

**STATIONSNAAMBORDEN OP DE PERRONS****SYNTHESE**

De onprettige ervaring van reizigers die vanuit de trein hun station van bestemming niet herkennen bij gebrek aan duidelijke naamborden én aan een eenduidige aankondiging in de trein heeft het Comité ertoe gebracht dit probleem aan te kaarten in zijn adviezen 04/02 en 04/33.

Voor een betere zichtbaarheid én afleesbaarheid van de stationsnaamborden, in het belang van zowel de pendelaars als de gelegenheidsreizigers, zeker in de toeristische stations, vraagt het Comité aan de NMBS-Groep :

- de plaatsing van *voldoende* naamborden in elk station, zij het in functie van de lengte van de perrons en van de plaatselijke situatie;
- een veralgemening van de van binnenuit verlichte naamborden, zoals voorzien in Revalor 2000, en een betere opstelling van deze borden;
- de schuine opstelling van de naamborden t.o.v. de sporen, zoals onlangs toegepast in enkele kleinere stations; deze geniet duidelijk de voorkeur en moet geleidelijk op gans het net worden toegepast, vooral in die stations waar de perrons opnieuw worden aangelegd;
- dat in stations waar 2 perrons aanwezig zijn de naamborden *verschrant* worden opgesteld, en niet rechtover elkaar;
- een naambord *loodrecht* op het perron ter hoogte van het stationsgebouw of aan de uiteinden van elk perron, zoals in Italië, zodat de reizigers reeds bij aankomst kunnen vaststellen dat zij hun bestemmingsstation binnenrijden.

## OPSTELLING VAN DE STATIONSNAAMBORDEN

De langlopende actie "Onthaal op de perrons" (tot op heden 39 adviezen) laat het Comité toe een vrij betrouwbaar beeld te schetsen van de huidige situatie op het vlak van de borden waarop de naam van het station is aangebracht ten behoeve van de reizigers.

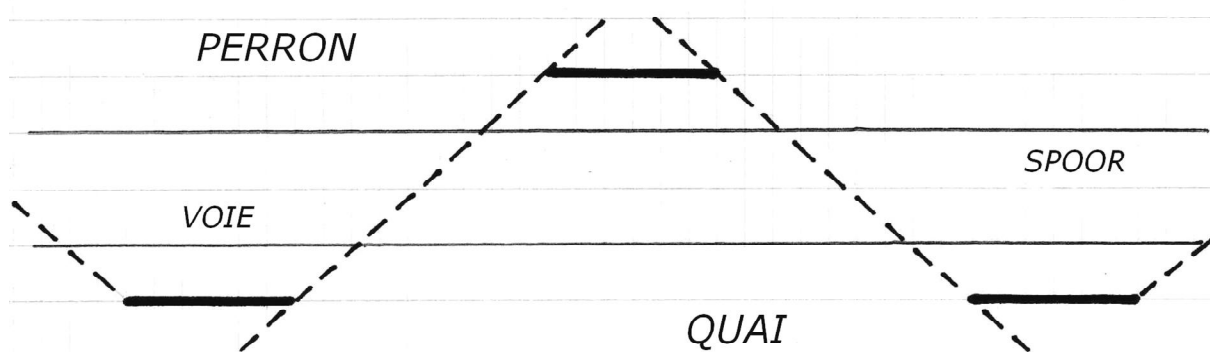
### 1. AFLEESBARE NAAMBORDEN - Voorwaarden

Stationsnaamborden dienen niet om het perron te decoreren. Ook niet om de klanten bij vertrek te informeren over de naam van het station waar zij zich bevinden. Stationsnaamborden dienen om, bij gebrek aan aankondiging in de trein (<sup>1</sup>) (zie advies **04/33**), de reizigers *die het station binnenrijden* duidelijk te informeren of dit hun station van bestemming is.

Deze borden moeten dus zo worden opgesteld dat ze zichtbaar en leesbaar zijn vanuit de trein, bij voorkeur over de hele lengte van het perron.

Om het aantal borden enigszins binnen de perken te houden moet hun plaatsing en hun opstelling oordeelkundig gebeuren, zodat ze van op vrijwel elk punt herkend en gelezen kunnen worden.

1.1 Hiervoor is het aangewezen de stationsnaamborden op beide perrons **verschrant** op te stellen, voor een maximale afleesbaarheid (figuur A).



Op die manier bekomt men elkaar aanvullende leesbaarheidszones over de hele lengte van de perrons. Waar slechts één perron aanwezig is kan men deze verschrante opstelling realiseren met enkele bijkomende panelen op zekere afstand aan de overzijde van het spoor

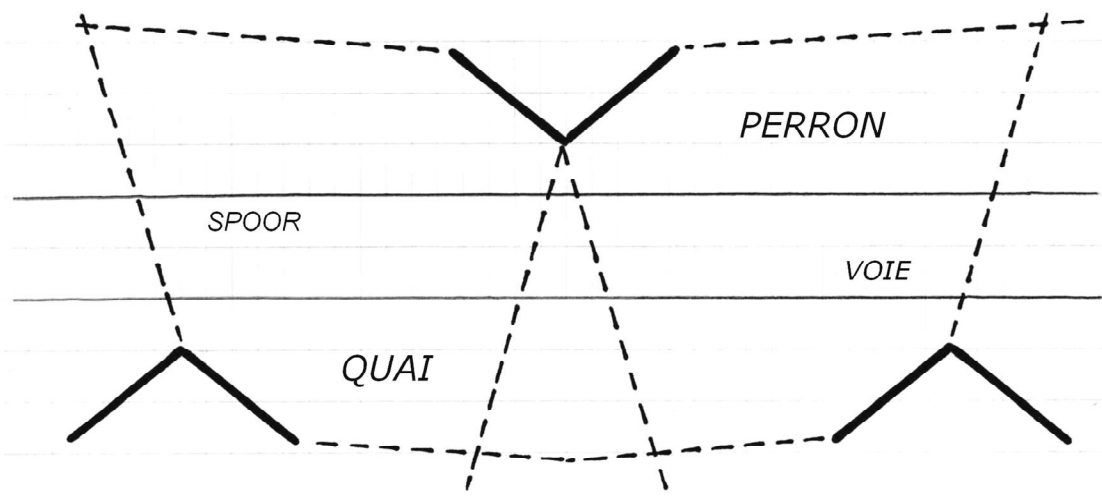
OPGELET – De leesbaarheid hangt ook sterk af van aantal, grootte en spatie van de letters. Om die reden pleit het Comité voor grotere borden, zoals bij de Italiaanse Spoorwegen.

<sup>1</sup> een experiment met aankondiging van de stations door de treinbestuurder raakte niet van de grond

Daar men naamborden slechts onder een bepaalde invalshoek kan aflezen, is het aangewezen deze afleesbaarheid te verhogen door een aantal borden op te stellen met een hoek van 90° of 45° t.o.v. de perronboord :

1.2 De loodrechte opstelling (90°) heeft het voordeel dat de stationsnaam goed leesbaar is vanuit een binnenrijdende trein. Daarom ook werd vroeger de naam van het station systematisch op de zijgevel aangebracht. Waar dit niet (meer) het geval is kan men bijkomende panelen opstellen op de zijgevel van het stationsgebouw of op de zijflank van een schuilhuisje. Deze opstelling wordt veelvuldig toegepast bij de Italiaanse Spoorwegen.

1.3 De schuine opstelling van de stationsnaamborden (ca. 45° t.o.v. de sporen) laat een betere leesbaarheid toe vanuit zowel een binnenrijdende als een stilstaande trein (figuur B).



Wel vereist deze opstelling telkens twee naamborden. Ze werd vroeger vaak toegepast in tal van landelijke stations (o.a. in de provincie Namur).

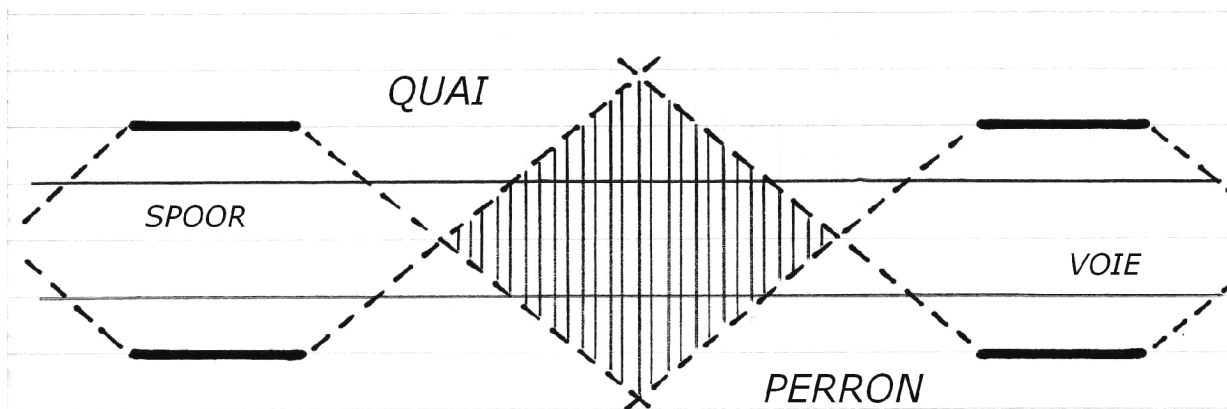
## 2. NAAMBORDEN OP HET PERRON - uit de praktijk...

- Jaren geleden werden de stationsnaamborden op beide perrons systematisch verschrant opgesteld (zie figuur A bij punt 1.1). Tot vandaag zijn de wat verouderde borden op de perrons van het station **Comines-Komen** daar de stille getuigen van.

- Wat zegt **Revalor 2000** <sup>(2)</sup> hierover (zie advies **05/39**)? Rubriek 14 handelt expliciet over de stationsnaamborden, en stelt dat deze
  - 1) *van binnenuit verlicht* moeten zijn (wat lang niet overal het geval is, zeker niet in tal van kleine stations)
  - 2) *evenwijdig* met het spoor geplaatst moeten worden (zonder dat hierover verdere uitleg wordt gegeven)

Verder niets over hun aantal noch over hun inplanting.  
Revalor is op dat punt dus duidelijk aan herziening toe.

- De antwoorden van de NMBS-Groep laten uitschijnen dat 3 borden per perron ruimschoots volstaan. In heel wat onderzochte stations zijn er inderdaad 3 naamborden, gelijkmatig verdeeld over de hele lengte van elk perron. Doorgaans staan ze wel pal **rechtover elkaar** (dus niet verschrinkt) opgesteld, zodat op die manier grijze zones ontstaan (gearceerd gedeelte op figuur C hieronder) waar de naamborden moeilijk of helemaal niet kunnen afgelezen worden wanneer de trein stilstaat.



- In een aantal stations zijn de naamborden **willekeurig opgesteld**, zonder duidelijk patroon, met als gevolg dat op een gedeelte van de perrons de stationsnaam onzichtbaar of onleesbaar is voor wie pech heeft bij treinstilstand in deze zone te vallen – te meer daar onverlichte borden vanuit een vertragende trein zo goed als onleesbaar zijn.

Dit laatste komt meermaals voor tussen Brussel en Leuven. Daar deze borden blijkbaar ten voorlopige titel geplaatst werden, ligt het voor de hand dat de definitieve borden op een oordeelkundige manier geplaatst moeten worden, zodanig dat de stationsnaam maximaal herkenbaar en leesbaar is, volgens één van de hierboven beschreven opstellingen.

<sup>2</sup> bundel met een overzicht van de technische specificaties voor de uitrusting van de stations

De klassieke doodoener van de NMBS, dat de meeste reizigers pendelaars zijn die hun station goed kennen, is naast de kwestie : zo zijn tussen Brussel en Leuven alle perrons in dezelfde stijl heraangelegd en heerst er vaak verwarring bij gebrek aan duidelijke signalen, vooral 's avonds, maar ook bij regenweer.

- Toch erkent de NMBS sinds kort het nut van de schuine opstelling (45°) (zie figuur A), hoewel deze niet voorzien is in Revalor 2000 : deze werd onlangs toegepast in **Anseremme**, dat tijdens het toeristische seizoen een heuse toeloop kent van reizigers die niet gewoon zijn met de trein te reizen. Ook in de stations **Amay** en **Munkzwalm** werd pas heel onlangs gekozen voor deze opstelling.

Ook hiervoor is Revalor duidelijk aan herziening toe.

### 3. ONGERIJDHEDEN

- In een aantal onderzochte stations is het aantal naamborden duidelijk **ontoereikend** : in *Diepenbeek* staan er slechts 2 opgesteld, en dan nog wel aan de uiteinden van deze lange perrons. Het laconieke antwoord : "De NMBS is van oordeel dat er voldoende naamborden aanwezig zijn."
- In *Landegem* is er op de heel lange perrons (onlangs vernieuwd) telkens één naambord. Ook het station *Terhagen* heeft lange perrons, met op elk één quasi-onleesbaar naambord.
- In *Zeebrugge-Strand* staat één naambord vlak achter de brug, helemaal in het begin, en de andere pal in het **midden** van dit lange perron opgesteld. De meeste treinen zijn echter samengesteld uit 2 (soms 4) rijtuigen die vrijwel systematisch halt houden bij de uitgang, tussen beide naamborden in, zodat deze helemaal niet opvallen bij aankomst.

*Nochtans is dit een uitgesproken toeristische bestemming. Hoe kan de gelegenheidsreiziger die dit station niet kent dan weten dat hij/zij ter bestemming is?*

-oOo-

In het belang van zowel de pendelaars als de gelegenheidsreizigers, zeker in de toeristische stations, vraagt het Comité aan de NMBS-Groep een *andere* en betere opstelling van *voldoende* en van binnenuit *verlichte* stationsnaamborden – maar ook een meer klantvriendelijke opstelling bij de behandeling van deze adviezen én van deze problematiek.

---

**DIT ADVIES WERD EENPARIG GOEDGEKEURD  
OP DE PLENAIRE VERGADERING VAN 14 MAART 2006**

---

**BESTEMMELINGEN**

Dit advies wordt opgestuurd naar de gedelegeerd-bestuurders en de raden van beheer van Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding, alsook naar de verantwoordelijke ministers en de parlementsleden van de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven.

*Het Comité besteedt veel zorg aan de voorbereiding, de uitwerking en de redactie van zijn adviezen, vaak na heel wat researchwerk. Het gaat er van uit dat de NMBS-groep even ernstig en even zorgvuldig te werk gaat en deze adviezen dus op een niet-selectieve manier beantwoordt. Van de NMBS-groep verwacht het Comité op zijn minst een eerlijke evaluatie van zijn voorstellen qua pertinentie en haalbaarheid, op basis van correcte en natrekbare feiten en gegevens.*

