

**ProRail**

# **Beleid omtrent Reisinformatiemiddelen op stations**

**WANNEER KOMT EEN STATION IN AANMERKING  
VOOR EEN REISINFORMATIEMIDDEL?**

Van VenD / PMRIS  
Auteur Anne-Marie Hendriks, Robert Berendsen, Barend Aris  
Kenmerk EDMS #3250611  
Versie 1.0  
Datum 10 december 2012  
Status Definitief, geaccordeerd door Directie ProRail

# **ProRail**

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>3</b>
<b>1.2</b>	<b>Leeswijzer</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>De visuele actuele reisinformatiemiddelen</b>	<b>5</b>
<b>2.1.</b>	<b>Treinbeeld</b>	<b>5</b>
<b>2.2.</b>	<b>Perronverwijzer</b>	<b>6</b>
<b>2.3.</b>	<b>Treinbeeld Perron</b>	<b>6</b>
<b>2.4.</b>	<b>De ARGOS-borden</b>	<b>7</b>
<b>2.5.</b>	<b>Ontwerpspecificaties</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>De omroep op het station</b>	<b>9</b>
<b>3.1</b>	<b>Omroepinstallatie</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>Uitgangspunten voor het beleid</b>	<b>10</b>
<b>4.1.</b>	<b>Ieder station ook een visueel actueel reisinformatiemiddel</b>	<b>10</b>
<b>4.2.</b>	<b>Stationsclassificatie als basis voor visuele actuele reisinformatiemiddelen</b>	<b>10</b>
<b>4.3.</b>	<b>Overige uitgangspunten</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Invulling actuele reisinformatiemiddelen per type station</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Kaders voor actuele reisinformatiemiddelen</b>	<b>12</b>
<b>6.1.</b>	<b>Treinbeeld Entree</b>	<b>12</b>
<b>6.2.</b>	<b>Treinbeeld Overstap</b>	<b>12</b>
<b>6.3.</b>	<b>Treinbeeld Bewaakte Fietsenstalling (fiets)</b>	<b>12</b>
<b>6.4.</b>	<b>Perronverwijzer</b>	<b>13</b>
<b>6.5.</b>	<b>Treinbeeld Perron</b>	<b>13</b>
<b>6.6.</b>	<b>ARGOS-bord</b>	<b>13</b>
<b>6.7.</b>	<b>Omroepinstallatie</b>	<b>14</b>
<b>7.</b>	<b>Samenvatting van de eisen en regels</b>	<b>15</b>
<b>8.</b>	<b>Procesafspraken</b>	<b>17</b>
<b>8.1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>17</b>
<b>8.2.</b>	<b>Aanleidingen tot wijziging en peilmomenten</b>	<b>17</b>
<b>8.3.</b>	<b>Additionele wensen</b>	<b>17</b>
<b>8.4.</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>17</b>

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op dit moment is de uitrol van InfoPlus(-middelen) nagenoeg afgerond. Bij het bepalen van de locaties van de InfoPlus-middelen wordt er door InfoPlus gebruik gemaakt van de Projecteringsregels Informatie Product Portfolio op Stations (IPPS). Deze regels zijn bedoeld om vast te stellen wat de meest geschikte locaties voor de verschillende presentatiemiddelen op de stations zijn. De regels zijn functioneel opgesteld; er wordt nergens een exacte locatie omschreven, alleen de functionele eisen waaraan de locatie dient te voldoen en de doelgroep van het middel worden omschreven. Deze projecteringsregels zijn door ProRail ontwikkeld en door ProRail in haar rol als eigenaar/beheerder van de presentatiemiddelen vastgelegd. Naast bovengenoemde regelgeving maakt ProRail gebruik van een zogenaamd Ontwerpvoorschrift Visuele reizigers informatie Systemen op stations (OVS 00192). Deze regels zijn meer technisch van aard en geven aan hoe de middelen gemonteerd moeten worden.

Door de uitrol van InfoPlus en het uitrollen van nieuwe stations werd duidelijk dat er geen eenduidig beleid gehanteerd wordt hoe om te gaan met reisinformatiemiddelen tijdens verbouwingen of het inrichten van nieuwe stations. Wordt er uitgegaan van IPPS of wordt er gebruik gemaakt van het ontwerpvoorschrift? Bovenstaand maakt duidelijk dat er behoefte is aan een uniforme regelgeving hoe om te gaan met de uitrol van nieuwe actuele reisinformatiemiddelen en hoe te handelen bij verbouwingen, additionele wensen etc..

Voordat op basis van de bestaande regelgeving 'nieuw' beleid is geformuleerd is eerst gekeken of deze regelgeving in de huidige vorm gehandhaafd kon worden. Dit bleek om meerdere redenen niet haalbaar te zijn:

- De projecteringsregels van IPPS geven slechts inzicht in wat de meest geschikte locaties voor de verschillende presentatiemiddelen op de stations zijn, maar geven geen antwoord op de vraag wanneer een station in aanmerking komt voor een reisinformatiemiddel, en dat is feitelijk de eerste vraag die beantwoord moet worden. De projecteringsregels van IPPS zijn toegepast op de scopebepaling van programma InfoPlus waarbij de paletten-CTA's één op één zijn vervangen door InfoPlus-middelen "treinbeeld perron" ;
- De regelgeving in het OVS heeft één op één de regelgeving overgenomen, die is gebruikt bij de introductie van paletten-CTA's in de jaren '80. De regels zijn daarmee gedateerd en passen niet meer bij de complexiteit van de dienstregeling anno 2012 en de hedendaagse behoefte van vervoerders en regionale overheden.
- Daarnaast is er in het InfoPlus-programma in 2006 een bezuinigingsslag uitgevoerd, waarin voor stations met minder dan 1000 in- en uitstappers alle middelen werden geschrapt.
- De projecteringsregels van OVS en IPPS bevatten geen eisen en regels die vastleggen hoeveel schermen er maximaal geplaatst worden.

Het beleid is opgesteld met als doel:

- Ontwikkelen van een eenduidig beleid;
- Ontwikkelen van consistente regelgeving met betrekking tot uitrol middelen voor nieuwe stations en verbouwingen van stations
- Reiziger op een maatschappelijk verantwoorde manier van goede actuele reisinformatie te voorzien;
- Voorkomen van discussies.

Bij het opzetten van het beleid is er uit gegaan van de volgende criteria:

- Aantal vertrekkende treinen per uur;
- Wisselende bestemmingen van de vertrekkende treinen;
- Knooppuntstation;
- Aantal perrons en spoorfasen;

## **ProRail**

- Zicht- en leesbaarheid in combinatie met doorstroom reizigers;
- Vandalismegevoeligheid

### **1.2 Leeswijzer**

Dit beleid geeft inzicht in de wijze waarop ProRail wil omgaan met de toewijzing en uitrol van actuele reisinformatiemiddelen op nieuwe stations. In hoofdstuk 2 worden de middelen Treinbeeld, Perronverwijzer en Treinbeeld Perron en ARGOS beschreven. In hoofdstuk 3 de omroep op het station. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten voor het beleid uiteengezet. Hoofdstuk 5 bevat het antwoord op de vraag “welke actuele reisinformatiemiddelen op welk type station?” In hoofdstuk 6 worden de beleidskaders nader uitgewerkt, hoofdstuk 7 geeft daar een korte samenvatting van en hoofdstuk 8 bevat de procesafspraken

## 2 De visuele actuele reisinformatiemiddelen

ProRail heeft een aantal middelen om de reiziger op een goede manier van visuele actuele reisinformatie te voorzien tot haar beschikking.

De basisfunctionaliteiten om reizigers te informeren zijn:

- Treinbeeld (TB)
- Perronverwijzer (PV)
- Treinbeeld Perron (TBP)
- ARGOS.

### 2.1. Treinbeeld

Het treinbeeld biedt een bondig overzicht van de vertrekkende treinen van het station binnen een bepaalde periode. Het middel is primair bedoeld voor de reiziger die vanaf het station vertrekt met de trein, secundair voor transferreizigers. De geleverde informatie omvat vertrektijd, logo vervoerder, treinsoort, vertrekspoor, eventuele afwijking en patrooninformatie stations (ARGOS-informatie) Het treinbeeld wordt geplaatst in het zichtveld bij betreden van de transfer / het station (TB entree), bij de fietsenstalling (TB fiets). Treinbeeld kan ook toegepast worden op het perron i.v.m. overstappen (TB overstap)

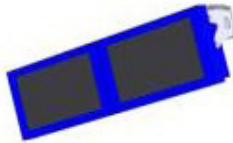
#### TB1

Deze uitvoering bestaat uit een enkelvoudig 32" TFT-scherm, welke tot maximaal 7 informatie-lijnen kan tonen;



#### TB2

Deze uitvoering bestaat uit een combinatie van een tweetal 32" TFT-schermen, welke tot maximaal 14 informatielijnen kunnen tonen;



#### TB3

Deze uitvoering bestaat uit een combinatie van een drietal 32" TFT-schermen, welke tot maximaal 21 informatielijnen kunnen tonen.

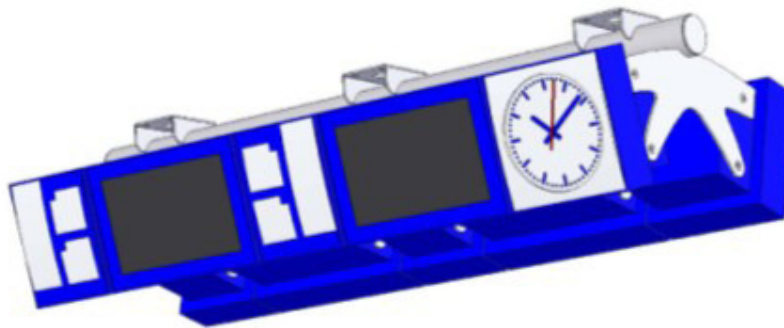


# ProRail

## 2.2. Perronverwijzer

Perronverwijzer geeft een richtingsindicatie naar het betreffende spoor en basisinformatie over de eerst vertrekkende trein. Het is een middel dat begeleidingsinformatie biedt, het bevestigt de reiziger in zijn gemaakte keuze. De Perronverwijzer wordt toegepast wanneer de perrons op het station met (rol-) trappen bereikt worden, daarbij dienen minimaal een tweetal perrons vanuit dezelfde ruimte bereikt kunnen worden. De Perronverwijzer bevindt zich in de aanloop naar het perron, daar waar de reizigersstroom zich afsplitst van de basisstroom voor het betreffende perron.

Voorbeeld:



## 2.3. Treinbeeld Perron

Het Treinbeeld Perron toont uitgebreide informatie over de eerst vertrekkende trein op het naastgelegen spoor(-deel). Het Treinbeeld perron wordt toegepast op perrons waarvan treinen vertrekken met verschillende eindbestemmingen. Het middel is primair bedoeld om van de betreffende locatie vertrekkende reizigers te informeren over welke trein op welke tijd als eerste van het naastgelegen spoor(-deel) zal vertrekken. De geleverde informatie omvat het betreffende vertrekspoor(-deel), vertrektijd, bestemming, tussenliggende stoplocaties, logo vervoerder, treintype en de actuele tijd. Deze informatie kan aangevuld worden met afwijkingen dienstregeling, de opvolgende vertrekkende trein van het betreffende spoor en/of andere noodzakelijke reisinformatie zoals reistips etc.

Voorbeeld:

TBP-CK (Compleet Klein);

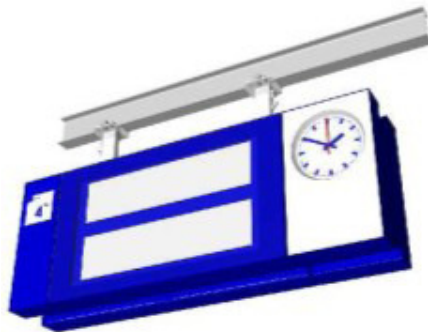


## ProRail

TB-CG (Compleet Groot):



LCD-scherm.



### 2.4. De ARGOS-borden

#### 2.4.1 Wat is het ARGOS-bord?

De afkorting ARGOS staat voor: Actuele Reisinformatie Globaal Op Stations. Het ARGOS-bord biedt bij de belangrijkste entrees van op dit moment de grotere stations visuele informatie over ernstige verstoringen of werkzaamheden op het spoorwegnet. Deze visuele informatie wordt naast en in overeenstemming met de bestaande auditieve informatie (de omroep) aangeboden.

Het bord voorziet in de behoefte van de reiziger om de informatie over een verstoring voor hij zijn reis begint en buiten de OVCP-poortjes visueel tot zich te kunnen nemen. Het zou immers mogelijk zijn dat de omroepinformatie de reiziger niet bereikt (niet goed gehoord of er wordt op dat moment geen omroepbericht afgegeven); in deze situatie is de informatie op het ARGOS-bord onmisbaar.

#### 2.4.2 Doel van het ARGOS-bord

Het doel van het ARGOS-bord is:

- onzekerheidsreductie bij grote groepen reizigers,
- reizigers van de benodigde informatie te voorzien om zelfstandig hun reis te kunnen vervolgen.

Het ARGOS-bord voorziet in de volgende berichten:

- berichten over ernstige verstoringen in het treinverkeer
- werkzaamheden aan het spoor op de dag zelf

In alle andere gevallen toont het bord de tekst "Welkom op station xxx".

## **ProRail**



### **2.4.3 De toekomst van het ARGOS-bord**

De huidige ARGOS-borden zijn aan het eind van hun levensduur. ProRail is bereid om de ARGOS-borden in de portfolio van presentatiemiddelen te houden, met dezelfde functionaliteit en scope (aantallen en locaties) als nu. Dit betekent derhalve een continuering van de "as is" – situatie. Als levensvervangende maatregel zullen de leds worden vervangen; dit betekent dat de ARGOS-borden nog / weer 10 jaar meekunnen. Tevens komt er een fallback voor als de InfoPlus-borden uitvallen. Dit betekent, dat de ARGOS-borden kunnen worden aangesloten op de InfoPlus-keten, maar dat ook aparte bediening mogelijk is.

### **2.5. Ontwerpspecificaties**

De ontwerpspecificaties van de diverse presentatiemiddelen (conform InfoPlus) worden als uitgangspunt gehanteerd, nu en in de toekomst. Wanneer vervoerders andere wensen hebben, die een wijziging van de presentatiemiddelen betekenen dan wel een wijziging / aanpassing van de onderliggende infrastructuur, dan komen de kosten van deze wijzigingen voor rekening van de vervoerders.



## **3. De omroep op het station**

### **3.1 Omroepinstallatie**

Elk station is minimaal voorzien van een omroepinstallatie waarmee auditieve berichten aan de reiziger gedaan kunnen worden. De omroepinstallatie is voorzien van een schakeling om het geluidsniveau in de avond en nacht te verlagen, om onnodige hinder voor omwonenden te voorkomen. Afhankelijk van de grootte van het station en het al dan niet aanwezig zijn van een stationshal is de omroepinstallatie uitgebreider. ProRail heeft hier normen voor vastgelegd. De omroepinstallaties zijn eigendom van en in beheer bij ProRail.

## 4. Uitgangspunten voor het beleid

### 4.1. Ieder station ook een visueel actueel reisinformatiemiddel

Zowel vervoerders als regionale overheden geven aan dat ze behoefte hebben (naast de omroep) aan visuele actuele informatie op stations. Dat heeft in de afgelopen jaren geleid tot een aantal concrete klantvragen op het gebied van visuele actuele reisinformatiemiddelen (ieder station beschikt immers over omroep), die bij ProRail / PM RIS in behandeling zijn<sup>1</sup>. Deze behoefte past in de ontwikkeling dat de reiziger meer behoefte heeft aan actuele informatie en het ook van de spoorsector verwacht<sup>2</sup>. Geconstateerd moet worden, dat Nederland in een Europees onderzoek als één na laatste scoort in Europa op het gebied van reisinformatie op stations<sup>3</sup>.

Daarom is als basisuitgangspunt voor het nieuwe beleid gekozen:

*“ieder station in Nederland uitrusten met (ook) visuele actuele reisinformatiemiddelen”.*

### 4.2. Stationsclassificatie als basis voor visuele actuele reisinformatiemiddelen

Elk station wordt voorzien van een minimaal aantal voorzieningen; naast omroep is visuele actuele reisinformatie één van deze voorzieningen. Bij het bepalen van de voorzieningen voor visuele actuele reisinformatie voor een station wordt gebruik gemaakt van de stationsclassificatie, zoals gehanteerd in de Netverklaring<sup>4</sup>. (§ 6.3.2.1 NV 2012).

Naarmate een station groter en complexer is zullen de reisinformatievoorzieningen toenemen, niet alleen in diversiteit aan middelen, maar ook in aantallen middelen.

### 4.3. Overige uitgangspunten

Er zal een balans gevonden moeten worden tussen het op een goede en verantwoorde manier informeren van reizigers en het op een maatschappelijke manier uitoefenen van de bedrijfsvoering. Aandachtspunt hierbij is, dat de onvoorbereide reiziger voldoende visuele actuele informatie tot zijn beschikking zou moeten hebben om de juiste beslissing te kunnen nemen. Hieraan wordt bij het beleid invulling gegeven door zowel minimale als maximale aantallen presentatiemiddelen te duiden. Hierdoor wordt in ieder geval rekening gehouden met de ProRail-doelstelling omtrent duurzaamheid om het energieverbruik op stations in de komende jaren terug te brengen.

<sup>1</sup> Connexxion, NS Fiets evenals provincies Groningen, Gelderland en Drenthe / Overijssel.

<sup>2</sup> [http://www.bedum.nl/actueel/reizigersonderzoek\\_spoorlijn\\_groningen-delfzijl](http://www.bedum.nl/actueel/reizigersonderzoek_spoorlijn_groningen-delfzijl) en <http://www.warffum.nl/actueel/onderzoek-station-warffum-veilig-volgens-reiziger>

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2011\\_06-survey-passengers-satisfaction-with-rail-services.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2011_06-survey-passengers-satisfaction-with-rail-services.pdf)

<sup>4</sup> De stationsclassificatie is gebaseerd op begrote aantallen in- en uitstappers, met als drempelwaarden kleiner dan 1000 / 10.000 / 25.000 / 75.000 / groter dan 75.000 in- en uitstappers per dag. Dit leidt tot de volgende indeling: halte, basis, plus, mega, kathedraal.

## 5. Invulling actuele reisinformatiemiddelen per type station

De hiervoor genoemde uitgangspunten leiden tot de volgende invulling met betrekking tot de vraag: welke soorten actuele reisinformatiemiddelen per type station?

Middel	Classificatie				
	Halte *)	Basis	Plus **)	Mega	Kathedraal
Treinbeeld entree	X	X	X	X	X
Treinbeeld perron			X	X	X
Treinbeeld overstap				X	X
Treinbeeld bewaakte Fietsenstalling				X	X
Perronverwijzer				X	X
ARGOS-bord			X	X	X
Omroep	X	X	X	X	X

\*) Wanneer er vanaf een Halte treinen vertrekken met verschillende bestemmingen die niet in elkaars verlengde liggen, uitgezonderd als er om en om naar steeds dezelfde twee bestemmingen wordt gereden.

\*\*) Wanneer een Plus meer dan 3 perrons kent wordt deze gerekend als een Megastation.

In het volgende hoofdstuk wordt dit verder uitgewerkt.

## 6. Kaders voor actuele reisinformatiemiddelen

### 6.1. Treinbeeld Entree

Kader:

Bij de ontvangst van de reiziger op het station wordt er een overzicht gegeven van alle vertrekkende treinen op het station. Deze wordt weergegeven op het Treinbeeld Entree.

Met het Treinbeeld Entree wordt er een overzicht van de vertrekkende treinen van het komende uur getoond.

Ieder station is minimaal voorzien van één TB1. Mocht er van het station meer dan zeven treinen per ½ uur vertrekken dan is onderstaande tabel van toepassing.

Aantal treinen per uur	Type
≤ 7 treinen p/30 minuten	TB1
> 7 en ≤ 14 treinen per 30 minuten	TB2
>14 en ≤ 21 treinen per 30 minuten	TB3

In overleg met ProRail / PM RIS kan besloten worden:

- voor een secundaire entree een TB1 toe te passen in plaats van een TB2;
- geen presentatiemiddel te projecteren, indien de locatie vandalismegevoelig is.

### 6.2. Treinbeeld Overstap

Kader:

Voor het overstappen kunnen reizigers gebruik maken van een TB geprojecteerd op het perron om snel een keuze te maken voor een andere vertrekkende trein.

Bij de stationsclassificaties Mega en Kathedraal is een Treinbeeld Overstap van toepassing.

Een Mega en een Kathedraal komen in aanmerking voor een Treinbeeld Overstap wanneer wordt voldaan aan de volgende criteria:

- Wanneer een TB-2 wordt toegepast in de entree, dan volgt er een TB-1 voor Treinbeeld Overstap.
- Wanneer een TB-3 wordt toegepast in de entree, dan volgt er een TB-2 voor Treinbeeld Overstap.

Locatie	Middel	Locatie	Middel
Entree	TB2	Overstap	TB1
Entree	TB3	Overstap	TB2

### 6.3. Treinbeeld Bewaakte Fietsenstalling (fiets)

Kader:

Bij aankomst in sommige bewaakte fietsenstallingen op het station ontvangt de reiziger een overzicht van alle vertrekkende treinen op het station. Deze wordt weergegeven op het Treinbeeld Bewaakte Fietsenstalling.

Een bewaakte fietsenstalling komt in aanmerking voor een Treinbeeld Bewaakte Fietsenstalling wanneer het voldoet aan de volgende criteria:

- Wanneer een TB2 wordt toegepast in de entree, dan volgt er een TB1 in de bewaakte fietsenstalling.

## ProRail

- Wanneer een TB3 wordt toegepast in de entree, dan volgt er een TB2 in de bewaakte fietsenstalling.

Locatie	Middel	Locatie	Middel
Entree	TB2	Bewaakte Fietsenstalling	TB1
Entree	TB3	Bewaakte Fietsenstalling	TB2

### 6.4. Perronverwijzer

#### Kader:

Voorwaarde voor de toepassing bij de toegang tot de perrons is wanneer op het station meer dan 3 vertreksporen en/of meer dan 5 spoorfasen op het station onderscheiden kunnen worden, waarbij minimaal 2 perrons vanuit dezelfde transferruimte bereikt kunnen worden. De transfer dient op een ander niveau te liggen dan het perron.

### 6.5. Treinbeeld Perron

#### Kader:

Voorwaarde voor toepassing van een ARGOS-bord is dat een station de classificatie Plus, Mega of Kathedraal heeft.

Voorwaarde voor toepassing van een Treinbeeld Perron is wanneer op 1 spoor meerdere treinen zich gelijktijdig kunnen ophouden en/of er een snelle opvolging van treinen is ( $\leq 10$  minuten). Deze treinen dienen dan een verschillende eindbestemming te hebben.

Daarbij geldt het volgende:

- Het Treinbeeld Perron – Compleet Groot (TBP-CG) met LCD-scherm wordt op een perron buiten de overkapping toegepast (minimaal 1 per perron, maximaal 3) (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP is 75 meter);
- Het Treinbeeld Perron – Compleet Klein (TBP-CK) met TFT-scherm wordt onder een overkapping toegepast (minimaal 1 per perron, maximaal 3) (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP is 75 meter);
- Het Treinbeeld Perron – Compleet Groot (TBP-CG) met TFT-scherm wordt op grote knooppunten onder een overkapping toegepast. Dit waar er een “snelle” opvolging van vertrekkende treinen is ( $\leq 10$  min.), en het daardoor gewenst is ook de eerst volgende vertrekkende trein te tonen (minimaal 2 per perron, maximaal 4) (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP is 75 meter).

### 6.6. ARGOS-bord

#### Kader:

Voorwaarde voor toepassing van een ARGOS-bord is dat een station de classificatie Plus, Mega of Kathedraal heeft. ARGOS-borden hangen bij de entree van het station.

Daarbij geldt het volgende:

- Het ARGOS-scherm hangt in de nabijheid van een TB-scherm.
- Ophanging kan zowel binnen als buiten de overkapping plaatsvinden.
- ARGOS-borden moeten door de reiziger al lopend gelezen kunnen worden, dat vraagt om een minimale leesafstand - zoals het huidige ARGOS-bord nu heeft.
- 80% van de vertrekkende reizigers wordt bereikt met het bericht op het ARGOS-bord. Mocht het ARGOS-bord in de primaire entree (hoofdingang) niet 80% van de vertrekkende reizigers bereiken, dan wordt er een extra ARGOS-bord geplaatst in de eerstvolgende entree met de meeste passerende vertrekkende reizigers. Mocht dat niet voldoende zijn, dan wordt er nog een extra ARGOS-bord geplaatst enz. totdat 80% van de vertrekkende reizigers bereikt wordt.

# **ProRail**

## **6.7. Omroepinstallatie**

### Kader:

Elk station is voorzien van een omroepinstallatie; afhankelijk van de grootte van het station is deze meer of minder uitgebreid.

**7. Samenvatting van de eisen en regels**

Middel	Beleid PM RIS
TB1	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ieder station is minimaal voorzien van één TB-1</li> <li>▪ ≤ 7 treinen p/30 minuten</li> </ul>
TB2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ &gt;7 treinen p/u - ≤ 14 treinen per 30 minuten</li> </ul>
TB3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ &gt;14 treinen p/u - ≤ 21 treinen per 30 minuten</li> </ul>
TB overstap	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kathedraal en Mega 's</li> <li>▪ TB2 entree – TB1 overstap</li> <li>▪ TB3 entree – TB2 overstap</li> <li>▪ Bij elke mogelijkheid het perron te verlaten een scherm, minimaal één scherm per perron.</li> </ul>
TB bewaakte fietsenstalling	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TB2 entree – TB1 Fietsenstalling</li> <li>▪ TB3 entree – TB2 Fietsenstalling</li> <li>▪ Maximaal één TB (per fietsenstalling)</li> </ul>
Perronverwijzer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stations ≥ 3 vertreksporen en/of ≥ 5 spoorfasen op het station onderscheiden kunnen worden, waarbij min 2 perrons vanuit dezelfde transferruimte bereikt kunnen worden;</li> <li>▪ De transfer dient op een ander niveau te liggen dan het perron;</li> <li>▪ 1 Perronverwijzer per opgang.</li> </ul>
TB Perron	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alleen stations met een classificatie Plus, Mega of Kathedraal komen in aanmerking voor een TBP.</li> <li>▪ Het TBP – Compleet groot met LCD-scherm wordt op een perron buiten de overkapping toegepast. Minimaal 1 per perron, maximaal 3 per perron (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP's is 75 meter).</li> <li>▪ Het TBP – Compleet Klein met TFT-scherm wordt onder een overkapping toegepast. Minimaal 1 per perron, maximaal 3 per perron (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP is 75 meter).</li> <li>▪ Het TBP – Compleet Groot met TFT-scherm wordt op grote knooppunten onder een overkapping toegepast. Dit waar er een "snelle" opvolging van vertrekkende treinen is (≤ 10 min.), en het daardoor gewenst is ook de eerst volgende vertrekkende trein te tonen. Minimaal 2 per perron, maximaal 4 per perron (minimale afstand is 50 meter en maximale afstand tussen twee TBP's is 75 meter).</li> </ul>
ARGOS-bord	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stations met een classificatie Plus, Mega of Kathedraal zullen bij de entree uitgerust worden met een Argos-bord. Een werkend Argos-bord moet door 80% van de vertrekkende reizigers opgemerkt worden.</li> <li>▪ Indien het station in aanmerking komt voor een ARGOS-bord, dan minimaal 1 ARGOS-bord bij de hoofdingang van het station en maximaal n totdat 80% van de vertrekkende reizigers bij de hoofdingang en zij-ingangen bereikt wordt, waarbij n minimaal is. Het scherm moet leesbaar zijn van buiten de OVCP-poortjes.</li> </ul>

## ProRail

Omroepinstallatie	▪ Elk station is voorzien van een omroepinstallatie, afhankelijk van de grootte van het station is deze meer of minder uitgebreid.
-------------------	--

### Algemeen:

- Bij lange spoorfasen meer middelen;
- Plaatsing in de nabijheid van belangrijke toegangen
- Bij gefaseerd gebruik van sporen (A en B zijde per spoor) worden er per spoorfase één of twee TBP middelen geplaatst.

### Noot:

In die gevallen dat het beleid onverhoopt geen uitsluitel biedt zal, in overleg met ProRail / PM RIS naar de lokale situatie gekeken worden en beslist worden welke schermen geschikt zijn en hoeveel.



## **8. Procesafspraken**

### **8.1. Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat momenten zijn om een revisie te doen op de actuele reisinformatiemiddelen op het station en hoe we daar procesmatig mee om willen gaan.

### **8.2. Aanleidingen tot wijziging en peilmomenten**

Nieuwbouw en verbouw van een station zijn natuurlijke aanleidingen om de uitrusting met actuele reisinformatiemiddelen van een station tegen het licht te houden (bijv. nieuwe fase indeling, nieuw perron etc.).

Daarnaast worden elke twee jaar alle stations tegen het licht gehouden om na te gaan of de actuele reisinformatiemiddelen nog aan de basisuitrustingseisen voldoen.

### **8.3. Additionele wensen**

Wanneer een vervoerder of concessie verlenende overheid nog additionele wensen heeft bovenop het hier aangegeven beleid, kunnen deze in overleg met ProRail voor eigen rekening en risico gerealiseerd worden. ProRail offreert dan de kosten van de site survey, het reisinformatiemiddel, het plaatsen van het middel en de beheer- en onderhoudskosten. Additionele wensen dienen wel binnen de voorwaarden van ProRail uit het OVS te vallen.

### **8.4. Betrokken partijen**

Wanneer wordt geconstateerd dat een wijziging nodig is en middelen ge- of verplaatst moeten worden, dan wordt een site-survey georganiseerd, waarbij betrokken zijn:

- ProRail
- NS Stations;
- De vervoerder die op het betreffende station halteert met zijn treinen.

Als het om nieuw- of ingrijpende verbouw van een station gaat, is ook de projectorganisatie van de (ver)bouw van het station partij in dit geheel. ProRail doet een voorstel voor plaatsing van de middelen o.b.v. de site survey. ProRail geeft de randvoorwaarden aan voor de plaatsing van de middelen, de vervoerder beslist of hij daarmee akkoord gaat.

# ProRail

## Colofon

Titel           Beleid reisinformatiemiddelen op stations  
Documentnummer   EDMS #3250611  
Versie/Datum      10 december 2012  
Status            Definitief, geaccordeerd door Directie ProRail

Van                VenD / PM RIS  
Auteur            Anne-Marie Hendrikx / Robert Berendsen / Barend Aris  
Projectleider  
Distributie  
Document

## Autorisatie

gecontroleerd prl  
Projectleider

<u>paraaf</u>	<u>datum</u>
_____	_____
_____	_____
_____	_____