
PVE Wayfinding

Kwaliteitsupgrade 8 haltes tramlijn 22

voor	Provincie Utrecht
door	ovPlus – projectbureau voor het (openbaar) vervoer
datum	2 december 2021
versie	Oplevering Fase 1

Inhoud

1	PVE Wayfinding – Inleiding	2
2	Algemene principes.....	3
3	Wayfinding-elementen	4
3.1	Haltenaam	5
3.2	Rijrichting	5
3.3	Perronaanduiding.....	5
3.4	Toegankelijkheid	5
3.5	Infoscherm	6
3.6	Infopaneel	6
3.7	Omgevingsinformatie.....	6
3.8	Halte-informatie.....	6

1 PVE Wayfinding – Inleiding

De Provincie Utrecht beoogt een kwaliteitsupgrade van acht tramhaltes van tramlijn 22. Deze upgrade is bedoeld ter versterking van de beleving van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) bij de reiziger.

Het 'PVE Wayfinding' beschrijft de de toepassing van de ontwikkelde wayfinding principes ter afsluiting van Fase 1 van het project 'Kwaliteit haltes UHL'.

2 Algemene principes

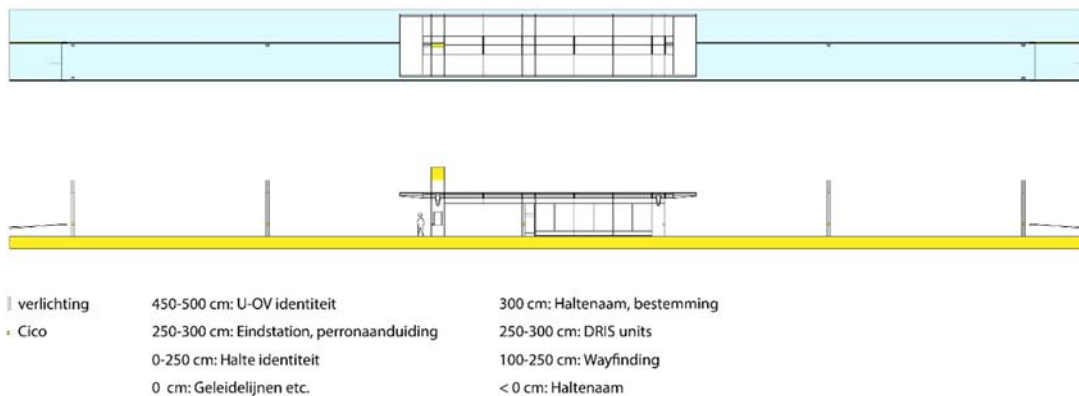
Wayfinding wordt toegepast om de reiziger van informatie te voorzien over de reistijden, overstapmogelijkheden, omgevingsinformatie en rijrichting van de tram. De wayfinding kenmerkt zich door de volgende aspecten:

1. **Doorstromingsingrepen ondersteunen:** De wayfinding-elementen ondersteunen het functioneel ontwerp van de perroninrichting zodat de reizigers sneller en makkelijker hun weg van het perron af vinden.
2. **Congestie voorkomen:** Door toevoeging van de wayfinding-elementen verspreiden de reizigers zich beter over het perron en worden opstoppen voorkomen.
3. **Oriëntatie verbeteren:** Door middel van de wayfinding-elementen weten de reizigers beter hun bestemming te vinden.
4. **Opmerkzaamheid verhogen:** Door het structureren en localiseren van informatie kunnen de reizigers beter en veiliger hun bestemming vinden.
5. **Identiteit versterken:** De wayfinding-elementen versterken de identiteit van U-OV en de betreffende tramlijn.

Binnen dit document worden dezelfde benamingen en perrontyperingen gebruikt als beschreven in het PVE Functioneel ontwerp.

Voor de inpassing van wayfinding zijn de volgende hoofdlijnen gedefinieerd:

1. Er wordt gebruik gemaakt van het gehele perron en waar mogelijk de omgeving daarvan.
2. De informatie wordt getoond en geordend op verschillende hoogtes en elementen op het perron.
3. De toegepaste wayfinding is dominant: stevige afmetingen en verhoudingen, herkenbaarheid en zichtbaarheid zijn hierin de leidraad.
4. Losse elementen worden voorkomen door de wayfinding-elementen te structureren en te bundelen met de perron-outillage.
5. Elementen worden herhaald om ritme en logica te creëren.
6. De frequente reizigers hebben prioriteit in de wayfinding. Het is belangrijk dat zij snel en zonder problemen van de tram naar hun bestemming kunnen komen.
7. De voorzieningen voor slechtzienden en slechthorenden hebben prioriteit en mogen niet overstemd of verborgen worden door de andere wayfinding-elementen.
8. De haltes kunnen door verschillen in de wayfinding, met betrekking tot vorm, kleur, patronen en structuren, van elkaar onderscheiden worden en aan hun context gerelateerd worden.
9. Informatie kan dynamisch weergegeven worden, voor het inspelen op en weergeven van verschillende gebeurtenissen. (Bijvoorbeeld gerichte informatie op het moment dat een tram aankomt of vertrekt).



Figuur 1 Indeling principes

Wayfinding	Inhoud	Positie	Aantal
Haltenaam	Naam halte	Onder overkapping Op lichtmasten Op perronrand	3x 4x 6 à 8x
Eindstation	Naam eindstation	Onder overkapping	2x
Perronaanduiding	Letter of cijfer	Op baken, haaks op perron Op DRIS, in lijn van perron	2x 4x
Infoscherm, statisch op dynamisch	- Routekaart - Omgevingskaart - Uitgangen - Doorverwijzingen OV	In het baken, perronzijde	1x
Infopaneel, statisch (aanvullend)	- Routekaart - Omgevingskaart - Uitgangen - Doorverwijzingen OV	Achterzijde kaartjesautomaat (bij dubbelzijdig perron) Voorzijde zuil (bij enkelzijdig perron)	1x
Omgevingsinformatie	- Plattegrond halte - Belangrijke bestemmingen - Routes in omgeving - Fietsenstalling	Bij uitgang(en) Optioneel: centraal in omgeving	2x 1x

Figuur 2 Wayfinding onderdelen

3 Wayfinding-elementen

3.1 Haltenaam

1. Op ieder perron wordt de haltenaam duidelijk zichtbaar weergegeven, zowel voor de reizigers op het perron als voor de reizigers in de tram.
2. De haltenaam wordt weergegeven op de verticale structuur van de perronbeschutting.
3. De haltenaam wordt minimaal 2 keer weergegeven op de verticale structuur.
4. De haltenaam is van minimaal 24 meter afstand leesbaar.
5. De lettergrootte wordt bepaald aan de hand van het document CROW Toegankelijkheid.
6. Iedere lichtmast is voorzien van een haltenaam.
 - a. De haltenaam is van boven naar beneden leesbaar, 90 graden gedraaid t.o.v. horizontaal.
7. De haltenaam wordt, waar mogelijk, aangegeven op de perronrand.

3.2 Rijrichting

1. Op ieder perron wordt de rijrichting van de tram aangegeven met de naam van de belangrijkste (eind)bestemming.
2. De (eind)bestemming wordt 2 keer weergegeven op de verticale structuur van de perronbeschutting.
 - a. Aan begin en eind van de verticale structuur.
3. Het eindstation wordt tevens aangegeven op de DRIS.
4. Bij de (eind)bestemming wordt ook de rijrichting van de tram aangegeven.

3.3 Perronaanduiding

1. Het perron wordt aangeduid met een letter of cijfer, afhankelijk van de aanduiding die in publieke OV-informatie wordt gehanteerd, zoals OV9292 en Google Maps.
 - a. Uitgangspunt is dat perrons achter elkaar zouden a/b duiding moeten hebben en perrons naast elkaar nummers.
2. De perronaanduiding wordt aangegeven op het baken.
3. De perronaanduiding wordt aangegeven op de DRIS.

3.4 Toegankelijkheid

1. Het vloeroppervlak van het perron wordt volledig gereserveerd voor de geleidelijnen, objectmarkeringen, waarschuwingsmarkeringen en de rolstoelmarkering.
2. De geleidemarkeringen worden toegepast aan de hand van de ProRail richtlijnen OVS00228

3.5 Infoscherm

1. Ieder perron is voorzien van een infoscherm.
2. Het infoscherm kan zowel statisch als dynamisch uitgevoerd worden, waarbij dynamisch de voorkeur heeft.
3. Het infoscherm geeft de routekaart, omgevingskaart, uitgangen en doorverwijzingen naar ander OV aan.
4. Het infoscherm bevindt zich in de zuil van het baken.
5. Het infoscherm is leesbaar en, in het geval van een dynamisch infoscherm, bedienbaar op een hoogte, die voor personen met een gemiddelde lengte en voor rolstoelgebruikers voldoet.

3.6 Infopaneel

1. Aanvullend aan het infoscherm kan een statisch infopaneel toegevoegd worden.
2. Het infopaneel bevat de routekaart, omgevingskaart, uitgangen en doorverwijzingen naar ander OV.
3. Het infopaneel bevindt zich aan de voorzijde van de verticale structuur.
 - a. Bij een doorstroomperron bevindt het infopaneel zich aan de achterzijde van de kaartautomaat.

3.7 Omgevingsinformatie

1. Bij iedere op-/afgang wordt omgevingsinformatie getoond.
2. De omgevingsinformatie bevat de plattegrond van de halte, belangrijke bestemmingen in de omgeving, routes in de omgeving en fietsenstallingen nabij de perrons.

3.8 Halte-informatie

1. Andere informatievoorzieningen, zoals perronreglement, cameratoezichtsymbolen, worden zo veel mogelijk geïntegreerd met andere perron- en wayfinding-elementen.
2. Op het baken wordt onderscheid gemaakt tussen bus- en tramhaltes. Dit dient verder te worden afgestemd met de Gemeente Utrecht.

3.9 Nog te bepalen

1. Specifieke voorzieningen / aanpassingen voor bushaltes.
 - a. Bushalteborden, L3 Haltepaal, reisinformatie, etc.