



ADVIES NIEUWE DRUKKNOP VERKEERSLICHT- INSTALLATIES

Den Haag, maart 2025

Voorall
Van Diemenstraat 196
2518 VH Den Haag
070 365 52 88
info@voorall.nl
www.voorall.nl
www.facebook.com/voorall

Inhoud

Inleiding	3
Opzet van de test.....	4
Bevindingen	4
Conclusies en advies.....	9
Vragen?.....	9

Advies

Nieuwe drukknop verkeerslichtinstallaties



Overzicht van de oversteek Loosduinseweg/kade ter hoogte van de Monstersestraat

Inleiding

Op dinsdag 18 februari 2025 vond een test plaats van de nieuwe drukknop van de verkeerslichtinstallatie op de kruising Loosduinseweg/kade met de Monstersestraat. Aan de test deden zes testers mee, van wie vier mensen in het geheel niet kunnen zien. Eén van hen maakte gebruik van een blindengeleidehond. Twee testers konden nog enigszins kunnen zien. Al langer leeft de wens bij mensen met een visuele beperking dat oversteken met akoestische signalering (rateltickers) in Den Haag veiliger worden. In november 2024 bracht Voorall hierover het advies '(Interactieve) rateltickers' uit. Hierin staat onder andere dat de veiligheid van oversteken met rateltickers onder druk staat, omdat de akoestische signalering van de rateltickers regelmatig uit of zachter gezet wordt na klachten door omwonenden van geluidsoverlast. In het advies staan een aantal gewenste uitgangspunten beschreven waar de gebruiker behoefte aan heeft. Dit zijn onder andere de wens dat de oproepknop een terugmelding geeft bij het activeren door middel van een afwijkend geluid of een trilsignaal. Ook staat hierin de wens om de oproepknop te voorzien van symbolen in reliëf die de richting en opbouw van de oversteek inzichtelijk maken.

Op 3 oktober 2024 nam de gemeenteraad een door GroenLinks en CU/SGP ingediende motie 'Veilig over met OVI' (RIS 320189) aan, waarin het college verzocht wordt 'een pilot te starten met een OVI (oversteek voor iedereen)-kastje op ten minste één locatie; samen met ervaringsdeskundigen en toegankelijkheidsorganisaties deze pilot te evalueren; bij een succesvolle pilot de OVI-kastjes op meerdere plekken in Den Haag te installeren'.

Dergelijke knoppen bleken al geïnstalleerd te zijn op een kruising in Den Haag. In overleg met de gemeente heeft Voorall vervolgens een test georganiseerd om met ervaringsdeskundigen de functionaliteit van deze knoppen te schouwen.

Opzet van de test

Op de kruising Loosduinseweg/kade met de Monstersestraat zijn vier verschillende drukknoppen voor de verkeerslichtinstallatie geïnstalleerd. De extra functies van de knoppen bestaan uit het geven een terugkoppeling bij het activeren van de oproep en een trilsignaal bij startgroen. Aan de zijkant is een voelbare aanduiding van de oversteek aanwezig.

De testers hebben met behulp van een vragenlijst en een begeleider hun bevindingen over de verschillende functionaliteiten weergegeven.



Overzicht van de kruising met plaats van de drukknoppen

Bevindingen

Hieronder staan de bevindingen van de test beschreven:

- De drukknoppen zijn alle vier goed herkenbaar en in gele kleur uitgevoerd. Ze zijn op de goede hoogte aangebracht.
- De drukknoppen vragen groen licht aan voor met verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen voor voetgangers. Alle drukknoppen zijn van het type 'touch' (aanraken).
- De trambaan wordt separaat geregeld met een bel die wordt aangestuurd door de tram. Dat was niet helemaal duidelijk ter plaatse van drukknop 2 en 4.
- De beide oversteekplaatsen over de rijbaan zijn in beide richtingen behalve de groen/rode armaturen ook voorzien van rateltickers die zowel in de roodfase als in de groenfase geluid produceren.
- De drukknoppen zijn allemaal voorzien van een voelbare aanduiding (reliëfmarkering) van de oversteekplaats. Zij geven in looprichting het

fietspad, rijbaan en de trambaan aan. In de praktijk bleek dat de testers de reliëfmarkering niet begrepen, ook niet na een toelichting. Daarbij melden testers dat mensen met een visuele beperking nieuwe situaties meestal onder begeleiding gebruiken en pas daarna de situaties zelfstandig gebruiken.

- Het omgevingslawaai was erg sterk. Dat kwam ook omdat twee bouwkransen operationeel waren en veel geluid produceerden. Wel werd opgemerkt dat het verkeerslawaai ook fors was, vooral van de trams. Het verkeerslawaai overstemde in ieder geval de geluiden van de rateltickers. De bel ter attentie van een naderende tram werd wel goed gehoord. Maar ook daar werd opgemerkt dat het tramvoertuig zelf het belgeluid bijna volledig afschermdde. Dat zou tot onveilige situaties kunnen leiden wanneer twee trams elkaar op de kruising passeren.
- Aan de onderzijde van de drukknop was een fysieke drukknop gemonteerd. Deze werd niet als vanzelfsprekend gevonden, de meeste testers moesten hier door iemand op gewezen worden. Zowel de drukknop aan de onderzijde als het gewone touchdeel gaf (bij drukknop 2) een akoestische melding (een dubbele piep) als je hem indrukte. Op zich een zeer waardevolle toevoeging omdat daarmee een bevestiging van de werking van de knop werd aangeduid. Dit werd zeer gewaardeerd. Helaas kende het geluid (misschien de knop ook zelf) een time-out waardoor er geen melding werd gegeven wanneer snel voor een tweede keer de knop werd ingedrukt waardoor (als je de eerste dubbele piep niet had gehoord maar wel werd gegenereerd) de indruk ontstond dat de knop niet werkte. De knoppen 1,3 en 4 hadden mogelijk ook een terugmelding maar die was nauwelijks of eigenlijk niet hoorbaar.
- De tweede functie van de fysieke drukknop aan de onderzijde was het weergeven van de groenfase met behulp van een repeterend trilsignaal. Hiervoor moesten de testers hun vinger op de trilknop houden. De trilling van de drukknop was echter te zacht en daardoor moeilijk waar te nemen.
- De onderste drukknop had nog een derde functie, namelijk het aangeven van de richting van de oversteek. De voelbare aanduiding was echter nauwelijks waarneembaar. Dus goed bedoeld maar het kwam niet over.
- De rateltickers waren qua geluidintensiteit ver onder de maat. Er was ook geen tikgeluid waarneembaar aan de overzijde van de oversteek. Je kon dus niet "naar het geluid" toelopen.
- De drukknoppen 2 en 4 (naast de trambaan) hadden een beperkte functie: het groene licht aanvragen voor mensen die de tramhalte verlieten. Deze knop was gericht naar de tramhalte. Dat wekte veel verwarring op. De knop had geen functie voor de oversteek aan de overzijde van de kruising maar alleen voor de aanliggende oversteek. Maar de plaats van de knop wekte de indruk dat de oversteek in het verlengde van de halte lag terwijl de oversteek in werkelijkheid rechtsaf of linksafgaand lag. Bovendien begrepen testers niet dat deze knop alleen bedoeld was voor mensen vanaf de tramhalte. Na uitleg begrepen ze wel waar de knop voor was bedoeld maar gaven zij aan dat daar een andere oplossing voor moet worden gevonden. Een schouwer dacht zelfs dat de knop bedoeld was om

de bel aan te vragen. De bel wordt echter alleen geactiveerd door een naderende tram.

- De rateltickers zijn niet vanaf het trottoir hoorbaar. Mogelijk wel als er helemaal geen omgevingslawaai is maar dat kon niet worden gecontroleerd. Dat werd als een groot gemis ervaren.
- De oversteekplaatsen waren niet vanaf het trottoir aangelijnd. Die voorziening komt er wel maar pas op termijn. Dit werd als gemis ervaren omdat daarmee de oversteek niet herkenbaar is vanaf het trottoir voor mensen met een visuele beperking. Bedenk dat ook een blindengeleidehond de met een zebra-markering aangeduide oversteekplaats dan niet waarneemt.
- De drukknoppen zijn voldoende gevoelig. Ook met handschoenen werkte de touchknop.
- De touchknoppen hadden alle een visuele bevestiging (rode tekst/rood ledje) na het indrukken/aanraken van de knop. Daar hebben blinden geen baat bij, maar mensen die slechtziend zijn wel. Het ledje gaat uit als de groenfase start. Een groen ledje wanneer de groenfase start is voor een aantal mensen met een visuele beperking een bruikbare oplossing.
- De fietspaden moeten ongeregeld en zonder verdere waarschuwing worden overgestoken. Dit is erg lastig voor mensen met een visuele beperking.



Drukknop 1 voorzijde



Drukknop 1 met reliëfmarkering



Drukknop 2 met reliëfmarkering



Drukknop 4 met reliëfmarkering



Drukknop 3 aan voorzijde



Drukknop 3 met reliëfmarkering

Uitleg van de reliëfmarkering oversteek op drukknop

Vrijliggend fietspad



Rijbaan met twee rijstroken



Rustpunt



Trambaan



Rustpunt



Rijbaan met drie rijstroken



Begin oversteek



Conclusies en advies

- Het werd zeer gewaardeerd dat de doelgroep betrokken is bij deze voorzieningen.
- Het terugmeldsignaal, zowel auditief als tactiel, is erg belangrijk. Bij drukknop 2 werd de auditieve terugmelding eenvoudig geactiveerd door het touchgedeelte aan te raken. Gebruikers hoeven hiervoor geen extra handeling te verrichten. Dit wordt als zeer positief ervaren. De tactiele terugmelding was echter moeilijk vindbaar en lastig te voelen. Dit dient verbeterd te worden, bv door de hele touchknop kort te laten trillen bij activatie. De wens is verder om bij herhaaldelijk indrukken steeds een terugmelding te krijgen dat de knop is geactiveerd.
- We adviseren om de trilfunctie van de drukknop die de groenfase aangeeft, niet via een aparte knop te regelen, maar te regelen door de gehele drukknop te laten trillen. Een extra knop met pijl kan wel de richting van de oversteek weergeven.
- Voer reliëfmarkering alleen in als het op een landelijk herkenbare manier wordt geïmplementeerd. Te overwegen valt om de tekens in zwart af te beelden, zodat er een afbeelding ontstaat met duidelijk kleurcontrast. Dit maakt de reliëfmarkering gemakkelijker te interpreteren.
- Rateltickers moeten duidelijker hoorbaar zijn. Het geluidsvolume dient afhankelijk van het omgevings/verkeerslawaaï te worden bijgestuurd.
- Het is bij een niet haakse oversteek erg belangrijk om "naar het geluid toe" te kunnen lopen. Een extra speaker aan de overkant is daarbij noodzakelijk.
- De drukknoppen nabij de trambaan anders bevestigen.
- Bezien of het mogelijk is om bij de eerste drukknop ook de tweede oversteek (dus na de trambaan) aan te vragen.
- Zorg ervoor dat de oversteekplaats zo spoedig mogelijk wordt aangelijnd.
- Bezien of het mogelijk is de fietser te attenderen op overstekende voetgangers, d.m.v. een markering of bord.
- We adviseren om een knop (of de verbeterde versie) in het stadhuis (Atrium) en bij Voorall en Visio op te hangen. Dan kan de doelgroep vertrouwd raken met deze voorzieningen.

Samenvattend kunnen we zeggen dat een drukknop met extra functies bijdraagt aan een veiliger oversteek voor mensen met een visuele beperking, maar dat de huidige knop helaas nog niet voldoet aan de wensen van de gebruikers. We adviseren daarom om te zoeken naar een drukknop waarbij de tactiele functie beter herkenbaar is.

Vragen?

Voor vragen kunt u contact opnemen met
Fred Blankespoor, voorzitter projectgroep Verkeer en Openbare Ruimte
fredblankespoor@voorall.nl