Toegankelijkheid openbare buitenruimte

voor mensen met een mobiliteitsbeperking

Van Hall Larenstein T&L 2009-2010
Tjalf Vermij

Toegankelijkheid openbare buitenruimte

voor mensen met een mobiliteitsbeperking

Afstudeeronderzoek

Hogeschool VAN HALL LARENSTEIN
ONDERDEEL VAN WAGENINGEN UR

Opleiding	T&L 2009-2010
Student	Tjalf Vermij
Studentnr	790607003
Docent	Lilian van Oosterhoudt
Module	Afstudeeronderzoek Realisatie T&L
Datum	15 januari 2010

Voorwoord

Dit rapport is het resultaat van mijn afstudeeronderzoek aan de Hogeschool Van Hall Larenstein, deeltijdopleiding Tuin- & Landschapsinrichting, naar de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking, van stadspleinen en -parken. Ik heb dit onderwerp gekozen omdat ik in eerste instantie nieuwsgierig was naar hoe mensen met een visuele beperking gebruik maken van de openbare ruimte. Ik ontdekte echter al snel dat dit te beperkt was en dat het maken van onderscheid, het indelen in vakjes, juist niet de manier is.

Uiteindelijk is het een voor mij zeer leerzame periode geweest en dan name door de gesprekken met de diverse partijen; gemeenten, ontwerpbureau's en belangenverenigingen. Andermans beperking, een verbreding van mijn horizon. Met de kennis die ik heb opgedaan weet ik zeker dat ik anders kijk naar de ontwerpen die ik als planuitwerker onder ogen krijg.

Omdat ik dit afstudeeronderzoek alleen heb uitgevoerd was het af en toe moeilijk om op enige afstand naar mijn eigen werk te kijken. Graag wil ik daarom Lilian bedanken voor de kritische en opbouwende begeleidingen, die gekenmerkt werden door een gemoedelijke en positieve sfeer.
Verder bedank ik graag iedereen die bereid is geweest zijn of haar kennis of ervaring met mij te delen. Als u wilt weten wie ik bedoel, kunt u de lijst met contactpersonen raadplegen.
Last but not least: Anne, vrienden en pake.

Tjalf Vermij
januari 2010

Samenvatting

Wie is verantwoordelijk voor de fysieke toegankelijkheid van ontwerpen van stadspleinen en stadsparken voor mensen met een mobiliteitsbeperking?
Deze vraag staat centraal in dit afstudeeronderzoek, dat is gehouden in het kader van de opleiding Tuin- & Landschapsinrichting, afstudeerrichting techniek, aan de Hogeschool Van Hall Larenstein te Velp. En wat is die toegankelijkheidsbehoefte, wie houdt er rekening mee, welke parijen zijn ten aanzien van toegankelijkheid betrokken bij het ontwerproces, hoe zit het met de wet- en regelgeving?

Aan de hand van vier case-studies wordt gekeken hoe is omgegaan met de toegankelijkheidsbehoefte van mensen met een mobiliteitsbeperking bij het tot stankomen van een ontwerp. De case-studies richten zich op drie stadspleinen en één stadspark, te weten Plein 1944 te Nijmegen, De Heuvel te Tilburg, het Stationsplein te Apeldoorn en het Bevrijdingspark te Uden. Vier verschillende situaties in verschillende gemeenten, met verschillende ontwerpers en verschillende belangenverenigingen, waarbij wordt onderzocht of en hoe rekening is gehouden met de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Er wordt gekeken naar het ontwerp en naar het proces.

De resultaten geven aan dat we het over een aanzienlijke doelgroep hebben wanneer iedereen met een mobiliteitsbeperking wordt meegerekend en dus niet alleen de rolstoelers. De aanname voordat het onderzoek is uitgevoerd was dat er onvoldoende gelet zou worden op toegankelijkheid en dat het beeld, het plaatje, prioriteit heeft. Dat is ook zo gebleken, hoewel hierbij wel moet worden gezegd dat het een klein en daardoor niet representatief onderzoek betreft. Echter, een rode draad is niet te ontkennen.
Deze is dat de opdrachtgever niet in staat is de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking te garanderen. De goede wil is er wel, maar het belang wordt onderschat en toegankelijkheid leeft niet binnen de afdelingen die gaan over de inrichting van de openbare ruime, waardoor het onderwerp niet van de grond komt.
De ontwerper wordt onvoldoende geconfronteerd met toegankelijkheidseisen, zodat deze hier geen verdieping in zoekt. Er zijn immers voldoende ontwerpopgaven die wel de aandacht krijgen.
De belangenvereniging wordt onvoldoende betrokken bij het ontwerpproces, zodat zij slechts achteraf kunnen aangeven wat er de volgende keer anders moet.

Ondanks bovenstaande bevindingen zijn er zeker lichtpuntjes, blijkt dat iedereen van goede wil is en blijkt ook dat de invloed van belangenverenigingen voor mensen met een handicap de afgelopen decennia is toegenomen. Dit belooft voor de toekomst dat het alleen maar beter wordt.

Inhoud

	Voorwoord	I
	Samenvatting	III
	Inhoud	V
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksvraag	1
1,3	Doelstelling	1
1.4	Doelgroep	1
1.5	Onderzoeksmethode	2
1.6	Randvoorwaarden	2
1.7	Leeswijzer	2
2	**Probleemoriëntatie**	**3**
2.1	Toegankelijkheid	3
	2.1.1 Definitie	3
	2.1.2 Belang	3
2.2	Toepassingsgebied	3
	2.2.1 Stadspleinen en -parken	3
	2.2.2 Ontwerpfase	4
2.3	Gebruik	4
3	**Regelgeving**	**9**
3.1	Wetgeving	9
3.2	Landelijke richtlijnen en normen	10
3.3	Samenvatting	12
4	**Plein 1944 Nijmegen**	**13**
4.1	Inleiding	13
4.2	Het ontwerp	13
4.3	Het proces	16
4.4	Samenvatting	18
4.5	Conclusies & aanbevelingen	19
5	**Bevrijdingspark Uden**	**21**
5.1	Inleiding	21
5.2	Het ontwerp	21
5.3	Het proces	23
5.4	Samenvatting	24
5.5	Conclusies & aanbevelingen	24
6	**De Heuvel Tilburg**	**27**
6.1	Inleiding	27
6.2	Het ontwerp	27
6.3	Het proces	29
6.4	Samenvatting	30
6.5	Conclusies & aanbevelingen	30
7	**Stationsplein Apeldoorn**	**33**
7.1	Inleiding	33
7.2	Het ontwerp	33
7.3	Het proces	34
7.4	Samenvatting	34
7.5	Conclusies & aanbevelingen	35
8	**Conclusies en aanbevelingen**	**39**
	Literatuurlijst	**43**
	Bijlagen	
I	22 Standaardregels VN	45
II	NEN-flyer NEN1814 in het Bouwbesluit	49
III	Checklist Gemeente Nijmegen	53
IV	Contactpersonen	57
V	Verslaglegging gesprekken	61

1 Inleiding

Niet iedereen beweegt zich even gemakkelijk voort. Ongeveer 400.000 mensen in Nederland zijn zeer slecht ter been, 70.000 zijn afhankelijk van een rolstoel, 15.000 zijn blind en 175.000 mensen zijn zeer ernstig slechtziend. Op een bevolking van ca. 16.500.000 is dit ongeveer 4%. In totaal kent ongeveer 11% van de bevolking een ernstige tot zeer ernstige lichamelijke beperking en door een verdere vergrijzing van de Nederlandse bevolking neemt dit percentage alleen maar toe. Wordt met deze groep voldoende rekening gehouden als het gaat om de inrichting van de Nederlandse pleinen en parken?

1.1 Aanleiding

De toegankelijkheid van openbare buitenruimte is niet vastgelegd in een wet. Het is niet een net zo vanzelfsprekend onderdeel in het programma van eisen als kabels & leidingen, groen, of parkeren. En ook komt het niet expliciet aan bod in de lesstof binnen het onderwijsprogramma van de opleiding Tuin- en Landschapsinrichting. Mogelijk staat toegankelijkheid symbool voor lelijkheid. Niemand wil lelijke elementen in een mooi ontwerp, zoals opritjes, leuningen en markeringen (figuur 1.1). En waar moet nu eigenlijk op worden gelet als het gaat om toegankelijkheid?

Figuur 1.1 Geleidelijnen en waarschuwingsmarkering (Stichting Viziris)

In het kader van mijn afstudeeronderzoek aan de Hogeschool Van Hall Larenstein, deeltijdopleiding Tuin- & Landschapsinrichting, vormen bovenstaande bevindingen, aannames en vragen de aanleiding onderzoek te doen naar de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte.

1.2 Onderzoeksvraag

In dit onderzoek staat de volgende vraag centraal: *wie is verantwoordelijk voor de fysieke toegankelijkheid van ontwerpen van stadspleinen en stadsparken voor mensen met een mobiliteitsbeperking*?

Deelvragen binnen het onderzoek zijn:

- welke kansen biedt de huidige wet- en regelgeving als het gaat om de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte;
- hoe worden deze (eventuele) kansen benut door de diverse betrokken partijen;
- hoe groot is de invloed van de diverse betrokken partijen;
- welke ontwerptechnische aspecten zijn van invloed op toegankelijkheid van de openbare buitenruimte;
- zijn deze aspecten van invloed op de kosten/het beeld.

1.3 Doelstelling

Doel van dit onderzoek is begrip te kweken voor het belang van een toegankelijke buitenruimte. Dit rapport doet aanbevelingen richting die partijen die de belangen van mensen met een mobiliteitsbeperking primair kunnen behartigen, te weten: landschapsontwerpers, gemeenten en belangenverenigingen. Hierbij wordt gelet op:

- de bestaande wet- en regelgeving;
- de allerdaagse problematiek ondervonden door mensen met een mobiliteitsbeperking;
- de plaats die het toegankelijkheid inneemt in het ontwerpproces.

1.4 Doelgroep

Dit rapport richt zich in eerste instantie op de partijen die de belangen van mensen met een lichamelijke beperking primair kunnen behartigen, te weten de landschapsontwerper, de opdrachtgever en de belangenvereniging voor mensen met een handicap.

Daarnaast is dit rapport geschreven voor iedereen die te maken heeft met de inrichting, het beheer of het gebruik van de openbare buitenruimte en interesse heeft in toegankelijkheidsvraagstukken aangaande de openbare buitenruimte.

1.5 Onderzoeksmethoden

Om grip te krijgen op het onderwerp is er in de oriënterende fase een gesprek geweest met Viziris, een belangenvereniging voor mensen met een visuele beperking. Om inzicht te krijgen in de bestaande wet- en regelgeving en overige inzichten m.b.t. toegankelijkheid is er een literatuurstudie verricht.
Ten tweede is, om de problematiek van mensen met een lichamelijke beperking te begrijpen, contact gezocht met diverse belangenverenigingen voor mensen met een handicap.
Ten derde is door het verrichten van vier case-studies onderzocht hoe, in vergelijkbare situaties, wordt omgegaan met toegankelijkheid. Iedere case-studie bestaat uit gesprekken met de opdrachtgever, de ontwerper en de betrokken belangenvereniging voor mensen met een handicap.

1.6 Randvoorwaarden

Rekening houdend met o.a. het tijdsbestek dat beschikbaar is voor dit afstudeeronderzoek en dus de haalbaarheid van dit onderzoek, richt dit onderzoek zich op de fysieke toegankelijkheid* van stadspleinen en stadsparken** voor mensen met een mobiliteitsbeperking***. Hierbij ligt de nadruk op het ontwerp en het ontwerpproces en niet op de uitvoering of het beheer.

* Niet meegenomen in dit onderzoek zijn andere vormen van toegankelijkheid, zoals sociale toegankelijkheid (welbevinden, veiligheid) of de toegankelijkheid van informatie middels tekst, tekens, of auditieve hulpmiddelen.
** Niet meegenomen in dit onderzoek zijn andere vormen van openbare buitenruimten zoals woonstraten of natuur- en recreatieterreinen.
*** Het betreft hier lichamelijke beperkingen, inclusief visuele beperkingen, zowel aangeboren, door letsel, door ziekte als door ouderdom. Niet meegenomen zijn andere beperkingen zoals psychische aandoeningen of auditieve beperkingen.

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2, Probleemoriëntatie, is een introductie in de problematiek van het onderzoeksgebied. Het gaat hierbij om het spanningsveld tussen de fysieke inrichting van (het ontwerp van) de openbare buitenruimte, de toegankelijkheid van deze ruimte en het gedrag/de toegankelijkheidsbehoefte van mensen met een mobiliteitsbeperking.
Hoofdstuk 3, Regelgeving, geeft informatie over de bestaande richtlijnen, de normen en de wet- en regelgeving die van toepassing zijn op de openbare buitenruimte of een raakvlak hebben met het onderwerp.
In hoofdstuk 4 t/m 7, de casus-studies, worden Het Plein te Nijmegen, het Bevrijdingspark te Uden, De Heuvel in Tilburg en het Stationsplein in Apeldoorn behandeld. In hoofdstuk 8 staan de colclusies en aanbevelingen van dit onderzoek. Vervolgens vindt u een literatuurlijst en de bijlagen behorende bij het onderzoek achter in dit rapport.

2 Probleemoriëntatie

In dit hoofdstuk worden de verschillende onderwerpen die verband houden met het onderzoek nader beschreven. Want wat betekent toegankelijkheid? Waarom is toegankelijkheid van belang? Wat houdt openbare ruimte in? En met welke gebruikers hebben we te maken?

2.1 Toegankelijkheid

2.1.1 Definitie

Onder een toegankelijke omgeving wordt verstaan een gebouwde voorziening (buitenruimte, gebouw of woning) waar mensen kunnen doen, wat zij er volgens de bestemming moeten kunnen doen (Wijk, 2008). Essentieel hierbij is dat zij dat zelfstandig en gelijkwaardig kunnen doen (www.toegankelijkheidssymbool.nl).
Het gaat bij toegankelijkheid niet noodzakelijk om mensen met een handicap, want iedereen is gebaat bij een toegankelijke buitenruimte; dageljkse gebruikers, bezoekers, leveranciers, beheerders, kinderen, ouderen, mensen die gebruik maken van hulpmiddelen, ouders met kinderwagens of boodschappenkarretjes, etc. Een toegankelijke buitenruimte betekend een zodanig ingerichte buitenruimte dat iedereen die kan bereiken en gebruiken, zonder dat dient te worden gekeken naar de afzonderlijke toegankelijkheidsbehoeften (CROW, 2002).

2.1.2 Belang

Het belang van een toegankelijk openbare buitenruimte of een dusdanig ontwerp is veelzijdig. Ten eerste maakt iedereen deel uit van de doelgroep, omdat (bijna) iedereen vroeg of laat een mobiliteitsbeperking krijgt. Dit kan zijn in de vorm van kinderen (kinderwagen), letsel of door ouderdom, het komt op hetzelfde neer. Ten tweede kan de steeds groter wordende groep ouderen langer zelfstandig gebruik maken van de buitenruimte wanneer deze toegankelijk is. De kans dat zij in een sociaal isolement raken wordt hierdoor verkleind, het zelfvertrouwen en de levensvreugde nemen toe. Ditzelfde geldt voor mensen in een rolstoel of een visuele beperking, zij kunnen beter zelfstandig deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Ten derde neemt de kans op ongelukken op straat af en daarbij de nare gevolgen (revalidatie, psychisch leed) en de kosten die ermee gepaard gaan (figuur 2.1) Ten vierde kan door een toegankelijk ontwerp worden voorkomen dat in de toekomst (dus achteraf) aanpassingen moeten worden gedaan welke esthetisch niet fraai zijn en daarbij extra geld kosten (www.westkans.be). Ten vijfde is toegankelijkheid volgens het Handboek Veilig Ontwerp & Beheer van I. Luten een voorwaarde voor een sociaal veilige omgeving. De andere voorwaarden zijn zichtbaarheid, eenduidigheid en aantrekkelijkheid.

Figuur 2.1 Niet voor iedereen toegankelijk (Kop van Zuid, Rotterdam) (eigen foto, TV)

2.2 Toepassingsgebied

2.2.1 Stadspleinen en -parken

Binnen het kader van dit onderzoek is er gekeken naar de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte, en dan speciaal naar stadspleinen en stadsparken in Nederland. Hier is om de volgende redenen voor gekozen:

- Stadspleinen en -parken maken onderdeel uit van de gebouwde omgeving.
- Stadspleinen en -parken hebben een belangrijke sociale en

recreatieve (economische) functie.

- Stadspleinen en -parken zijn vaak uniek in vormgeving en materiaalgebruik.

Met bovenstaand kader is geprobeerd een balans te vinden in redelijkheid, noodzaak en prioriteit m.b.t. toegankelijkheid. Het is immers redelijk te verwachten dat de gebouwde buitenruimte voorziet in ieders toegankelijkheidsbehoefte. Voor een natuurgebied geldt dit minder. Hierover is een rapport geschreven door de Sichting Groen en Handicap, 'Samen op Pad, zelfstandig & drempelvrij genieten van de natuur' (www.natuurzonderdrempels.nl). Uit maatschappelijk oogpunt is het onacceptabel een aanzienlijke groep mensen uit te sluiten van sociale en economische activiteiten als wandelen door een park of een middag winkelen. Tot slot kunnen de vormgeving en het materiaalgebruik het de ontwerper of de opdrachtgever moeilijk maken juiste keuzes te maken met betrekking tot toegankelijkheid. Dit in tegenstelling tot een standaardprofiel van bijvoorbeeld een ontsluitingsroute of woonstraat, waarover voldoende richtlijnen beschikbaar zijn.

2.2.2 Ontwerpfase

In het traject van de ontwerpfase naar de besteksfase, uitvoeringsfase en beheersfase is in dit onderzoek gekeken naar de ontwerpfase. Hierbij is gekeken naar de fysieke toegankelijkheid van het ontwerp (bestaand of op papier) en hoe en waarom bepaalde keuzes (niet) zjn gemaakt, welke partijen erbij betrokken zijn geweest en wat hun invloed was.
Er is geen onderzoek gedaan naar eventuele aanpassingen of fouten in de uitvoering. Ook is er niet op gelet of het beheer invloed heeft op de toegankelijkheid.

2.3 Gebruik

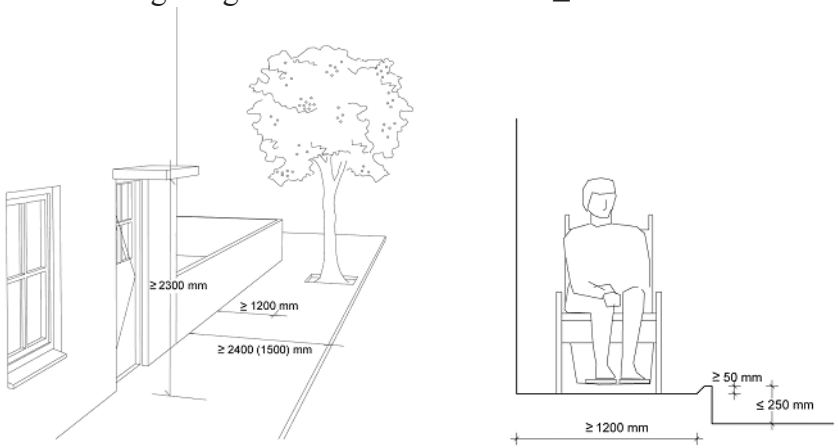
Mensen met een mobiliteitsbeperking of een lichamelijke beperking kunnen zich door ouderdom, ziekte, een ongeval of een aangeboren aandoening minder makkelijk voortbewegen dan iemand zonder beperking. Zij kunnen aangewezen zijn op bijvoorbeeld krukken of een stok, een rollator, een scootmobiel of een rolstoel. Voor mensen die een slecht uithoudingsvermogen hebben kan het ook zijn dat zij af en toe moeten kunnen zitten om even uit te rusten. Mensen met een visuele beperking kunnen, indien zij slechtziend zijn gebruik maken van kleurverschillen in de verharding en, indien zij blind zijn, gebruik maken van een taststok, waarmee zij tastend de weg kunnen vinden.
Het gebruik van de buitenruimte door mensen met een mobiliteitsbeperking stelt bepaalde eisen aan de buitenruimte. Met een rolstoel is een trap immers een onneembaar obstakel en zonder gidslijn heeft een taststok minder nut (figuur 2.2).

Figuur 2.2 Gebruik van de taststok (Stichting Viziris)

In deze paragraaf staan de belangrijkste gebruiksaspecten, waarbij gebruik wordt gemaakt van de indeling volgens het Handboek voor toegankelijkheid (Wijk, 2008). Dit zijn voortbewegen, tasten, keren, stijgen en dalen en staan, zitten en liggen.
Bij de gebruiksaspecten worden de belangrijkste criteria genoemd. Deze criteria zijn afkomstig uit Publicatie 177 van het CROW, omdat deze zich specifiek richten op de buitenruimte. Dit houdt in dat met name de maten voor de vrije breedte ruimer zijn in vergelijking met andere bronnen als de NEN-1814 of het Handboek voor toegankelijkheid.
De illustraties zijn afkomstig van de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam (SGOA).
Deze opsomming is niet volledig, maar geeft aan waar voor een toegankelijke openbare ruimte rekening mee dient te worden gehouden. Voor een volledig overzicht verwijs ik u naar de genoemde bronnen. U kunt ook hoofdstuk 3 raadplegen waarin de diverse richtijnen worden vergeleken.

Voortbewegen

- afstand tussen zitgelegenheden in winkelcentra ≤ 100 m
- vrije doorgangsbreedte looproute indien regelmatig wordt gepasseerd ≥ 1,50 m
- vrije doorgangsbreedte looproute indien continu wordt gepasseerd ≥ 2,40 m
- vrije doorgangsbreedte looproute bij incidentele puntvernauwing ≥ 1,20 m
- vrije doorganghoogte looproute ≥ 2,60 m
- vrije doorganghoogte bij incidentele objecten in looproute ≥ 2,20 m
- stroefheid verhardingsoppervlak: waarde ≥ 65 conform NEN-2873
- onderling hoogteverschil oneffenheden ≤ 5 mm

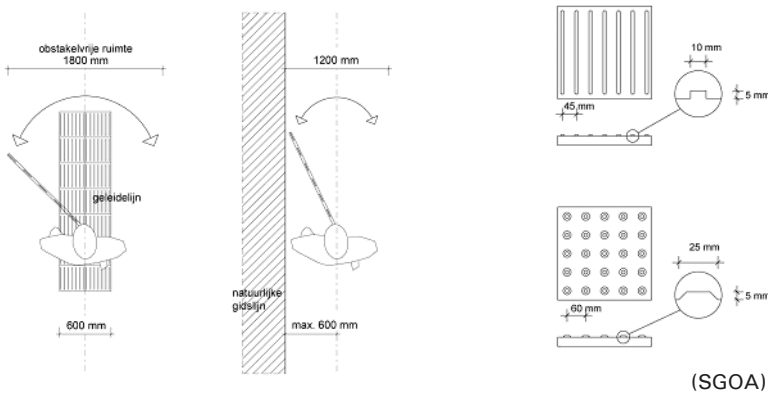


(SGOA)

- maaswijdte ≤ 20 mm, haaks op de looprichting
- hoogteverschil ≤ 20 mm
- dwarshelling looproutes ≤ 1:50
- bij een helling of trap is de het loopoppervlak in de dwarsrichting zuiver horizontaal
- bij hoogteverschil langs looproute ≤ 0,25 m hoogte valbeveiliging ≥ 50 mm
- bij hoogteverschil langs looproute ≥ 0,25 m hoogte afscherming ≥ 1,00 m
- openingen in afscherming ≤ 0,10 m
- objecten in looproute markeren met voor voet en taststok voelbaar afwijkende bestrating in strook ≥ 0,60 m breed of opstaande rand ≥ 50 mm hoog
- looproute markeren door visueel waarneembaar afwijkende bestrating

Tasten

- looproute markeren door natuurlijke gidslijn
- bij ontbreken natuurlijke gidslijn geleidelijnen toepassen, ribbeltegels, breed 0,60 m, hoogte ribbels 5 mm, h.o.h. afstand ribbels ≥ 43 mm ≤ 60 mm
- afstand geleidelijn tot obstakels ≤ 0,30 m
- waarschuwingsmarkering bij gevaarlijke situaties, noppentegels, breed 0,60 m, hoogte noppen 5 mm, h.o.h. afstand noppen 60 mm



(SGOA)

Keren

- keerruimte ≥ 2,00 x 2,00 m
- haakse bocht: som vrije doorgangsbreedten ≥ 2,40 m

INTERMEZZO

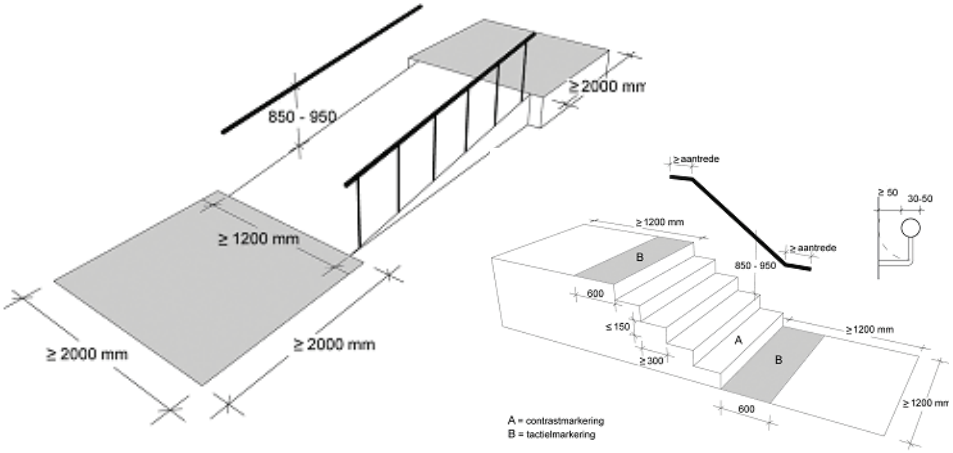
Geleidelijnen, gidslijnen en gidsgeleidelijnen

Geleidelijnen
Een geleidelijn is een lijn met ribbels in de looprichting die in structuur en kleur contrasteert met de omgeving. Geleidelijnen zijn daardoor voor blinden voelbaar en voor ernstig slechtziende mensen ook zichtbaar. Een geleidelijn kan dan op het oog, met de taststok en met de voeten worden gevolgd. Een geleidelijn is 60 cm breed, de opliggende ribbellijnen hebben een hoogte van maximaal 5 mm en een onderlinge afstand van 4,5 tot 6 cm. Met betrekking tot het helderheidscontrast geldt een minimaal verschil in reflectiefactor tussen geleidelijn en ondergrond van 0,30. Bij de meeste vloeren passen witte geleidelijnen. Alleen op zeer lichte vloeren kunnen geleidelijnen in een donkere kleur worden toegepast.
(Stichting Viziris, richtlijn geleidelijnen ov)

Gidslijnen
Een gidslijn is een natuurlijk element in de openbare ruimte en voor slechtziende en blinde mensen bruikbaar als geleiding bij het lopen met de taststok; bijvoorbeeld een gevelwand of grasrand. Een gidslijn is bij voorkeur obstakelvrij. Indien een hekwerk als gidslijn gebruikt wordt, dient de onderste tien centimeter, in verband dicht te zijn.
(Stichting Viziris, richtlijn geleidelijnen ov)

Gidsgeleidelijnen
In het rapport De waarneming van geleidelijnen en markeringen (TNO, 1998) wordt verwezen naar het feit dat er bij architecten en ontwerpers de behoefte is om geleidelijnen te maken van standaard bouwmaterialen. Vervolgens wordt de term gidsgeleidelijn geïntroduceert als brug tussen gidslijn en geleidelijn. Deze “informele” geleidelijn zou kunnen worden toegepast op relatief veilige en bekende locaties. De lijn kan bijvoorbeeld smaller worden uitgevoerd dan de geleidelijn met een helderheidscontrast kleiner dan 0,30.

Stijgen en dalen
- hoogteverschil ≤ 20 mm: overbrugbaar zonder aparte voorziening
- hoogteverschil tussen de 0,02 en 0,10 m: hellingbaan met een helling van 1:10, lengte helling 0 -1,00 m
- hoogteverschil tussen de 0,10 en 0,25 m: hellingbaan van 1:10 tot 1:12, lengte helling 1,00 - 2,90 m
- hoogteverschil tussen de 0,25 en 0,50 m: hellingbaan van 1:12 tot 1:16, lengte helling 2,90 - 7,20 m, na 0,50 m hoogteverschil bordes ≥ 1,20 x 1,50 m (bij richtingverandering bordes ≥ 2,00 x 2,00 m)

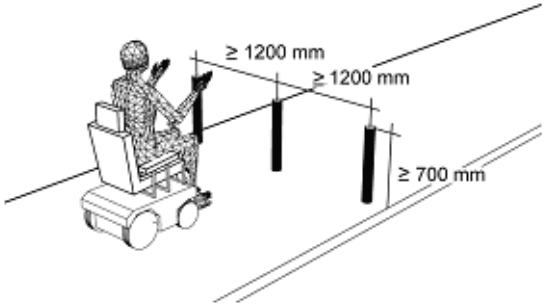


(SGOA)

- hoogteverschil ≥ 0,50 m, helling 1:25, geen bordes noodzakelijk, of lift ≥ 1,50 x 1,35 m
- vrije breedte tussen eventuele leuningen ≥ 1,20 m
- trap: optrede ≤ 0,15 m, aantrede ≥ 0,30 m, aantrede + 2 x optrede = 0,60 – 0,65 m
- welhoek ≤ 15 graden
- aantrede markeren met kleurcontrast
- vrije breedte tussen leuningen ≥ 1,20 m
- bij elke 1,80 m hoogteverschil borden ≥ 1,20 x 1,20 m
- valbeveiliging: leuning tussen 0,85 en 0,95 m hoog, diameter 0,03 tot 0,05 m vrij omvatbaar

Staan en zitten

- vrije breedte voor een rolstoel naast of tegenover een zitelement of tafel is ≥ 1,20 m
- vrije draairuimte bij gebruiksobjecten met bediening ≥ 2,00 x 2,00 m
- afstand tussen zitgelegenheden ≤ 200 m
- zithoogte banken tussen 0,45 en 0,50 m
- zitelementen bij voorkeur met rug- en armleuning
- werkbladhoogte tafel 0,80 m
- vrije ruimte onder tafels ≥ 0,70 m over een diepte van ≥ 0,50 m
- verlichtingssterkte bij een object in de looproute ≥ 50 lux
- verlichtingssterkte bij een gebruiksobject ≥ 200 lux
- hoogte bedieningselementen op gebruiksobjecten op 0,90 - 1,20 m
- hoogte van objecten zoals paaltjes ≥ 0,70 m



(SGOA)

3 Regelgeving

Wanneer een ruimte openbaar is wil dat zeggen dat deze ruimte voor iedereen, niemand uitgezonderd, toegankelijk is. Een openbare ruimte is dus impliciet toegankelijk, conform de definitie in paragraaf 2.1. Maar hoe wordt die toegankelijkheid dan gewaarborgd?
In dit hoofdstuk komen de wetten, normen en richtlijnen aan bod die verband houden, of raakvlakken hebben met toegankelijkheid. Paragraaf 3.1 behandelt de wetgeving, paragraaf 3.2 behandelt de overige regelgeving. In paragraaf 3.3 een eerste conclusie.

3.1 Wetgeving

Het Bouwbesluit
Voor gebouwen is toegankelijkheid deels geregeld in het Bouwbesluit. Deels, omdat het niet zo is dat ieder gebouw toegankelijk moet zijn. Dit hangt af van bijvoorbeeld de functie en het oppervlak van het gebouw. Afhankelijk van deze factoren krijgt een gebouw een 'toegankelijkheidssector'. Deze toegankelijkheidssector is het gedeelte van een gebruiksfunctie (bijvoorbeeld wonen, onderwijs, winkelen, zorg) dat integraal toegankelijk moet zijn. In het algemeen eist het Bouwbesluit dat grotere gebouwen een toegankelijkheidssector van 40% van het gebruiksoppervlak hebben. Gebouwen zonder toegankelijkheidssector, zoals woningen kleiner dan 500 m2, hebben als minimale eis dat zij van buiten af bereikbaar moeten zijn en dus niet mogen worden uitgevoerd met trap of hoge drempel.
In het Bouwbesluit is de inrichting van de buitenruimte niet verplicht gesteld. Wel adviseert het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer (VROM) opdrachtgevers te bekijken of het wenselijk is deze toegankelijk uit te voeren (VROM (2003), Het nieuwe Bouwbesluit).
De Stichting Bouw Advies Toegankelijkheid pleit ervoor om de NEN 1814 op te nemen in Het Bouwbesluit, zodat ieder gebouw bruikbaar is voor iedereen (zie bijlage II).

Wet Gelijke Behandeling op grond van Handicap of Chronische Ziekte (WGBH/CZ)
Iedereen dient volgens de Wet Gelijke Behandeling op grond van Handicap of Chronische Ziekte (WGBH/CZ) evenveel kansen te krijgen. Deze wet, een non-discriminatiewet, heeft tot doel het bestrijden van discriminatie vanwege handicap of chronische zieke en het bevorderen van gelijke behandeling. De Commissie Gelijke Behandeling houdt toezicht op de naleving van de wet en geeft advies. Het niet compenseren van fysieke drempels, ofwel het ontoegankelijk inrichten van een terrein, is een vorm van discriminatie omdat mensen worden uitgesloten.
In de feitelijke wettekst is de buitenruimte niet opgenomen, maar gaat het om gebouwen (wonen, onderwijs, arbeid) en openbaar vervoer, alsmede de vereiste toegang tot de bij het openbaar vervoer behorende gebouwen en infrastructuur. Bij het openbaar vervoer staat niet zozeer het individu centraal (waarvoor aanpassingen kunnen worden verricht), maar gaat het om algemene toegankelijkheidseisen die vooraf geregeld worden. Hiervoor is de reikwijdte (middels een Algemene Maatregel van Bestuur) van de WGBH/CZ vergroot met algemene toegankelijkheidseisen voor het openbaar vervoer (www.cgb.nl). Dit kan goed, want de WGBH/CZ is een zogenaamde aanbouwwet, waarvan het de bedoeling is dat de reikweidte in de toekomst wordt vergroot.
Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte
Artikel 8 [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]
Lid 1. Onderscheid is verboden bij:
a. het verlenen van de voor het reizen vereiste toegang tot de bij het openbaar vervoer behorende gebouwen en infrastructuur;
b. het aanbieden van openbaar-vervoersdiensten en reisinformatie;
c. het sluiten, uitvoeren of beëindigen van overeenkomsten met betrekking tot openbaar vervoer.
Lid 2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de ingevolge het eerste lid, in samenhang met artikel 2, te verrichten aanpassingen als bedoeld in dat artikel.
(www.wetten.overheid.nl)

Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO)
Het doel van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) is dat iedereen kan meedoen in de maatschappij. De WMO regelt dat mensen die hulp nodig hebben, in het dagelijkse leven ondersteuning krijgen van hun gemeente. De WMO is er voor mensen met een beperking, bijvoorbeeld door ouderdom, chronische ziekte, handicap of psychische problemen. Gemeenten zijn verplicht hun inwoners te compenseren voor deze beperkingen. Iedere gemeente doet dat op haar eigen manier. Het kan dus betekenen dat door deze wet aanpassingen worden verricht aan de bestaande openbare ruimte om deze beter toegankelijk te maken (www.minvws.nl).

Agenda 22
Agenda 22 is een wegwijzer voor de toepassing van de 22 VN Standaardregels in lokale beleidsplannen. Deze 22 "VN Standaardregels voor Gelijke Kansen voor Mensen met een Handicap" bevatten politieke en morele richtlijnen en de lidstaten verplichtten zich om deze te volgen (www.agenda22-rotterdam.nl). De doelstelling van de regels is dat mensen met functiebeperkingen dezelfde kansen krijgen als andere burgers.
De Standaardregels zijn onderverdeeld in drie gebieden:
Randvoorwaarden voor gelijke participatie (regel 1-4), Werkterreinen voor gelijke participatie (regel 5-12) en Uitvoering en continuïteit (regel 13-22).Toegankelijkheid (regel 5) is een werkterrein voor gelijke participatie binnen de Standaardregels:
5. De staten dienen te erkennen dat bij het bieden van gelijke kansen op alle deelterreinen van hun maatschappelijk leven toegankelijkheid van het allerhoogste belang is. De staten dienen ten behoeve van alle gehandicapten a) actieprogramma's op touw te zetten om de leefomgeving toegankelijk te maken, en b) maatregelen te nemen om toegang te geven tot informatie en communicatie. (Standaardregels betreffende het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten, Verenigde Natiesresolutie 48/96, 4 maart 1994, zie bijlage I).
De methode die ontwikkeld is bij Agenda 22 stimuleert gelijkwaardige samenwerking tussen gemeenten en lokale belangenorganisaties van mensen met beperkingen. Aan de hand van Agenda 22 kan door gemeenten beleid worden opgesteld over hoe wordt omgegaan met de toegankelijkheid van de buitenruimte, bijvoorbeeld welke partijen erbij worden betrokken en wat hun invloed is. Ook kunnen andere voorwaarden worden opgenomen, bijvoorbeeld welke richtlijnen van toepassing zijn.
De 22 VN Standaardregels is een VN-resolutie, aangenomen door de Algemene Vergadering van de VN in december 1993. Dit type resoluties zijn, in tegenstelling tot resoluties aangenomen door de Veiligheidsraad van de VN, niet bindend voor de lidstaten.

Wegenwet
Met betrekking tot het onderhoud van wegen zegt artikel 16 van de Wegenwet het volgende: *De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 (Waterschap, red.) en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.*
(www.wetten.overheid.nl)

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)
De Algemene Plaatselijke Verordening is een gemeentewet waarop door de gemeente gehandhaafd kan worden. Met betrekking tot toegankelijkheid is het uitstallings- en reclamebeleid van belang. Dit beleid bepaalt de spelregels voor ondernemers aangaande het uitstallen van hun koopwaar en reclame-uitingen op straat. Daarnaast kennen de meeste gemeenten een verbod op het versperren van de doorgang met fiets of auto.

3.2 Landelijke richtlijnen

Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte, publicatie 177
Publicatie 177 van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water en Wegenbouw en de Verkeerstechniek), Richtlijnen integrale toegankelijkheid openbare ruimte, probeert samenhang te brengen in de verschillende maatregelen die kunnen worden genomen om een buitenruimte zo in te richten dat deze voor iedereen toegankelijk is.

Deze publicatie bevat veel voorbeelden van hoe het wel en niet moet. Daarbij wordt met duidelijke tekeningen met maatvoering aangegeven hoe situaties zouden moeten worden ingericht. Per onderwerp wordt een opsomming gegeven welke dienst kan doen als checklist in praktijksituaties.
De richtlijnen in deze publicatie zijn afgeleid van de NEN 1814 Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen, maar iets verruimt (qua minimale maarvoering) omdat de buitenruimte een divers gebruik kent.

Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte, publicatie 201
Als praktische aanvulling op bovenstaande richtlijn is Publicatie 201, Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte, uitgebracht. Deze publicatie bevat veel beeldmateriaal van praktijksituaties. Voor de achtergrond en technische informatie wordt verwezen naar Publicatie 177 (www.crow.nl).

ASVV 2004
De bekendste richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte staan in de ASVV 2004, de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. De ASVV bundelt alle bestaande kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. De ASVV richt op het verkeerstechnisch inrichten van de openbare ruimte. Veiligheid (verkeersveiligheid) is hierbij een belangrijk aspect. Daarbij handelt de ASVV uitgebreid over mensen met een mobiliteitsbeperking en de functionele eisen voor de buitenruimte.

Handboek voor toegankelijkheid
Waar bij de CROW publicaties de nadruk ligt op de buitenruimte is dat in het Handboek voor toegankelijkheid van Maarten van Wijk niet het geval, maar de buitenruimte komt wel expliciet aan bod. Dit handboek gaat over de ‘ergonomie van buitenruimten, gebouwen en woningen’ en baseert zich op o.a. het Bouwbesluit, NEN 1814 (Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen) en CROW-publicaties. Het Handboek voor de toegankelijkheid maakt onderscheidt tussen gebruik (zien, horen, tasten, voortbewegen, keren, etc.) en plekken (routes, ruimtes en objecten).

NEN 1814 Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen
NEN-normen zijn documenten waarin belanghebbenden (producenten, handelaren, inspecteurs, consumentenorganisaties) afspraken maken over meetbare aspecten van allerhande producten, processen, ruimtes, etc. met als doel een bijdrage leveren aan een gezonde en duurzame samenleving. De NEN-normen worden opgesteld door de Stichting Nederlands Normalisatie-Instituut te Delft, het NNI. Het NNI verschaft deze normen aan kopers tegen betaling.
Een NEN-norm is van toepassing wanneer daar naar verwezen wordt. Bijvoorbeeld in Het Bouwbesluit wordt naar ca. 72 NEN-normen verwezen. Gebouwen/materialen moeten dan voldoen aan de eigenschappen zoals in de norm omschreven, of dienen op zijn minst dezelfde mate van veiligheid, bescherming van de gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en bescherming van het milieu te bieden (bron: www.knooble.com).
De NEN 1814 geeft eisen voor algemeen toepasbare toegankelijkheidsprestaties om te voorzien in de toegankelijkheids-behoefte van mensen, al dan niet met persoonsgebonden hulpmiddelen zoals een rolstoel of taststok, maar ook een kinderwagen of koffer. De norm is bedoeld om te worden toegepast bij buitenruimten, woningen en gebouwen (NEN 1814, 2001).
De toegankelijkheidsprestaties zijn onderverdeeld in drie categoriën; aanpasbaar, bruikbaar en bezoekbaar. Gezien de diversiteit van de gebruikers van een buitenruimte zou deze moeten voldoen aan de derde categorie, bezoekbaar. Deze categorie voldoet aan de minimale eisen, de basis-eisen en de aanvullende eisen.

Een voorbeeld van een minimale eis voor de buitenruimte is een vrije hoogte van 2,30 m of groter. Hier dient altijd rekening mee worden gehouden. Basis-eisen hebben vooral betrekking op de bruikbaarheid van woningen, maar een voorbeeld voor de buitenruimte is een vrije route van 1,50 m of groter (de minimale eis is 0,90 m). Een voorbeeld van een aanvullende eis is een geleidelijn als verbinding tussen twee natuurlijke gidslijnen.

3.3 Samenvatting

De balans opmakend lijkt er, aansluitend bij de gedachte van de WGBH/CZ, de WMO en de VN-resolutie (geen onderscheidt te maken op grond van handicap of chronische ziekte en iedereen gelijkwaardig deel te laten nemen aan de samenleving) en ingaand op het advies bij het Bouwbesluit van het Ministerie van VROM (de buitenruimte toegankelijk in te richten) voldoende argumentatie op tafel te liggen om de toegankelijkheid van de buitenruimte niet aan het toeval over te laten. Feit blijft dat er geen wet is die verteld waar de inrichting van de openbare buitenruimte concreet aan moet voldoen. Daar zijn echter bruibare richtlijnen, normen en handboeken voor. Aan deze richtlijnen dient echter pas gehoor te worden gegeven indien zij van toepassing worden verklaard door de opdrachtgever, of wanneer in een wet naar hen wordt verwezen, zoals in het Bouwbesluit naar verschillende NEN-normen wordt verwezen.
Uit de casus-studies zal blijken hoe in de praktijk met de bevindingen uit dit hoofdstuk wordt omgegaan.

4 Plein 1944

De volgende vier hoofdstukken behandelen vier casus-studies naar de toegankelijkheid van stadspleinen en één stadspark, respectieveleijk Plein 1944 te Nijmegen, De Heuvel in Tilburg, Het Stationsplein te Apeldoorn en Het Bevrijdingspark te Uden. De casestudies zijn grofweg in te delen in een onderzoek naar het ontwerp en naar het ontwerpproces. Waar het zwaartepunt ligt is afhankelijk van de bevindingen. Vervolgens worden de resultaten in de vorm van een matrix in kaart gebracht, waaruit een aantal, voor het betreffende plein of park geldende conclusies worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan. Deze conclusies vormen de basis voor de algemene conslusies in hoofdstuk acht.

Locatie	Nijmegen, binnenstad
Ontwerp	2003
Uitvoering	2010
Opdrachtgever	ING Real Estate
Eigendom	Gemeente Nijmegen
Nieuwbouw	Soeters van Eldonk Ponec Architecten
Terreininrichting	Buro Lubbers Landschapsarchitectuur & Stedelijk Ontwerp
Belangenvereniging	Werkgroep Integratie Gehandicapten (WIG)

4.1 Inleiding

Met het doel de Duitse luchtmacht te verzwakken is Nijmegen per vergissing getroffen door een geallieerd bombardement op 22 februari 1944. In de ruimte die hierdoor in de binnenstad ontstond is in 1946 Plein 1944 aangelegd, dat een recreatieve functie kreeg, maar nooit een succes is geworden. In 2004 hebben de Nijmegenaren door middel van een referendum bepaald dat een gezamenlijk ontwerp van Soeters van Eldonk Ponec en Buro Lubbers het plein en de stad nieuw leven in mag blazen. Dit ontwerp, met de titel “een plein voor iedereen”, kreeg 68% van de stemmen en is één van de casussen uit dit onderzoek (figuur 4.1).

Aan de hand van gesprekken met Buro Lubbers, de Gemeente Nijmegen en de WIG is onderzocht of en hoe toegankelijkheid in het ontwerpproces is meegenomen én hoe toegankelijk het ontwerp uiteindelijk is geworden.

Het gehele plangebied bestaat uit het plein, het busplein, het expeditiehof en de daktuin. In deze casus worden de laatste twee buiten beschouwing gelaten, omdat deze niet openbaar zijn.

4.2 Het ontwerp

Het huidige Plein 1944 beeld de krater uit, die het bombardement destijds heeft veroorzaakt. Het plein scheidt de binnenstad, in plaats dat het een verbinding vormt. Het ontwerp van Soeters van Eldonk Ponec en Buro Lubbers heeft de intentie van het plein een huiskamer te maken, waar de ontmoetingsfunctie voorop staat. De bebouwing, die de wand van het plein vormt, wordt hiervoor deels vervangen en er wordt nieuwbouw toegevoegd. De zuidwestelijke gevel blijft gehandhaafd. De nieuwbouw heeft vooral een woonfunctie, terwijl op straatniveau winkels en horeca de ruimte hebben. Onder het plein bevindt zich een parkeergarage en een fietsenstalling. Aan de noordwestzijde bevindt zich het busplein, net als

Figuur 4.1 Sfeerbeeld Plein 1944
(Buro Lubbers)

in de huidige situatie, maar nu door de nieuwbouw gescheiden van het plein. Het plein wordt ingericht met Belgisch gres, ritmische lijngroten en enkele grote platanen in plantbakken, die tevens zitelementen vormen.

Hoogteligging, afwatering en verharding
Een opvallende verandering t.o.v. het huidige plein is hoe is omgegaan met de hoogteligging. Het plein komt namelijk onder één vlak te liggen,

Figuur 4.2 Functiekaart Plein 1944
(Buro Lubbers)

ondanks het hoogteverschil van ca. 1,85 m in de bestaande vloerpeilen. Hierdoor komt het gehele plein onder een helling te liggen, aflopend in noordwestelijke richting, met een percentage van minimaal 1,4 tot maximaal 2,2 procent. Voor deze oplossing is gekozen om het plein toegankelijk te maken voor iedereen. Dat deze oplossing mogelijk is komt door de samenwerking tussen de bouwkundig architect en de landschapsarchitect. Zij zijn overeengekomen de vloerpeilen van de nieuwbouw aan te laten sluiten bij de verharding, in plaats van andersom, wat gebruikelijk is (figuur 4.2).
Het plein ligt dus onder één vlak. De verharding bestaat uit Belgisch gres in diverse lengtes en breedtes. Dit natuursteen wordt in stroomverband aangebracht, in noordoostelijke richting. In dezelfde richting als het natuursteen worden lijngoten aangebracht. Doordat het plein onder afschot ligt in noordwestelijke richting, vangen de lijngoten allemaal een deel van het hemelwater op. De lijngoten passen goed in het stroomverband van het natuursteen en voorkomen plotselinge hoogteverschillen bij molgoten en het zogenaamde kussentjes-profiel, dat ontstaan bij puntafwatering. Het peilenplan en de lijngoten komen de toegankelijkheid van het plein dus ten goede.
De toegankelijkheid van het verhardingsmateriaal, Belgisch gres, is goed. Het loopoppervlak is vlak, de microtextuur is voldoende grof en de relatief grote afmetingen van de stenen, 0,20 en 0,30 breed resp. 0,30, 0,40 en 0,50 m lang, zorgen voor een gelijkmatig oppervlak.

Straatmeubilair
Het straatmeubulair wordt speciaal voor dit project gemaakt door de firma Grijsen uit Winterswijk. Op het plein zijn ruim voldoende zitelementen aanwezig en alle elementen voldoen aan de normen volgens de NEN-1814. De zitelementen hebben geen arm- en rugleuningen, wat ze minder geschikt maakt voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn.
De tafels zijn voorzien van vaste poefen. Hierdoor is het niet mogelijk voor iemand in een rolstoel om aan de tafel plaats te nemen.

Natuurlijke gidslijnen
Natuurlijke gidslijnen zijn lijnvormige elementen waarlangs blinden en slechtzienden met behulp van een taststok hun weg kunnen vinden. Een voorbeeld van een natuurlijke gidslijn is een gevel, een opstaande rand langs een hekwerk, de zachte rand van gras langs een pad of een haag.
Op Plein 1944 zouden de gevels dienst kunnen doen als natuurlijke gidslijn, daarom is een vrije ruimte van 1,50 m langs de gevels aangehouden. Echter, tot 0,60 m uit de gevel is het volgens de APV van de

Figuur 4.3 Blindegeleidelijnen gietijzer (l) en rvs
(Pictoform/eigen foto, TV)

Gemeente Nijmegen toegestaan uitstallingen te plaatsen. Een andere natuurlijke gidslijn is aanwezig in de vorm van de lijngoot, maar is niet bruikbaar door de esthetische toepassing van de goten. Zouden de goten parallel aan de wanden van het plein lopen dan zouden zij dienst kunnen doen als natuurlijke gidslijn.

Aan het woord nu mevrouw Nelissen. Mevrouw Nelissen kon vroeger zien, is een tijd slechtziend geweest en is nu blind. Zij is 64 jaar, verpleegkundige van beroep en woonachtig in het centrum van Nijmegen. Via een oproep op het prikbord op de site van de WIG ben ik met haar in contact gekomen. I.v.m. privacyredenen is de naam van mevrouw Nelissen gefingeerd.

‘Ook wanneer je weer je knie stoot weet je weer waar je bent’

“Nederland telt 300.000 mensen met een visuele beperking, maar voor de inrichters van de buitenruimte lijken ze niet te bestaan. Dit terwijl er met eenvoudige oplossingen een veel toegankelijker stad kan ontstaan, een stad die ook uitnodigend is voor blinden. Daarbij is iedereen gebaat bij een toegankelijke buitenruimte. Ouderen, blinden, mensen met kinderwagens, maar ook mensen die geen fysieke beperking hebben. Er moet minder in vakjes worden gedacht en gedaan.

Mensen die blind zijn maken veel gebruik van dezelfde routes. Dit zijn routes om huis, naar de supermarkt, naar de brievenbus of naar de bushalte of het station. Deze routes zijn eens aangeleerd, door met een professional naar buiten te gaan (mobiliteitstraining), waarna ze in de loop van de tijd worden uitbreidt. In deze routes zitten allerlei oriëntatiepunten. Dat kan van alles zijn, een fietsenrek, een paal, een hobbel in het trottoir, een brievenbus, etc. Ook wanneer je steeds weer je knie stoot weet je weer waar je bent, hoewel dat natuurlijk niet wenselijk is. Een oriëntatiepunt hoeft dus niet per se een noppentegel te zijn. Een blindegeleidelijn is niet per se nodig wanneer er een alternatief voor handen is, bijvoorbeeld een lijngoot, een doorgaande gevellijn of een bandenlijn in het straatwerk. Voorwaarde is wel dat deze elementen zo nu en dan worden onderbroken zodat er weer oriëntatiepunten zijn én dat deze natuurlijke gidslijnen te vinden zijn. Dit laatste betekent dat er een doorgaande route ontstaat door verschillende elementen. Bij oversteekplaatsen is het natuurlijk fijn dat

je gebruik kunt maken van een blindegeleidelijn, waarschuwingstegels en het liefst een rateltikker bij een verkeersregelinstallatie. Ook bij bushaltes en op stations zijn blindegeleidelijnen noodzakelijk.

Een probleem dat bij het gebruik van natuurlijke gidslijnen de kop opsteekt is dat deze ten alle tijden geblokkeerd kunnen worden, Een dubbel geparkeerde auto, een fiets of uitgestald koopwaar is weer een extra hindernis. Ook de som van het aantal van functies van een straat of plein is een probleem. Er komen bomen in de straat, bankjes, afvalbakken, fietsleuningen, uitstallingen, terrassen, een doorgaande fietsroute en er moet gelaad en gelost worden. Op al deze aspecten moet gereageerd worden en voor blinden is dat net even wat lastiger.
In Nijmegen is de WIG actief, de Werkgroep Integratie Gehandicapten, die opkomt voor de belangen en integratie van gehandicapten. De WIG is een actieve club die, voor zover bekend, alle (her)inrichtingsplannen van de gemeente controleert op toegankelijkheid voor minder validen.
“De WIG gaat er nog naar kijken” is dan ook een veelgebruikte uitspraak van de gemeente. Hiermee wordt duidelijk dat de verantwoordelijkheid van de WIG aanzienlijk groot is en dat individuen zoals ik de WIG dus scherp moeten houden”.

Blindegeleidelijnen
Het ontwerp van het nieuwe busplein is ook van de hand van Buro Lubbers. Wat betreft de toegankelijkheidseisen is uitgegaan van de bestaande situatie; aan de hand hiervan zijn blindegeleidelijnen opgenomen in het ontwerp. Omdat de standaard witte ribbeltegel esthetisch niet past in het ontwerp, is ervoor gekozen een blindegeleidelijn en een noppentegel (waarschuwingsmarkering) van gietijzer toe te passen. Of deze keuze juist is is twijfelachtig omdat de donkere kleur van gietijzer niet contrasteert met de omliggende verharding en de stroefheid onvoldoende is, vooral bij nat weer (figuur 4.3).
De geleidelijnen sluiten aan op een natuurlijke gidslijn, in dit geval de gevels, waardoor zij wat dat betreft goed bruikbaar zijn, niet meegerekend dat voor de gevels uitstallingen worden geplaatst.

4.3 Het proces

Zoals aangegeven is het ‘Plein voor iedereen’ van Buro Lubbers het winnende ontwerp van een prijsvraag. Opdrachtgever van Buro Lubbers is ING Real Estate, dit is de investerende partij. De Gemeente Nijmegen krijgt het gebied uiteindelijk in eigendom en toetst, d.m.v. een plantoets, of ING Real Estate binnen de kaders van de Randvoorwaarden en Aanbevelingen (R&A) van de Gemeente Nijmegen blijft.
Van de R&A maakt o.a. het Handboek Inrichting Openbare Ruimte deel uit. Dit handboek wordt o.a. gebruikt als toetsingskader bij nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte in Nijmegen. Het handboek verwijst ondermeer naar de Checklist Openbare Ruimte die is samengesteld door de gemeente, de Seniorenraad, het Platform Gehandicapten Nijmegen en de WIG. Deze checklist wijst de partijen op aandachtspunten waar het gaat om toegankelijkheid (zie bijlage III). De plantoets wordt echter niet binnen de gemeente uitgevoerd, maar wordt neergelegd bij de WIG. De WIG is een Nijmeegse belangenvereniging voor mensen met een lichamelijke functiebeperking. De WIG staat bekend als een “actieve club” en geniet een behoorlijke naamsbekendheid binnen de Gemeente Nijmegen. De samenwerking met de gemeente is naar de WIG’s zeggen goed. Dat wil zeggen dat zij veel bij projecten worden betrokken en eventuele op- of aanmerkingen door de gemeente ter harte worden genomen.

In de praktijk blijkt dat Buro Lubbers niet weet over het bestaan van de Checklist Openbare Ruimte van de Gemeente Nijmegen. Dit betekent dat zij geen toegankelijkheidseisen voor Plein 1944 hebben meegekregen.
Wat er gebeurt is dat Buro Lubbers het ontwerp presenteert aan de opdrachtgever en de gemeente. Vervolgens stuurt de gemeente de plannen door naar de WIG. De WIG stuurt opmerkingen terug naar de gemeente. Indien de gemeente het noodzakelijk acht dienen de opmerkingen te worden verwerkt door Buro Lubbers. Dit laatste is het geval geweest met de gietijzeren markeringen en blindegeleidelijnen. Deze zullen, volgens de laatste berichtgeving, na herhaaldelijke kritiek door de WIG hoogstwaarschijnlijk plaats maken voor standaard betonnen producten.

Uit de gesprekken met de diverse partijen komt naar voren dat Buro Lubbers liever de uitgangspunten bij de start van het ontwerp helder krijgt in overleg met de WIG, om daarna eventuele problemen samen te tackelen. De WIG is het hier mee eens, maar geeft de indruk niet ontevreden te zijn over de huidige gang van zaken. De Gemeente Nijmegen geeft aan dat wanneer toegankelijkheid meer prioriteit moet krijgen, dit een afweging is die de politiek moet maken.

4.4 Samenvatting Plein 1944

Hieronder de sterke en zwakke punten in het ontwerp en in het proces, per partij, op een rij.

+

Buro Lubbers

+ Plein is zonder opstapjes of taluds.
+ Bestrating (Belgisch gres) is vlak.
+ Lijngoten zorgen voor weinig hoogteverschillen.
+ Voldoende zitgelegenheid.
+ Afmetingen straatmeubilair conform NEN-1814.
+ Route parallel aan gevels vrij van obstakels i.v.m. toegankelijkheid reddingsvoertuigen.

Gemeente Nijmegen

+ Toegankelijk onder de aandacht brengen binnen de organisatie en naar buiten toe middels de Checklist toegankelijkheid open bare ruimte.
+ Het laten toetsen van ontwerpen voor de buitenruimte door de Werkgroep Integratie Gehandicapten (WIG).

WIG

+ De WIG zet zich in voor de belangen van mensen met een mobiliteitsbeperking.
+ De WIG bestaat uit zogenaamde ervaringsdeskundigen, zij kennen de problematiek.

-

Buro Lubbers

- Zitbanken zonder arm- en rugleuning.
- Tafels bieden geen flexibele ruimte voor rolstoelers.
- Ontbreken van gidslijnen parallel aan gevels en tussen gevels.

Gemeente Nijmegen

- Binnen de Gemeente Nijmegen is niemand verantwoordelijk voor de toetsing a.d.h.v. de Checklist.
- Het gebruik van de Checklist is niet ingebed binnen de gemeente.
- Buro Lubbers weet niet van het bestaan van de checklist.
- Geen interactie tussen Buro Lubbers en WIG.
- Obstakels langs gevels tot 0,60 m uit gevel (conform APV Gemeente Nijmegen).

WIG

- De WIG draait vooral op goedwillende vrijwilligers en ervaringsdeskundigen. Hierdoor ontbreekt technisch inzicht of overzicht in een complexe situaties.

4.5 Conclusies & aanbevelingen

Buro Lubbers

Het plein is in grote lijnen toegankelijk. Het is vlak, er is voldoende zitgelegenheid, de gevel is vrij van obstakels en de dorpels sluiten goed aan bij het plein.
Er blijven kansen liggen als het gaat om de uitvoering van het straatmeubilair, met name ten aanzien van ouderen en mensen in een rolstoel. Met visueel gehandicapten is te weinig rekening gehouden als het gaat om natuurlijke gidslijnen op/langs het plein.

Het verdient aanbeveling om verdieping te zoeken in eenvoudige ontwerpoplossingen ten aanzien van het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Stel bij ieder ontwerp de vraag: Is dit redelijk toegankelijk of is dit voor iedereen toegankelijk? Vaak zit het hem in het detail; een voeg, een leuning, een (gids)lijn.

Gemeente Nijmegen

De gemeente is bezig met toegankelijkheid en betrekt de WIG hierbij. Echter, de goedbedoelde checklist strand in een bureaucratisch woud van handboeken, kaders en afkortingen. Daar komt bij dat tijdens de plantoets geen persoon of afdeling verantwoordelijk is voor de toegankelijkheid. Met de opmerkingen van de WIG wordt (vooralsnog) niks gedaan.

De Gemeente Nijmegen moet mijns inziens een andere manier vinden om toegankelijkheid in het planproces te betrekken. Hierbij moet wel een keuze gemaakt worden; of de gemeente doet toegankelijkheid zelf, door het inzetten van een interne toegankelijkheidsexpert, en neemt op die manier haar verantwoordelijkheid, of ze legt het duidelijk neer bij de ontwerper en een externe partij.
Met het oog op een heldere communicatie (korte communicatielijnen) verdient de laatste variant de voorkeur. Met het oog op de invloed van de toegankelijkheidsexpert verdient de eerste variant de voorkeur. Wanneer de ontwerper en de WIG samenwerken, zullen zij begrip krijgen voor elkanders standpunt en belang.

WIG

De WIG geeft kritiek vanaf de zijlijn en heeft derhalve niet ontzettend veel invloed. Er zit ongetwijfeld verschil in het onderwerp; gaat het om een bushalte bij een buurtsupermarkt dan zal anders met de opmerkingen van de WIG worden omgegaan dan bij een prestigieus stadsplein.

De WIG zou moeten streven naar een vaste vertegenwoordiger binnen de gemeentelijke organisatie. Deze vertegenwoordiger zit dichter op het vuur, zodat toegankelijkheid in een vroeger stadium kan worden aangekaart en de invloed groter is. Tevens zal het onderwerp op deze manier snel (eerder) als vanzelfsprekend worden ervaren, ofwel eerder zijn ingebed binnen de organisatie.

5 Bevrijdingspark Uden

Locatie	Uden
Ontwerp	2009
Uitvoering	2010
Opdrachtgever	Gemeente Uden
Eigendom	Gemeente Uden
Terreininrichting	Houtman + Sander Landschapsarchitectuur
Belangenvereniging	Platform Gehandicapten Uden

5.1 Inleiding

Houtman + Sander Landschapsarchitectuur heeft begin 2008 opdracht gekregen om een bestaand park in Uden, Het Bevrijdingspark, om te vormen tot een waar stadspark. Een onderdeel van de opdracht was om met een klankbordgroep van belanghebbenden en belangstellenden het programma van eisen voor het nieuwe park op te stellen. Aan de hand van dit programma is het eerste schetsontwerp gemaakt.

Figuur 5.1 Impressie ontwerp Bevrijdingspark (Houtman + Sander)

5.2 Het ontwerp

Algemeen

Door te investeren in Het Bevrijdingspark is een duurzame structuur ontworpen die de komende decennia de identiteit van het park gaat bepalen, maar die tevens ruimte biedt aan ontwikkelingen in de tijd (Houtman+Sander, Bevrijdingspark Uden, DO, juli 2009).

De belangrijkste ingrepen in Het Bevrijdingspark zijn:

Het maken van een dubbele lindelaan. Dit wordt een fiets- en wandelroute door het park die tevens het centrum met Uden-Oost zal verbinden.

Het aan de noordzijde van de lindelaan aanbrengen van vier door hagen omzoomde grasvelden, ingericht als resp. skatevoorziening, speeltuin, trapveld en losloopveld voor honden. De laatste twee zijn geschikt voor grootschalige evenementen.

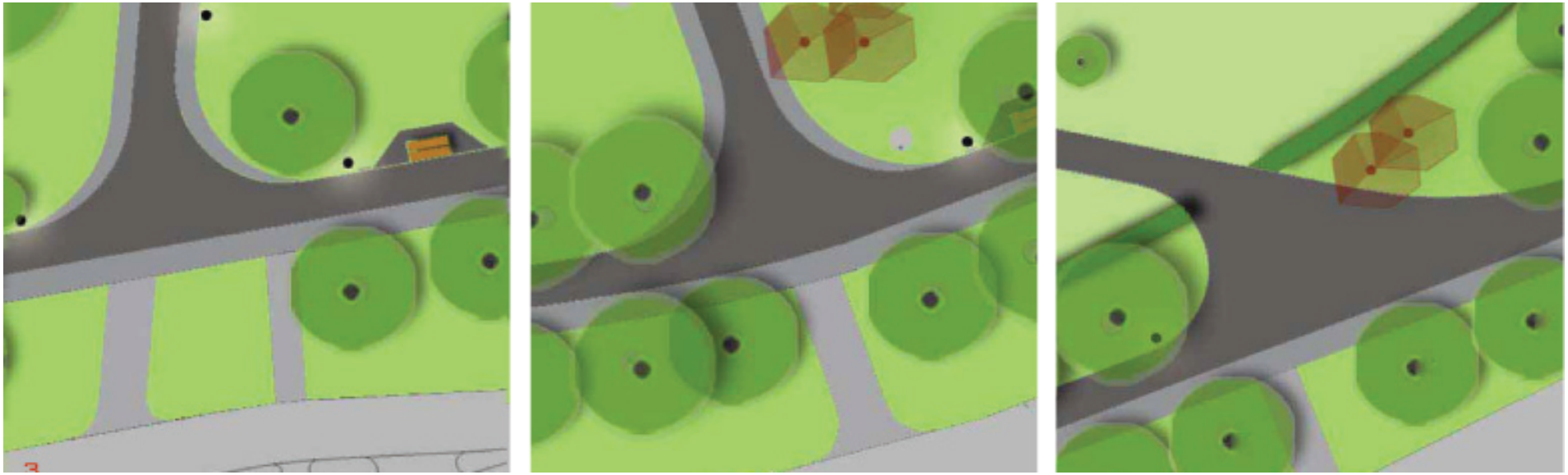
Het aanbrengen van hagen rondom de velden: als functionele demarcatie te maken en als ruimtelijke groene verfijning. In de hagen komen voldoende uitsparingen om de toegankelijkheid ervan te waarborgen.

Het aanbrengen van asfaltpaden tussen de velden door. Deels is gebruik gemaakt van de bestaande padenstructuur. De paden waar naast voetgangers ook veel fietsers en automobilisten worden verwacht, krijgen een geleed profiel van glad zwart asfalt, afgewisseld door asfalt met een grove afstrooilaag dat als voetpad gebruikt kan worden.

Het aanbrengen van verscheidenheid in het park; een park met veel bloemen en vaste planten aan de noordzijde en een park met veel bloembollen in/en gras aan de zuidzijde (figuur 5.1).

Verharding

Alle verharding in het park bestaat uit asfalt. Op de doorgaande routes, de lindelaan en de twee daar haaks op staande straten, is ervoor gekozen het snelverkeer (doorgaand verkeer) te scheiden van het langzaamverkeer door de asfaltverharding deels af te strooien met een slijtlaag. De aanleiding hiertoe is de wielerclub geweest, die haar trainingen doet in het park en graag ruim baan heeft. De langzame kant is gelegen aan de zijde waar de meeste voetgangers vandaan komen, zodat zij niet over hoeven te steken (figuur 5.2).



Figuur 5.2 Asfaltverharding met en zonder slijtlaag
(Houtman + Sander)

Natuurlijke gidslijnen
Het onderscheidt in de rijbanen is subtiel, maar waarschijnlijk voor de meeste mensen duidelijk. Voor blinden en slechtzienden echter is het onderscheidt verwaarloosbaar. Zij zullen zich moeten concentreren op de overgang van de verharding naar gras, die door het gehele park aanwezig is en kan dienen als natuurlijke gidslijn. Voor blinden is een probleem met dergelijke gidslijnen dat er geen als zodanig bedoelde herkenningspunten inzitten. Bijvoorbeeld een herkenningspunt bij een afslag naar links of een gidslijn op een kruising, waarlangs je kunt oversteken. Want zonder enige houvast blijft dit lastig (figuur 5.2).
Toch is het Platform Gehandicapten Uden tevreden met het ontwerp, omdat blinden een route wordt aangeleerd en ze niet zelfstandig de structuur van het nieuwe park hoeven te ontdekken.

Meubilair
Het straatmeubilair heeft een parkachtige uitstraling, type Canapé, met een vrij luie zit. De bankjes staan mooi in een ruime verbreding van de asfaltverharding, zodat men ze zonder door het gras te hoeven lopen kan bereiken. Ook voor mensen met een rollator zijn de bankjes goed bereikbaar en er is ruimte om een rolstoel of scootmobiel naast de bankjes te plaatsten. Passeren gaat dan niet meer.
Het Platform Gehandicapten Uden heeft vanwege de luie zit moeite met de huidige banken. Van het model Canapé is ook een senior uitvoering leverbaar. Deze bank heeft een hogere zit, waardoor mensen met een fysieke beperking makkelijker kunnen gaan zitten en opstaan.

Figuur 5.2 Zitbank type Canapé
(Doelbeelden)

5.3 Het proces

In 2007 is door de gemeente voorwerk gedaan om de samenstelling van de klankbordgroep te bepalen middels een algemene oproep in de plaatselijke krant en door instanties persoonlijk te benaderen. Met deze lijst van mogelijke deelnemers is Houtman+Sander van start gegaan om een plan van aanpak op de stellen.

In eerste instantie zijn alle mogelijke deelnemers door Houtman+Sander persoonlijk benaderd om de interesse in deelname aan de klankbordgroep te peilen en een korte toelichting te geven op de verwachtingen van de klankbordgroepleden. Die verwachtingen zijn bij aanvang van het ontwerpproces helder uitgesproken om niet halverwege het planproces teleurstellingen te moeten verwerken. Tijdens de eerste kennismaking is benadrukt dat er nog geen enkel programma van eisen was opgesteld en dat het juist een taak van de klankbordgroep was om daar samen met de ontwerpers vorm aan te geven.

De eerste bijeenkomst van de klankbordgroep is bewust voor de opzet van een workshop gekozen waarbij de deelnemers in woord en beeld hun voorkeuren en afkeuren van het toekomstige beeld en gebruik van het bevrijdingspark konden laten zien en horen. Van de beelden is een poster gemaakt met gewenste beelden en niet gewenste/minder gewenste beelden die gedurende het planproces als staalkaart van het ontwerp een rol heeft gespeeld. De gesproken en geschreven wensen tijdens deze eerste workshop zijn samengevat tot een lijst met de 10 geboden voor het ontwerp van het bevrijdingspark: wat moet er wel mogelijk zijn, wat moet er absoluut niet kunnen.

Tijdens de vervolgbijeenkomst is deze poster en is de lijst met de 10 geboden gepresenteerd en na een kleine correctie vastgesteld door de klankbordgroep. Tijdens deze tweede avond zijn tevens verschillende modelstudies van het park gepresenteerd die allemaal binnen de eisen en wensen van de klankbordgroep vielen. Op deze avond is gediscussieerd over deze modellen waarna een voorkeursmodel is samengesteld. Dit voorkeursmodel is uitgewerkt tot een schetsontwerp, die samen met een uitvoerige parkanalyse en een beeldend verslag van de klankbordgroepbijeenkomsten op 9 december 2008 aan het college van B&W is gepresenteerd.

Behalve de betrokkenheid van de burgers bij de planvorming is uiteraard ook de zienswijze van de betrokken ambtenaren in het ontwerpproces van groot belang. Er is bewust voor gekozen om eerst een klankbordgroep bijeenkomst te houden en vervolgens in de werkgroep de mogelijkheden of onmogelijkheden van de wensen van de klankbordgroep te bespreken. Houtman+Sander vertaalde de wensen van de klankbordgroep in tussentijdse ontwerpen en legde deze voor aan de interne projectgroep die vooral ten aanzien van het gebruik van het park (inpassing evenementen, ontsluitingsstructuur en parkeren, verplantbaarheid van bomen etc.) een belangrijke rol heeft gehad. Het concept definitieve ontwerp is reeds aan de interne projectgroep gepresenteerd en op hoofdlijnen akkoord bevonden: opmerkingen uit de projectgroep en uit de laatste klankbordgroep zijn verwerkt in het definitieve ontwerp (Houtman+Sander, Bevrijdingspark Uden, DO, juli 2009).

5.4 Samenvatting Bevrijdingspark Uden

In deze paragraaf de bevindingen op rij, per partij uitgedrukt in plussen en minnen.

+

Houtman+Sander Landschapsarchitecten

+ Scheiding snel- en langzaamverkeer door het niet resp. wel aanbrengen van een slijtlaag op de asfaltverharding.
+ Voldoende zitgelegenheid.
+ Zitbanken met armleuningen.
+ Verharding rondom zitbank en voldoende breed voor opstelplaats rolstoel.

Gemeente Uden

+ Initiatief en samenstelling van de klankbordgroep.

Platform Gehandicapten Uden

+ Brede visie t.a.v. toeganklijkheid.

-

Houtman+Sander Landschapsarchitecten

- Luie banken.
- Ontbreken van gidslijnen/herkenningspunten bij kruisingen in het park.

Gemeente Uden

- n.v.t.

Platform Gehandicapten Uden

- Ontbreken voortrekkersrol (hard uitgedrukt).

5.5 Conclusies & aanbevelingen

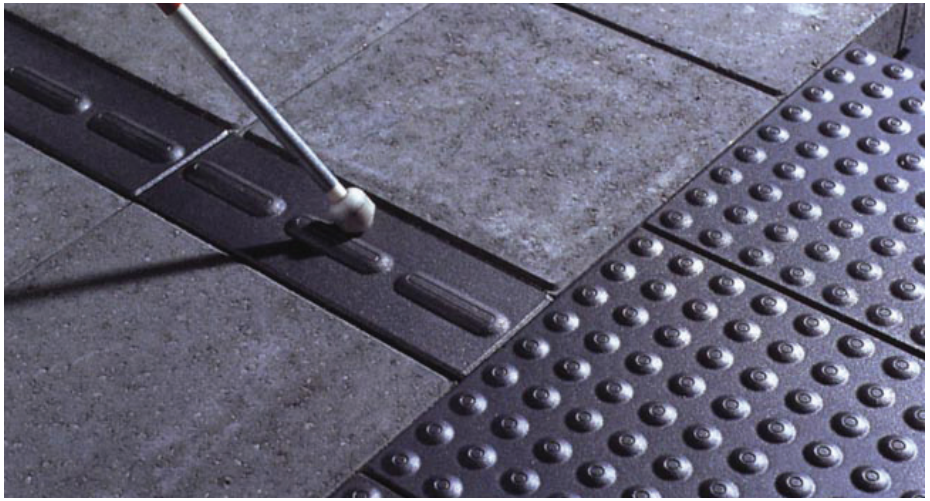
Houtman+Sander

Het Bevrijdingspark heeft vlakke en brede paden, waardoor de toegankelijkheid op het eerste gezicht vanzelfsprekend lijkt. Toch heeft het ontwerp van Houtman + Sander een meerwaarde als het gaat om toegankelijkheid. Die meerwaarde zit hem met name in het draagvlak voor het ontwerp. Door tijdens dit proces in workshops met zijn allen tot een programma van eisen en een eerste ontwerp te komen is maatschappelijk draagvlak gecreëerd. Immers, naar iedereen is geluisterd en men heeft gezamenlijk voor een ontwerpvariant gekozen. Hiermee wordt zo veel mogelijk voorkomen dat partijen ontevreden zijn, ook wanneer niet of niet geheel aan hun wensen is voldaan, omdat voor hen duidelijk is hoe en waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Met blinden en slechtzienden is weinig tot geen rekening gehouden, want de kant van het asfalt als gidslijn is wel erg minimaal.

Ook voor Houtman + Sander geldt dat er ruimte is voor verdieping in de detaillering van Het Bevrijdingspark waar het gaat om toegankelijkheid. Hoewel de zitbanken voorzien van armleuningen een stap in de goede richting is, zou een hogere zitbank dan de standaard versie nog beter zijn geweest. Voor blinden en slechtzienden zouden maatregelen kunnen zijn getroffen in de vorm van herkenningspunten en markeringen. Het gebruik van “esthetisch verantwoorde” gelijdelijnen (zgn. gidsgeleidelijnen, zie ook kader pagina 6) is voldoende voor de dagelijkse gebruiker (figuur 5.3). Een andere insteek is het werken met markeringen, die meerdere doeleinden dienen (figuur 5.4).

Gemeente Uden

De Gemeente Uden heeft, omdat het Bevrijdingspark een echt stadspark moet worden, gekozen voor een aanpak waarbij de mensen, de gebruikers, invloed hebben op het ontwerp. Dit is een mooi initiatief geweest en zij



Figuur 5.3 “Esthetisch verantwoorde” geleidelijnen
(Pictoform)

Figuur 5.4 Dubbel grondgebruik (Roombeek, Enschede)
(Buro Sant & Co)

hebben een ontwerpbureau gekozen dat de opdracht volgens hen tot een goed einde kan brengen.
Opvallend is dat toegankelijkheid of bruikbaarheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking geen onderwerp is binnen de ambtelijke projectgroep, terwijl de gemeente hier een voorstrekkersrol zou kunnen spelen.

Platform gehandicapten Uden
De rol van het platform is bescheiden geweest, mede doordat er zich weinig knelpunten voordoen. Aan voorzieningen voor blinden en slechtzienden had meer aandacht mogen worden besteed, bijvoorbeeld een contrasterende markering op het wegdek voor slechtzienden of herkenningspunten langs de gidslijn bij kruisingen voor blinden, maar dit stond niet hoog op de agenda van het platform.

Wanneer meer aandacht was besteed aan de beperkingen van de natuurlijke gidslijnen in het park was er bij de ontwerper een ontwerpopgave bijgekomen. Dit zou mogelijk hebben geleidt tot een innoverende en verrassende oplossing, waar veel gebruikers (de wielerclub, slechtzienden, kinderen) blij mee zijn. Het is daarom zaak om als belangenvereniging naar hoge doelen te streven en toegankelijkheid als ontwerpopgave op de agenda te krijgen.

6 De Heuvel Tilburg

Locatie	Tilburg
Ontwerp	2003
Uitvoering	2009
Opdrachtgever	Gemeente Tilburg
Eigendom	Gemeente Tilburg
Terreininrichting	Buro Sant & Co
Belangenvereniging	Tilburgs Overleg Gehandicaptenorganisaties (TOG)

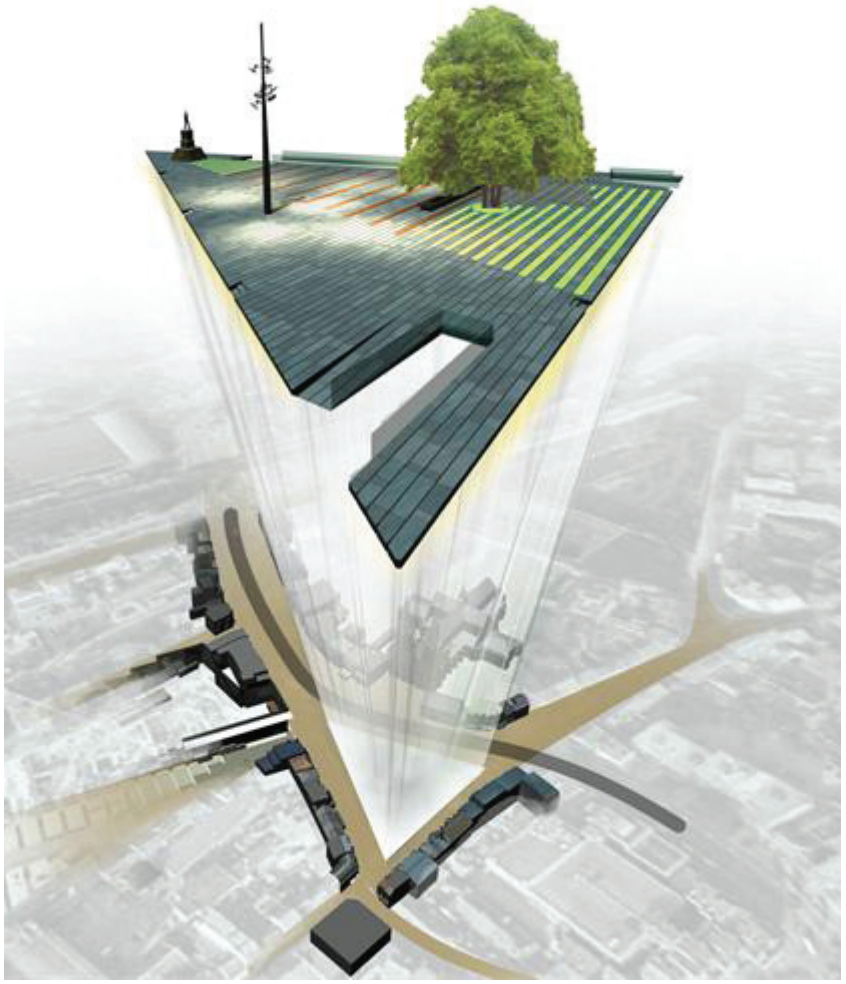
6.1 Inleiding

In het voorjaar van 2006 is een prijsvraag uitgeschreven om de Tilburgers te stimuleren met ideeën te komen voor de nieuwe Heuvel, welke in 2009, wanneer Tilburg 200 jaar stadsrechten had, gereed moest zijn. De uitkomsten van deze volksraadpleging zijn gebruikt voor het opstellen van een programma van eisen. Op basis daarvan hebben acht landschapsarchitecten de opdracht gekregen om een ontwerp voor de Heuvel te maken. De voorstellen van deze bureaus zijn vervolgens bekeken door een jury. Deze jury heeft drie ontwerpen geselecteerd. Iedere Tilburger kon vervolgens stemmen op één ontwerp. Via www.virtueeltilburg.nl was het mogelijk een virtuele wandeling over de pleinen te maken. Bijna 4000 mensen brachten uiteindelijk hun stem uit. Bureau Sant & Co kwam als winnaar uit de bus (figuur 6.1). Inmiddels is het plein voltooid.

6.2 Het ontwerp

Het ontwerp van De Heuvel door Buro Sant & Co heet Stadspodium en steekt circa 0,45 m boven het maaiveld. Dit podium heeft een rand van grof afgewerkt zwart natuursteen, dat iets naar voren steekt, waardoor het podium lijkt te zweven. Het plein zelf bestaat uit stroken zwart natuursteen, in afwisselend smalle en brede banen. Aan de zuidzijde van het plein hebben banen natuursteen plaatsgemaakt voor grasstroken, waardoor dit deel van het plein een groen karakter krijgt. Ter plaatse van de terraszone bestaat de verharding wel helemaal uit natuursteen. In het midden van het plein zijn, in lijn met de verharding, fonteinen aangebracht, die spuiten door van bladmotief voorzien stalen roosters.

Voor de fysieke toegankelijkheid van het plein zijn op drie plaatsen twee treden in de rand aangebracht, zodat het hoogteverschil eenvoudig is te overbruggen. Voor minder validen is een tweetal taluds aangebracht, die tevens dienst doen als expeditieroutes tijdens evenementen.



Figuur 6.1 Definitief ontwerp Stadspodium (Buro Sant & Co)

Figuur 6.2 Slecht waarneembaar talud
(eigen foto, TV)

Figuur 6.3 Slecht waarneembare en gladde trap, zonder leuning
(eigen foto, TV)

De rand van het zwarte plein is goed zichtbaar want het contrasteerd met de omliggende verharding van geel natuursteen. Echter langs de taluds en de trappen is, door het ontbreken van contrast, de rand zeer slecht zichtbaar (figuur 6.2 en 6.3). Deze situatie is onveilig voor mensen met een visuele beperking. Daar komt bij dat de gepolijste traptreden makkelijk glad kunnen worden en anti-slipstrippen en/of een leuning ontbreekt, waardoor de trap en daardoor het plein met name voor ouderen slecht toegankelijk is.

Aan het woord Han te Brummelstroete, kwaliteitsdeskundige Woningbouw Gemeente Tilburg en toegankelijkheisexpert, over integrale toegankelijkheid binnen de Gemeente Tilburg.

‘Toegankelijkheid een beetje soft’

“In het kader van de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) is toegankelijkheid van de openbare ruimte op de agenda van de Gemeente Tilburg komen te staan. Het is onder andere mijn taak de integrale toegankelijkheid in Tilburg in kaart te brengen, en dan met name in de binnenstad, binnen de centrumring. Het gaat hierbij om de toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel en blinden en slechtzienden. Deze laatste groep wordt in een adem genoemd maar de slechtzienden zijn ten opzichte van de blinden in de meerderheid.
Het probleem als het gaat om integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte is dat het niet als onderdeel van het programma van eisen wordt meegenomen. Hierdoor heeft het geen status en wordt toegankelijkheid niet benaderd als ontwerpopgave. Men kijkt voornamelijk naar het beeld; het moet er wel mooi uitzien. Mijn functie als kwaliteitsdeskundige woningbouw voer ik deels uit via de sector Wonen en deels, met betrekking tot de WMO, via de sector Zorg. Echter, de inrichting van de buitenruimte, en dus ook van De Heuvel, komt tot stand in de sector Gebiedsontwikkeling en hier leeft het onderwerp vrijwel niet; het is niet sexy en het wordt een beetje soft gevonden. Ook denkt men dat toegankelijkheid iets is voor een zeer beperkte doelgroep (onjuist natuurlijk, want jong en oud, met een beperking of niet, iedereen is erbij gebaat). Gevolg is dat het toeval is wanneer de buitenruimte voor iedereen toegankelijkheid wordt.
Neem het volgende voorbeeld: bij de herinrichting van de binnenstad van Tilburg zijn alle blindegeleidelijnen verwijderd omdat deze niet in het beeld pasten. Naar een alternatief is vervolgens niet gekeken. Achteraf zegt men, de gemeente, dat de molgoten in het centrum goed dienst kunnen doen als gidslijn voor blinden en slechtzienden (figuur 6.4). Zou kunnen, maar de molgoten hebben geen contrasterende kleur, lopen van niks naar nergens en zijn in de praktijk dus slecht bruikbaar. Met dezelfde materialen en voor hetzelfde geld had men wél een toegankelijke binnenstad gehad, als toegankelijkheid was meegenomen als ontwerpopgave.

Figuur 6.4 Goot als gidslijn? (Centrum, Tilburg)
(eigen foto, TV)

6.3 Het Proces

In het programma van eisen dat is samengesteld aan de hand van ideeèn van de Tilburgers komt toegankelijkheid niet aan bod. Wel moet De Heuvel ´een ontmoetingsplein worden voor iedereen´.
Het winnende ontwerp van Buro Sant & Co is in principe gelijk aan het plein zoals dat er nu ligt. Immers, het volk had op het Stadspodium gestemd, dus dan krijgen zij het Stadspodium. Er zijn slechts een paar kleine wijzigingen gedaan met betrekking tot water (fonteinen) en groen (gras). Ook zijn de smalle stroken natuursteen in het plein op één hoogte aangebracht met de brede stroken, waar deze in het oorspronkelijke plan 5 millimeter verdiept lagen. Dit hoogteverschil was in de ogen van de gemeente minder beheersbaar én minder toegankelijk. Het Tilburgs Overleg Gehandicapten (TOG) noch Han te Brummelstroete, kwaliteitsdeskundige Woningbouw, is betrokken geweest bij de planvorming.

6.4 Samenvatting De Heuvel Tilburg

In onderstaande matrix de bevindingen van De Heuvel op een rij.

+

Buro Sant & Co

+ Hellingbaan en traptreden in het podium.
+ Ruim voldoende zitgelegenheid (de grootste bank van Nederland).
+ Zitbank met rugleuning.

Gemeente Tilburg

+ De TOG betrekken bij de inrichting van de city-ring.
+ Toegankelijkheid leeft steeds meer binnen de gemeeente.

TOG

+ De TOG zet zich in voor de belangen van mensen met een mobiliteitsbeperking.
+ De TOG o.a. uit ervaringsdeskundigen, zij kennen de problematiek.

-

Buro Sant & Co

- Ontbreken anti-slip profiel op de traptreden.
- Ontbreken leuning bij de traptreden.
- Ontbreken in kleur contrasterende waarschuwingsmarkering parallel aan de hellingbaan en bij de traptreden.
- Ontbreken natuurlijke gidslijn (gidsgeleidelijn) naar de rand van het podium.

Gemeente Tilburg

- De TOG niet betrekken bij de inrichting van De Heuvel.
- Na aandringen geen gehoor geven aan de wensen van TOG.

TOG

- De TOG is een externe partij, hierdoor is er te weinig interactie met de gemeente en geen interactie met Buro Sant & Co.
- De TOG denkt in een smal kader en enkel en alleen in het be lang van de minder valide.

6.5 Conclusies & aanbevelingen

Buro Sant & Co

Buro Sant & Co heeft een bijzonder plein ontworpen dat voldoende toegankelijk is. Over zaken als trapleuningen, anti-slip op de traptreden, of de markering van gevaarlijke randen is echter niet voldoende nagedacht. Ook is er geen aandacht besteed aan natuurlijke gidslijnen voor mensen met een visuele beperking rondom het podium.

Het verdient aanbeveling meer na te denken over eenvoudige ontwerpoplossingen, details, die de zelfredzaamheid van deze mensen enorm vergroot, zoals het anti-slip profiel en de markering van de rand langs de hellingbaan. Ook moet verder worden gedacht dan het plein lang en breed is, en na worden gegaan hoe mensen met een mobiliteitsbeperking hun weg van en naar het plein kunnen vinden.

Gemeente Tilburg

Toegankelijkheid staat op de agenda van de Gemeente Tilburg, o.a. als het gaat om de inrichting van het centrumgebied, de city-ring en de verplichte aanpassingen aan de bushaltes. Toch wordt in het planproces niet voldoende rekening gehouden met mensen met een mobiliteitsbeperking.
De projectleider van De Heuvel geeft aan dat het onderwerp snel over

het hoofd wordt gezien of binnen een project geen prioriteit heeft.
Volgens de kwaliteitsdeskundige woningbouw van de gemeente is het probleem als het gaat om integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte dat toegankelijkheid niet als onderdeel van het programma van eisen wordt meegenomen. Hierdoor heeft het geen status en wordt toegankelijkheid niet benaderd als ontwerpopgave. Er wordt dus geen verdieping in gezocht.

De Gemeente Tilburg zou het belang van een toegankelijke openbare ruimte moeten onderkennen door het duidelijk mee te nemen in het planproces. Omdat er binnen de gemeente een kwaliteitsdeskundige woningbouw (lees: toegankelijkheidsexpert) is met veel ervaring op het gebied van toegankelijkheid lijkt het een kleine stap deze expertise binnen de sector Gebiedsontwikkeling te gebruiken.
Mogelijk kan de toegankelijkheidsexpert in de toekomst dienen als tussenpersoon tussen de ontwerper en de belangenvereniging, waardoor er een toegankelijk ontwerp ontstaat, dat aansluit bij het gemeentelijk beleid (APV, herinrichtingen). Binnen de gemeentelijke organisatie kan deze persoon zich vervolgens hard maken voor het ontwerp, inspelen op wijzigingen, toezien op de uitvoering, monitoren en evalueren.

TOG
De TOG timmert al 25 jaar aan de weg en is een begrip in Tilburg e.o. Zij blijven hameren op toegankelijkheid en mede door de TOG leeft het onderwerp in de gemeente. Zij maken echter geen deel uit van de ambtelijke organisatie en hun invloed is daardoor in de praktijk beperkt.

De TOG zou moeten streven naar een vaste vertegenwoordiger binnen de gemeentelijke organisatie. Deze vertegenwoordiger zit dichter op het vuur, zodat toegankelijkheid in een vroeger stadium kan worden aangekaart en de invloed groter is.
Indien de gemeente toegankelijkheid opneemt in het programma van eisen zou de TOG de gemeente scherp moeten houden in vaste overlegmomenten met de toegankelijkheidsdeskundige.

7 Stationsplein Apeldoorn

Locatie	Apeldoorn
Ontwerp	2000-2005
Uitvoering	2005-2006
Opdrachtgever	Forumpark B.V. (Gemeente Apeldoorn, BAM Vastgoed bv, Heijmans Vastgoed bv)
Eigendom	Gemeente Apeldoorn
Terreininrichting	Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten
Belangenvereniging	Chronisch zieken en Gehandicaptenraad (sg-raad) / Stichting Platform Gehandicapten Apeldoorn (PGA)

7.1 Inleiding

Op 30 maart 2007 is het nieuwe Stationsplein, een ontwerp van Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten, in gebruik genomen. Een maand later wordt de fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door geopend. In 2008 wint het Stationsplein de Dutch Design Award in de categorie Openbare Ruimte, want:

Figuur 7.1 Stationsplein Apeldoorn
(Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten)

"Het nieuwe stationsplein vormt de entree tot de stad Apeldoorn. De halve cirkelvormige ruimte voor het station is stedelijk en landschappelijk tegelijk. Het plein loopt af in de richting van het station. Als basisverlichting staan lichtmasten losjes verdeeld tussen de bomen. Het spektakel wordt gevormd door de glazen wand".(Dutch Design Award)

7.2 Het ontwerp

Het komvormige plein is ontstaan door de komst van de tunnel onder het spoor door. Lodewijk Baljon is hiermee omgegaan door de reizigers langs de randen van het plein te leiden waar geen hoogteverschil is. Fietsers en doorgaande voetgangers duiken de tunnel in. De wand die het hoogteverschil tussen het plein en het station opvangt is een inmiddels een bekend kunstwerk van Giny Vos, met 1,3 milioen led-lampjes die het stuiven van het zand op de Veluwe verbeelden.
Ook de verharding, geel Portugees graniet, behakt, en de bomen, dennen, refereren naar de Veluwe. De vijfhoekige zitelementen van natuursteen sluiten aan bij de craquelures in het plein. Er is heel bewust niet gekozen voor standaard zitbanken, die er op een regenachtige dag maar verloren bij staan (Bert Felix in gesprek met Lodewijk Baljon, de Stentor, d.d. 24 maart 2007, www.destentor.nl).

Verharding

Uit een gesprek met Anneke Wilhelm, voorzitter van de Stichting Platform Gehandicapten Apeldoorn (PGA), blijkt dat de verharding op het plein niet vlak genoeg is voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Let wel, het fietspad bestaat uit rood Chinees graniet, gevlamd, en dat is vlakker dan het Portugees graniet. Hierdoor prefereren ouderen en mensen in een rolstoel het fietspad om op te lopen cq. rijden, maar door de drukte levert dit gevaarlijke situaties op.

Straatmeubilair en natuurlijke gidslijnen

De inpassing van de kunstzinnige zitelementen in het ontwerp is erg fraai, maar voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn bieden zij mijns inziens geen uitkomst.

Goede natuurlijke gidslijnen zijn op het plein en de ruimte daaromheen, de route voor reizigers, niet aanwezig. Het kleur- en structuur verschil tussen de looproute en de aanliggende verharding is onvoldoende. Als er al sprake is van een gidslijn op het plein wordt deze gevormd door de rand van het fietspad (figuur 7.2). Dit is, gezien de drukte, eigenlijk een plek waar men beter niet kan lopen.

Blindegeleidelijnen
De blindegeleidelijnen vanaf het station, die de blinde en slechtziende reiziger vanaf het station naar de bus, de taxi of het centrum moeten leiden, vormen geen gesloten keten. De geleidelijn vanaf het NS-station en vanaf het busstation sluiten niet op elkaar aan. Ze komen simpelweg niet bij elkaar in de buurt. Martkering op de trap ontbreekt en tevens voldoen de geleidelijnen niet aan de richtlijnen als het gaat om kleur (grijs i.p.v. wit) en formaat (0,30 i.p.v. 0,60 m). Ook het zebrapad richting het station is niet conform de richtlijenen uitgevoerd (figuur 7.3).

Figuur 7.2 Fietsroute over het Stationsplein
(eigen foto, TV)

7.3 Het proces

Tijdens de ontwikkeling van het stationsgebied is de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad (CG-raad) betrokken geweest bij het ontwerp van het gedeelte rondom het stationsgebouw. Het ontwerp van dit gebied lag in handen van de Gemeente Apeldoorn. De CG-raad heeft advies gegeven over voorzieningen voor blinde en slechtziende reizigers en reizigers in een rolstoel.
Bij het ontwerp van het Stationsplein is de CG-raad niet betrokken geweest. De Apeldoornse belangenvereniging Platform Gehandicapten Apeldoorn (PGA) evenmin. Volgens de Gemeente Apeldoorn lag bij het Stationsplein de nadruk op het beeld, terwijl voor de omliggende ruimte de functionaliteit een hogere prioriteit heeft.
Het PGA is over het algemeen zeer te spreken over de samenwerking met de gemeente, maar vindt het jammer dat zij niet zijn betrokken bij het Stationsplein. Ook denkt zij dat slordig is omgegaan met de adviezen van de CG-raad, omdat de toegankelijkheid van het station niet optimaal is. Dit is waarschijnlijk te wijten aan een gebrekkige communicatie tussen de gemeente en Prorail of/en een gebrekkige uitvoering door Prorail. Koninklijke Visio Het Loo Erf is na de aanleg van het stationsgebied om haar mening gevraagd. Dit is

Figuur 7.3 Looproute richting het station
(eigen foto, TV)

natuurlijk te laat. De opmerkingen van Koninklijke Visio zijn nog niet aangepast.

7.4 Samenvatting het Staionsplein Apeldoorn

Hieronder de bevindingen samengevat in een matrix.

+

Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten

+ Hoogteverschil naar onderdoorgang mooi opgelost met het komvormige plein.

Gemeente Apeldoorn

+ De Gemeente Apeldoorn heeft geïnvesteerd in een bijzonder plein.

Platform Gehandicapten Apeldoorn

+ n.v.t. (wegens onvoldoende informatie)

-

Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten

- Verharding van portugees graniet slecht toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn (ouderen).
- Ontbreken van natuurlijke gidslijnen (onvoldoende contrast tussen verhardingen).

Gemeente Apeldoorn

- Geen participatie van belangenverenigingen of deskundigen.
- Wel een goede gesprekspartner, maar daar blijft het bij.

Platform Gehandicapten Apeldoorn

- n.v.t. (wegens onvoldoende informatie)

7.5 Conclusies & aanbevelingen

Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten

Lodewijk Baljon heeft een prachtig plein gemaakt. Vooral om naar te kijken, want erg toegankelijk is het niet. Met een crossfiets wel! Mooi het talud af racen en dan springen vanaf de zitelementen.
Het is ook niet de bedoeling geweest een toegankelijk plein neer te zetten, het gaat hier echt om het plaatje en dat is gelukt.

Toch had Lodewijk Baljon kunnen kiezen voor een beter beloopbare verharding en een groter contrast tussen het plein en het fietspad, zonder dat dit het beeld enorm zou beïnvloeden.

Gemeente Apeldoorn

Opvallend is dar de Gemeente Apeldoorn bekend staat als een goede gesprekspartner, ook bij ondergetekende. Echter als het puntje bij paaltje komt hebben zij de zaken niet goed voor elkaar, ook niet de meest elementaire. Blijkbaar wil het binnen de organisatie niet lukken toegankelijkheid een volwaardige plek binnen de sector openbare ruimte te geven.

Het verdient aanbeveling toegankelijkheid vroegtijdig in het planproces mee te nemen, zodat de gemeente niet achteraf met gemistte kansen wordt geconfronteerd. Hierbij zou de gemeente de kunst kunnen afkijken bij andere gemeenten, deskundigen, of de plaatselijke belangenvereniging.

Platform Gehandicapten Apeldoorn
Over het PGA valt helaas niet veel te vertellen, omdat zij geen rol vervulden in het proces. Misschien is het derhalve raadzaam het PGA te adviseren een pro-actieve houding aan te nemen en niet af te wachten tot hen iets gevraagd wordt. Dit geldt overigens ook voor de Koniklijke Visio Het Loo Erf.

8 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Antwoord op de centrale vraag *wie is verantwoordelijk voor de fysieke toegankelijkheid van ontwerpen van stadspleinen en stadsparken voor mensen met een mobiliteitsbeperking* is mijns inziens vrij helder.
De gemeente (vaak opdrachtgever of eigenaar) heeft immers te maken met wetgeving waarin zij verplicht wordt geen onderscheid te maken op basis van chronische ziekte of lichamelijke handicap. Sterker nog, middels de WMO heeft een gemeente de taak hulpbehoevende mensen te ondersteunen, zodat zij zo zelfstandig mogelijk kunnen deelnemen aan de maatschappij. Het zou dus vreemd zijn wanneer zij bij de inrichting van een plein of park geen acht slaan op de toegankelijkheidsbehoefte.
Toch heeft toegankelijkheid geen prioriteit wanneer er een ontwerp-opdracht wordt uitgezet; niet één ontwerpbureau in dit onderzoek heeft te maken gehad met een concrete toegankelijkheidseis. Dit betekend in de praktijk dat dit plein of park voor veel mensen toegankelijk is, maar niet voor iedereen.
Oorzaak hiervan is dat het door de opdrachtgever als vanzelfsprekend wordt beschouwd dat een ontwerp van een plein of park toegankelijk is, waardoor toegankelijkheid dus niet wordt meegegeven als ontwerpopgave. Hierdoor wordt er niet voldoende over nagedacht waardoor verdieping in detaillering achterweg blijft. Deze detaillering van zaken als gidslijnen, markeringen, traptreden en zitelementen is juist van groot belang voor een voor iedereen toegankelijke buitenruimte.
Een andere oorzaak waarom toegankelijkheid door gemeenten niet wordt meegegeven als ontwerpopgave ligt in het feit dat toegankelijkheid vooral een onderwerp is binnen de “softe” sectoren als zorg, welzijn en wonen. Binnen de sector openbare ruimte is toegankelijkheid onvoldoende ingebed.

Heeft de landschapsarchitect of -ontwerper dan geen (maatschappelijke) verantwoordelijkheid als het gaat om de toegankelijkheid van zijn of haar ontwerpen? Ik denk het wel, maar ieder buro gaat hier anders mee om. Uit dit onderzoek blijkt dat toegankelijkheid niet hoog op het prioriteitenlijstje van de ontwerper staat. Zoals gezegd ontbreekt de nodige verdieping in wat wenselijk is en hoe dit praktisch en esthetisch verantwoord kan worden ontworpen. En omdat een toegankelijke buitenruimte zelden door toeval ontstaat, is het dus noodzakelijk dat de opdrachtgever toegankelijkheidseisen stelt.

Met het maken van een lijstje (checklist) met daarin de aandachtspunten voor een toegankelijke buitenruimte komt de opdrachtgever er niet.
Wat de opdrachtgever wel kan doen is te zorgen voor een overlegstructuur tussen de ontwerper en de plaatselijke belangenvereniging tijdens de ontwerpfase. Op die manier kan men zich beter in elkaar verplaatsen, en kan er op een constructieve manier aan ideeën worden gewerkt.
Een andere manier is door het initiëren van een klankbordgroep voorafgaand aan en tijdens de ontwerpfase. De klankbordgroep heeft hierbij invloed op de programma-eisen van het ontwerp. Eventuele strijdige belangen kunnen gezamenlijk worden opgelost.
Een derde optie is het aanstellen van een toegankelijkheidsexpert binnen de sector openbare ruimte. In dit geval zorgt deze toegankelijkheidexpert logischerwijs voor contact tussen de partijen en voegt zijn/haar eigen deskundigheid daar aan toe. Het voordeel hiervan is dat de toegankelijkheidsexpert een vaste en bekende medewerker is binnen de gemeentelijke organisatie, waardoor zijn/haar invloed aanzienlijk groter zal zijn dan de invloed van een externe vereniging.
Uit het onderzoek blijkt namelijk dat de invloed van de belangen-verenigingen tijdens de ontwerpfase zeer beperkt is. Of zij worden er simpelweg niet bij betrokken, of zij mogen achteraf hun mening geven, waardoor zij, helaas, te laat zijn. Gevolg is dat kansen blijven liggen als het gaat om eenvoudige, praktische, ontwerptechnische oplossingen waar veel mensen baat bij hebben.

Over de kosten die toegankelijkheidseisen met zich meebrengen is tijdens het onderzoek niet of nauwelijks gesproken. De reden hiervan is dat de kosten verwaarloosbaar zijn in verhouding tot de totale kosten van de ontwerpen. Deze kosten zijn aanzienlijk en gaan zitten in bijvoorbeeld groeiplaatsverbetering voor bomen, het gebruik van natuursteen, speciaal ontworpen meubilair, lijnafwatering, fonteinen en verlichting.

Daarbij kunnen maatregelen ten aanzien van de toegankelijkheid worden geïntegreerd in andere ontwerpopgaven, waardoor zij dus niks extra kosten. Denk hierbij aan aanpassingen aan het meubilair en de verharding.

Maatregelen die een ontwerp toegankelijker maken zijn evenmin negatief van invloed op het beeld van het ontwerp, hierbij rekening houdend met het feit dat een stadsplein of -park voor veel mensen al toegankelijk is en deze maatregelen dus op de detaillering aankomen.

Bij bovenstaande conclusies moet vermeld worden dat zij zijn gebaseerd op slechts vier case-studies, waardoor de resultaten uit het onderzoek niet mogen worden gezien als representatief voor heel Nederland. Wel is het volgens mij opvallend dat verdieping in de toegankelijkheidsbehoefte voor mensen met een mobiliteitsbeperking zeer weinig voorkomt.

Aanbevelingen

Om een park of plein toegankelijk te ontwerpen is het dus zaak toegankelijkheid als ontwerpopgave aan de ontwerper mee te geven; deze wil een mooi park of plein ontwerpen maar denkt ook na over de toegankelijkheidsbehoefte.
Om de ontwerper duidelijk te maken welke problematiek er speelt in een bepaalde situatie is het van groot belang dat er interactie is tussen de ontwerper en de plaatselijke belangenvereniging. Deze is immers bekend met het terrein. Ook met betrekking tot de aansluiting van het ontwerp op haar omgeving is het belangrijk te weten wat de routes zijn, wat er goed geregeld is en wat niet, etc. Tevens krijgt de ontwerper begrip voor de zaken waar iemand met een mobiliteitsbeperking tegenaan loopt, zodat hij/zij hier meer rekening mee zal houden. De ontwerper moet vervolgens verdieping zoeken in maatregelen die de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking vergroten. Denk aan gidslijnen in verharding door kleurverschil of structuurverschil, goed bruikbare traptreden en taluds, functioneel straatmeubilair en duidelijke routes.
Naast deze interactie tussen de ontwerper en de plaatselijke belangenvereniging vedient het aanbeveling een toegankelijkheidsexpert binnen de gemeente aan te stellen, die een coördinerende en adviserende functie heeft; toegankelijkheid als “afdeling” binnen sector openbare ruimte. Deze persoon zorgt ervoor dat toegankelijkheid binnen de organisatie wordt gegarandeerd.

Belangenverenigingen zouden gebaat zijn bij een meer pro-actieve instelling. In plaats van te moeten optreden wanneer iets niet deugt, moet men dit zien te voorkomen. Door op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen binnen de gemeente en op de markt, kan men zich profileren als een adviesbureau op het gebied van toegankelijkheid.
Ook kan men de gemeente aan de hand van de Wet Gelijke Behandeling op grond van Handicap of Chronische Ziekte (WGBH/CZ), een non-dicriminatiewet, aansporen bewuster om te gaan met toegankelijkheid.
Eventueel kan men zich hard maken voor uitbreiding van de reikwijdte van deze wet, die nu voor wonen, onderwijs, arbeid en openbaar vervoer geldt. Waarom binnenkort niet voor binnensteden? De wet, een zogenaamde aanbouwwet, is hiervoor bedoeld.

Literatuurlijst

ASVV 2004 (2004), Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, Venlo, Van Grinsven drukkers Venlo bv

CROW (2002), Publicatie 177, Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte, Venlo, Van Grinsven drukkers Venlo bv

CROW (2004), Publicatie 201, Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte, Venlo, Van Grinsven drukkers Venlo bv

NEN 1814 (2001), Nederlandse norm, Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen, Delft, Nederlands Normalisatie Instituut

Wijk, M. (2008), Handboek voor toegankelijkheid, 6e druk, Doetichem, Reed Business bv

Internetsites

http://www.toegankelijkheidssymbool.nl	(§ 2.1.1)
http://www.westkans.be	(§ 2.1.2)
http://www.natuurzonderdrempels.nl	(§ 2.2.1)
http://www.sgoa.nl	(§ 2.3)
http://www.viziris.nl	(§ 2.3)
http://www.vrom.nl	(§ 3.1)
http://www.cgb.nl	(§ 3.1)
http://www.wetten.overheid.nl	(§ 3.1)
http://www.minvws.nl	(§ 3.1)
http://www.agenda22-rotterdam.nl	(§ 3.1)
http://www.crow.nl	(§ 3.2)
http://www.knooble.com	(§ 3.2)
http://www.destentor.nl	(§ 7.2)

Bijlage I

Standaardregels betreffende het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten (Verenigde Naties-resolutie 48/96, 4 maart 1994)

Standaardregels betreffende het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten
(Verenigde Naties-resolutie 48/96, 4 maart 1994)

1. De staten dienen maatregelen te treffen om in de samenleving bewustzijn te kweken met betrekking tot gehandicapten, hun rechten, hun behoeften, hun mogelijkheden en hun inbreng.
2. De staten dienen te zorgen voor de verlening van een effectieve medische zorg voor gehandicapten.
3. De staten dienen te zorgen voor de verlening van revalidatiediensten voor gehandicapten teneinde hen in staat te stellen een zo hoog mogelijke mate van zelfstandigheid te bereiken en zo goed mogelijk te blijven functioneren.
4. De staten dienen te zorgen voor de totstandbrenging en verlening van ondersteunende diensten,
met inbegrip van hulpmiddelen voor gehandicapten, teneinde hen te helpen hun mate van zelfstandigheid in het dagelijks leven te vergroten en hun rechten uit te oefenen.
5. De staten dienen te erkennen dat bij het bieden van gelijke kansen op alle deelterreinen van hun maatschappelijk leven toegankelijkheid van het allerhoogste belang is. De staten dienen ten behoeve van alle gehandicapten a) actieprogramma's op touw te zetten om de leefomgeving toegankelijk te maken, en b) maatregelen te nemen om toegang te geven tot informatie en communicatie.
6. De staten dienen het beginsel van gelijke kansen voor gehandicapte kinderen, jongeren en volwassenen in het basis-, voortgezet en hoger onderwijs te erkennen, in geïntegreerde structuren. Zij dienen ervoor te zorgen dat het onderwijs aan gehandicapten een integrerend deel van het onderwijsstelstel vormt.
7. De staten dienen het beginsel te erkennen dat gehandicapten in staat moeten worden gesteld hun grondrechten uit te oefenen, met name wat werkgelegenheid betreft. Zowel in steden als op het platteland moeten zij gelijke kansen hebben bij het vinden van zinvol en betaald werk op de arbeidsmarkt.
8. De staten zijn verantwoordelijk voor het bieden van sociale zekerheid en behoud van inkomstenvoor gehandicapten.
9. De staten dienen de volwaardige deelneming van gehandicapten aan een gezinsleven te bevorderen. Zij dienen hun recht op lichamelijke integriteit te bevorderen en ervoor te zorgen dat de wetgeving gehandicapten niet discrimineert wat betreft seksuele relaties, huwelijk en ouderschap.
10. De staten zullen ervoor zorgen dat gehandicapten op voet van gelijkheid worden betrokken bij en kunnen deelnemen aan culturele activiteiten.

11. De staten zullen maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat gehandicapten gelijke kansen hebben bij recreatie en sport.
12. De staten zullen maatregelen stimuleren gericht op gelijkwaardige deelneming van gehandicapten aan het godsdienstige leven van hun gemeenschappen.
13. De staten nemen de eindverantwoordelijkheid op zich voor de vergaring en verspreiding van informatie over de levensomstandigheden van gehandicapten en bevorderen uitgebreid onderzoek naar alle aspecten daarvan, waaronder belemmeringen die van invloed zijn op het leven van gehandicapten.
14. De staten zullen ervoor zorgen dat aspecten van het gehandicapt-zijn worden opgenomen in iedere daarvoor in aanmerking komende beleidsvorming en nationale planning.
15. De staten hebben een verantwoordelijkheid wat betreft het scheppen van de juridische grondslag voor de maatregelen om de doelstellingen ‘volwaardige deelneming’ en ‘gelijkheid’ voor gehandicapten te verwezenlijken.
16. De staten dragen de financiële verantwoordelijkheid voor nationale programma’s en maatregelen om gehandicapten gelijke kansen te bieden.
17. De staten zijn verantwoordelijk voor de instelling en versterking van nationale coördinatiecommissies of soortgelijke lichamen, die fungeren als landelijk steunpunt voor gehandicaptenzaken.
18. De staten dienen te erkennen dat gehandicaptenorganisaties het recht hebben gehandicapten te vertegenwoordigen op nationaal, regionaal en plaatselijk niveau. De staten dienen tevens te erkennen dat gehandicaptenorganisaties een adviserende rol hebben in de besluitvorming met betrekking tot gehandicapten.
19. De staten zijn verantwoordelijk voor het garanderen van een passsende opleiding van het personeel, op alle niveaus, dat betrokken is bij het plannen en aanbieden van programma’s en diensten voor gehandicapten.
20. De staten zijn verantwoordelijk voor constant toezicht op en evaluatie van de uitvoering van de nationale programma’s en diensten betreffende het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten.
21. De staten, zowel geïndustrialiseerde landen als ontwikkelingslanden, hebben de plicht om samen te werken en maatregelen te nemen ter verbetering van de levensomstandigheden van gehandicapten in ontwikkelingslanden.
22. De staten zullen actief deelnemen aan de internationale samenwerking betreffende het beleid inzake het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten.

Bijlage II

NEN-flyer: NEN1814 in het Bouwbesluit
(Stichting Bouw Advies Toegankelijkheid)

De NEN 1814 wordt uitgegeven door het Nederlands Normalisatie-instituut
Kosten ca 43 euro (excl BTW)
Bestellen via fax of e-mail
Fax (015) 269 02 71
E-mail bestel@nen.nl

Dit is een uitgave van de;

Stichting Bouw Advies Toegankelijkheid
Sjanghaidreef 1
3564 JN Utrecht
telefoon (030) 262 41 18
e-mail bat-utrecht@wxs.nl
website www.batutrecht.nl

De stichting Bouw Advies Toegankelijkheid Utrecht (BAT) heeft tot taak om de toegankelijkheid van gebouwen en de gebouwde omgeving voor mensen met een functiebeperking te verbeteren

BAT is opgericht door het
Provinciaal Gehandicaptenplatform Utrecht
in samenwerking met de
Provincie Utrecht

Toegankelijkheid verankeren in het bouwproces

Informatie voor opdrachtgevers en subsidiegevers

01-01-2004

Opdrachtgevers van bouwprojecten willen dat hun gebouw toegankelijk is voor iedereen, dus ook voor mensen met een beperking in lopen, horen en/of zien. Ondanks deze goede intenties blijkt bij oplevering dat de toegankelijkheid in de praktijk vaak tekort schiet. Deze folder geeft stap voor stap aan hoe dat te voorkomen is.

Toegankelijkheid in het Bouwbesluit

Alle gebouwen in Nederland moeten voldoen aan het Bouwbesluit. Gemeenten mogen alleen een bouwvergunning afgeven als het ontwerp hieraan voldoet. In het Bouwbesluit zijn slechts enkele eisen opgenomen die betrekking hebben op de toegankelijkheid van een gebouw. Veel nieuwe gebouwen voldoen dan ook wel aan het Bouwbesluit, maar zijn niet toegankelijk voor mensen met een beperking.

Normblad NEN 1814

Het Nederlands Normalisatie Instituut heeft voor de Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen het normblad NEN 1814 ontwikkeld. Dit normblad is een bouwkundige vertaling van de uitgangspunten uit het Handboek voor Toegankelijkheid (een naslagwerk dat in samenwerking met de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad is gemaakt), met eisen over de toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen.

Toegankelijkheid wordt uitgewerkt in drie prestatieniveau's:

- Aanpasbaar (A)
- Bruikbaar (A + B)
- Bezoekbaar (A + B + C)

Het normblad NEN 1814 is pas van kracht op een toekomstig bouwwerk wanneer betrokken partijen zelf de norm van toepassing verklaren. Zij moeten daarbij aangeven welk niveau van toegankelijkheid zij willen realiseren. Omdat er sprake is van een overeenkomst tussen twee partijen, kunnen deze partijen tijdens het bouwproces alsnog besluiten de norm slechts gedeeltelijk toe te passen. Dit zou het geval kunnen zijn wanneer er sprake is van kostbare aanpassingen.

Toegankelijkheid kan vrijwel zonder meer-kosten gerealiseerd worden als, vanaf het begin van het bouw-proces, de NEN 1814 wordt gehanteerd.

Toegankelijkheid in het bouwproces

Het bouwproces ziet er als volgt uit:

1. Samen met de architect worden de wensen geformuleerd in het Programma van Eisen.
2. De architect maakt schetsplannen en overlegt met de opdrachtgever.
3. De architect legt de bestektekeningen en het bestek voor aan de opdrachtgever ter goedkeuring.
4. De bouw kan beginnen.....

In het bouwproces keurt de opdrachtgever de plannen in de besteksfase goed. Daarmee keurt hij of zij eigenlijk ook de ontoegankelijkheid goed, want op de bestektekeningen is, zelfs voor experts, slechts een deel van de toekomstige 'on' toegankelijkheid zichtbaar. De werkelijke toegankelijkheid - denk bijvoorbeeld aan markeringen voor slechtzienden op deuren, de afstelling van drangers op deuren, drempels bij deuren – is pas bij oplevering vast te stellen.

- De architect kan de verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid dan ook pas bij de oplevering overdragen aan de opdrachtgever.

Alleen wanneer dit in het contract met de architect wordt afgesproken, komt de opdrachtgever bij oplevering niet voor verrassingen te staan. Eventuele meerkosten voor het alsnog realiseren van toegankelijkheid liggen dan bij de architect.
Wanneer dit niet zo wordt afgesproken, ligt de financiële verantwoordelijkheid voor het alsnog realiseren van toegankelijkheid bij de opdrachtgever.

Adviezen aan opdrachtgevers

Neem in uw contract met de architect een paragraaf op waarin gesteld wordt dat het toekomstige gebouw tenminste aan de NEN 1814 toegankelijkheidsprestatie A + B voldoet. Daarbij moet de toetsingsdatum en de wijze van toetsen worden vermeld.

Adviezen aan subsidiegevers

Verstrek alleen subsidie voor nieuw-/verbouw indien de subsidieaanvrager in het contract met de architect een paragraaf opneemt, waarin gesteld wordt dat het toekomstige gebouw/ de toekomstige verbouwing tenminste aan de NEN 1814 toegankelijkheidsprestatie A + B voldoet. Daarbij moet de toetsingsdatum en de wijze van toetsen worden vermeld.

Bijlage III

Checklist toegankelijkheid Openbare Ruimte Gemeente Nijmegen (Gemeente Nijmegen)

Checklist toegankelijkheid Openbare Ruimte

Categorie	Aandachtspunt	Omschrijving
Voetganger (al dan niet met rollator of kinderwagen) / rolstoeler	Oversteken	• Verkeerslichten dienen zodanig te worden afgesteld dat ouderen goed en veilig kunnen oversteken. Dat betekent voldoende groen en een voldoende lange ontruimingstijd. • Goede en veilige oversteekplaatsen (markering, logische locaties) • Ook liever geen deelconflicten, waarbij afslaand verkeer gelijk groen krijgt met rechtdoorgaande voetgangers. • Zebrapaden toepassen op logische lokaties. Na aanleg ook handhaven op naleving van de regels. • Bij verkeerslichten streven naar toepassing van rateltikkers
	Rust- / Zitelementen	• Er dienen voldoende zitelementen met leuningen in de nabijheid van winkelconcentratiegebieden en looproutes van ouderen te zijn. • Met name op hellende vlakken zijn rustelementen van belang. • Zitelementen moeten voldoende hoog zijn, zodat mensen gemakkelijk kunnen gaan zitten en op kunnen staan.
	Hellingen / Trappen	• Bij hellende vlakken liften, roltrappen en / of voldoende zitelementen aanbrengen. Een lift heeft de voorkeur boven een roltrap. • Daarnaast de aanwezige liften duidelijk zichtbaar maken voor de gebruikers (verwijzing, communicatie). • Bij voorkeur een hellingbaan, maar indien een trap: ook leuningen aanbrengen voor mensen die slecht ter been zijn, en de treden markeren, zodat deze voor slechtzienden zichtbaar zijn.
	Stenen	• Kiezen voor een bestrating die voldoende stroef is, en geen gladheidproblemen oplevert. • De trottoirs zijn egaal en worden goed onderhouden en schoongehouden
	Inrichting parken en pleinen	• De randen van pleinen duidelijk accentueren voor slechtzienden ouderen. • Bij de inrichting van parken niet kiezen voor schelpen- of grindpaden, deze zijn niet toegankelijk voor gebruikers van een rollator of rolstoel. Of minimaal wel toegankelijke alternatieven aanbieden. • Hobbelige paden met kuilen vermijden, dit leidt bij slechtzienden tot verstappingen. • Voldoende zitgelegenheid

	Wandelroutes	• Trottoirs moeten doorlopen, zodat mensen niet tussentijds de straat op moeten. • Geen uitstekende stoeptegels en putdeksels. • Terughoudend met obstakels, zoals reclameborden. • Wandelroutes moeten breed en sociaal veilig zijn (vooral op de belangrijkste routes naar een woonservicegebied). Zo mogelijk gescheiden van de fietsroute, en minder aantrekkelijk voor fietsers. • Op- en afritjes voor mindervaliden moeten uitgevoerd worden conform standaard ontwerp details. Voldoende vlakke overgang en geen goot toepassen. • Op de looproutes moet voldoende verlichting aanwezig zijn. • Looproute voorzien van doorgaande geleidelijnen voor visueel gehandicapten waarin geen obstakels zoals palen of fietsenstallingen aanwezig zijn.
Fietser / gemotoriseerde invalide-voertuigen	Kwaliteit	• Als op een fietsverbinding een overgang is tussen twee verhardingsoorten: zorgen voor een goede aansluiting
	Veiligheid	• Volgens landelijke richtlijnen maken bromfietsers zoveel mogelijk gebruik van dezelfde rijbaan als auto's, zodat bromfietsers en fietsers worden gescheiden. • Indien ze beiden gebruik maken van dezelfde infrastructuur, wordt aandacht besteed aan de veiligheid voor fietsers. • Goede en veilige oversteekplaatsen (markering, logische locaties)
	Hellingen	• Zo min mogelijk aangelegde hellingen op fietsroutes. • Waar hellende vlakken toch nodig zijn (bv. brug) daar ook voorzieningen als een lift of een roltrap aanleggen. Een goed voorbeeld hiervan is de toegang, aan de kant van de bestaande stad, tot de nieuwe fietsbrug over de Waal.
	Stallingen	• Voldoende stallingen die goed toegankelijk en sociaal veilig zijn
Openbaar Vervoer	Toegankelijkheid bussen	• Ophogen van haltes om de instap te vergemakkelijken. In combinatie met inzet van lagevloerbussen moet het openbaar vervoer rolstoeltoegankelijk worden. Wettelijk moet dit uiterlijk in 2010 gereed zijn.
	Halten	• Zoveel mogelijk bushalten met abri en zitgelegenheid uitrusten. • Bushalten moeten goed bereikbaar zijn, met goede en herkenbare looproutes
	OV infrastructuur	• Zo min mogelijk drempels en rotondes aanleggen op busroutes of kiezen voor busvriendelijke varianten.
	Lijnvoering OV	• In overleg met het Knooppunt Arnhem Nijmegen zorgen voor een goede lijnvoering, met aandacht voor de onderstaande aandachtspunten: beperken van de loopafstanden en informatievoorziening bij halten
Openbare Ruimte	Afwatering	• Algemeen: zorgen voor een goede afwatering op wegen en straten • Specifiek: bij bushalten (zorgen dat wachtende reizigers niet nat worden) • Vaker schoonmaken van kolken waar zich veel vuil ophoopt

	Beheer en onderhoud	• Zorgen voor een goede onkruidbestrijding en voorkomen overhangend groen
		• Sneeuw- en ijsbestrijding
		  ○ gemeentelijk beleid (wanneer en waar strooien? --> prioriteit bij de afgesproken wandel- en fietsroutes)
		  ○ aanspreken op verantwoordelijkheden particulieren
		• Voorkomen en bestrijden boomwortelopdruk

Algemeen	Aanleg nieuwe infrastructuur	• Aandacht bij ontwerp verkeersdrempels: voldoende ruimte aan zijkant voor rolstoelers, vooral als er geen trottoir is) • Nadelen fluisterasfalt proberen te compenseren: voor blinden is dit een stuk gevaarlijker, zij horen het verkeer minder goed aankomen. • Jop (jongeren ontmoetingsplek) niet op ouderenlooproute
	Herkenbaarheid	• Meer aandacht voor blinden en slechtzienden: meer contrast in kleurgebruik, aandacht voor (herkenbaarheid) looproutes, obstakels zoals paaltjes moeten goed zichtbaar zijn.
	Gebouwen	• Aansluiting woonhuizen en openbare gebouwen op de openbare ruimte, goed bereikbare stallingsruimte in of bij gebouwen voor scoot-/brommobiel
	Educatie	• Meer voorlichting aan bestuurders van scootmobiels: waar moeten ze rijden en hoe snel? • Scooter(jeugd) aanspreken bij misbruik of gedrag op voetpaden

Bijlage IV

Contactpersonen

Plein 1944
Roy Wouters
Technisch ontwerper Buro Lubbers
’s-Hertogenbosch
tel. 073 614 93 21

Marloes Fleer
Senior Adviseur Integraal Beheer Openbare Ruimte
Afdeling Openbare Ruimte Gemeente Nijmegen
tel. 024 329 9886

Marcel Giebels
Medewerker Werkgroep Integratie Gehandicapten
Nijgemegen
tel. 024 3650100

Bevrijdingspark
André Houtman
Ontwerper Houtman + Sander Landschaparchitectuur
’s-Hertogenbosch
tel. 06 2880 7093

Wim Althuizen
Projectleider herinrichting Bevrijdingspark
Afdeling Openbare Werken Gemeente Uden
tel. 0413 241449

Wim Schoppema
Medewerker Platform Gehandicapten Uden
tel. 0413 258058

De Heuvel
Stephen Tas
Ontwerper Buro Sant & Co
Den Haag
tel. 070 346 37 86

Marc Houter
Projectleider Openbare Ruimte Gemeente Tilburg
tel. 013 5428811

Hante Brummelstroete
Kwaliteitsdeskundige Woningbouw Gemeente Tilburg
tel. 013 5428614

Rini Pompen
Medewerker Tilburgs Overleg Gehandicaptenorganisaties
tel. 013 4686165

Stationsplein
Marcel Staal
Projectleider Stationsplein
Gemeente Apeldoorn
tel. 055 5802385

Anneke Wilhelm
Voorzitter Stichting Platform Gehandicapten Apeldoorn
tel. 055 576 5585

Martin IJsseldijk
bewegingsagoog/mobiliteitstrainer Koninklijke Visio Apeldoorn
tel. 055 5800800

Bijlage V

Verslaglegging gesprekken

Verslag van het gesprek met Roy Wouters, technisch ontwerper bij Buro Lubbers, over Plein 1944, d.d. 22-10-2009

De opdrachtgever van Buro Lubbers is ING Real Estate. ING Real Estate ontwikkelt het gebied, de Gemeente Nijmegen toetst de plannen d.m.v. een plantoets. Er zijn wat betreft de toegankelijkheid geen eisen bekend bij Buro Lubbers.

In ieder ontwerp loop je tegen toegankelijkheidseisen aan. Er dient rekening te worden gehouden met mensen die blind zijn en mensen die slechtziend zijn, mensen in een rolstoel, mensen met een kinderwagen, mensen die slecht ter been zijn, maar natuurlijk ook met mensen die goed ter been zijn. Ook is parkeren voor minder validen vaak een aandachtspunt.

Terugkomend voorbeeld als het gaat om toegankelijkheid is de trap die toegang biedt tot een gebouw. Is het gebouw toegankelijk wanneer er aan de andere zijde van het gebouw een hellingbaan is voor mindervaliden? Ja. Dat een hellingbaan niet onderdeel uitmaakt van de hoofdentree doet niet ter zake. Natuurlijk wil je graag een oplossing die minder hard onderscheidt maakt, een meer geïntegreerde oplossing, maar die verantwoordelijkheid ligt dan in eerste instantie bij de bouwkundig architect. De buiteninrichting komt vaak nog na het bouwkundig plan.

Zo niet bij Plein 1944. Het winnende ontwerp is een stedenbouwkundig plan gemaakt in samenwerking tussen Soeters van Eldonk Ponec Architecten en Buro Lubbers. Dit betekent korte lijntjes tussen beide partijen. Dit is o.a. handig bij het maken van een peilenplan.
De visie van Buro Lubbers is dat het plein vlak komt te liggen, zonder trappen of hellingen, zodat het voor iedereen toegankelijk is. Omdat er een behoorlijk hoogteverschil in de dorpels zit van de bestaande bebouwing (ca. 1,85 m), ligt het plein onder minimaal 1,4% en maximaal 2,2% afschot in noordwestelijke richting. Dit betekent de zuidoostelijk gelegen hoek van het plein het hoogst ligt. De dorpelhoogte van de nieuwbouw is vervolgens aangepast op de gewenst maaiveldhoogte langs de randen van het plein. Wat doorgaans buiten wordt opgelost is in dit geval dus binnen opgelost.

De verharding voor Plein 1944 is van belgisch gres in diverse afmetingen. Dit is een vlak materiaal met een vrij grove structuur, waardoor het niet snel glad wordt. Naar het materiaal is een referentiestudie gedaan door Buro Lubbers.

De afwatering van het hemelwater geschiedt door roostergoten. Er is gekozen voor roostergoten omdat puntafwatering meer hoogteverschillen in de verharding vereist, of het gebruik van molgoten. Dit laatste is niet gewenst, zowel niet qua beeld als qua toegankelijkheid.

Omdat er ook een busstation gelegen is in het ontwikkelgebied van Plein 1944, is het wettelijk verplicht (wgbh/cz) voorzieningen te treffen t.a.v. de toegankelijkheid voor reizigers met een handicap. De bushaltes zelf bestan uit standaard elementen, hierop is standaard markering aanwezig.
De overige blindegeleidelijnen en de waarschuwingsmarkering zijn uitgevoerd in gietijzer. Hierbij is de bestaande situatie meegenomen als voorstel in het ontwerp. Voor iedere ontwerper zijn die witte, betonnen lijnen immers een doorn in het oog. In andere ontwerpen zijn dezelfde geleiden ook geaccepteerd, dus de verwachting is dat dit hier ook kan. Of het gehele ontwerp aan de eisen voor mensen met een visuele beperking is twijfelachtig.

Behalve het plein maakt een daktuin ook deel uit van het ontwerp. De daktuin wordt na oplevering eigendom van een Vereniging Van Eigenaren en is geen openbaar terrein. De daktuin moet voldoen aan de eisen zoals deze staan omschreven in Het Bouwbesluit omdat deze deel uitmaakt van het gebouw. Denk hierbij aan valbeveiliging, vluchtroutes, hoogteverschillen, breedtes van paden, etc.

Verslag van het gesprek met Marloes Fleer, Senior Adviseur Integraal Beheer Openbare Ruimte bij de Gemeente Nijmegen, over Plein 1944, d.d. 22-10-2009

Hieronder, ter introductie, citaten uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, waarnaar Mevrouw Fleer bij de inleiding van het gesprek verwees.

"Begin 2008 is Nijmegen begonnen met het opstellen van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Dit handboek beschrijft de huidige en gewenste kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. (…) Het is de bedoeling dat dit handboek richtinggevend is en gebruikt kan worden als naslagwerk, toetsingskader en inspiratiebron bij nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte in Nijmegen. Het handboek is een extra servicedocument bestemd voor de verschillende afdelingen van de gemeente Nijmegen en voor externe partijen die aan de slag gaan in de openbare ruimte in Nijmegen, zoals projectontwikkelaars, aannemers en adviesbureaus" (uit: Handboek Inrichting Openbare Ruimte, Deel 1, Organisatie, spelregels en beleid).

Het Handboek geeft ook een overzicht van het bestaande beleid voor de openbare ruimte per discipline op alfabetische volgorde. Vermeld is door wie en wanneer het is vastgesteld, welke afdeling het heeft opgesteld, wat het doel is en waar het te vinden is. Onder het kopje mobiliteit het volgende:

"Checklist toegankelijkheid openbare ruimte.
Vastgesteld door het College op 14 februari 2006.
Opgesteld door de afdeling Beleid Openbare Ruimte DGG en de afdeling beleidsontwikkeling van DIW.
Doel: Samen met de Seniorenraad, Platform Gehandicapten Nijmegen en de Werkgroep Integratie Gehandicapten (WIG) is een checklist opgesteld met aandachtspunten voor de toegankelijkheid van de leefomgeving, zodat zowel in aanleg als in beheer bewust rekening wordt gehouden bij de vele aspecten die de toegankelijkheid beïnvloeden. Deze checklist is een standaard element bij de planvorming van projecten in de openbare ruimte. In principe gaat dat om de hele stad, maar de nadruk ligt op de belangrijkste routes van en naar de woonservicegebieden. Hiermee bevorderen we dat ouderen en mensen met een functiebeperking deel uit kunnen blijven maken van het sociale leven en zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen. Daarnaast profiteert elke gebruiker van de openbare ruimte van een goed aangelegde en onderhouden infrastructuur"
(uit: Handboek Inrichting Openbare Ruimte, Deel 1, Organisatie, spelregels en beleid).

Onder de kop IBOR (Integraal Beheer Openbare Ruimte) wordt verwezen naar het Detailboek:

"Detailboek, 28 april 2006.
Opgesteld door Ingenieursbureau in 2006, DGG.
Het Detailboek is bedoeld voor de gemeente, projectontwikkelaars en aannemers. In het Detailboek staat omschreven hoe bepaalde technische constructies in de openbare ruimte eruit moeten zien. Denk hierbij aan uniformiteit in de aanleg van invalidenopritjes, inritconstructies, bushaltes etc. Als constructies volgens het Detailboek worden aangelegd, dan is de openbare ruimte voor Stadsbeheer makkelijker te onderhouden"
(uit: Handboek Inrichting Openbare Ruimte, Deel 1, Organisatie, spelregels en beleid).

Tenslotte wordt onder de kop projecten verwezen naar de Checklist ruimtelijke projecten:

"Checklist ruimtelijke projecten projectbureau
Opgesteld doorhet Projectbureau, DGG
Doel: De checklist beoogt een belangrijk hulpmiddel te zijn bij het werken aan projecten. De checklist biedt een houvast voor nieuwe en ervaren projectmedewerkers. De checklist geeft voorts inzicht in de verschillende onderdelen en deelproducten welke tijdens de levensloop van een project (moeten) worden gemaakt. De checklist legt een belangrijke basis voor de afspraken die de opdrachtnemer maakt met de opdrachtgever.
Waar te vinden? Op binnenwerk, bij organisatie, grondgebied, projectbureau. Alleen dus voor intern gebruik binnen de gemeente. "

(uit: Handboek Inrichting Openbare Ruimte, Deel 1, Organisatie, spelregels en beleid).

Tot zover citaten uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

De Gemeente Nijmegen heeft Randvoorwaarden en Aanbevelingen meegegeven aan de ontwikkelende partij van Plein 1944, in dit geval ING Real Estate. Aan de hand van o.a. het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, de randvoorwaarden en aanbevelingen die hier in staan én de beleidsnota's/checklisten waarnaar deze verwijst, kan de gemeente toetsen of de ontwikkelde partij zich aan de afspraken houdt. Dit is de zgn. plantoets, waarbij alle betrokken afdelingen de plannen sectoraal kunnen toetsen. Mits goed onderbouwt mag worden afgeweken van het Handboek.

Wie uiteindelijk toetst op toegankelijkheid en dus gebruik maakt van de Checklist toegankelijkheid openbare ruimte is onbekend. De afdeling beheer doet dit niet, terwijl zij het terrein na oplevering in beheer krijgen.

Of t.a.v. toegankelijkheid hardere en meer dwingende eisen moeten worden gesteld is een afweging die de politiek moet maken.

Verslag van het gesprek met Marcel Giebels, medewerker bij de WIG, over Plein 1944, d.d. 22-10-2009

Voor zover bij de WIG bekend bereiken alle tekeningen/plannen aangaande de openbare ruimte de WIG. De WIG let voornamelijk op de toegankelijkheid t.a.v. rolstoelgebruikers en de toepassing van geleidelijnen bij voorzieningen en busstations. Daarnaast is de checklist van de Gemeente Nijmegen een mooi hulpmiddel. De checklist voldoet goed voor een eerste, globale controle van een plan. Wanneer het meer op detaillering aankomt wordt gebruik gemaakt van het Handboek voor toegankelijkheid.

Het gaat wat de toegankelijkheid betreft niet slecht in Nijmegen. Over het algemeen is er een goede samenwerking tussen de WIG en de gemeente. Ook het contact tussen de wijkopzichters van de gemeente en de WIG, bij kleine reconstructies, bijvoorbeeld de aanpassingen aan bushaltes, verloopt goed.
Een laatste drukmiddel om de gemeente te overreden is het benaderen van de pers. Geen enkele wethouder zit hier immers te wachten op negatieve berichtgeving in de media.

Wat betreft Plein 1944 heeft de WIG alle stukken ontvangen. Dit houdt in het schetsontwerp, het definitief ontwerp (DO) en de definitieve bestekstekeningen.
Op het DO is door de WIG gereageerd. De opmerkingen hebben o.a. betrekking op de invalidenparkeerplaatsen, eventuele obstakelvrije routes van 1,50 m breed, obstakelvrije routes langs de gevels, de gietijzeren blindegeleidelijnen, ontbrekende markering van straatmeubilair en dergelijke, de detaillering van de roostergoten en voorzieningen voor blinden en slechtzienden bij de bushaltes.
Met name de in gietijzer uitgevoerde geleidelijnen zijn een doorn in het oog. Deze zijn niet goed zichtbaar en worden glad.
Op de opmerkingen op het DO is geen reactie ontvangen, evenmin zijn ze verwerkt in de bestekstekeningen.
Op de bestekstekeningen kan worden gereageerd tot 7 december 2009.

Aanvulling d.d. 17-12-2009

Er is geen reactie van de gemeente op de opmerkingen van de WIG op de bestekstekeningen (deze opmerkingen zijn, aangezien er geen gehoor aan is gegeven, gelijk aan de opmerkingen op het DO).

Verslag van het gesprek met de heer A. Houtman, Ontwerper Houtman + Sander Landschaparchitectuur, over Bevrijdingspark Uden, d.d. 5-11-2009

In de vijftien jaar dat André Houtman werkzaam is in de Tuin- en Landschapsinrichting heeft hij nog nooit een lijstje van de opdrachtgever ontvangen, met daarop toegankelijkheidseisen. Het uitgangspunt is gewoon: een goed ontwerp is altijd voor iedereen toegankelijk. Dat mensen met een beperking daarvoor bijvoorbeeld af en toe moeten afwijken van de hoofdroute, dient te worden geaccepteerd; een beperking is nu eenmaal een beperking. Zolang het uitgangspunt maar gehandhaafd wordt en toegang of gebruik niet in het geding komt.

Houtman+Sander heeft in 2008 de opdracht gekregen om een ontwerp te maken voor het Bevrijdingspark te Uden. Vanuit de gemeente Uden is er een klankbordgroep samengesteld, zodat de bevolking inspraak kon hebben op dit ontwerp. Het was de taak van Houtman+Sander om een aantal workshops te organiseren, waarbij de belangen en wensen van de diverse partijen duidelijk moesten worden. Aan de ontwerper de taak de wensen te filteren en terug te communiceren. Dit gebeurde in de volgende workshop, waarin “de tien geboden” (het wensenpakket, zie hieronder) werd gepresenteerd.Met nog wat schaven is het programma van eisen door de klankbordgroep vastgesteld. Vervolgens zijn diezelfde workshop een aantal modelstudies gepresenteerd, die allemaal voldeden aan “de tien geboden” en is er één tot voorkeursmodel gekozen. Dit voorkeursmodel is verder uitgewerkt.
Naast de klankbordgroep was er een ambtelijke projectgroep, die het SO, VO en DO controleerde op zaken als kabels en leidingen, parkeren, mogelijkheden voor evenementen en de mogelijkheden t.a.v. de bestaande groenstructuur.

De tien geboden van de herinrichting.
Aanvulling/aanscherping n.a.v. workshop 20 mei 2008; versie 30 mei 2008
1 Definieer de fysieke begrenzing van het park en sta alleen kleinschalige bebouwing toe die ondersteunend is aan de parkfunctie (bijv. horeca,

muziek, openbaar toilet). Maak er zo veel mogelijk één park van en beperk de invloed van de wegdoorsnijdingen.
2 Minimaliseer het parkeren in het park. Beperk dit tot de directe functies aan de noordzijde van het park (basisschool De Tandemà ook busjes!, Paulusschool en de Pauluskerk).
3 Zorg voor een verkeers- en sociaal veilige inrichting voor alle doelgroepen (jong, oud, valide, mindervalide) en zowel overdag als 's avonds en 's nachts (verlichting). Zorg voor een veilige oversteekvoorziening over met name de Violierstraat. Ten aanzien van de toegankelijkheid zal het "Handboek voor toegankelijkheid" als leidraad worden gebruikt.
4 Verbeter de verblijfskwaliteit van het park (niet alleen doorheen maar vooral ook naartoe) en organiseer daarbinnen de voorzieningen voor honden. Zorg er tevens voor dat de (extra) beheerskosten die noodzakelijk zijn om de nieuwe inrichting goed te kunnen onderhouden, gewaarborgd zijn.
5 Zorg voor een veilige overgang van het park richting de Violierenstraat en houd rekening met een mogelijke zichtlijn op de Petruskerk.
6 Koester de bomen in het park en waardeer, zij het in beperkter mate, de openheid van het park en zorg voor meer variatie in het park en een betere seizoensbeleving.
7 Uden heeft voldoende parken met grote vijvers. Als er water in het bevrijdingspark komt, dan eerder als ondiepe, veilige spelaanleiding.
8 Grootschalige activiteiten mogen niet ten koste gaan van de kwaliteiten van de groenvoorzieningen en de gewenste ruimtelijke verfijning van het park. Deze activiteiten zullen indien mogelijk wel een plek kunnen krijgen in het nieuwe park. Concentreer grootschalige activiteiten op een centrale plek in het park en sta ten
allen tijde kleinschalige activiteiten toe.
9 Handhaaf de skatevoorziening op de huidige locatie, mogelijk gecombineerd met legale graffitimuur.
10 Bied ruimte aan kunstmanifestaties en toegepaste kunst in de openbare ruimte.

Het doel van de bovenstaande werkwijze is het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor het nieuwe park. Dit wordt versterkt doordat men door de workshops begrip kan krijgen voor elkaars belang en minder in hokjes denkt. Uiteindelijk moeten de verschillende belangen goed zijn afgewogen, waardoor een gebalanceerd ontwerp ontstaat. Dit voorkomt dat in de toekomst aanpassingen gedaan zouden moeten worden, die het ontwerp hoogstwaarschijnlijk niet ten goede komen en extra kosten met zich meebrengen.

Een voorbeeld m.b.t. toegankelijkheid en punt 3 uit "de tien geboden" is de scheiding van het snelverkeer (fietsers, joggers) en het langzaamverkeer (voetgangers, ouderen, mindervaliden) op de asfaltpaden d.m.v. de oppervlakteafwerking. Het langzaamverkeer blijft op het gedeelte met slijtlaag en het snelverkeer op het gedeelte zonder slijtlaag. Zo is zonder hoogteverschillen een veilige en voor iedereen toegankelijke situatie gecreëerd.
Een ander voorbeeld zijn de bankjes langs de paden, die buiten de paden staan, maar wel in asfaltverharding. De bankjes zelf hebben een vrij luie zit, zodat men kan genieten van het park, maar zijn voorzien van een leuning, zodat ook oudere mensen weer makkelijk kunnen opstaan.

De manier van werken, het ontwerpproces zoals van toepassing op de herinrichting van het Bevrijdingspark Uden is een manier die goed aansluit bij de bedrijfscultuur van Houtman+Sander. De ontwerper wordt hierbij gewezen op zijn sociaal-maatschappelijke taak en verantwoordelijkheid en in plaats van het afwerken van sectorale lijstjes worden diverse wensen geïntegreerd in het ontwerp.
De ervaring van André Houtman is dat deze manier van werken goed werkt bij relatief kleine gemeenten, omdat zij flexibel zijn als het gaat om projectmatig werken. Bij grote gemeenten werkt men sectoraal en is het minder eenvoudig alle neuzen dezelfde kant op te krijgen.

Verslag van het telefoongesprek met de heer W. Althuizen, projectleider Gemeente Uden, over Bevrijdingspark Uden, d.d. 5-11-2009

Omdat het Bevrijdingspark een echt stadspark moet worden is gekozen voor een aanpak waarbij de mensen, de gebruikers, invloed hebben op het ontwerp. Hiervoor zijn diverse partijen door de gemeente uitgenodigd om deel te nemen aan een klankbordgroep. De samenstelling van de klankbordgroep is dus bepaald door de gemeente. De klankbordgroep bestaat uit: Platform Gehandicapten Uden, de Wielervereniging, een kerk, een aantal scholen, het medi-park en een aantal wijkraden, plus afgevaardigden van de gemeente m.b.t. groen en verlichting. Hoe de klankbordgroep vervolgens omgaat met de invulling van het ontwerp is aan de leden van de klankbordgroep. Wat betreft de toegankelijkheid voor minder validen was er een vertegenwoordiger van het Platform Gehandicapten Uden aanwezig in de klankbordgroep.

Verslag van het gesprek met de heer W. Schoppema, vertegenwoordiger Platform Gehandicapten Uden, over Bevrijdingspark Uden, d.d. 27-11-2009

Als het gaat om gehandicapten wordt voornamelijk gekeken naar mensen in een rolstoel en niet naar bijvoorbeeld mensen die kleurenblind, slechtziend of doof zijn of de geestelijke achterstand die kan samengaan met een fysieke beperking. Vooral dat laatste is erg van belang als het gaat om toegankelijkheid; hoe maak de omgeving begrijpelijk en daarmee uitnodigend voor de gehandicapte medemens? Hier wordt, ook door belangenverenigingen en platformen, vaak maar mondjesmaat naar gekeken, of helemaal niet, omdat ze de kennis niet hebben.
Het Platform Gehandicapten Uden, meer specifiek de vertegenwoordiger BTB (Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid), is door de gemeente uitgenodigd deel te nemen aan de zogenaamde workshops. De gang van zaken is zeer goed bevallen. Er is informatie door het platform aangeboden aan Houtman + Sander in de vorm van een uitgave van de Stichting Groen en Handicap, genaamd Samen Op Pad.
Er is duidelijk gecommuniceerd door Houtman + Sander. Zij hebben de wensen van de klankbordgroep goed weten te vertalen in het ontwerp en zij hebben hun ontwerpkeuzes altijd goed weten te motiveren. Ook hebben zij het park gelet op andere parken in de gemeente goed op waarde weten te schatten.
De scheiding van "snel- en langzaam verkeer" is ons inziens goed aangepakt. Ook is het park voor blinden en slechtzienden goed toegankelijk, wanneer je rekent dat zij de kant van de verharding kunnen volgen. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze groep mensen vaste routes volgt en in eerste instantie het park onder begeleiding zal betreden.De bereikbaarheid van het park is ons inziens, met diverse oversteekplaatsen voorzien van geleidelijnen en waarschuwingsmarkering die direct naar het park leiden, veilig.
Waar het platform minder blij mee is zijn de relatief luie banken en het gebruik van hagen in het park. Dit geeft mensen, en zeker ouderen, een onveilig gevoel. Nu is ervoor gekozen de hagen te laten variëren in hoogte, maar dan komt het dus op het beheer aan. De luie banken zijn voor ouderen lastig te verlaten.

Verslag van het gesprek met Stephen Tas, ontwerper Buro Sant & Co, over De heuvel te Tilburg, d.d. 19 nov 2009

Het Podium, het ontwerp van De Heuvel van Buro Sant & Co, is met 50% van de stemmen gekozen als winnend ontwerp in een prijsvraag. Dit ontwerp mocht zonder concessies worden uitgewerkt, een prachtige klus voor een ontwerper. Tijdens de prijsvraag kon men via internet virtueel de ontwerpen in 3D bezoeken. Uit de discussies die toen, ook op internet, plaatsvonden is door Sant & Co lering getrokken. Bijvoorbeeld dat een trede in de rand van het plein wel handig is.
Daarop zijn op een aantal logische plekken enkele treden in de rand van het podium aangebracht (in eerste instantie was de rand van het podium overal gelijk), zodat men (bezoekers, bedienend personeel) niet steeds de 40 cm hoeft te overbruggen. Ook zijn er twee taluds aangebracht, voor minder validen en als expeditieroute tijdens evenementen.
Naar toegankelijkheid is verder door Sant & Co niet expliciet gekeken. In het programma van eisen is toegankelijkheid wel genoemd en is verwezen naar de richtlijnen van het crow.
Er is geen contact geweest met een belangenvereniging of iets dergelijks, dit heeft de gemeente in eigen hand gehouden. Buro Sant & Co had dit liever anders gezien, dan weet men immers beter wat er leeft.

Verslag van het gesprek met Marc Houter, Projectleider Openbare Ruimte Gemeente Tilburg, over De heuvel te Tilburg, d.d. 9 december 2009

In de planvorming voor de herinrichting van de city-ring, de weg om de binnenstad, is de TOG benaderd om hieraan deel te nemen. Dit is volgens ons nodig omdat de binnenstad een breed publiek trekt en gewoon voor iedereen toegankelijk moet zijn. Wij, van Openbare Ruimte, kunnen ervoor zorgen dat de binnenstad toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking, zoals mensen in een rolstoel, ouderen en blinden. Voor iemand die doof is kunnen wij gewoon niks doen.
Er is bij de gemeente Tilburg geen beleid als het gaat om toegankelijkheid. Dit wordt niet getoetst of iets dergelijks en er is geen intern handboek. Wel zijn er de verkeerskundigen en technisch medewerkers die werken aan de hand van de ASVV en de richtlijnen van de CROW en in die zin op de hoogte zijn. Ook wordt er binnen de gemeente gewerkt aan standaardisatie van de verharding, waarbij standaard oplossingen, conform de richtlijnen, worden toegepast.
Onderdeel van het programma van eisen voor De Heuvel was rekening houden met mensen met een mobiliteitsbeperking. Voor het eerste ontwerp, t.b.v. de prijsvraag, was dit natuurlijk niet gevraagd, maar tijdens de uitwerking daarvan wel.
In het eerste ontwerp zat er 5 mm hoogteverschil tussen de smalle en brede banen natuursteen op het plein. Dit heeft de gemeente niet toegestaan, omdat het voor niemand comfortabel zou zijn geweest en het beheer er ook niet makkelijker op zou zijn geworden.
Het ontwerp is na aanleg teruggekoppeld naar de TOG. Daar ligt nu nog de wens gidslijnen aan te brengen van en naar het podium. Dit had beter afgestemd kunnen worden, maar is er tussendoor geglipt. Een verklaring hiervoor zit hem in het feit dat toegankelijkheid bij een externe partij ligt, in dit geval de TOG. Als je dat vergelijkt met bijvoorbeeld de groenvoorziening, dat wordt geregeld door een partij binnen de gemeente, dan zie je dat “groen” wel hoog op de agenda staat en blijft staan en toegankelijkheid niet. Naar directe collega’s wordt gewoon beter en vaker geluisterd en zij weten de weg om hun belangen te behartigen. In die zin heeft toegankelijkheid een achterstand. Een volgende keer zal waarschijnlijk beter worden gekeken naar toegankelijkheid.

Verslag van het gesprek met Rini Pompen, Medewerker Tilburgs Overleg Gehandicaptenorganisaties (TOG), over De heuvel te Tilburg, d.d. 9 december 2009

Uitgangspunt zou een ontwerp zonder drempels of hindernissen moeten zijn. Bij De Heuvel geeft het op- en afstappen van de rand problemen, hoewel er een talud is aangelegd zonder dat de TOG zich hier mee heeft bemoeid. Wat dat betreft heeft er de afgelopen 25 jaar een behoorlijke omslag plaatsgevonden; vroeger werd helemaal niks geregeld voor minder validen.
In principe zou er een opstaande rand langs de kant van het podium moeten worden aangebracht, zodat iemand in een rolstoel er niet pardoes afrijdt of iemand die blind is wordt gewaarschuwd. Voor blinden en slechtzienden zou er tevens een gidslijn van de winkelstraat naar het podium moeten komen. Deze wens ligt bij de gemeente. De gidslijnen naar de bushalte en de rateltikkers moeten ook nog worden aangebracht.
Een gidslijn hoeft overigens niet een tegel met ribbels te zijn. Als het maar in contrast is met de omgeving, qua kleur, structuur en, als het even kan, klank. Bij de bushaltes worden in heel Tilburg bijvoorbeeld aluminium noppentegels aangebracht.
Dit gebeurt in het kader van Rijksbeleid (de Wet gbh/cz voor openbaar vervoer treedt medio 2010 in werking). De bushaltes worden aangepast met een hoge busband, geleidelijnen en een instapmarkering. De ontwerpers van de gemeente zijn volgens ons goed op de hoogte van de richtlijnen, mede omdat het door de Wet gbh/cz en de WMO in de belangstelling komt. In die zin hebben deze wetten een goede preventieve werking.
In het kader van de WMO wordt namelijk ook het een en ander geregeld, maar dan op individueel niveau. Sinds kort is er een toegankelijkheidsfunctionaris (kwaliteitsdeskunsige) binnen de gemeente. Hij is de contactpersoon voor de TOG.

Verslag van het gesprek met Martin Staal, projectleider Gemeente Apeldoorn, over winkelcentrum Eglantier en het Stationsplein te Apeldoorn, d.d. 4 december 2009

Wanneer je een ontwerpopdracht uitzet is het de vraag hoeveel randvoorwaarden je meegeeft. Je moet de ontwerper immers zijn werk kunnen laten doen. De gemeente gaat er van uit dat een ontwerp toegankelijk is, deze verantwoordelijkheid wordt dus bij de ontwerper gelegd. Hierbij moet gezegd worden dat, gezien het feit dat de Gemeente Apeldoorn een eigen ontwerpafdeling heeft, er voldoende expertise in huis is om een ontoegankelijk ontwerp te herkennen en de meeste plannen worden besproken met het PGA.
Bij winkelcentum Eglantier is de PGA niet betrokken. Dit winkelgebied wordt heringericht maar er veranderd in wezen niks; alleen nieuwe verharding en lijngoten en nieuwe inrichtingselementen (minder dan voorheen). Er zijn geen hoogteverschillen en geleidelijnen voor blinden en slechtzienden past de gemeente alleen toe bij bushalten en oversteekplaatsen. Dus niet in winkelcentra. Dit is niet nodig omdat óf men gebruik maakt van natuurlijke gidslijnen, bijvoorbeeld de lijngoot of de gevel, óf men gaat winkelen onder begeleiding. Er zijn geen blinden of slechtzienden (uitzonderingen daargelaten) die zonder begeleiding een vreemd winkelcentrum zullen betreden.
Het straatprofiel van het winkelcentrum is een omgekeerd dakprofiel. In het midden van de rijbaan ligt een lijngoot, welke dienst kan doen als gidslijn. Uitstallingen van winkeliers staan tegen de gevel.

Bij het stationsplein is de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad (gc-raad) betrokken geweest en is de toegankelijkheid goed afgestemd met Visio Het Loo Erf (landelijk revalidatiecentrum voor blinden en slechtzienden).
Je kunt stellen dat voor het deel dat Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten heeft ontworpen het beeld, het esthetische aspect, bepalend is geweest en dat voor de rest, dat door de gemeente is ontworpen, de functionaliteit het belangrijkst is geweest. Mogelijk is het plein hierdoor minder toegankelijk, maar er is een alternatieve route door de gang van het

station. Men hoeft dus geen gebruik te maken van de fiets- en looptunnel onder het station door.

Toegankelijkheid is zeker wel een onderwerp binnen de gemeente en voor ons is het ook een leerproces. Als voorbeeld noem ik een straat met een klassiek profiel, die we, naar wij dachten netjes hadden ingericht met asfalt op de rijbaan, goottegels, trottoirbanden en inritblokken met een lengte van 0,60 m. Dat blijkt achteraf dus niet het geval. De helling van de inritbanden is sowiezo te steil, maar in combinatie met de verkantte goottegel is het domweg gevaarlijk. Tegenwoordig gebruiken we dus verlaagde banden, zodat de helling kan worden verspreidt over de breedte van het trottoir.

Verslag van het telefoongesprek met Anneke Wilhelm, voorzitter van de Stichting Platform Gehandicapten Apeldoorn (PGA), over winkelcentrum Eglantier en het Stationsplein te Apeldoorn, d.d. 4 december 2009

Allereerst moet benadrukt worden dat de samenwerking en de communicatie goed verloopt. Wij worden betrokken bij de projecten en er wordt goed omgegaan met onze kritiek. Helaas zijn wij niet bij de plannen van het winkelcentrum Eglantier betrokken.
Bij de ontwikkeling van het stationsplein cq. het stationsgebied in Apeldoorn is de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad (gc-raad) betrokken geweest. Hier is tijdens de planvorming gekeken naar eventuele problemen, maar de problemen deden zich pas voor tijdens de uitvoering.
Op het plein zelf gaat het om de gladde- en hobbelige verharding van Portugees graniet, deze is oncomfortabel. Het fietspad dat over het plein is wel vlak, maar vaak zo druk dat je hier liever niet wilt lopen. Een goede, begaanbare doorgaande looproute zou beter zijn geweest, helemaal met het oog op Visio ‘t Loo Erf, een blindenrevalidatiecentrum gelegen achter het station.
Verder sluiten de grijze (!) geleidelijnen van het station (van Prorail) niet aan op de geleidelijnen van de gemeente, die overigens ook niet volgens de richtlijn zijn uitgevoerd. Ook zijn oversteekplaatsen voor blinden niet goed; de waarschuwingsmarkering ligt enkele meters voor de oversteek met de rijbaan.
Het is volgens de stichting PGA verstandig bij werken als het stationsplein en het stationsgebied een professioneel bureau in te schakelen als het gaat om toegankelijkheid. Voor een vrijwilliger is het namelijk zo complex dat het, ondanks de beste bedoelingen, simpelweg niet te doen is om een goed advies uit te brengen of goedkeuring te geven.
Tijdens de uitvoering zouden wij wel graag betrokken worden bij het werk, omdat wij, ervaringsdeskundigen, goed zicht hebben op wat goed te gebruiken of toegankelijk is en wat niet.
Kortom luidt het advies van stichting PGA: tijdens de voorbereiding professionele bureaus inschakelen, tijdens de uitvoering het werk laten “controleren” door ervaringsdeskundigen.

Verslag van het gesprek met Martin IJsseldijk, bewegingsagoog/ mobiliteitstrainer bij Visio Het Loo Erf, over de toegankelijkheid van het Stationsplein Apeldoorn voor mensen met een visuele beperking, d.d. 11 januari 2010

Ik heb al eens, in 2007, voor de gemeente een rapport geschreven over de toegankelijkheid van het stationsgebied voor mensen met een visuele beperking. Ons werd gevraagd wat we van het plein vonden, toen het al klaar was..
Veel zaken zijn gewoon slecht geregeld. Ook standaard eisen zoals een geleidelijn van 0,60 m breed is niet haalbaar gebleken. Het zabrapad richting het station voldoet ook niet aan de eisen. Het is wel aardig, gemaakt van natuursteen, maar het contrast is onvoldoende. Ook schijnt het hobbelige karakter van het plein met name voor ouderen hinderlijk te zijn. Blijkbaar is er niemand die zich verdiept in de richtlijnen of overleg pleegt men mensen met kennis, ervaring of andere gemeenten. De cg-raad is inderdaad betrokken geweest bij het stationsgebied, maar zeer vluchtig.
Neem de inrichting van het centrum. Heel mooi, maar alle verharding is in dezelfde kleur. Op deze manier is het voor mensen met slecht zicht moeilijk in te schatten waar afstapjes zitten, hoe hoog ze zijn en of men op het fietspad op het trottoir loopt.

In gesprek met de gemeente is iedereen erg geïnteresseerd in hoe dat nu werkt met blinden en slechtzienden en wordt er zeker geluisterd. Maar er veranderd niets. Het is moeilijk aan te geven waarom niet, maar waarschijnlijk omdat het niemands pakkie-an is.
Het zou verstandig zijn dat er iemand over toegankelijkheid zou gaan. Dan wordt het misschien concreet. Daarbij hoeft de gemeente het wiel niet uit te vinden, ze kunne leren van andere gemeenten, kennis delen.

Maar het kan ook anders, want ik ben zojuist benaderd door de gemeente Amersfoort. Zij zijn bezig met een visie en willen hierbij advies ovr de inrichtingseisen voor blinden en slechtzienden. Die zijn er wél mooi op tijd bij.