

## **NVC 2022 indienen paper Nationaal Verkeerskunde Congres**

*Paper categorie: Praktijkennis*

*Auteurs:*

*Guus Janssen*

*Frouck de Boer*

### Titel

*'Alle stationsomgevingen toegankelijk' Ontwerpen en inrichten vanuit het perspectief van de mens met een visuele beperking helpt iedereen.*

### Aanleiding

De Oogvereniging is een belangenorganisatie voor mensen die blind of slechtziend zijn. Geregeld polst de Oogvereniging onder haar leden welke thema's er bij hen leven. Een vaak terugkerend thema is openbaar vervoer. Wanneer iemand zich in de belevingswereld van een persoon met een visuele beperking probeert te verplaatsen, wordt meteen duidelijk dat het openbaar vervoer een onmisbaar onderdeel is om mee te kunnen doen in de maatschappij.

Toegankelijkheid is voor verschillende doelgroepen dan ook een blijvend aandachtspunt in iedere toepassing van openbaar vervoer. Van metro tot trein, toegankelijkheidstoepassingen komen we overal tegen. Herkenbare voorbeelden hierin zijn de uniforme toepassingen van liften, geleidelijnen en braille bordjes op ProRail stations. Vervoerders voelen zich hiervoor verantwoordelijk en steken veel tijd en middelen in het mogelijk maken voor de reis voor iedereen.

'Voor mij is het reizen met het openbaar vervoer een ketenreis. En de toegankelijkheid van iedere schakel bepaalt voor mij hoe sterk deze keten is. Wanneer er een deel niet toegankelijk is kom ik alsnog niet op mijn bestemming.'

### Toepassing

De crux zit hem vaak in het ontwerp van de stationsomgeving. Onder de stationsomgeving wordt het gebied tussen de verschillende modaliteiten verstaan. Bijvoorbeeld de ruimte tussen de OV poortjes op het station en de bushaltes, of de uitgang van het metrostation naar de hoofd ontsluitingsroute richting centrum. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de stationsomgeving en het beheer ervan.

De behoefte voor deze handreiking komt voort uit het feit dat op stations de toegankelijkheid adequaat geborgd is, maar dat buiten de poortjes van de stations de openbare ruimte 'onontgonnen gebied' is.

De samenwerking is gezocht binnen het consortium 'Kennis over Zien', waarin de krachten van de Oogvereniging, de Maculavereniging, Robert Coppes stichting, Bartiméus en Koninklijke Visio zijn gebundeld. Vanuit deze samenwerking is er een handreiking geschreven voor gemeenten en ontwerpers om beter geïnformeerde keuzes te maken in het ontwerpen van de stationsomgeving. Tevens geeft het ervaringsdeskundigen (mensen die zelf blind of slechtziend zijn) kaders in handen om het gesprek aan te gaan als zij niet-toegankelijke situaties in de praktijk tegenkomen.

Input van de handreiking is geschreven op basis van meest recente literatuur, meningen van experts in het werkveld en uitkomsten van gesprekken waarin specifieke dilemma's zijn besproken tussen ervaringsdeskundigen en inhoudelijk deskundigen.

### Principes

De handreiking beschrijft verschillende aspecten die belangrijk zijn voor mensen met een visuele beperking. Voor deze groep geldt een aantal specifieke punten die belangrijk zijn om mobiel te kunnen zijn binnen een stationsomgeving. Deze punten zijn beschreven middels een aantal principes. Doel is een zo maximaal vindbaar, voelbaar en volgbaar, maar vooral bruikbare openbare ruimte.

-De zichtbaarheid en voelbaarheid van de omgeving maximaliseren.

Mensen die slechtziend zijn, omdat ze bijvoorbeeld door een kleine koker kijken of wazig zien waardoor zij details missen, maken deels nog gebruik van hun zicht. Dit is wat wordt beschreven als restvisus. Om de restvisus optimaal te kunnen inzetten is het van belang dat de omgeving maximaal zichtbaar is. Mensen die geen gebruik maken van de restvisus zijn aangewezen op het volgen van tactiele signalen (vaak via een taststok). Voor deze groep is het van belang om bijvoorbeeld loopzones te kunnen volgen doormiddel van een voelbare rand.

-Kritische situaties

Veel delen van een stationsomgeving zijn te vergelijken met andere delen van de openbare ruimte. Een stationsplein lijkt namelijk vaak op een marktplein.

Een belangrijk verschil tussen goedziende en niet goed ziende mensen is dat het zelfstandig verplaatsen en oriënteren bij weinig zicht heel veel energie kost. Neem hier de factor stress van een bus of trein moeten halen bij, dan wordt duidelijk dat een stationsomgeving veel complexer kan zijn of ervaren kan worden dan een gemiddeld plein in een stad of dorp. Tevens moet een stationsomgeving goed werken bij zowel grote als kleinere hoeveelheden gebruikers. Gevolg is dat een kleine onhandigheid in een ontwerp grote gevolgen kan hebben voor de toegankelijkheid van de situatie.

-Materialisatie & Lay-out ontwerp

Een ontwerper heeft twee middelen tot zijn beschikking om de omgeving vorm te geven. Dit zijn de materialen die gebruikt worden en de manier waarop deze in de ruimte worden geplaatst.

De handreiking is juist niet geschreven met als doel op de stoel van de ontwerper te gaan zitten. Wel biedt de handreiking kaders voor ontwerpers welke zichtbare en voelbare verschillen en contrasten tussen materialen nodig zijn om tot een toegankelijke en bruikbare omgeving te komen.

Ook wordt gedacht aan de toegankelijkheid van mensen die met een geleidehond lopen, denk maar eens aan hoe warm sommige tegels kunnen worden voor hondenpoten.

-Afbakening / kadering van de stationsomgeving en de functionele eisen van een stationsomgeving

Vanuit mobiliteitsperspectief is het ontwerpen vanuit de reiziger/gebruiker het uitgangspunt. Een analyse van een reis op het station is eenvoudiger uiteen te rafelen, dan de vele 'reizen' die in de stationsomgeving buiten de poortjes mogelijk zijn. Op een station kan een reiziger instappen, uitstappen of overstappen. Welke functies en functionaliteiten vanuit die handelingen nodig zijn en welke eisen dat van de fysieke (en digitale) entiteiten vraagt, is in beeld te brengen. Buiten de poortjes van het station kan

de reiziger/ gebruiker veel meer variaties in handelingen en routes hebben. Die multi-modaliteiten maken de cirkel om het station heen complex. In de handreiking wordt dieper ingegaan op de kadering van het gebied en de functionele eisen en variaties daarop, die gesteld worden aan deze omgeving.

Eén van de uitdagingen is ook 'de schreeuw om ruimte'. Daar gaat de handreiking op in, onder andere door functionele zoneringen toe te passen. Hoe creëer je een obstakelvrije loopzone? Andere principes die uitgebreid aan bod komen zijn bijvoorbeeld gids- en geleidelijnen. Wat is het verschil tussen een gidslijn en een geleidelijn? En wanneer kan een gidslijn adequaat toegepast worden? Ook wordt het spanningsveld daartussen beschreven. Maar ook; 'Wat is een object? En wanneer wordt een object een obstakel?

### Conclusies en aanbevelingen

Het project komt primair voort uit de behoefte van de doelgroep, namelijk de mens met een visuele beperking. In gezamenlijkheid is een handreiking geschreven voor gemeenten, gebiedsbeheerders, ontwerpers, ontwikkelaars, maar zeker ook voor de doelgroep zelf. Bijzonder aan dit project is dan ook de samenwerking tussen de ervaringsdeskundigen en de inhoudsdeskundigen. Zonder op de stoel van de ontwerper te gaan zitten, geeft deze handreiking waardevolle inzichten, tips en uitgangspunten om de stationsomgeving bruikbaar, functioneren en zichtbaarder te maken voor de diverse groep gebruikers.

Overstijgend is dan ook het pleidooi, of de uitdaging; 'Als ontworpen wordt vanuit het perspectief van de mens met een visuele beperking, dan helpt dat iedere burger/gebruiker! '