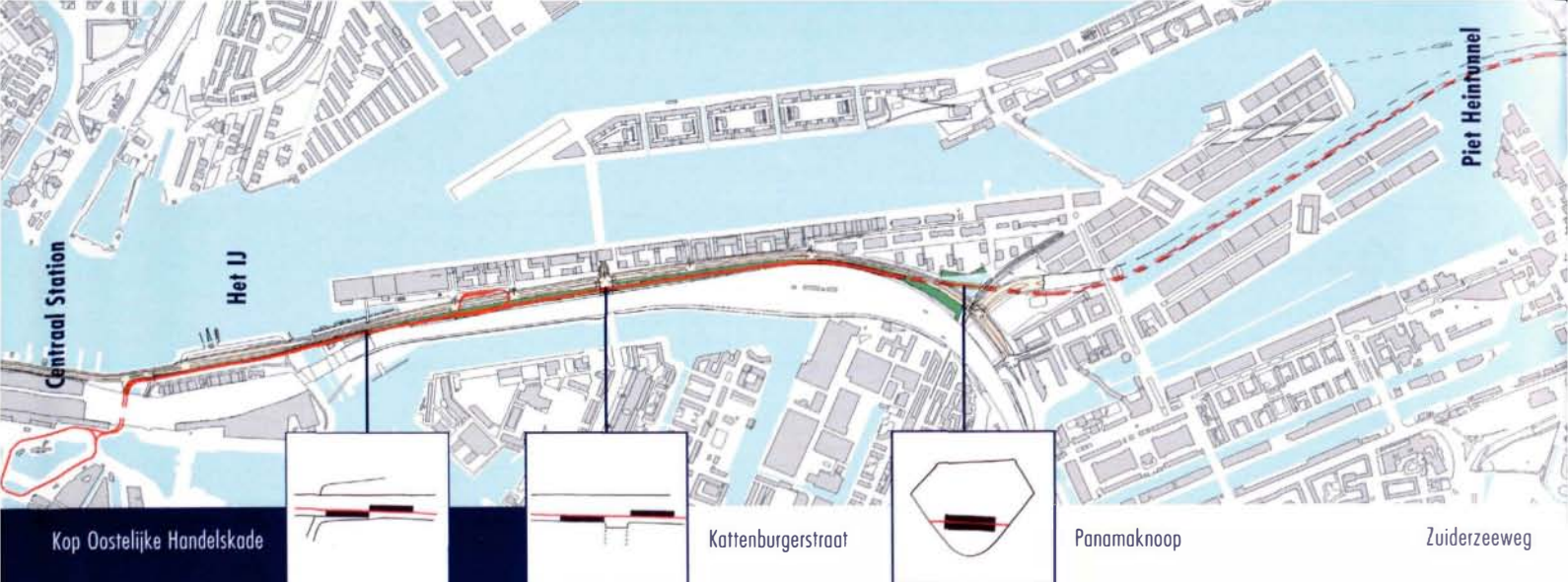


het definitieve ontwerp voor halte inrichting en bovenleidingmasten

HET BEELD VAN DE IJTRAM





INLEIDING

De IJtram verbindt vanaf 2002 de nieuwe woonwijk IJburg met de binnenstad van Amsterdam. De tram wordt een snelle, comfortabele verbinding, die met een hoge frequentie rijdt. De exploitatie van de lijn en de haltes wordt verzorgd door het gvb Amsterdam. Continuïteit en herkenbaarheid zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de vormgeving van de lijn.

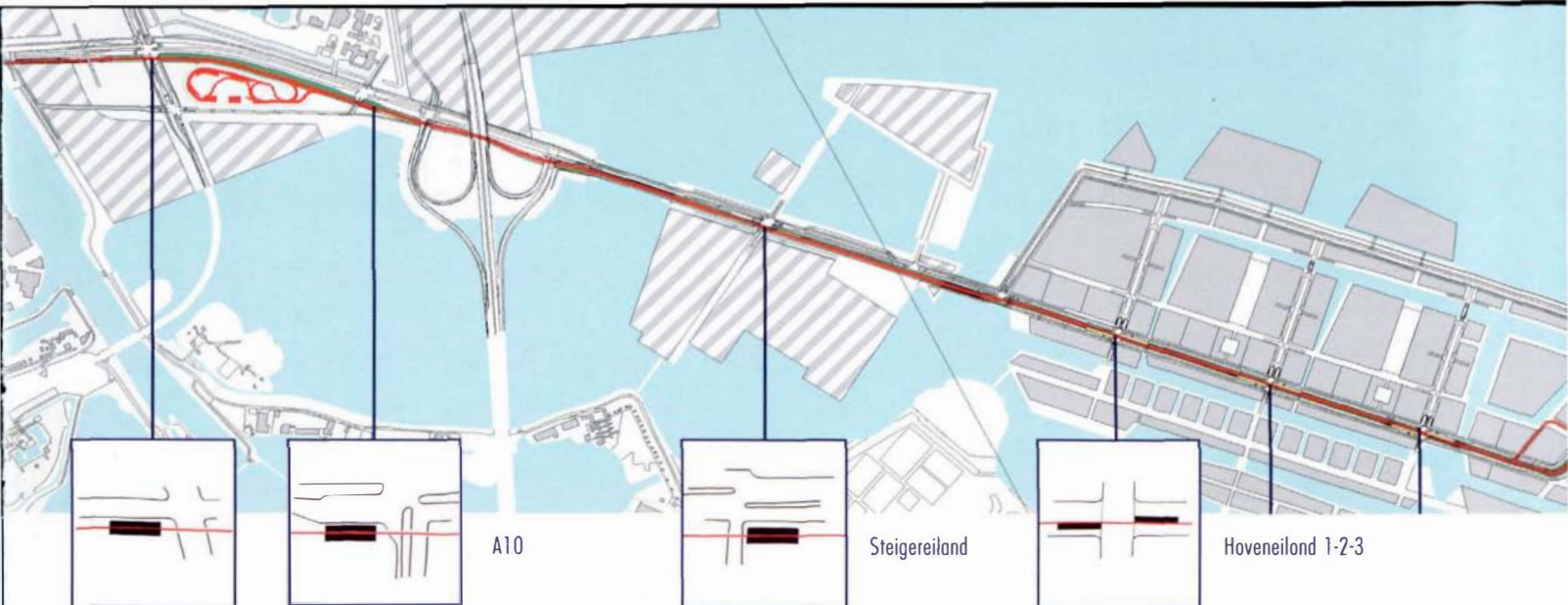
In december 1997 is aan n|p|k industrial design opdracht verstrekt voor het opstellen van een ontwerp van de verticale elementen. Randvoorwaarde was dat het 'eigen gezicht' van de tram diende te worden benadrukt in het ontwerp. Inmiddels heeft n|p|k industrial design het ontwerpproces met succes afgerond. Het resultaat bestaat uit een aansprekend ontwerp dat voldoet aan de eisen die door de toekomstige gebruiker wordt gesteld. De eigentijds vormgegevenabri's en bovenleidingmasten zullen vanaf 2002 zorgen voor herkenbaarheid van de IJtram in de diverse stadslandschappen waar de tram doorheen rijdt.

Jan Elderhorst
projectmanager IJtram

UITGANGSPUNTEN

Uitgangspunten voor de halte

Op 19 november 1997 heeft de gemeenteraadcommissie Volkshuisvesting Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken het Algemeen Programma van Eisen IJtram vastgesteld. In dit programma zijn verschillende eisen voor de haltes van de tram opgenomen, waarbij onderscheid is gemaakt naar functionele en ontwerp-eisen. In het ontwerp van n|p|k industrial design zijn deze eisen meegenomen.



Functionele eisen

voorzieningen

De volgende voorzieningen zijn op alle holtes aanwezig:

- holtenuimbord;
- tramtijden informatiebord (passagiers info display);
- gedetailleerde plattegrond van de nabije omgeving, inclusief huisnummering;
- voorzieningen voor slechtzienden en blinden in de verharding van de perrons;
- bonken;
- prullenmanden;
- verlichting;
- fietsenrekken (in directe nabijheid van de halte).

Comforteisen

De halte voldoet verder aan de volgende eisen:

- aansluiting met minimale niveauverschillen op het omringende maaiveld;
- beschutting tegen regen en wind vooral voor wachtende, stilstaande passagiers op de perrons (ABRI);
- beschutting tegen verkeerslawoai van de weg en spooreplacement;
- hoeveelheid beschutte wachtruimte afstemmen op verwachte gebruikers van de halte, per richting;
- overstappen op aansluitend openbaar vervoer optimaliseren, door looproutes zo kort mogelijk te houden;
- droog instappen in tram door overkapping tot aan profiel van vrije ruimte door te zetten.

Ontwerpeisen

afmetingen

- hoogte perrons 0,3 m boven bovenkant spoorstaven, type kontperron;
- lengte perrons 65 m;
- breedte van perron 3,2 m.

Bereikbaarheid

De holtes voldoen aan de volgende voorwaarden:

- bereikbaar via vlakke bestrating of bestrating in een helling van maximaal 4%, ten behoeve van rolstoel, fiets en kindwagen;
- bereikbaarheid via trap, bij de haltes Kop Oostelijke Handelskade en Panamaknoop tevens bereikbaar via een lift, respectievelijk 2 liften;
- bij de halte Panamaknoop worden roltrappen opgenomen in de verbinding met de bovenliggende halte (tram vanuit Czoar Peterstraat);
- aanwezigheid van fietsklemmen of kluisen bij de halte;
- bereikbaar voor nood- en hulpdiensten (ambulance, politie, brandweer).

Vormgeving

- sober en doelmatig;
- de vloer van de halte fungeert als bindend element;
- de overkapping waarin de verlichting is geïntegreerd, trekt de aandacht.

HALTE-INDELING

De indeling van de haltes vormt het startpunt van het ontwerp en realiseert het vereiste hogere niveau van informatievoorziening en comfort voor de reiziger.

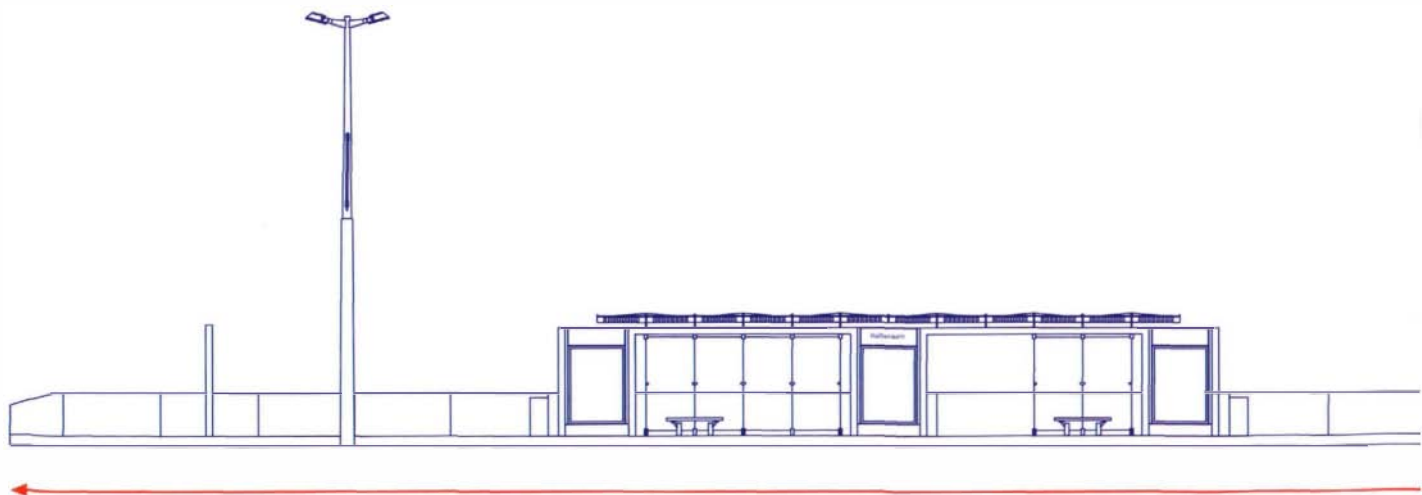
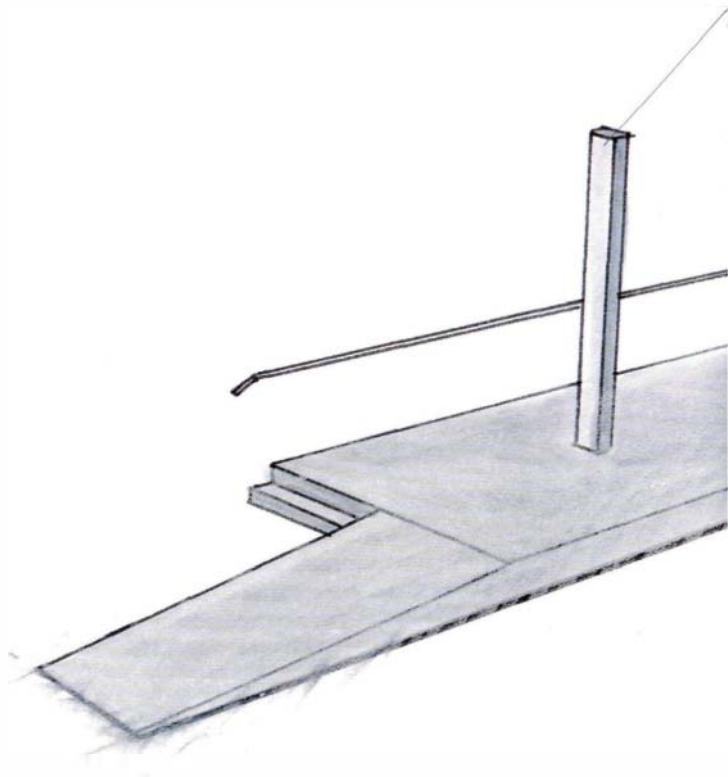
Op de nieuwe tramlijn zal een gekoppelde tram gaan rijden, voorzien van twee instapdeuren. Op het perron is bij iedere deur een overkapping geplaatst.

Dit zorgt voor een symmetrische indeling van het 65 m lange perron, met in het midden een kolom waarin een informatie-display en klok zijn opgenomen.

Door de specifieke positionering van de componenten op de perrons, worden reizigersinformatie, sociale- en verkeersveiligheid, beschutting en de toegang tot de perrons geoptimaliseerd. Door het clusteren van de verschillende functies ontstaat een heldere en evenwichtige inrichting van de halte, die geschikt is voor toepassing op IJburg, maar ook op het vaste Land.

Sociale- en verkeersveiligheid

- doorzichtige indeling van de halte door alle elementen op één centrale lijn te plaatsen;
- afscherming wordt bereikt door plaatsing van een hek;
- evenwichtige verlichting op het perron vanuit de bovenleiding-masten en de overkappingen.

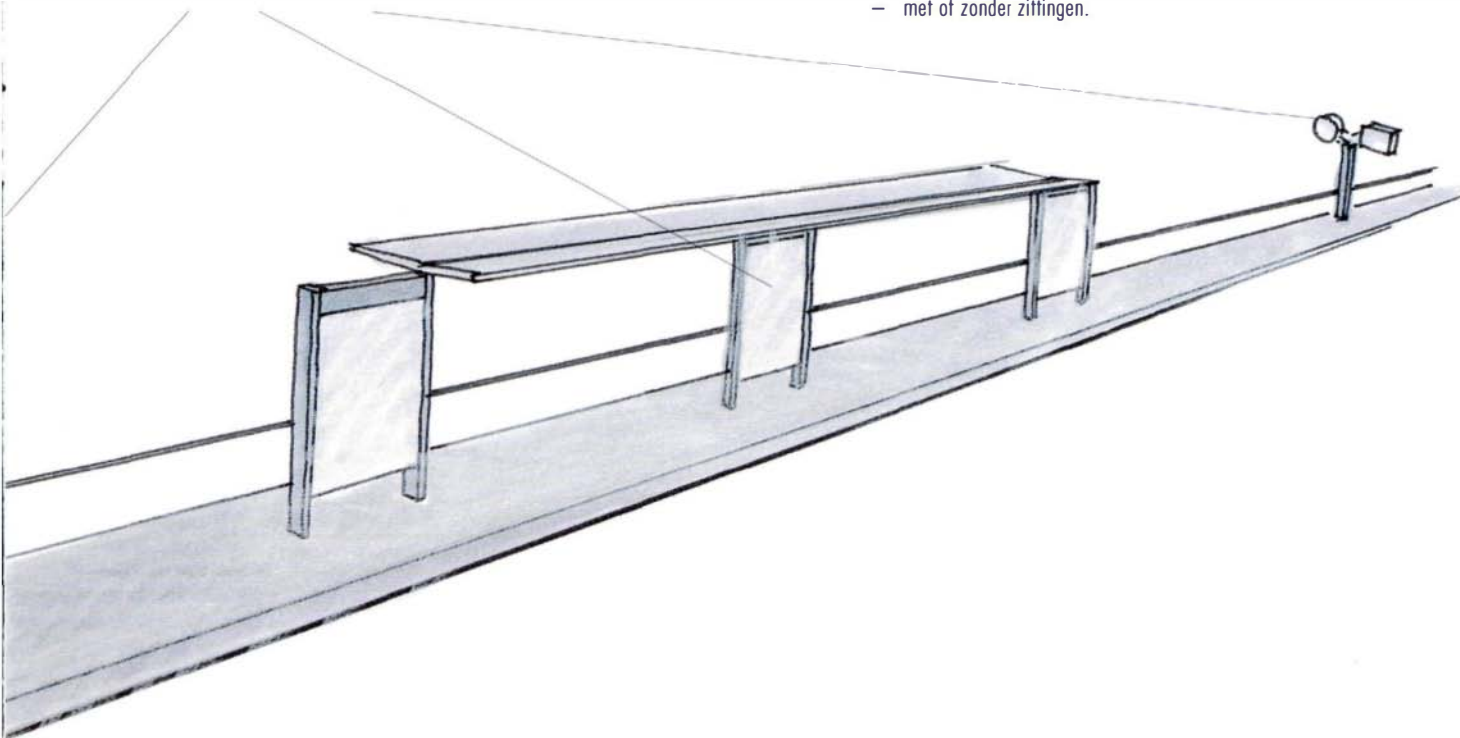


Reizigers-informatie in drie verschijningsvormen

- informatiekolom;
- kolom met infodisplay en klok;
- informatievitrine.

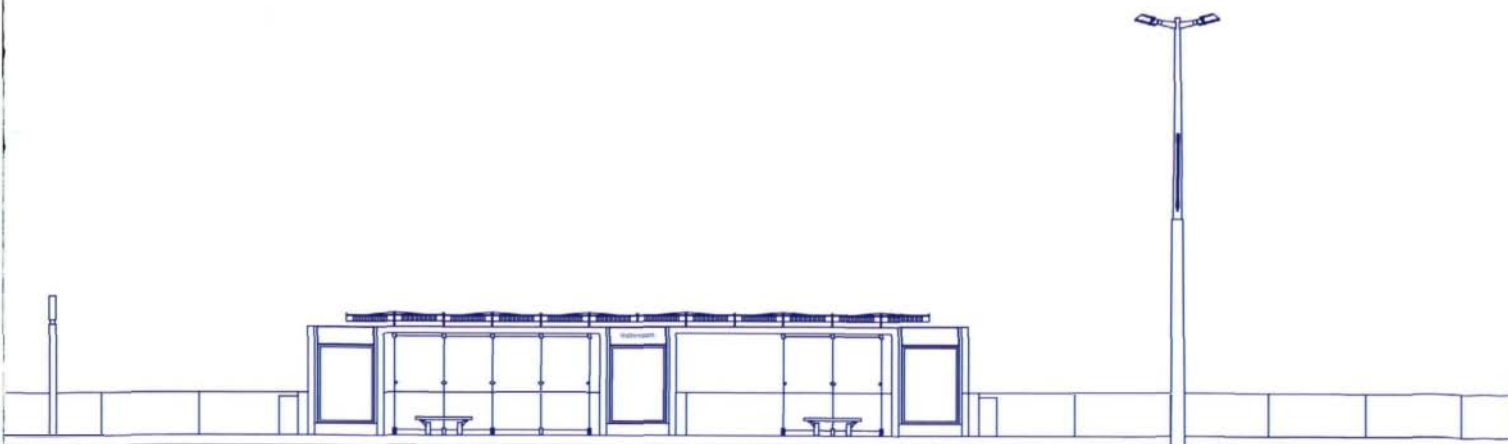
Overkapping met zitplaatsen

- flexibele indeling van de beschutte ruimte onder de overkapping;
- open en dicht karakter realiseerbaar;
- met of zonder zittingen.



Voorzieningen voor blinden, slechthzienden en minder validen

- toegang tot het perron via hellingboon en trap met hondleuning;
- hek als natuurlijke gidslijn langs de hele lengte van het perron;
- markeringen op de plaats van de instapdeuren.



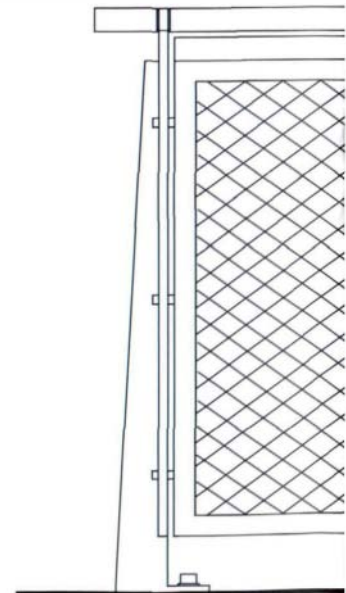
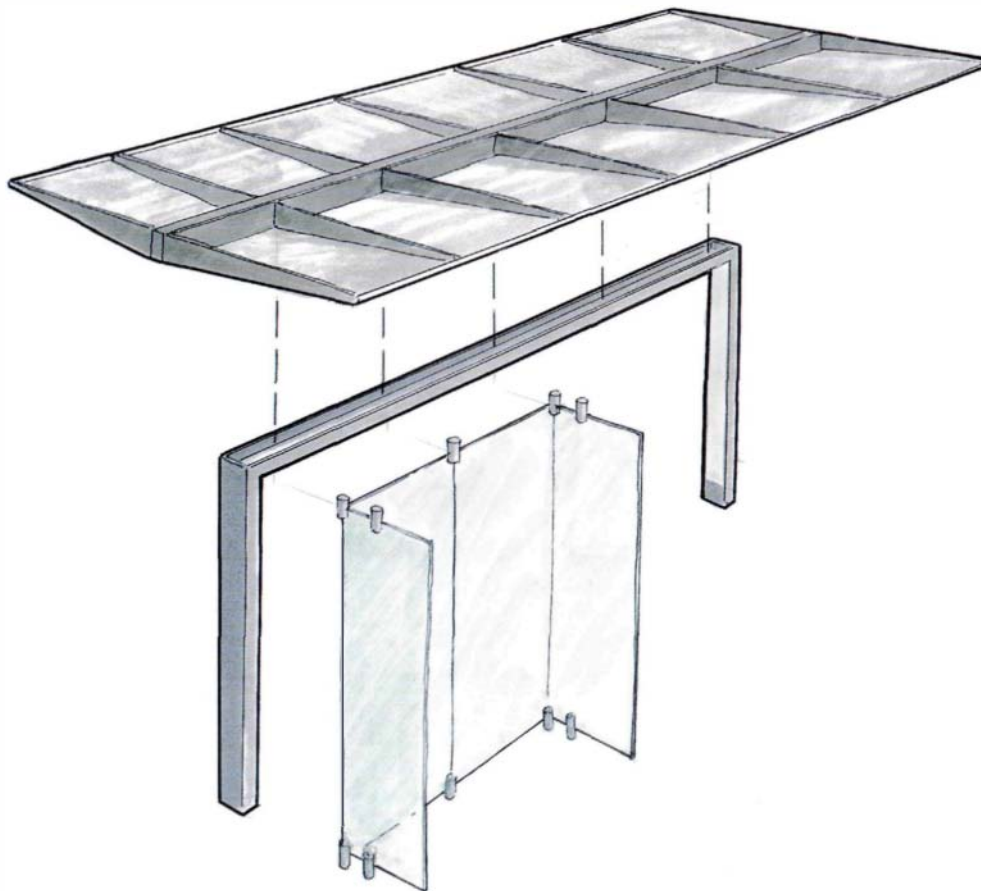
65 m

HALTE COMPONENTEN

Overkapping

De beschutting bestaat uit een dragende partaalconstructie met windschermen en verlichting met daarboven een ruime overkapping, die hoger is dan gebruikelijk. Twee partaalconstructies worden gekoppeld tot één overkapping, die op het perron twee keer bij de instapdeuren van de tram wordt geplaatst.

Tussen deze twee partaalconstructies bevindt zich de informatievitrine, terwijl aan de beide uiteinden van de overkapping reclamevitruines kunnen worden geplaatst. De overkappingen worden gecombineerd met zitplaatsen en kunnen variabel worden ingevuld met glazen windschermen. Daarmee is het mogelijk te reageren op het karakter en de functionaliteit van de halte.

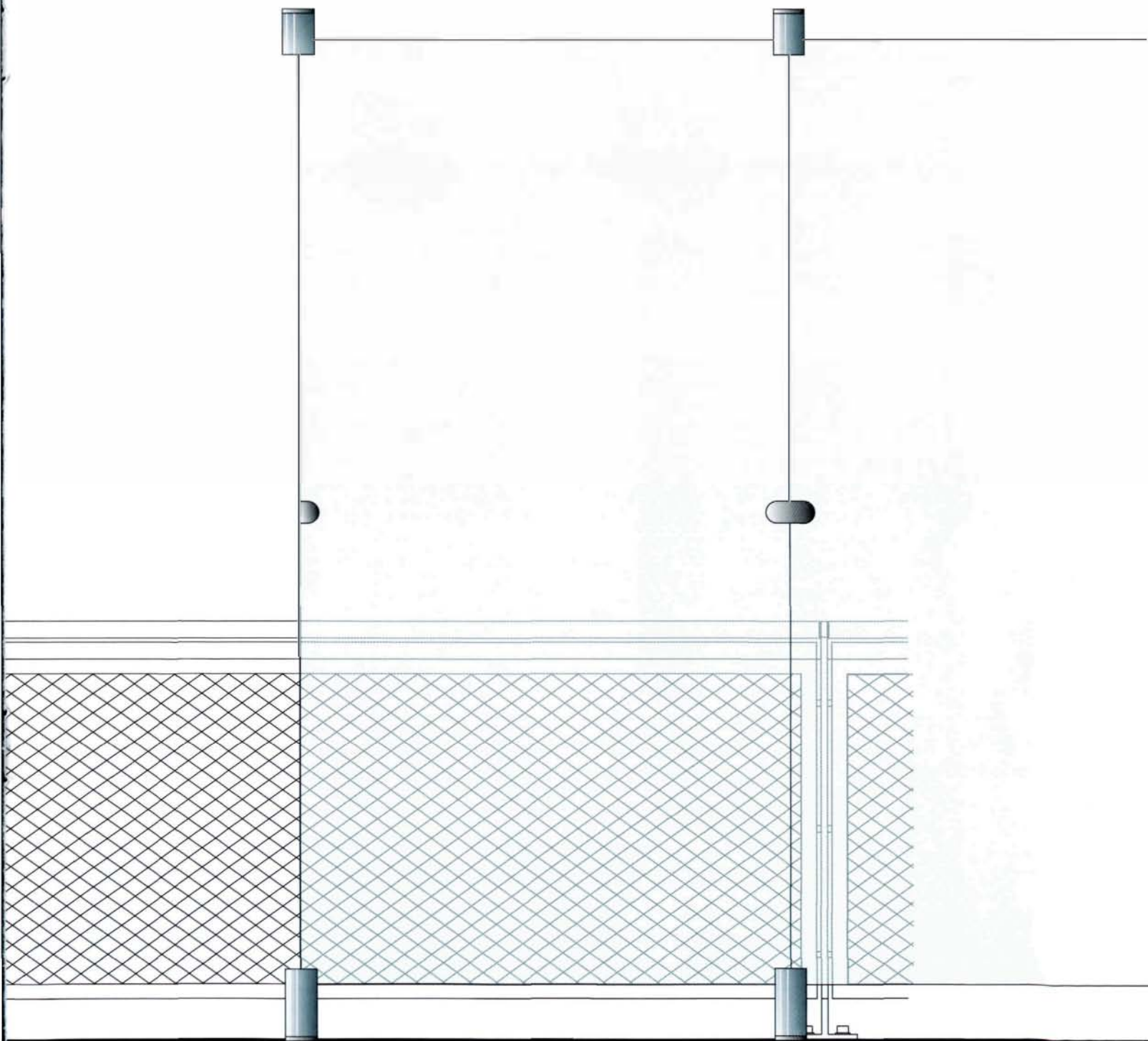


Hek

De afscheiding van de rugzijde van het perron wordt gerealiseerd door een hek, dat is voorzien van panelen van strekstaal en een leuning. De panelen voorkomen het ongewenste stallen van fietsen, zodat ook de functie van natuurlijke gidslijn voor blinden en slechtzienden gehandhaafd blijft. De leuning vormt de comfortabele geleiding voor de reiziger.

Glazen windschermen

Om te voorkomen dat mensen tegen de glazen windschermen aanlopen, kan een grafisch element ontworpen worden die de samenhang tussen de stad Amsterdam en haar vier openbaar vervoertypen verbeeld. Dit is een voorstel van n|p|k industrial design.

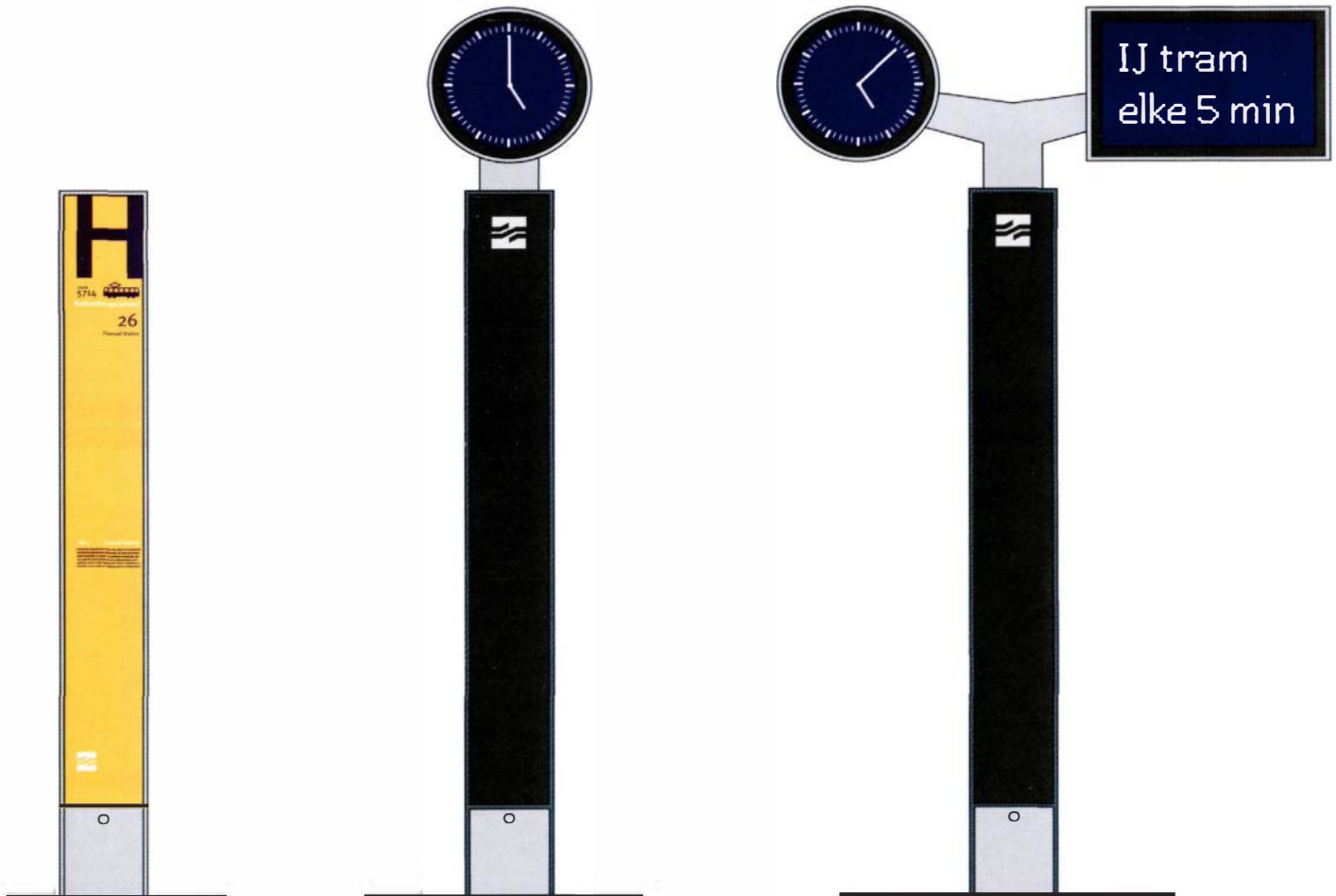


HALTE INFORMATIE

Grafische vormgeving

Door de grafische vormgeving ontstaat een samenhang tussen de verschillende elementen op de IJtramperrons. In het ontwerp is rekening gehouden met de huidige wijze van halte-aanduiding van het Amsterdams openbaar vervoer.

Het gebruiksgemak en de menselijke maat staan centraal waardoor de informatie overzichtelijk en toegankelijk is en een vriendelijke uitstraling heeft. De detaillering van de verschillende elementen zorgt voor verfijning en daarmee verlevendiging van de perrons.



Informatie-voorzieningen

De informatie voor de reizigers wordt op het perron gedoseerd gegeven. Als eerste bevindt zich aan het begin van het perron een informatiekolom. Deze functioneert als herkenbaar baken voor de halte en geeft informatie over de lijn en haar dienstregeling. De kolom kan worden voorzien van een auditief informatiesysteem dat ook geschikt is voor gebruik door blinden en slechtzienden.



Informatie-vitrine

Als aanvulling op de informatiekolom, bevindt zich onder de overkopping een informatievitrine. Deze voorziening heeft een groot formaat, zodat voldoende en goed leesbare informatie kan worden gegeven.

Eén zijde van de vitrine bevat een kaart van het lijnennet, de dienstregeling en overige gvb-informatie. De andere zijde bevat specifieke informatie over de halte-omgeving. Boven de vitrine is ruimte om de halte-naam verlicht weer te geven.



De tweede informatiekolom wordt gepositioneerd halverwege het perron en draagt een analoge klok en een informatiedisplay. Dit dynamische display geeft de vertrektijd en de bestemming van de lijnen weer. Er zijn ook varianten van de informatiekolom mogelijk, voorzien van alleen een klok of zonder auditief informatiesysteem. De kolom kon ook in de omgeving van de haltes worden toegepast.

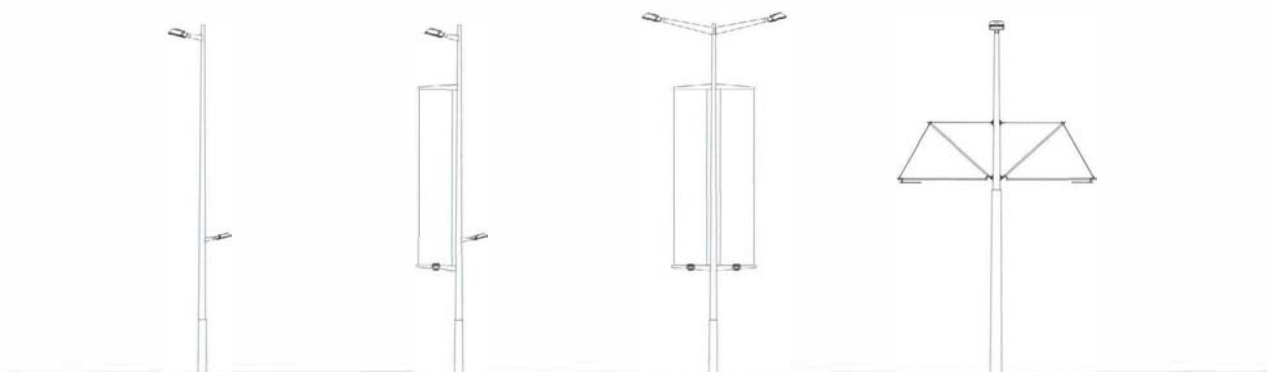
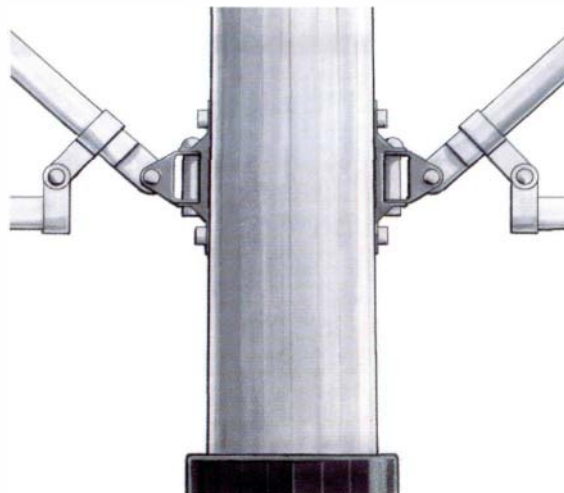
BOVENLEIDINGMASTEN EN VERLICHTING

De masten voor het dragen van de bovenleiding vormen de verbinding tussen de haltes en zorgen voor de herkenbaarheid van het tracé.

De masten dienen tevens als drager van de verlichtingsarmaturen voor de trambaan en de haltes.

De mast kent een visuele tweedeling en is conisch van vorm, zodat een relatie ontstaat met de halte-elementen en het systeem van lichtmasten in de omgeving van de haltes.

De bevestiging van elementen aan de mast is gestandaardiseerd en vereenvoudigd, zodat een evenwichtig beeld ontstaat. Om dit beeld nog te versterken zijn een aantal onderdelen intern in de mast verwerkt. Voor de realisatie van het ontwerp is nauw met gvb infrastructuur samengewerkt.



systeem van lichtmasten en bovenleidingmast

KLEUR- EN MATERIAALGEBRUIK

roestvrij staal



baksteen



mat glas

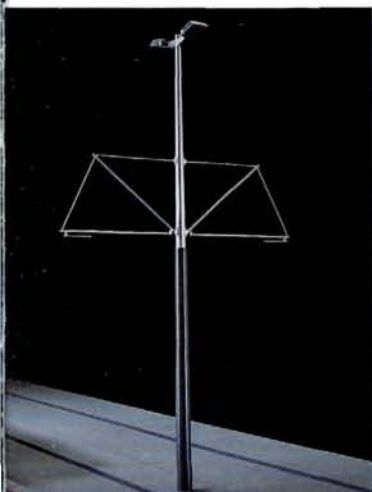
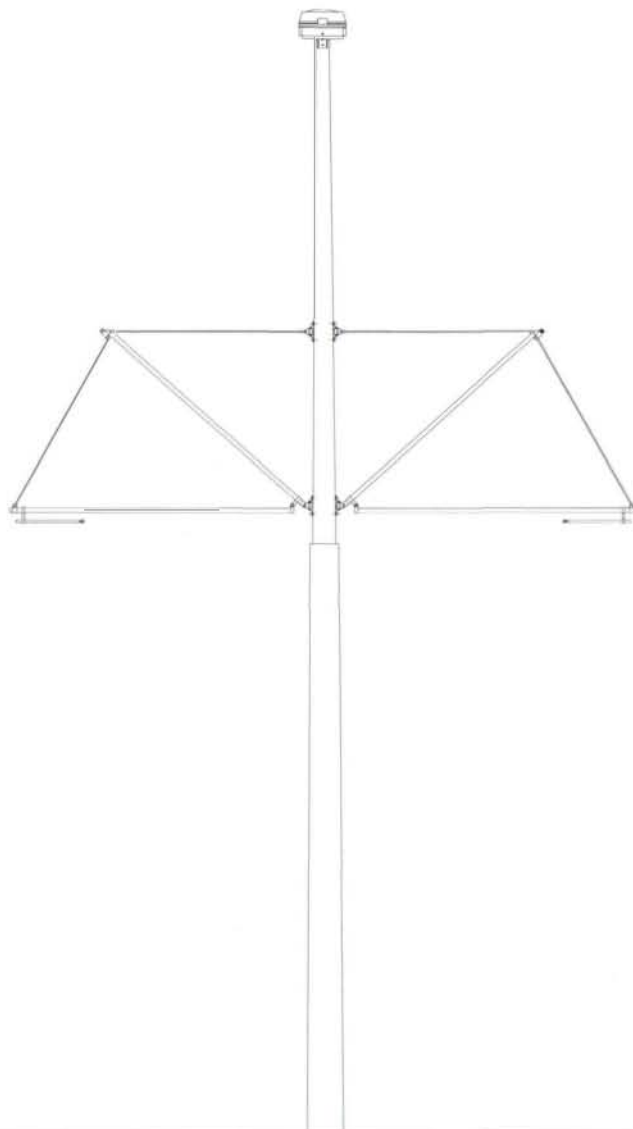
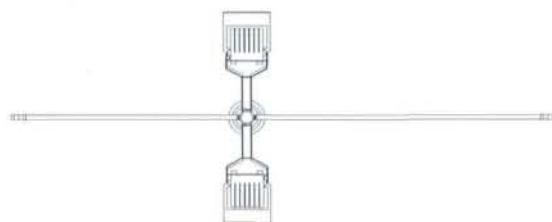


helder glas

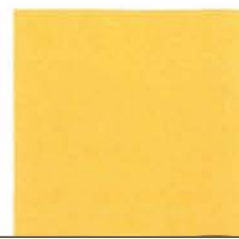
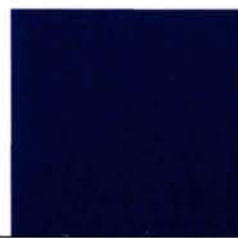


strekgoos





Het kleur- en materiaalgebruik zorgt voor eenheid en samenhang van de diverse Ultram elementen en de inpassing hiervan in de omgeving van het tracé.



Dit ontwerp van n/pik industrial design is
tot stand gekomen in samenwerking met

- dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam
- gvb Amsterdam
- ENW Amsterdam N.V.
- Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam
- van Dijk, van Soomen en partners
- Hans van Heeswijk architect BNA bv

n/pik **NET** DESIGN
www.apk.nl

in opdracht van

Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer



voor meer informatie:

de heer Lubbert Hakvoort
of mevrouw Hella Sauer

Gemeente Amsterdam

dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Wibautstraat 3 Postbus 95089

1090 HB Amsterdam

T 020 596 45 75 F 020 596 39 28

e-mail ijtram@IVV.Amsterdam.nl

internet <http://www.verkeer-en-vervoer.amsterdam.nl>