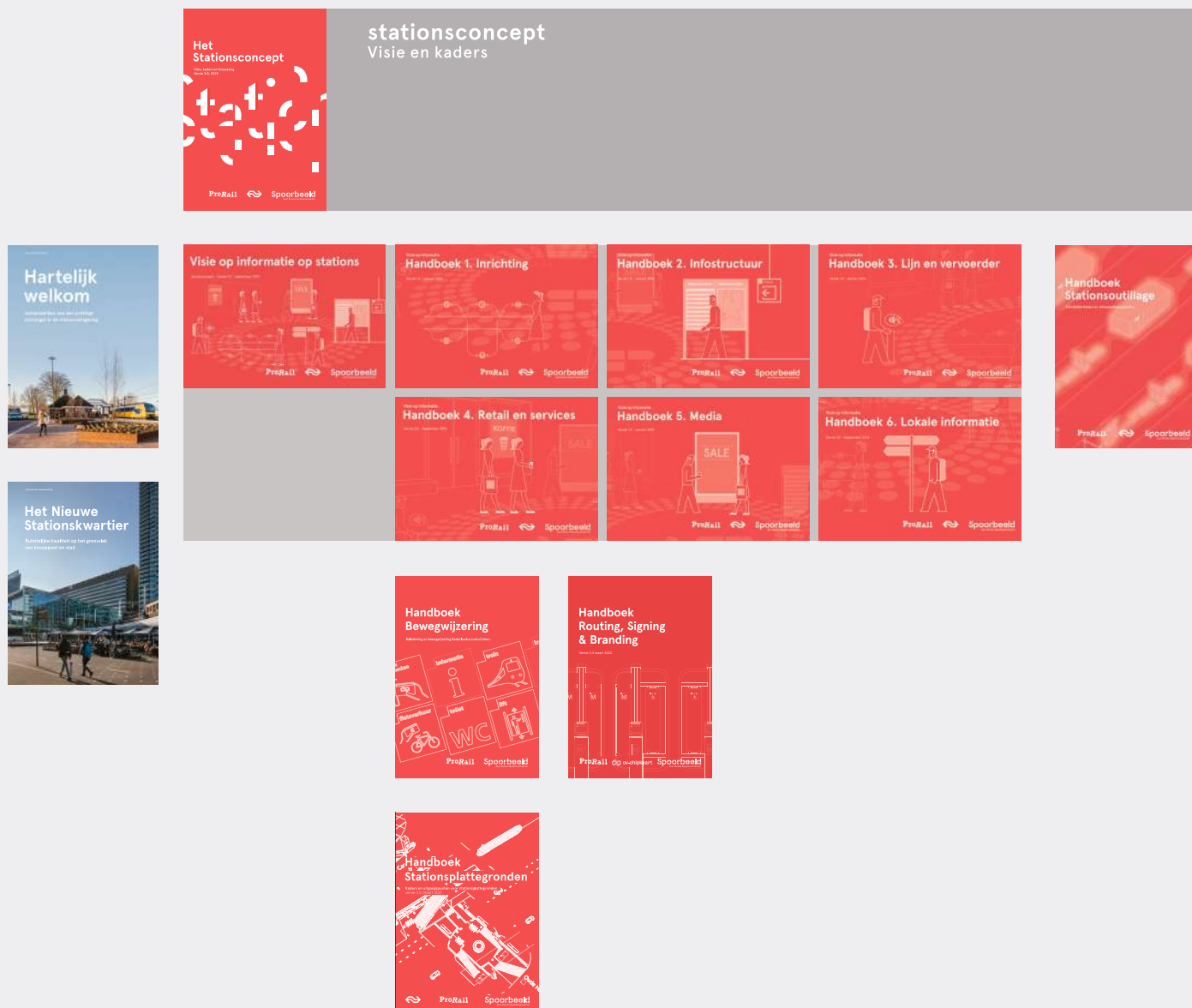
5. Kathedraal

Een kathedraal heeft meer dan 75.000 in- en uitstappers per dag.

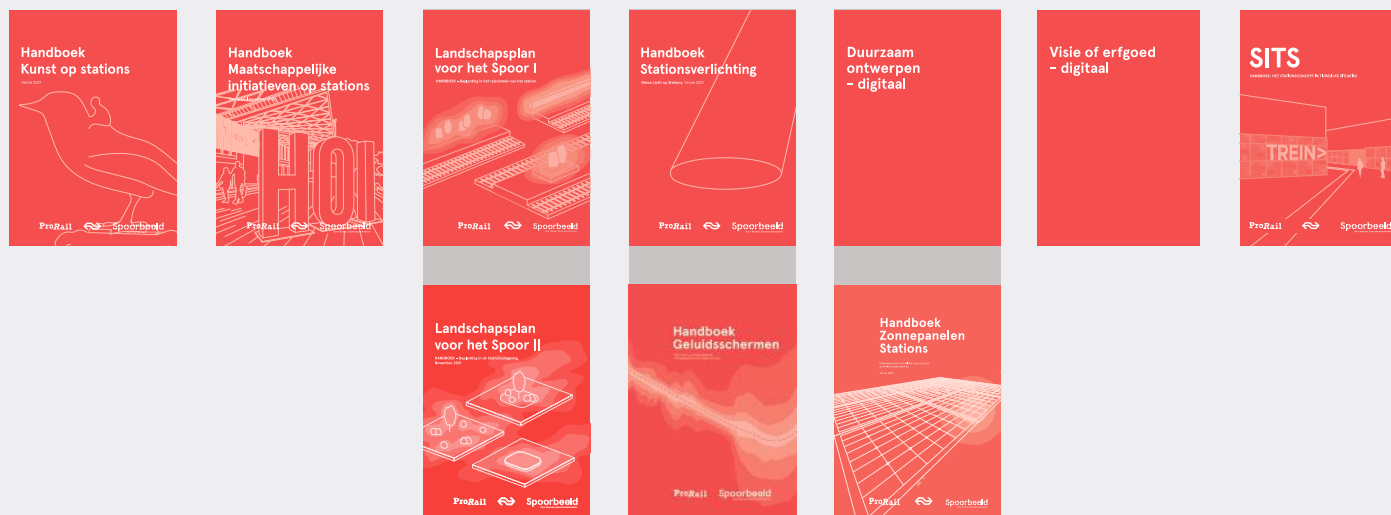
Bijlage 3: Beleidsrelaties Stationsconcept

Het Stationsconcept is onderdeel van Spoorbeeld.
Het heeft een directe relatie met de diverse deelvisies en handboeken, die aan de hand van kaders en ontwerpprincipes zorgen voor een verdere uitwerking. Het onderstaande overzicht maakt duidelijk welke Spoorbeeld-documenten, naast het Stationsconcept, relevant zijn voor de ontwerpopgaven op en rond stations.

Spoorbeeld



Daarnaast heeft het Stationsconcept een directe relatie met de technisch-functionele richtlijnen en ontwerpvoorschriften van ProRail en de generieke programma's van eisen van NS Stations.



Bronnen

Brondocumenten

In aanvulling op de beleidsdocumenten uit Bijlage 2:

- Einddocument Positionering van stations (2007), NS en ProRail.
- Het station als publieke ruimte (2009), Ivan Nio.
- Basisstation, deel A en B (2005), ProRail.
- Ontwerprichtlijnen, beheerlijnen en afkeurnormen RLN00286 (2021), ProRail.
- Ontwerpvoorschrift Toegankelijkheid van de transfer (OVS00229, v4, 2023) ProRail
- NS Visie op stations, van overstapmachine naar dynamisch stadspitaal (2006), NS.
- NS Visie op stations, Inrichtingsprincipes wereldstations (2007), NS Poort.
- Visie op de omgeving van spoor en station. Bijdrage aan Spoorbeeld (2012), MUST & Strootman.
- Visie op het aankomst domein (2011), NS Stations.
- Fixing the link (2010) I. Brouwer.
- Het Openluchtstation, de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein (2018) CIVIC Architects.
- Kansrijk Mobiliteitsbeleid (2020), PBL en CPB, Programma Toekomstbeeld OV 2040, Kernteam werkstroom Ketens & Knopen i.o.v. ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- OV-knooppunten. De verbinding tussen reizen en verblijven (2020), Programma Toekomstbeeld OV 2040, Kernteam werkstroom Ketens & Knopen i.o.v. ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Nu stappen naar 2040 (2021), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat i.s.m. partners.
- Toepassen STOMP, Voor duurzame gebiedsontwikkeling (2021), CROW.
- Loopfeiten (2019), Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM), M. De Haas en M. Hamersma.
- Nationaal toekomstbeeld fiets (2021), APPM i.o.v. Tour de Force.
- How to segment psychological preferences of train passengers? (2022), M. van Hagen e.a. (NS) en M. Aerssens, (Universiteit Leiden), European Transport Conference.
- Motivation and personality (1954), A.H. Maslow.
- De NeedScope segmentatie treinreizigers (2022), Lenneke Nieuwenhuizen, Matthijs de Gier, Saskia Bot (KANTAR).
- De reiziger centraal: de reiziger kiest de weg van de minste weerstand. Spoorbeeld-essay (2012), Mark van Hagen en Maarten Exel (NS).
- Klimaat VI – personen (2021), NS.
- KIS 2020 Verdeling voor en natransport, (2020) NS.

Beeldverantwoording

- Beeldrecht Bureau Spoorbouwmeester, foto Jannes Linders: p.4, p.6, p.10, p.13, p.14, p.18, p.20, p.23, p.25, p.27 vierde rij links, p.29 eerste rij links en tweede rij rechts en vierde rij rechts, p.36, p.42 boven en midden, p.51 onder, p.53, p.60 rechts, p.65 boven, p.68, p.71, p.74, p.77, p.81 onder, p.85, p.86, p.92, p.104, p.117 rechts, p.127, p.132, p.135, p.139.
- Beeldrecht ProRail, foto Stefan Verkerk: p.27 tweede rij links, p.48, p.51 midden, p.58 rechtsboven en onder, p.81 boven, p.94 rechtsboven en tweede rij links, p.123.
- Beeldrecht en foto Bureau Spoorbouwmeester: p.27 derde rij links, p.29 eerste rij rechts, p.42 onder, p.44, p.51 boven, p.58 rechts-midden, p.65 midden en onder, p.81 midden, p.107, p.109, p.117 links, p.131, p.137.
- Beeldrecht NS Stations, foto Tycho Seije: p.27 rechtsboven.
- Foto Henk Snaterse: p.27 tweede rij rechts.
- Beeldrecht Blom en Moors, foto Eisso Beukema: p.27 derde rij rechts.
- Beeldrecht Cepezed: p.27 vierde rij rechts.
- Beeldrecht NS Stations: p.29 tweede rij links.
- Beeldrecht Bosch en Slabbers: p.29 derde rij links.
- Beeldrecht Bureau Spoorbouwmeester, foto Jeroen Poortvliet: p.29 derde rij rechts.
- Beeldrecht De Luisterlijn: p.29 vierde rij links.
- Beeldrecht Ruland Architecten, foto Jannes Linders: p.32.
- Foto Ronald Tilleman: p.40.
- Beeldrecht Bureau Spoorbouwmeester, foto Roos Aldershoff: p.56, p.150.
- Beeldrecht ProRail, foto Gerlo Beernink: p.58 linksboven.
- Foto Eddy le Couvreur: p.58 links-midden.
- Beeldrecht BNTHMCRWL: p.87.
- Beeldrecht ProRail, foto Gerrit Serné: p.94 linksboven.
- Beeldrecht Movares, foto Kees Peters: p.94 tweede rij rechts.
- Beeldrecht ProRail, foto Egbert de Boer: p.94 linksonder.
- Beeldrecht NS Reizigers, foto Bart van der Schagt: p.111.
- Beeldrecht Bureau Spoorbouwmeester, foto Rob 't Hart: p.94 derde rij links en rechts en rechtsonder, p.115.
- Beeldrecht en foto VenhoeveCS: p.118.
- Beeldrecht Alkmaar Nieuws, foto Wim Meijer: p.121.
- Beeldrecht ProRail, foto Irwin van Hemert/ Your Captain Luchtfotografie: p.124.
- Foto Rindert van der Toren: p.129.

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbende te achterhalen. Wij vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken zich te melden.

Colofon

Het Stationsconcept (versie 3.0, 2025)
is een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester

Redactie

Evelien de Munck Mortier, Peter Michiel Schaap (Complod) en
Sabrina Leidelmeijer

Projectteam

Martine van der Voort, Susan de Vos, Lidwien van Kessel,
Ans Bouwmeester, Miguel Loos

Vormgeving

Edhv

Illustraties

Civic Architects, Edhv

Het Stationsconcept is ontwikkeld door Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van en in samenwerking met ProRail en NS Stations. De eerste versie kwam in 2011 tot stand met medewerking van Caracta en Ivan Nio. In 2012 is het Stationsconcept met medewerking van MUST stedenbouw uitgebreid met een beschrijving van het omgevingsdomein. Vanaf 2019 volgde een verdere uitwerking op basis van de bevindingen uit Het Openluchtstation en de publicatie Het Nieuwe Stationskwartier. Beide studies werden in opdracht van en in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester uitgevoerd door respectievelijk Civic Architects en PosadMaxwan. In de derde versie van het Stationsconcept zijn nieuwe beleidsuitgangspunten uit onder meer de de Visie op Informatie en het Landschapsplan voor het spoor verwerkt, net als thema's uit de Ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV 2040 (2021) en het Eindrapport ketens en Knopen (2020) van het Rijk, regionale overheden, ov-bedrijven, ProRail en NS Stations.

Statusdisclaimer

Het Stationsconcept is onderdeel van Spoorbeeld: het vormgevingsbeleid van de spoorsector, goedgekeurd en vastgesteld door de directies van ProRail en NS. De meest actuele versie is te vinden op www.spoorbeeld.nl.







ProRail



Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester