



april 2012



ABRI'S MET RODE HANENKAM VERLEIDEN OV-REIZIGER

Uitrol HOV-netwerk Randstad resulteerde in herkenbaar, uniform profiel

Een hoogwaardig, herkenbaar OV-netwerk om de reiziger beter van dienst te kunnen zijn en ook mensen aan te spreken die niet of nauwelijks met het openbaar vervoer reizen: het doel van het Randstadnet (R-net) is duidelijk. Om tot een uniform, regionaal netwerk te komen dat de grenzen van zowel de concessiehouders, reclame exploitanten als verschillende wegbeheerders overschrijdt is echter een lastige opgave. Na jaren van gesteggel was het eind 2011 dan eindelijk zover: de basis van het HOV-netwerk in de Randstadregio was een feit.

[tekst] AGNES JOOSTEMA

In de Randstad werd vijftien jaar geleden al gesproken over de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoersnetwerk, in een samenwerkingsverband met de provincies Noord- en Zuid-Holland, Flevoland en de Stadsregio Amsterdam. "Tot zes jaar geleden werd hier veel over gesproken, maar de vraag was hoe de haltes eruit moesten komen te zien", aldus Michiel Meurs van het ontwerp bureau FromAtoB. "Hier kwam echter niet een passend antwoord op." Uiteindelijk schakelde de provincie Noord-Holland het Utrechtse ontwerp bureau in om de realisatie van een OV-netwerk op regionaal niveau uit te rollen. De vraag was echter hoe dit een nieuwe impuls zou moeten krijgen. "Wij hebben destijds de huisstijl ontworpen voor de Zuidtangent; volgens de provincie een goed voorbeeld van

hoe een dergelijk netwerk eruit zou moeten zien", aldus Meurs. "Dus zijn dezelfde partners weer bij elkaar geroepen en werd een nieuw traject gestart; creatieve sessies om te bedenken waar het netwerk aan zou moeten voldoen." Deze sessies resulteerden in het vaststellen van een aantal kernwaarden, die als basis moesten dienen voor de verdere ontwikkeling: betrouwbaar, samenhang, herkenbaar, aantrekkelijk en moeiteloos. "Maar logischerwijs kwamen er veel meer aspecten kijken bij het uiteenzetten van de plannen", vult Meurs aan. "Denk aan de naam, hoe zien de voertuigen er van binnen en buiten uit en wat is de beste manier om uniforme reis-informatie aan te bieden. Er kwam steeds meer bij kijken." Uiteindelijk is drieënhal jaar gewerkt aan het definiëren van een productformule waar



Vanaf de wegwand is de rode hanenkam goed zichtbaar

alle partijen zich in konden vinden. Eenheid in het HOV-netwerk is belangrijk omdat in een dorp misschien vijf haltes staan waarvan twee opstapplaatsen van het R-net. Het moet voor de reiziger meteen duidelijk zijn dat hij of zij zich op de juiste halte bevindt.

Fikse uitdaging

Het was een fikse uitdaging om niet alleen de overheden, maar ook de commerciële partijen en vervoerders allemaal met de neus dezelfde kant op te krijgen. De eerste stap was het inzetten van het R-net in de noordelijke kant van de Randstad, in opdracht van de provincie Noord-Holland. Toen het OV-bureau Randstad hoorde van deze plannen, waren ze zo enthousiast en het sloot zo goed aan bij de plannen die er lagen voor HOV-branding door de provincie Zuid-Holland, dat ook de zuidelijke Randstad besloot mee te doen. "Een andere complexiteit in dit project is het feit dat veel wegbeheerders de inrichting van deabri's overlaten aan commerciële partijen, die in ruil daarvoor mogen exploiteren met reclame op de haltes", vertelt Meurs. "Dit zijn vaak langlopende contracten van tien, vijftien jaar." De netwerklijnen van R-net rijden echter door een gebied waar zowel commerciële

partijen als provinciesabri's beheren. Omdat commerciële partijen een eigen identiteit aan deabri's meegeven, ontstaat er een erg versnipperd beeld in het netwerk. "Dit terwijl het idee juist is om hier eenheid en herkenbaarheid in aan te brengen", aldus de ontwerper. "Daarom zijn we ook met deze partijen in gesprek gegaan om tot een herkenbaar profiel te komen van waaruit ze kunnen exploiteren."

Dit resulteerde uiteindelijk in een modulair systeem vanabri's met verschillende diepte- en breedtematen, een ontwerp dat onder meer een iF product design award opleverde en een GIO Special Award for Excellence. Een belangrijke eis van de provincie was onder meer dat tenminste een derde deel van de voorkant gesloten zou zijn, daarom heeft een deel van de voorkant, net als de rest van deabri, een glazen wand. Wel heeft elke halte twee uitgangen in het kader van de sociale veiligheid; je wilt de reiziger niet het gevoel geven opgesloten te zitten. Het meest opvallende element is de rode 'hanenkam', die dwars op de rijrichting staat en dus goed zichtbaar voor de OV-reiziger, terwijl omwonenden geen hinder ondervinden van de opvallend rode kleur, doordat de zijkanten in donkergrijs zijn

uitgevoerd. Ook is uitgebreid naar het materiaalgebruik gekeken. "Alle glazen wanden zijn bijvoorbeeld opgebouwd uit panelen in slechts twee verschillende maten, waardoor het goed in voorraad te houden is; dus snel vervangbaar", licht Meurs toe. "Het glas bestaat uit drie smalle ruiten, wat het makkelijk hanteerbaar en door een persoon vervangbaar maakt."

Uiteraard is het ook van essentieel belang hoe de reisinformatie wordt weergegeven. Om dit goed aan te pakken werd samengewerkt met bureau Mijskenaar uit Amsterdam, actief op het gebied van wayfinding. Meurs: "een interessante spin-off van het R-net project is dat de wijze waarop de informatie wordt gepresenteerd nu in twee derde van alle concessiegebieden in Nederland wordt toegepast." Op de DRIS-panelen is eerst het lijnnummer zichtbaar, dan de bestemming, rechts staat de reistijd in minuten en de eerstvolgende bus die vertrekt staat bovenaan: er is dus een heldere logica in aangebracht, wat een positief effect heeft op de ervaring en beleving van de reiziger.

Uitrol naar 2020

Inmiddels zijn al meer dan tweehonderd R-nethaltes geplaatst, waarvan de eerste destijds als pilot in het kerntraject Zuidtangent zijn geplaatst. Ook in de gemeente Almere en Haarlem zijn de

rode hanenkammen veelvuldig gespot, evenals in de concessiegebieden binnen Noord-Holland, zoals in Blaricum en Huizen; eigenlijk alles tussen de lijn Almere-Amsterdam. "In december 2011 is bij de invoering van de nieuwe dienstregeling het eerste hoogwaardige R-net in de basis uitgezet", aldus Meurs. "Uiteindelijk is het de bedoeling dat dit op organische wijze tot 2020 uitgroeit tot een volwaardig netwerk. Vooral bij het verlenen van nieuwe concessies komen er nieuwe lijnen bij." Het belangrijkste is dat de ingezette herkenbaarheid bewaard blijft, wat wordt bewaakt en gemonitord door de deelnemende overheden. De lijnen die nu al rijden worden op de tweede na gecheckt om te bepalen of alles naar behoren functioneert en of er nog verbetering nodig is. In deze objectieve, meetbare zaken is door de overheden al veel geïnvesteerd. Wat de tevredenheid van de reizigers betreft: er zijn al wel enquêtes uitgevoerd, maar omdat de meeste lijnen al operationeel waren en men al tevreden is over de efficiëntie van het snelle netwerk, kwam vooral de herkenbaarheid van het netwerk als positieve noot naar voren en het comfort die de haltes bieden.

In de toekomst zal ook de Amsterdamse metro onderdeel gaan uitmaken van R-net, evenals de nieuwe trams in de regio Haaglanden, om zo ketenintegratie te stimuleren.

