

jaargang 03
#01 feb 2009
#02 april 2009
#03 juli 2009
#04 sept 2009
#05 nov 2009
#06 dec 2009

verkeer in beeld is het onafhankelijk platform voor verkeerstoepassingen en mobiliteitsoplossingen

verkeer in beeld

INCLUSIEF KATERN
OPENBARE VERLICHTING
I.S.M. SENTER NOVEM



Educatie: valt er nog wat te leren?

verkeersmanagement | wegenbouw & onderhoud | advies | verkeers- en verhardingsmaterialen | parkeren | openbaar vervoer

Opleidingen
onder de loep

Trainen?
Liever niet

Veilig
parkeren

Integrale
toegankelijkheid



HEADLINES

De visueel gehandicapten hebben een achterstand in mobiliteit. Dit artikel is erop gericht om ontwerpers, projectleiders, beheerders en beslissers over de openbare ruimte op te roepen deze achterstand niet nog groter te laten worden.

De markering voor gevaarlijke situaties – zoals het oversteken – kenmerkt zich contrastverschillen (kleur en geluid) en doordat het bovenoppervlak is voorzien van een goed voelbare noppenstructuur.

INTEGRALE TOEGANKELIJKHEID

OPROEP AAN STEDELIJK ONTWERPERS, PROJECTLEIDERS EN BEHEERDERS VAN DE OPENBARE RUIMTE

TOEGANKELIJKHEID BETEKENT, DAT MENSEN OP EEN EENVOUDIGE WIJZE ZELFSTANDIG KUNNEN DEELNEMEN AAN SOCIALE, CULTURELE EN ECONOMISCHE ACTIVITEITEN. EEN TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE KOMT TEN GOEDE AAN ALLE MENSEN. NIET ALLEEN OUDEREN EN GEHANDICAPTEN, MAAR OOK LANGE MENSEN, KLEINE MENSEN, KINDEREN, MENSEN MET EEN BEEN IN HET GIPS, MENSEN MET KINDERWAGENS OF MET BAGAGE HEBBEN BAAT BIJ EEN GOED TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE. EEN SLECHT TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE BELEMMERT DE MOBILITEIT VAN MENSEN.

Ontwerp en inrichting van de openbare ruimte moeten aan een aantal basisvoorwaarden voldoen om de mobiliteit voor iedereen, dus ook en vooral voor mensen met een functiebeperking, te waarborgen. Naast rolstoelgebruikers is er een belangrijke en toenemende groep gebruikers van de openbare ruimte, waarvoor extra voorzieningen noodzakelijk zijn: mensen met een visuele beperking; blinden en slechtzienden. Indien achteraf – na realisatie van een project – blijkt, dat mensen op dit gebied ter plaatse problemen ondervinden, dan zijn de oplossingen vaak kostbaar, minder esthetisch en niet duurzaam.

Mensen met visuele handicap

Toegankelijkheid in en naar de openbare ruimte is voor mensen met een visuele handicap een essentiële (rand-)voorwaarde om zelfstandig het openbaar vervoer, publieke voorzieningen, winkelcentra, gemeentehuizen etc. te kunnen bereiken. Voor de ontwerpers van de openbare ruimten, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen is het van belang, dat bij het ontwerpen van plannen al in een eerste stadium rekening wordt gehouden met het groeiend aantal mensen met een visuele beperking. Met de te verwachten on-vernijdelijke groei van het elektrische wagenpark en dus de 'stille auto's' wordt dit voor deze doelgroep des te belangrijker. In het voetgangersdomein worden een aantal principes gehanteerd, die van belang zijn voor de ontwerpfase. Bartimeus is hét Nederlandse platform voor blinden en slechtzienden, waar mobiliteitscursussen worden gehouden en waarin deze principes in praktijk worden gebracht. Een muur of opstaande rand bijvoorbeeld vormt een zogenaamde 'natuurlijke gidslijn', die voor de blinde of slechtziende -door aanraking met de witte stok- een belangrijk hulpmiddel kan zijn om de route te vinden. Hiervoor is dus geen extra voorziening ter plaatse vereist. Daar waar zo'n 'natuurlijke gidslijn', grenzend aan de bestrating ontbreekt, vormen z.g. 'geleidelijnen' en 'attentiemarkeringen' de oplossing.

Dit zijn wel extra voorzieningen, aangebracht ten behoeve van de doelgroep. Deze extra voorzieningen zijn zonder uitzondering gebaseerd op de principes van 'contrasten'. Voor de visueel gehandicap-

Liever een beperkt contrast dan helemaal geen geleidelijn

ten zijn van belang: contrasten in kleur, geluid en geluidsweerskaatsing (bij het aantikken van de witte stok), profiel- en materiaalstructuur van de bodem waar men over heen loopt. Contrast betekent hier informatie over de overgang naar een andere situatie. Dat kan zijn de overgang naar een gevaarlijke situatie (bijvoorbeeld een drukke oversteek, zebra-pad, naderen van een trap of roltrap), of de overgang naar een andere richting in de looproute (links- of rechtsaf slaan), dan wel attentie voor een aanwezig informatiepunt (bijvoorbeeld een auditieve informatiepaal of pinautomaat bij een bank of openbaar gebouw).

Geleidelijnen

De genoemde kunstmatige geleidelijnen zijn 60 cm brede routes, die in de bestrating zijn aangebracht en waarvan de bovenkant een ribbelprofiel heeft. Dit is van belang omdat het profiel de looprichting aangeeft en waarneembaar is met de witte stok, als ook onder de voeten voelbaar is (podotactiele functie). Voor slechtzienden is het van belang, dat zo'n geleidelijn een goed kleurcontrast heeft met de omliggende bestrating. We zien dan ook vaak witte geleidelijnen toegepast in een grijze bestrating. Indien het om esthetische redenen niet haalbaar blijkt om zo'n scherp kleurcontrast in de bestrating aan te brengen zijn diverse varianten mogelijk, die geen afbreuk doen aan het door de ontwerper beoogde kleurenschaal en toch recht doen aan de gerechtvaardigde belangen van de visueel gehandicapte medeburgers. Hier geldt het principe: liever een beperkt contrast (weinig kleurcontrast maar wel een ribbel) dan helemaal geen geleidelijn. Een geleidelijn wordt onderbroken of eindigt bij een attentiemarkering.

Attentiemarkeringen

Een attentiemarkering 'attendeert' de blinde of slechtziende op een verandering in de geleidelijn. Attentiemarkeringen kunnen aangeven: 'waarschuwing' voor een gevaarlijke situatie of informatie. De markering voor gevaarlijke situa-

ties (ook wel waarschuwingsmarkering genoemd) kenmerkt zich naast de genoemde contrastverschillen (kleur en geluid) ook nog doordat het bovenoppervlak is voorzien van een goed voelbare noppenstructuur. Het is belangrijk dat deze noppen zowel vooraf met de stok, als bij het betreden met de voet goed gevoeld worden. Als het aantikken dan ook nog hol klinkt ten opzichte van de steenachtige bestrating, dan geeft dat het goede signaal, dat men – komende van de geleidelijn met massieve ribbels – nu op de noppen met holle klank, een gevaarlijke situatie nadert. Sinds kort zijn deze noppen attentiemarkeringen ook opgenomen in de richtlijnen van CROW als 'instapmarkering' op busperrons. Deze markering wijst zowel de buschauffeur als de visueel gehandicapte de plaats waar ingestapt moet worden, als aansluiting op de geleidelijn op het busperron.

Informatiemarkeringen

In België zijn voor de informatievoorziening in geleidelijnen ook 'informatiemarkeringen' in de richtlijnen opgenomen. Het zijn onderbrekingen van de geleidelijn, waar niet direct gevaar dreigt maar informatie wordt gegeven: de geleidelijn gaat hier rechts of linksaf, er is een informatiepaal of pinautomaat etc. De specificaties, die hiervoor in België zijn geformuleerd luiden: een zwart vlak van 60 x 60cm 'verende', d.w.z. dempende tegels. In Nederland gaat men er van uit, dat een attentiemarkering (gevaar, informatie of instappen) hoe dan ook de alertheid van de visueel gehandicapte moet oproepen en dat teveel soorten 'markeringen' verwarring bij de doelgroep zou kunnen veroorzaken. 

Ribbelstructuur, noppen, waarschuwing- en informatiemarkeringen worden warm aanbevolen in de richtlijnen van het CROW, het platform dat in concrete situaties ook van deskundig advies dient over alle details die bij de aanleg van een geleidelijn aan de orde zijn.