



nr 178 • april 2017

verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus
P 309279 Afgiftekantoor Gent

Toegankelijkheid

Mensen met een beperking als norm nemen bij het ontwerp levert een leesbare en obstakelvrije openbare ruimte op voor iedereen. Door de vergrijzing getuigt 'Universal design' van toekomstgericht denken. Toegankelijke stoepen, pleinen en openbaarvervoerhaltes zorgen ervoor dat meer mensen zich zelfstandig kunnen verplaatsen.



JERRY DE BRIE

'Universal Design' beklemtoont een inclusieve en integrale benadering bij het ontwerpen van de openbare ruimte. "Van bij het begin moet de vraag voorop staan: hoe kan de publieke ruimte zowel esthetisch als functioneel zijn voor een zo groot mogelijke groep gebruikers?", zegt Marcel Wijnker van Inter, het expertisecentrum Toegankelijkheid en Universal Design.

'Integreren waar het kan, differentiëren waar het moet'



INTER

"Een toegankelijk openbaar domein vereist een doordacht ontwerp en beheer. De kwaliteit van het geheel wordt bepaald door de aaneenschakeling van elementen." Marcel Wijnker, Inter

interview

Wat zijn de voordelen van een toegankelijk openbaar domein?

"Onze maatschappij bestaat uit een grote diversiteit aan mensen, in opeenvolgende fasen van het leven. Velen daarvan wijken op bepaalde momenten of op bepaalde vlakken af van 'de norm'. Een openbaar domein waarbij niet het gemiddelde maar de uitzondering het uitgangspunt is, zal veel beter aangepast zijn aan het werkelijke gebruik. Het is belangrijk om erbij stil te staan dat alle gebruikers voordeel hebben bij een verruimde functionaliteit en toegankelijkheid, niet enkel mensen met beperkingen. Toch zijn er in bepaalde situaties voor bepaalde doelgroepen altijd 'speciale' oplossingen nodig. De strategie moet zijn om te integreren waar het kan en te differentiëren waar het moet."

Welke criteria bepalen of een openbaar domein toegankelijk is?

"Een toegankelijk openbaar domein vereist een doordacht ontwerp tot en met ingebruikname en beheer. De kwaliteit van het geheel wordt bepaald door de aaneenschakeling van elementen, men noemt dit de 'keten van toegankelijkheid'. Ook de configuratie van de verschillende elementen ten opzichte van elkaar is kwaliteitsbepalend. Er zijn verschillende standaardwerken die normen bevatten over toegankelijkheid.

Daarnaast is er ook een wettelijk kader dat een aantal minimale normen oplegt (zie 'Meer info'). Maar toegankelijkheid is niet altijd te vatten in regeltjes. Daarom biedt Inter advies en ondersteuning voor bouwheren en ontwerpers gedurende het hele proces."

Is toegankelijkheid meetbaar?

"Er bestaan inderdaad professionele screenings om op een objectieve manier de toegankelijkheid in kaart te brengen op basis van normen. Je kan ook subjectieve screenings uitvoeren via meldingen van gemeentepersoneel, van buurtbewoners ... of een aftoetsing door een testpanel van gebruikers of een adviesraad. Daarbij is het wel heel belangrijk dat er een goede dialoog is tussen de ontwerpers, de technische dienst en de gebruikers. Die gebeurt dan ook best onder begeleiding. Beide groepen moeten de kans krijgen om knelpunten en prioriteiten op tafel te leggen om samen tot een goede oplossing te komen."

Hoe kan je het openbaar domein toegankelijk(er) te maken?

"Vanuit de jarenlange praktijkervaring en het vele samenwerken met diverse partners heeft Inter een methodiek uitgewerkt waarmee gemeenten en steden een kwaliteitsvolle, toegankelijke stad/gemeente kunnen ontwikkelen. We volgen daarin een 5-stappenplan, gaande van ambities formu-

leren en een draagvlak creëren tot de concrete verbetering en verankering van toegankelijkheid binnen de verschillende beleidsdomeinen. Elk bestuur kan eigen keuzes maken en een eigen timing bepalen. Het verankeren van toegankelijkheid als thema in kwaliteitsmonitoring, en de methodiek van Universal design in de werking van de stadsdiensten, is een belangrijke stap om effectief veranderingen te krijgen op termijn."

Een meer gedetailleerd overzicht van het 5-stappenplan voor de methodiek vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op Mobiliteitsbrief rechtboven en dan op het gelijknamige artikel bij Mobiliteitsbrief 178). Meer info: www.inter.vlaanderen en www.meermobiel.be

Meer info:

- Vademecum Toegankelijk Publiek Domein – Agentschap Wegen en Verkeer (2009)
- Toegankelijke haltes – De Lijn (2016)
- Integrale toegankelijkheid van parken – Agentschap Natuur en Bos (2006)

Wettelijk kader:

- Algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer (1997)
- Antidiscriminatiewet (2003)
- Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening art. 4.3.3., art. 4.3.4. en art. 4.3.7.

‘Gebruik artificiële geleiding enkel waar ze noodzakelijk is’

Blinden en slechtzienden hebben nood aan geleiding om hun weg te vinden. “Toch is het niet nodig en vaak zelfs niet wenselijk om overal ribbelstroken of andere artificiële geleiding aan te brengen”, zegt Karin Vaesen van de Expertisecel Toegankelijkheid bij Blindenzorg Licht en Liefde vzw. “Een doordachte inrichting van het openbaar domein van in de conceptfase is meestal goedkoper en efficiënter.”



“Probeer obstakels steeds aan éénzelfde zijde van de loopzone te plaatsen.”
Karin Vaesen, Blindenzorg Licht en Liefde vzw

“Infrastructuurbeheerders denken bij ‘geleiding voor blinde en slechtziende personen’ vaak eerst aan artificiële aanpassingen, zoals ribbel- en noppenstroken, verende oppervlakken en akoestische signalisatie. Vaak denkt men zelfs dat alleen artificiële aanpassingen volstaan om de openbare ruimte toegankelijk te maken voor deze doelgroep. Maar dat is een misvatting. Een overaanbod van artificiële aanpassingen schept juist verwarring bij de gebruikers. Het is beter om ze te beperken tot de plaatsen waar ze echt onontbeerlijk zijn, zoals oversteekplaatsen en kruispunten. Het is wel heel belangrijk dat al van in de conceptfase rekening wordt gehouden met blinden en slechtzienden. Goede oriëntatiemogelijkheden zijn immers belangrijk. Op infrastructureel vlak kan men door rekening te houden met enkele kleine elementen al veel verschil maken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de integratie van niveauverschillen en contrasten, gidslijnen oriëntatie- of herkenningpunten.”

Niveaueverschillen en contrasten

Geleidehonden stoppen voor drempels. Wanneer er geen niveauverschil is tussen voetgangerszone en rijbaan loopt de hond gewoon rechtdoor. Bij een gelijkgrondse inrichting kunnen blinden en slechtzienden met hun witte stok de ‘grenslijn’ tussen voetgangerszone en

Op de Bondgenotenlaan in Leuven staan alle bomen, vlaggenmasten, vuilnisbakken, fietsenstallingen, ... in een zogenaamde obstakelstrook zodat de loopzone helemaal vrij blijft. In die loopzone is een goot aangebracht die als geleidelijn kan dienen voor blinden en slechtzienden. De klassieke ribbelstroken zijn hier dus op een elegante manier overbodig gemaakt.

JERRY DE BRIE



rijbaan niet detecteren. Er moet daarom steeds een niveauverschil zijn van minimaal 2 cm. Veel blinde en slechtziende gebruikers van een witte stok hebben een voorkeur voor een voetpad dat duidelijk hoger ligt dan het fietspad en de rijweg. Veel rolstoelgebruikers kunnen echter een niveauverschil van meer dan 2 cm niet (zelfstandig) overbruggen. Ook een duidelijk tactiel en visueel contrast tussen de bestrating van voetpad en fietspad/rijweg is belangrijk.

Gidslijnen

Blinde en slechtziende personen die een witte stok gebruiken, oriënteren zich in de openbare ruimte door een ‘gidslijn’ te volgen. Die kan bestaan uit de gevelrij, een muurtje,

draadafsluiting,... Ook andere elementen met een rechtlijnig en ononderbroken verloop, zoals een boordsteen, afwateringsgeultje, een haagje of de hard-zachtverkanting van een grasberm, kunnen voorkomen dat zij afwijken van hun looproute. Gidslijnen zijn niet alleen noodzakelijk op voetpaden, maar ook op pleinen. Gebruikers van een witte stok volgen liefst de gevels of terrassen aan de buitenrand van een plein. Slechtziende personen die geen witte stok gebruiken, begeven zich ook op het plein. Een overzichtelijke, rechtlijnige indeling van het plein met duidelijke, contrastrijke loopzones is voor hen belangrijk.

Oriëntatie- of herkenningpunten

Permanent aanwezige en niet-verplaatsbare obstakels, zoals zitbanken, bloembakken van de gemeente, brievenbussen, ... kunnen nuttig zijn als oriëntatie- of herkenningpunt. Deze obstakels mogen echter geen onaangename botsingen of struikelpartijen veroorzaken. Een doordachte inrichting is daarom belangrijk. Bijvoorbeeld door obstakels steeds aan éénzelfde zijde van de loopzone te plaatsen, door alle obstakels op één rechte lijn te plaatsen of door een fietsenstalling of laad- en loskade te voorzien buiten de loopzone.



JERRY DE BRIE

Bij de herinrichting van de Grote Markt in Turnhout werd aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van het plein voor blinde en slechtziende personen. Tussen het ruwe oppervlak van de overige bestrating werd een vlak looppad aangelegd dat tactiel te onderscheiden is. Ernaast ligt, enigszins verzonken in het oppervlak, een afwateringsstrook. Gebruikers van een witte stok kunnen dit looppad volgen als om het plein vlot en ongehinderd over te steken.

Meer richtlijnen en informatie over geleiding voor blinden en slechtzienden vindt u bij Expertisecel Toegankelijkheid van Blindenzorg Licht en Liefde vzw, www.lichtenliefde.be

De Lijn werkt aan meer mobiele lijnen

Tegen 2020 zullen alle bussen van De Lijn toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Maar op vlak van halte-infrastructuur is er nog veel werk aan de winkel. Om de juiste prioriteiten te bepalen, werkt De Lijn aan het project 'meer mobiele lijn'. Binnenkort wordt de toegankelijkheidsstatus van de haltes ook gemarkeerd met herkenbare logo's.



Slechts 10% van de geïnventariseerde haltes zijn vandaag toegankelijk voor mensen met een motorische beperking.

Sinds maart 2016 screent De Lijn al haar haltes op toegankelijkheid. Medewerkers halte-infrastructuur van De Lijn kijken systematisch alle haltes na op een aantal parameters, zoals de perronhoogte, de hellingsgraad, de aanwezigheid van geleidetegels,... Op basis van die inventarisatie wordt bepaald of de halte al dan niet toegankelijk is. Er zijn drie gradaties van toegankelijkheid: toegankelijk voor personen met een rolstoel, toegankelijk voor personen met een rolstoel mits assistentie en toegankelijk voor personen met een visuele beperking. Alle toegankelijkheidsgegevens komen terecht in een centrale databank van De Lijn. "Momenteel is ongeveer 75% van de haltes geïnventariseerd", zegt de coördinator toegankelijkheid Eddy Gielis van De Lijn. "Zo'n 10% van de gescreende haltes blijkt vandaag toegankelijk voor mensen met een motorische beperking, met assistentie is dit 27%. Slechts 4% is voorzien van tactiele geleiding voor personen met een visuele beperking. Het toegankelijk maken van een halte is de

verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Dankzij de halte-inventarisatie kunnen we nu duidelijker aangeven welke haltes voor wie reeds bruikbaar zijn. Dat is alvast een stap in de goede richting."

Project 'meer mobiele lijn'

"Vandaag is ongeveer 86% van onze bussen al toegankelijk, en tegen 2020 zal dat 100% zijn. Maar wat de haltes betreft, zullen we dus een inhaalmanoeuvre moeten doen op vlak van toegankelijkheid", zegt Eddy Gielis. Om tot een planmatige aanpak van de halte-infrastructuur te komen, zet De Lijn het proefproject 'meer mobiele lijn' op. Een lijn krijgt het statuut van meer mobiele lijn als daarop een bepaald percentage toegankelijke voertuigen rijdt en de lijn een minimaal of gericht percentage toegankelijke haltes heeft. Binnen het project 'meer mobiele lijn' worden geschikte lijnen geselecteerd. Bedoeling is om met gerichte vragen aan de wegbeheerders te komen tot een minimumaandeel van toegankelijke haltes op die lijnen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de spreiding van toegankelijke haltes in de buurt en met andere paramaters zoals de ruimtelijke en de functionele context.

Logo's toegankelijkheid

De Lijn wil naast de mobiele lijnen ook werk maken van een transparantere communicatie

naar de minder mobiele reizigers. Hiervoor worden drie nieuwe logo's gebruikt. Die worden binnenkort op het haltebord aangebracht en geïntegreerd in de online info zoals de routeplanner en in de folders. "Het is de bedoeling dat reizigers zo zelf kunnen nakijken of hun op- en afstaphalte toegankelijk is. Samen met de gebruikersorganisaties onderzoeken we of we in de nabije toekomst naar een systeem kunnen gaan waarbij mensen met een beperking niet langer hun rit met De Lijn vooraf moeten reserveren. Het toenemende aantal toegankelijke voertuigen en het beschikbaar stellen van de halte-informatie over toegankelijkheid maakt dat deze stap mogelijk wordt."



Toegankelijk voor personen met een mobiele beperking



Toegankelijk voor personen met een mobiele beperking mits assistentie



Toegankelijk voor personen met een visuele handicap



"Mensen zullen op onze website en in de folders zelf kunnen nakijken of hun halte toegankelijk is."

Eddy Gielis, coördinator toegankelijkheid De Lijn.

Op www.delijn.be/overheden vindt u meer informatie in de brochure toegankelijke haltes. (klik op '7 pijlers' en dan op 'toegankelijkheid')

Begeleiding op maat: OV-buddy's in regio Gent

Om het openbaar vervoer nog toegankelijker te maken is TreinTramBus in de regio Gent gestart met het project Openbaar Vervoer-Buddy's. Dat zijn vrijwilligers die mensen met een fysieke of mentale beperking helpen om de bus of tram te leren gebruiken. Het kan gaan om eenmalige ondersteuning (de buddy gaat mee op de bus/tram en helpt waar nodig), maar soms willen gebruikers

ook graag een specifiek traject (bv. van thuis naar school of werk) aanleren, met de bedoeling om dit na enkele keren oefenen zelfstandig te kunnen afleggen. OV-buddy's werken op vrijwillige basis en worden zorgvuldig uitgekozen. Als iemand een buddy wil, zoeken TreinTramBus en Mobar vzw (de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer) eerst een passende match. Dat gebeurt op basis

van een persoonlijk gesprek. Als het project goed wordt onthaald, kan het naar andere steden en gemeenten worden uitgebreid.

Meer info: <http://buddywerking.treintrambus.be> – buddywerking@treintrambus.be of tel. 09 223 86 12

OV-buddy's is een initiatief van TreinTramBus i.s.m. IMOB, De Lijn en Mobar, en wordt gerealiseerd met de steun van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Elk nieuw ontwerp krijgt toets toegankelijkheid

Sint-Truiden is bezig met een gefaseerde heraanleg van het centrum. Toegankelijkheid wordt daarin steeds meegenomen. “We willen de Mindervalidenraad nog meer betrekken”, zegt schepen Bert Stippelmans.

“Niet alleen onze dienst bouwvergunningen, maar ook onze diensten infrastructuur en mobiliteit houden rekening met factoren die een ruimtelijk aspect hebben rond toegankelijkheid”, zegt Bert Stippelmans, schepen van Mobiliteit en Toegankelijkheid. “Voor elk project werken we daarvoor samen met Inter (zie pagina 1). Onze ontwerpplannen worden steeds getoetst aan de normen en aan praktijkervaring. We betrekken nu al de Mindervalidenraad, maar we willen dat nog meer doen bij nieuwe projecten. In de nabije toekomst stelt de stad ook een toegankelijkheidsmanager aan die alle thema's rond toegankelijkheid coördineert.”

Lees meer over Sint-Truiden op www.mobieltvlaanderen.be/overheden (klik op Mobiliteitsbrief rechtboven en dan op het gelijknamige artikel bij Mobiliteitsbrief 178)



Op verschillende plaatsen in de stad zijn de stoepen verlaagd zodat ze geen hinderpaal vormen.

JERRY DE BRIE



Parkeerplaatsen voor personen met een handicap in het centrum worden zeer duidelijk aangegeven.

JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

Aalst

Ouderen als norm voor openbaar domein

Een goed leesbaar en toegankelijk openbaar domein is een belangrijke voorwaarde om ouderen langer zelfstandig thuis te laten wonen. Dat ondervond Aalst tijdens het proefproject 'Ageing in Place'.

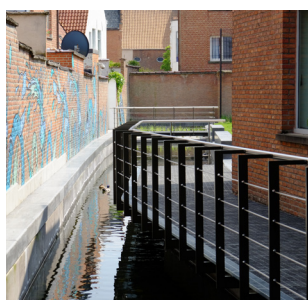
Ouderen vormen een belangrijke groep binnen de samenleving. In de stad Aalst bijvoorbeeld is één op vier inwoners ouder dan 60 jaar. Meer dan 5% van de inwoners is zelfs ouder dan 80 jaar. Deze “vergrijzing binnen de vergrijzing” zal de komende jaren nog gaan toenemen. In het kader van het project 'Zorg Proeftuinen' liep van 2013 tot 2016 het project AIPA (Ageing in Place Aalst). Met dat project wilde het stadsbestuur onder begeleiding van het toegankelijkheidsadviesbureau Inter testen welke infrastructurele, sociale en maatschappelijke voorwaarden ingevuld moeten zijn om te kunnen ouder worden in de eigen leefomgeving.

Lees meer op www.mobieltvlaanderen.be/overheden (klik op Mobiliteitsbrief rechtboven en dan op het gelijknamige artikel bij Mobiliteitsbrief 178)

Prijs Publieke Ruimte voor Gent en Mechelen

Tijdens het Congres Publieke Ruimte op 29 maart werd de spraakmakende Prijs Publieke Ruimte voor de tiende keer uitgereikt. De onderscheiding ging naar de stad Gent voor de transformatie van de voormalige textielabriek De Porre tot een veelzijdig buurtpark. De jubileumeditie van de Prijs Publieke Ruimte kreeg extra weerklank door de uitreiking van de eerste publieksprijs Publieke Ruimte. Die ging naar Mechelen waar op een voormalig parkeerterrein in de binnenstad de Rik Wouterstuin tot stand kwam.

Meer info: www.publiekeruimte.info



Save the date: Belgisch Wegencongres van 6 tot 10 oktober 2017

Het Belgisch Wegencongres vindt om de vier jaar plaats en richt zich tot professionals die betrokken zijn bij de aanleg, het beheer en de exploitatie van wegen. Het 23ste wegencongres vindt plaats van woensdag 4 tot

en met vrijdag 6 oktober 2017 in het SQUARE-Brussels Meeting Centre. Het programma is gericht op de vier levensfasen van weginfrastructuur: het ontwerp, de uitvoering, het onderhoud en de exploitatie van de weg. Bijzondere nadruk wordt gelegd op aspecten van de weg in een stedelijke omgeving, 'slimme mobiliteit' (Smart Mobility), de kwaliteit van de openbare ruimte en de dienstverlening aan de gebruikers. Het Belgisch Wegencongres is een organisatie van de Belgische Wegenvereniging.



Meer info: www.wegencongres.be

Agenda

Mei

- 4 Energie- en klimaatdag lokale besturen
- 5 Studiedag fietslogistiek
- 16 Brengt een circulatieplan meer mensen op de fiets?

Zie ook de agenda op www.mobieltvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobieltvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.