

*Op zoek naar verkeerskundige
verbeteringen van het voetgangersgebied
Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt
in Den Haag
voor mensen met een (visuele) beperking*

VOOR *alle*
Expert Meeting
3 maart 2015







Inhoud

- 1 Inleiding 4
- 2 Probleembeschrijving 4
- 3 De probleemstelling 5
- 4 Doelstelling 5
- 5 Impressies van de huidige situatie 5
- 6 Voorstellen tot verbetering van de kruising Spui 6
- 7 Conclusie en advies 7

- Bijlage 1 8
Deelnemerslijst Expert Meeting Voorall

- Bijlage 2 9
Verslag Expert Meeting

1 Inleiding

In 2009 is het Spui in de binnenstad van Den Haag volledig heringericht. Aan het Spui ligt een aantal openbare gebouwen zoals het stadhuis en de centrale bibliotheek. Maar ook het Nederlands Danstheater en de Dr. Anton Philipszaal zijn hier gevestigd, evenals de Primark en Pathé. Nadat de herinrichting was voltooid, kwamen er signalen van mensen met een visuele beperking over oriëntatieproblemen en problemen met veilig oversteken. Observaties ter plaatse onderschreven de klachten. De klachten zijn dermate ernstig dat mensen met een beperking deze omgeving gaan mijden.

Voorall heeft dit probleem bij de hoorns gevat en is gaan zoeken naar een mogelijke oplossing voor het probleem van de slechte oriëntatie en oversteekbaarheid van dit kruispunt. Al snel bleek het probleem in verkeerstechnische zin niet uniek te zijn. Helaas is er echter nog geen pasklare oplossing gevonden om de kruising voor mensen met een (visuele) beperking veiliger te maken.

Om te komen tot een haalbare oplossing heeft Voorall na consultatie van het Ingenieursbureau van de gemeente Den Haag gekozen om een Expert Meeting te organiseren. Voor deze bijeenkomst zijn deskundigen (zie voor deelnemers bijlage 1) uitgenodigd van gemeenten, ingenieursbureaus en belangenorganisaties om met elkaar na te denken over mogelijke oplossingen. Dit rapport geeft de resultaten weer van deze bijeenkomst die gehouden is op 3 maart 2015.

Voorall organiseert deze Expert Meeting vanuit haar rol als belangenbehartiger voor mensen in Den Haag met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte. Voorall is adviseur voor het gehandicaptenbeleid van de gemeente Den Haag en fungeert als spreekbuis voor de achterban. Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te vergroten adviseert Voorall de gemeente Den Haag bij het ontwerp, beheer en de inrichting van de stad zodat iedereen, dus ook Hagenaars met een beperking, hier op zelfstandige wijze gebruik van kan maken.

2 Probleembeschrijving

Sinds eind jaren tachtig van de vorige eeuw wordt de binnenstad van Den Haag heringericht volgens het plan De Kern Gezond. In de afgelopen 25 jaar is dit plan uitgerold over de binnenstad. Het is succesvol gebleken en heeft het aanzien van de stad verbeterd. Als sluitstuk van deze herinrichting is in 2009 het Verkeerscirculatieplan (VCP) in werking getreden. Het VCP is gericht op het onmogelijk maken van doorgaand verkeer in de binnenstad, ofwel het realiseren van een autoluwe binnenstad. Bij de planontwikkeling werd het volgende algemene doel geformuleerd: "het bereiken van een zodanige verkeerscirculatie in het Haagse centrumgebied, dat een optimale mix van bereikbaarheid, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit mogelijk wordt gemaakt".

De route over het Spui is geknipt door op het Spui tussen de Gedempte Gracht en Hofweg Lange Poten geen autoverkeer meer toe te staan. De rijbanen zijn hierdoor vervallen. Op de trambaan is medegebruik mogelijk gemaakt voor bussen. Ook nood- en hulpdiensten en taxiverkeer kunnen hiervan gebruik maken. De verbrede trottoirs zijn ook voor bevoorradersverkeer te gebruiken. De Kalvermarkt is voor autoverkeer een doodlopende straat, waar ter hoogte van de Bagijnestraat gebruik gemaakt moet worden van de bestaande keermogelijkheid. Fietzers en bestuurders van trams, taxi's, bevoorradersverkeer kunnen wel via het Spui doorrijden naar het uitgebreidere voetgangersgebied; voor bevoorradersverkeer geldt de venstertijdenregeling in de ochtenduren.

Formeel is het Spui een voetgangersgebied waarbij doelgroepen al of niet beperkt in tijd zijn toegelaten. Bestemmings- en bezorgend verkeer mag tot 11.30 uur het gebied inrijden. Lijndiensten van de HTM (tram en bus) en taxi's mogen ook het Spui berijden. Fietzers en snorfietzers worden permanent toegelaten. Voor al deze doelgroepen geldt een beperking in maximale snelheid tot 15 km/h. Nood- en hulpdiensten kunnen het gebied op elk moment bereiken. De Grote Marktstraat wordt aangemerkt als hoofdroute voor de brandweer. Het Spui kent

een zekere geleiding waarbij lijndiensten in het midden van de weg rijden, fietsers en bezorgend verkeer direct daarnaast en de voetgangers feitelijk van de gehele weg gebruik mogen maken maar in de praktijk langs de gevels zullen lopen.

Een voetgangersgebied betreft een openbare verkeersruimte waarin de verkeersafwikkeling door sociale interactie van alle verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en automobilisten op een natuurlijke wijze plaatsvindt. Het regiem lijkt op shared space doch is het geenszins. Sociale interactie houdt in dat we elkaars gedrag beïnvloeden waarbij verwacht wordt dat een ander reageert zoals je zelf zou reageren. De regels van het RVV en van de WVV zijn echter nog steeds van kracht en de voetgangers hebben feitelijk niet meer rechten dan in een conventioneel ingerichte straat. Deze aanname sluit echter in dit dynamische systeem, dat gebaseerd is op logisch en voorspelbaar gedrag, niet aan op het gedrag van blinden en slechtzienden.

Mensen met een visuele beperking kunnen zich moeilijker oriënteren en zijn minder gemakkelijk in staat om te anticiperen op het gedrag van het overige rijverkeer (tram/bus/fietser/bezorgend autoverkeer/taxi's). Zij ondervinden bovendien ernstige oriëntatieproblemen bij het oversteken op grote kruisingen zoals de kruising Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt. Door de grote breedte van de weg en het ontbreken van geleiding is het nauwelijks mogelijk om de overzijde te bereiken zonder de oriëntatie te verliezen.

Een tweede knelpunt voor mensen met een visuele beperking is de ligging van de toegangen naar de RandstadRailperrons die onder deze kruising zijn gesitueerd. Een geleiding naar de twee belangrijke toegangen ontbreekt.

3 De probleemstelling

De problemen spitsen zich toe op twee gebieden:

- Oversteekbaarheid van de wegen voor mensen met een (visuele) beperking met name nabij de kruising van wegen.
- Toegankelijkheid en herkenbaarheid van de twee toegangen tot de perrons van RandstadRail voor mensen met een visuele beperking aan de Kalvermarkt en aan het Spui.

4 Doelstelling

Ontwikkelen van voorstellen die de gesignaleerde problemen grotendeels oplossen en die niet strijdig zijn met de beginselen van het VCP zoals die hierboven zijn verwoord.

5 Impressies van de huidige situatie

De deelnemers aan de Expert Meeting hebben eerst een bezoek gebracht aan het kruispunt Spui gelegen tussen Lange Poten en de Gedempte Gracht en tussen de Bagijnestraat en de Voldersgracht. De groep heeft het kruispunt geschouwd in de ochtenduren terwijl het gebied toegankelijk was voor bezorgend verkeer. Op de dag zelf regende het in de ochtend.

De impressies van de deelnemers zijn samen te vatten in vijf punten:

- Het is een onoverzichtelijke kruising met veel onduidelijkheid bij gebruikers over wetgeving in dit voetgangersgebied;
- De oversteekbaarheid vormt een probleem;
- Het gebied wordt ervaren als veiliger dan vóór de reconstructie, dus wat is de omvang van het probleem?;
- Er zijn veel obstakels in het gebied, zoals fietsen en installaties voor glazenwassers tegen gevelpartijen;
- De toegang en zichtbaarheid naar de entrees van de RandstadRail halte Spui kunnen verbeterd worden.

6 Voorstellen tot verbetering van de kruising Grote Marktstraat/Spui/Kalvermarkt

De middag is gebruikt om in twee groepen na te denken over mogelijke oplossingen voor de problemen zoals voorgaand verwoord. De voorstellen van beide groepen lagen in elkaars verlengde.

Voor de oversteekbaarheid is gekozen voor conflictluwe zones die buiten de kruising zijn gelegen.

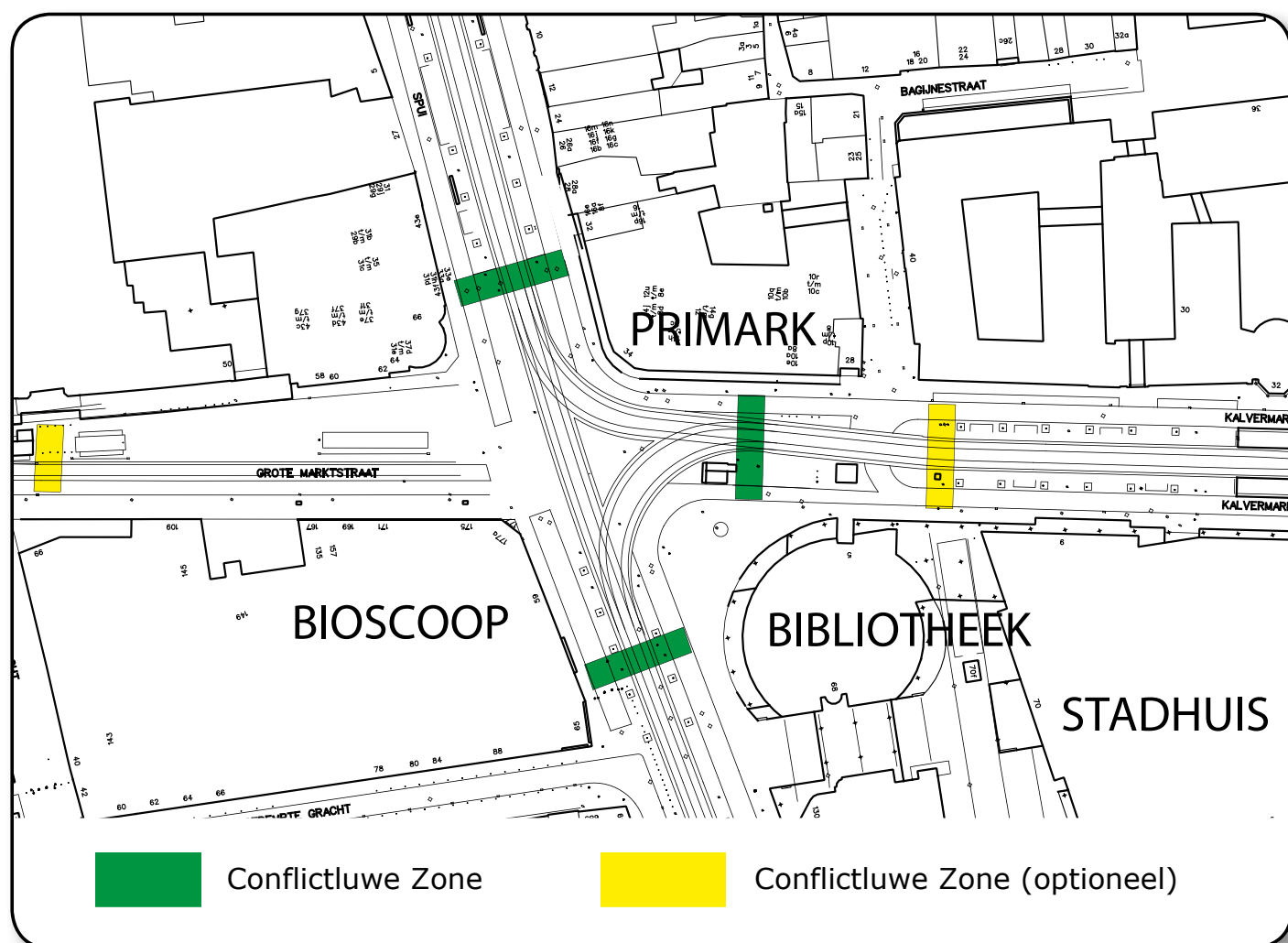
Deze brede oversteek is geen zebrapad, noch een geleidelijn, maar een conflictluwe zone die herkenbaar is qua kleurschakering en voelbaar is qua textuur.

Door de zones buiten het kruisingsvlak te leggen wordt voorkomen dat voetgangers (met een visuele beperking) van alle kanten worden benaderd door fietsers, auto's, bussen of trams.

De strook dient zich niet in kleur maar in textuur te onderscheiden van de rest van de bestrating. Door voor een ander oppervlak te kiezen, bijvoorbeeld met ribbels of gebouchardeerd (bewerking van (natuur)steen waardoor een oppervlak ontstaat met regelmatig verspreide puntjes), krijgt de bestrating een andersoortig oppervlak dat goed is te voelen en dat zich in de kleurschakering ook onderscheidt van de rest van de bestrating. Omdat dit nog niet eerder is toegepast is het goed dit eerst in een proefopstelling uit te zoeken samen met de leverancier van de bestrating en dit uit te testen met personen die een visuele beperking hebben.

Door de conflictluwe zones buiten het kruisingsvlak te leggen is het ook mogelijk om de ingangen van de ondergrondse halte Spui goed te benaderen door deze zones langs deze entrees te leggen.

Op afbeelding 1 is globaal aangegeven waar deze zones komen.



Kruising Grote Marktstraat/Spui/Kalvermarkt

Er is tevens gekozen voor een conflictluwe zone in het verlengde van de Gedempte Gracht. Deze zone kan in conflict komen met de daar gelegen pollerinstallatie. Gekeken moet worden of deze al dan niet verplaatst moet worden.

Bij het zoeken naar oplossingen is verder geconstateerd dat de geleidelijnen op het perron van halte Spui leiden naar de liften. Op het maaiveld echter wordt deze geleidelijn niet doorgezet. Om de oplossing compleet te maken is het verstandig om ook daar een voorziening te treffen om mensen met een visuele beperking te geleiden.

Een tweede oplossing die naar voren kwam, is het aanbrengen van smartlines. Hier wordt ingehaakt op een ontwikkeling die thans gaande is. Bij smartlines wordt gebruik gemaakt van sensoren in de straat in relatie met de smartphone en de daarbij behorende GPS-oriëntatie. Hierdoor kan iemand met een visuele beperking via zijn

smartphone en signalen vanuit de sensoren zijn weg bepalen door de stad en over de kruising Spui. Het is echter duidelijk dat deze ontwikkeling nog in de kinderschoenen staat en niet op korte termijn een werkbare oplossing biedt. Het is echter te overwegen de kruising te betrekken bij een eventuele proef van de gemeente met deze nieuwe techniek.

Wat betreft de waargenomen obstakels (fietsen, glazenwasserinstallaties) is het voorstel om dezelfde methodiek aan handhaving te gebruiken die de gemeente nu toepast in de Grote Marktstraat. Hiermee wordt voorkomen dat fietsen op plekken worden geplaatst die problemen opleveren voor de toegankelijkheid. Daarnaast zal stringenter handhaving moeten plaatsvinden.

7 Conclusie en advies

De oplossing van conflictluwe zones buiten het kruisingsvlak door middel van bewerking van het huidige bestratingsmateriaal zorgt ervoor dat er een einde komt aan de onoverzichtelijkheid voor alle gebruikers zonder aanpassing van de kruising zelf of verandering in wetgeving en zonder dwingend te zijn.

Voorall stelt aan de gemeente voor om de volgende maatregelen te nemen op de kruising Spui, waardoor de veiligheid en overzichtelijkheid wordt bevorderd:

- 1 Ontwikkeling van een bewerkte klinker op basis van het huidige bestratingsmateriaal
- 2 Pilot uitvoeren met mensen met een visuele beperking om de werking van de klinker te toetsen.
- 3 Voorkomen dat fietsen bij ingangen van openbaar vervoer haltes worden gezet.
- 4 Aanpassing bij de uitgang van de lift met een extra lijn naar de natuurlijke gidslijn
- 5 Kijken naar het gebruik van de poller (hoogte bioscoop Pathé) en deze eventueel verschuiven
- 6 Handhaving van het gebied met betrekking tot obstakels en venstertijden
- 7 Starten met smartline onderzoek.
- 8 App maken Den Haag voor mensen met een beperking.
- 9 PR en media benadering, ook specifiek naar mensen met een visuele beperking.

Een goede PR zal bijdragen aan een snelle bekendheid van deze nieuwe zone. Mensen met een (visuele) beperking zullen zich hier veiliger voelen en weer graag naar het centrum van Den Haag komen. Voor alle gebruikers wordt het gebied overzichtelijker en veiliger. Kortom een stap verder in toegankelijkheid voor iedereen en voor mensen met een (visuele) beperking in het bijzonder.

Dhr. Ed Vols, dagvoorzitter

Voorall

- Voorzitter Projectgroep Toegankelijkheid Openbaar Vervoer, gesprekspartner HTM en Metropoolregio

Dhr. Fred Blankespoor

Voorall

- Voorzitter Projectgroep Verkeer en Openbare Ruimte

Mw. Margreet Roemeling

Voorall

- Projectcoördinator
- Gericht op toegankelijkheid

Dhr. René Both

Gemeente Barneveld

- Verkeerskundige

Dhr. Michel Huisert

Gemeente Den Haag, Ingenieursbureau Den Haag, afdeling Verkeer

- Verkeerskundige
- Specifiek toegankelijkheid van de binnenstad

Mw. Jacqueline Pieters

*Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling,
afdeling Verkeer*

- Fietsparkeren, verkeersveiligheid en voetgangersbeleid
- Lid VOV: toetsing alle plannen op gebied van verkeer

Dhr. Cees Prins

Gemeente Breda

- Beleidsadviseur infrastructuur
- Mensen met een beperking

Dhr. Ruud Ridderhof

*Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer, Openbare Ruimte en Groen*

- Programmamanager in brede zin
- Lid ACOR: beoordeling getoetste verkeerskundige plannen openbare ruimte op integrale kwaliteit

Dhr. Bart Weggeman

Cliëntenbelang Amsterdam

- Beleidsmedewerker mobiliteit en toegankelijkheid
- Cliëntenbelang is vergelijkbaar met Voorall en behartigt ook de belangen van ouderen

Dhr. Henk van Zeil

Verkeerskundig Adviesbureau Goudappel Coffeng

- Algemeen verkeerskundig adviseur
- Expertise: verkeerskundig ontwerper en fietsvoorzieningen

Evita Klerks

Point of View, Notuleer- en projectbureau Notulist

Sanne Schuts

SSO Studio

Vormgeving en projectorganisatie



*Op zoek naar verkeerskundige
verbeteringen van het voetgangersgebied
Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt
in Den Haag
voor mensen met een (visuele) beperking*

VOOR *alle*
Expert Meeting
3 maart 2015





Inhoud

- 1 Opening door Ed Vols 4
- 2 Inleiding door Fred Blankespoor 5
Toelichting op de vraagstelling en de opdracht
- 3 Inspectie van de locatie Spui/
Grote Marktstraat/Kalvermarkt 6
- 4 Delen van impressies 8
- 5 Conceptsituaties schetsen op plattegronden 13
- 6 Presentatie conceptsituaties 14
- 7 Discussie en conclusies 18
- 8 Overige vragen 21
- 9 Afronding 21
- Tot slot 21



1 *Opening door Ed Vols*

Namens Voorall heet dagvoorzitter Ed Vols iedereen welkom.

Voorall behartigt de belangen van mensen in Den Haag met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte. Voorall adviseert gevraagd en ongevraagd de gemeente in het gehandicaptenbeleid op diverse terreinen.



Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te vergroten adviseert Voorall de gemeente Den Haag bij het ontwerp, beheer en de inrichting van de stad zodat iedereen, dus ook mensen met een beperking, hier op een zelfstandige manier gebruik van kan maken. Twee projectgroepen binnen Voorall houden zich hiermee bezig: de projectgroep Toegankelijkheid Openbaar Vervoer (TOV), en de projectgroep Verkeer en Openbare Ruimte (VOR).

In 2009 is het gebied Spui/ Grote Marktstraat/Kalvermarkt heringericht. De meerdere functies en de diversiteit in gebruikers en in verkeer, vooral het openbaar vervoer, maken het kruispunt complex. Doel van deze bijeenkomst is te komen tot (verkeerskundige) verbeteringen van het kruispunt en voorstellen te doen naar de gemeente om het functioneren van de kruising te verbeteren.



2 Inleiding door Fred Blankespoor

Aan de hand van beelden en korte filmpjes laat Blankespoor, voorzitter VOR, zien waarom Voorall aandacht vraagt voor het gebied. Voorall organiseert regelmatig Ervaringstours voor ambtenaren, bestuurders en bedrijven om inzicht te krijgen in de problemen waar mensen mee te maken krijgen. Uit deze Ervaringstours en uit gesprekken met de achterban van Voorall is gebleken dat mensen met een visuele beperking problemen hebben met de kruising Grote Marktstraat/Spui/Kalvermarkt. 3,6% van de Haagse bevolking is visueel beperkt.

Blankespoor schetst de ontwikkeling van het gebied. Toen het Spui van een gracht een straat werd met twee doorgangswegen: de Kalvermarkt-Grote Marktstraat (oost-westverbinding) en een doorbraak naar de Hofweg (noord-zuidverbinding), ontstonden de problemen met het verkeer.

De eerste zebra in 1938 was de eerste beveiliging; een plek waar voetgangers konden oversteken. Het verkeer reed (relatief) hard en was enorm in aantal. Met de latere verkeerslichten erbij ontstond de geleiding met rustpunten. Het was veilig oversteken, ondanks drukte en ongevallen na de invoering van tramlijnen. Hoewel er ook borden kwamen die aangaven dat er slachtoffers te betreuren waren. De verkeerslichten verdwenen en er kwamen langere zebrapaden, met minder rustpunten.



Toelichting op de vraag en de opdracht

De drukte in de verkeersbewegingen bleef toenemen. Er moest wat gebeuren. Een artist impression geeft aan wat de verkeerskundigen graag zouden zien: een dominante voetgangersroute en tram- en busbanen, die door middel van kleurafscheidingslijnen werden aangegeven. Dat is slechts ten dele gebeurd.

Maar... de Grote Marktstraat noch het Spui is shared space, het is feitelijk en juridisch een groot voetgangersgebied. Hier gelden ook de verkeersregels: verkeer van rechts heeft voorrang, een bus die afslaat moet overstekende voetgangers voorrang geven, een tram die afslaat heeft echter wel voorrang. Er is bijna niemand die dat snapt. Iedereen doet dus maar wat omdat er geen geleiding meer is op de kruising, zebra's en rustpunten ontbreken, nauwelijks kleurverschillen zichtbaar zijn voor en door de verschillende gebruikers én er veel obstakels zijn in het gebied.

Mensen met een visuele beperking hebben problemen met de oriëntatie in dit gebied, onder andere bij het vinden van de toegangen van RandstadRail en problemen om veilig aan de overkant te komen. Ook andere doelgroepen zoals ouderen, kinderen en mensen die minder mobiel zijn, ondervinden deze problemen. Blankespoor wijst er daarnaast op dat voorkomen moet worden dat mensen het stadhuis en de binnenstad als locaties gaan mijden en uitwijken naar andere gebieden.

Voorall is van mening is dat het probleem niet specifiek Haags is maar ook elders in het land speelt.

Met de vraag aan de deelnemers een mooie en duidelijke inrichting te bedenken voor de 18.000 Hagenaars met een visuele beperking, vertrekt de groep in de regen door de Passage naar de Grote Marktstraat en linksaf het gebied in.

3 *Inspectie van de locatie Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt*

Het gebied loopt vanaf de kruising Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt

- in noordelijke richting tot de kruising Spuistraat/Lange Poten/Hofweg; in dit gebied zijn openbaar vervoer haltes en roltrappen naar RandstadRail;
- in westelijke richting tot in de Grote Marktstraat/Voldersgracht waar een lift naar de tramtunnel gaat;
- in oostelijke richting tot voor de kruising Kalvermarkt /Bagijnestraat waar een roltrap en trap aan de stadhuis/bibliotheekzijde naar RandstadRail is; en
- in zuidelijke richting tot de Gedempte Gracht/Spui.

Tijdens de wandeling is de venstertijd (tot 11.30 uur) nog van kracht. Dat is merkbaar.





4 *Delen van impressies*

De deelnemers hebben een duidelijke indruk gekregen van de locatie en de problematiek; de regen en het feit dat de venstertijd van kracht was, speelden hierbij een goede rol. Dat blijkt uit hun reacties. De geleiding en obstakels in het gebied zijn hun opgevallen.



René Both

Verkeerskundige,
Gemeente Barneveld

René Both dacht dat het hier goed geregeld was voor mensen met een visuele beperking. Hij is van mening dat het principe 'shared space' goed is, maar dat het op maat gemaakt moet worden. Hij is voorstander van een middenweg. De oppervlakte is voor iedereen, maar regel het voor de mensen die het nodig hebben. Hij adviseert daarbij te kijken naar vernieuwing in de middelen hiervoor. Geleiding vindt hij nodig, niet per se zichtbaar, maar wel voelbaar.



Ruud Ridderhof

Projectmanager, gemeente
Den Haag, Dienst Stadsbeheer,
Openbare Ruimte en Groen
en lid ACOR

Ruud Ridderhof vraagt zich af of er sprake is van een probleem op de kruising. Hij vraagt om onderbouwing met cijfers en gevoelens. Het deels autovrij maken van de binnenstad is volgens hem tot tevredenheid van iedereen gelukt. Hij erkent dat de kruising onoverzichtelijk is en dat het daar lastig oriënteren is. Ridderhof ziet overigens geen mogelijkheden verandering aan te brengen in het schuin opgaande bandje van het fietspad in de Grote Marktstraat dat Blankespoor in zijn inleiding liet zien. Dat bandje levert bij bepaalde situaties gevaar op voor mensen met een scootmobiel.



Margreet Roemeling

Projectcoördinator Voorall

Ingaand op Ridderhofs vraag, antwoordt Margreet Roemeling dat Voorall berichten van mensen met een visuele beperking ontvangt dat het niet lukt om het kruispunt over te steken. Het verkeer komt van diverse kanten en dat geeft ze een onveilig gevoel. Het is onoverzichtelijk en daardoor mijden ze het gebied en wijken uit naar andere locaties. Vols oppert dat een oplossing kan zijn een stukje verder in het gebied iets te bieden wat veiligheid en overzicht biedt. Zij zelf fietst regelmatig over de kruising en ervaart ook de onoverzichtelijkheid door het verkeer als een probleem. Kinderen moet geleerd worden deze kruising veilig over te steken.



Michel Huisert

Verkeerskundige
toegankelijkheid binnenstad,
Ingenieursbureau Den Haag,
afdeling Verkeer

Michel Huisert geeft aan dat verkeerskundigen zich hard hebben gemaakt voor kleurverschil. Er ligt een donkere mangaanklinker in voetgangers- en fietsgedeelte en zwart in de trambaan, maar bij nat weer zoals vandaag, is het nauwelijks zichtbaar en ontbreekt de geleiding. In de opzet is meer gekeken naar geleiding van fietsers en auto's versus openbaar vervoer, dan naar de positie van voetgangers die kriskras door het gebied lopen. Hij ziet veel en structurele obstakels in het gebied, zoals de glazenwassers die even hun auto neerzetten. Voor de vele fietsen worden nu oplossingen bedacht deze uit het straatbeeld te parkeren, dus meer ondergronds.

**Bart Weggeman**

Beleidsmedewerker mobiliteit
en toegankelijkheid,
Cliëntenbelang Amsterdam

Bart Weggeman viel het gebrek aan kleurverschil op, terwijl het verschil juist moet opvallen.

Aanhakend op Ridderhofs vraag en Roeming merkt hij op dat naast het feit dat het onoverzichtelijk is, het moeilijk oriënteren is waar het geluid van trams vandaan komt. Dit geldt zowel voor mensen met een auditieve beperking, de grote groep ouderen die informatie langzamer verwerkt als voor mensen die onbekend zijn met het gebied, zoals hij. Hij voorziet bij deze groepen het door Voorall genoemde mijdingsgedrag. Net als in Amsterdam wordt het trottoir niet alleen door voetgangers gebruikt, maar ook door diensten die hun werk daar uitvoeren, bevoorradingswagens, fietsen, reclameborden, terrasjes en andere zaken. De aanwezigheid van die vele obstakels maakt het voor mensen met een (visuele) beperking moeilijk begaanbaar. Dat leidt ook tot vermindering van het gebied, maar is niet zichtbaar in ongevallenstatistieken.

**Henk van Zeil**

Algemeen verkeerskundig
adviseur Adviesbureau
Goudappel Coffeng

Regelmatig fietst Henk van Zeil door dit gebied. Het is onoverzichtelijk doordat iedereen kriskras door elkaar krioelt. De tram heeft een vaste route en alles gaat gelukkig op lage snelheid. Veel voetgangers letten niet op, zijn in zichzelf gekeerd en dat leidt tot onvoorspelbaar gedrag waar vooral fietsers op moeten letten. Zijn oplossing is "creëer luwe zones waar je als voetganger duidelijk kunt oversteken".

**Cees Prins**

Beleidsadviseur infrastructuur,
Gemeente Breda

Cees Prins merkt op dat in Noord-Brabant de provincie het openbaar vervoer financiert en daaraan eisen stelt. Elke halte moet voorzien zijn van tegels met bepaald profiel. Als dat als basis dient, dan zullen mensen met een visuele beperking zo hun weg kunnen vinden. Door die verplichting werd er door de wegbeheerder gekeken naar vervolg van de geleiding vanaf de halte. Als dit in Den Haag ook zo geregeld is dan hadden tram en RandstadRail gekoppeld kunnen worden als route. Hij ziet een mogelijkheid in het hoger leggen van de trams zoals in Amsterdam dan zou de scheiding op dit grote kruispunt herkenbaar zijn, maar dit is een dure oplossing.

**Jacqueline Pieterse**

fietsparkeren, verkeersveiligheid
en voetgangersbeleid, lid VOV,
gemeente Den Haag, Dienst
Stedelijke Ontwikkeling,
afdeling Verkeer

Een goed gebruiker zowel als fietser en voetganger is Jacqueline Pieters (fietsparkeren, verkeersveiligheid en voetgangersbeleid, lid VOV, gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Verkeer). De fietser heeft het lastig, die moet letten op de voetgangers. Zij stelt dat er geen sprake is van oversteken, want "je bent in een voetgangersgebied, dus de ruimte is aan jou en je kunt lopen zoals je wilt". Wanneer je je gedraagt zoals van je verwacht wordt en de trams langzaam rijden, dan ziet zij geen probleem. Zij vindt het een enorme verbetering zonder de auto's. Ook met de oversteek- en rustpunten vroeger gebeurden er aanrijdingen, getuige de bordjes die er vroeger geplaatst werden. Het aantal ongevallen is minder. Het gebied doet nu meer recht aan voetgangers.

"Het gebruik is een beetje anarchistisch geworden" en dat is nieuw gedrag. Er zijn teveel fietsen en te weinig fietsvakken, waardoor fietsen er buiten geplaatst worden. Ook zij ervaart dat het gebruik door diverse diensten zoals glazenwassers, veel automobilisten die laden en lossen, het geheel onoverzichtelijker maakt. De geleiding kan wat beter.



Sanne Schuts

SSO studio,
Projectorganisatie Expert Meeting

Sanne Schuts herinnert zich de bordjes met ongevallen. Ook hem valt op dat doordat het voetgangersgebied is, voetgangers meer in zichzelf gekeerd zijn en niet letten op andere verkeersdeelnemers. Hun gedrag is onvoorspelbaar. Ook hij noemt de onoverzichtelijkheid door de verkeersstromen uit alle kanten. Gebruik door diverse functies is duidelijk, maar wellicht kan een betere geleiding ervoor zorgen dat iedereen weet wat hij kan verwachten.



Evita Klerks

Point of View,
Notulist

Ook Evita Klerks loopt en fietst door dit gebied. De verschillende bestrating vanuit de Grote Marktstraat richting de kruising naar het stadhuis valt haar op. Zij mist een profiel in de straattegels. De ingang van RandstadRail bij het stadhuis is lastig te vinden en er bevinden zich veel obstakels.

Reactie van Blankespoor op de impressies Iedereen is het er over eens dat het principe van het gebied goed is. Het is rustiger geworden doordat het doorgaande autoverkeer wordt geweerd.

De kern is het regelen voor de mensen met een beperking en dat brengt hem op de wet- en regelgeving in het gebied. Daar ligt een probleem. Het is een voetgangersgebied en zoals Pieters zegt mag je lopen waar je wilt. Maar er gelden wel verkeersregels. Dat is niet voor iedereen duidelijk, ook niet op de gemeentelijke website. Mensen met een beperking krijgen in de praktijk bij het oversteken geen voorrang. Wanneer een auto over een rijloper rijdt, is dat formeel geen voetgangersgebied meer. Fietsers rijden over de rijloper en zijn eigenlijk in overtreding, want wettelijk moet een fietser zoveel mogelijk rechts rijden, dus naar de gevel. Daar moet je hier niet aan denken. Dat is onduidelijk, maar wel wettelijk geregeld. Kortom, er is een enorme discrepantie tussen wetgeving, vermeende regeling en wat er in de praktijk gebeurt.

Het gaat goed omdat er afspraken zijn gemaakt over limitering van snelheden van de diverse doelgroepen. Er zijn veel juridische vraagstukken die niet iedereen beseft en die pas duidelijk worden als het misgaat.

Blankespoor zou graag zien dat zoals in België het voetgangersgebied opnieuw gedefinieerd wordt met ook de voetgangers, het laden en lossen, de hulpdiensten, de vorm etc. Huisert geeft aan dat in de Nederlandse wetgeving een erf bestaat en dat ingesteld had kunnen worden. In Den Haag gingen de hulpdiensten hier niet mee akkoord vanwege de integrale beperking in snelheid op een erf. Omdat zij ook van het gebied gebruik moeten maken, is daarom gekozen voor een voetgangersgebied met een beperking in snelheid van de doelgroepen die het gebied mogen berijden.

Hoe erg is het probleem?

Er gebeuren veel kleine ongevallen met licht letsel, maar deze worden niet geregistreerd of opgenomen door de politie. Voorall beschikt dus niet over statistisch betrouwbare gegevens. De registratie vanuit de Ervaringstours geven Voorall veel inzicht in het probleem evenals de eigen ervaringen.

Opgaand bandje

Voorall heeft tegen de schuine hoek van het bandje in een vroeg stadium bezwaar gemaakt en toch is die zo aangelegd. Hulpdiensten moeten gebruik maken van de rijloper in de Grote Marktstraat en in dergelijke situaties moeten rollators en scootmobiel het trottoir op. Dat kunnen zij niet, want dan vallen ze om vanwege de te schuine hoek. Zij blijven dus op de rijloper en hulpdiensten gaan deels over de stoep, wat leidt tot gevaarlijke situaties. Het is nog steeds een probleem. De rand was overigens nu door de lichtinval tijdens de regen beter zichtbaar dan anders.

Het onderscheid in kleur op het Spui.

Blankespoor vindt het een probleem dat het kleurverschil niet goed te zien is door de omvang van de kruising en bij nat weer.

Obstakels en incidenten

Dit is een kwestie van handhaving. Volgens Huisert kunnen de incidenten met glazenwassers en het laden en lossen opgelost worden door de venstertijden en openingstijden van de winkels uit elkaar te trekken. Handhaving vanuit de gemeente is dan nodig, want het is geen prioriteit bij politie.

Ook toezicht en handhaving op obstakels door kranen, uitstalling van terrassen en reclameborden blijft nodig.

Richtingen van trams zijn onduidelijk

Dat is een probleem als je je niet kunt oriënteren. De nieuwe trams zijn antracietkleurig en zijn stiller, dus worden nog minder opgemerkt. Voorall heeft hier zorgen over.

Onoverzichtelijk

Enerzijds niet want het is een groot vlak, anderzijds wel want je ziet niet wat en waar iets gebeurt. Het is ook onberekenbaar door de vele gebruikers: voetgangers, trams, bus, taxi, hulpdiensten, fietsers, kinderen, mensen met beperkingen.

Geleiding bij haltes

Er worden nu eisen gesteld aan openbaar vervoerhaltes, maar deze haltes zijn van voor die tijd. De afspraak met de gemeente is dat als er een geleidelijn komt op de halte, deze doorloopt tot de eerste natuurlijke gidslijn, de gevel. Daar ligt het probleem, want die lijn mag niet aangelegd worden daar waar auto's mogen rijden. De door Prins voorgestelde iets verhoogde trambaan is ook voorgesteld door het Ingenieursbureau, maar gesneuveld wegens esthetische bezwaren.

Lastig voor fietsers

Het flaneren en het onverwachte gedrag van voetgangers is inderdaad een probleem.

Oversteken

Zoals Pieters terecht opmerkt, zijn er formeel geen oversteken, maar het wordt wel ervaren als oversteken. Mensen steken voor hun gevoel van gevel naar gevel over en ervaren het gebied niet als een voetgangersgebied.

Geparkeerde fietsen

Blankespoor ziet dat er aan het probleem van de vele fietsen gewerkt wordt. Door handhaving zijn er in de Grote Marktstraat geen gestalde fietsen meer, maar dit leidt tot verschuiving naar parkeren op het Spui.

Veel verschillende bestrating

Volgens Blankespoor is een van de bezwaren dat er juist te weinig verschillende bestrating is. Het is misschien een ratjetoe, maar de bestrating is bedoeld om andere functies aan het geven. Daarbij komt dat de invloed van de landschapsarchitect groot is. Het is steeds een spanningsveld tussen de ruimtelijke vormgever die een fraai gebied wil waar het goed toeven is en de functionele verkeersdeskundige die te maken heeft met wettelijke bepalingen en scheiding en helderheid in verkeerssoorten wil. Dat is ook hier te zien. Er hebben heel wat discussies en aanpassingen plaatsgevonden voor het gebied werd, zoals het nu is. Huisert geeft aan dat de bestrating bij het stadhuis wordt vervangen door de mangaanklinker.

De combinatie van voetgangersgebied en gedogen van fietsers, zoals in de Spuistraat is lastig voor mensen met een visuele beperking. In de Grote Marktstraat ontlenen fietsers rechten aan de eigen rijloper. Voetgangers worden dan niet prettig benaderd als zij zich op die rijloper begeven. Er zit dus een spanning in die twee gebieden.

Entrees RandstadRail

Zijn moeilijk te herkennen en te bereiken. Het bordje dat er staat is voor de brandweer en niet om de entree aan te geven. De bewegwijzering wordt aangepast.

Samenvatting impressies

De impressies van de deelnemers zijn samen te vatten in vijf punten:

- Het is een onoverzichtelijke kruising met veel onduidelijkheid voor gebruikers doordat de wetgeving onvoldoende is toegesneden op dit voetgangersgebied;
- De oversteekbaarheid vormt een probleem;
- Het gebied wordt ervaren als veiliger dan voor de reconstructie, dus wat is de omvang van het probleem;
- Er zijn veel obstakels in het gebied, zoals fietsen en tegen gevelpartijen; en
- De toegang en zichtbaarheid naar de entrees van RandstadRail kunnen verbeterd worden.

Deze punten zullen bij het maken van de conceptschetsen meegenomen worden.

Hoe groot is het probleem en de veiligheid?

Voorafgaand aan het maken van de conceptschetsen toont Van Zeil de site www.ongelukkenstaanhier.nl; hierop zijn alle door het rijk geregistreerde ongevallen in de periode van 2007 t/m 2013 in soort en aantal vermeld. De gegevens zijn in te zoomen tot op straatniveau. In 2013 zijn in het gebied twee ongevallen met alleen materiële schade geregistreerd.

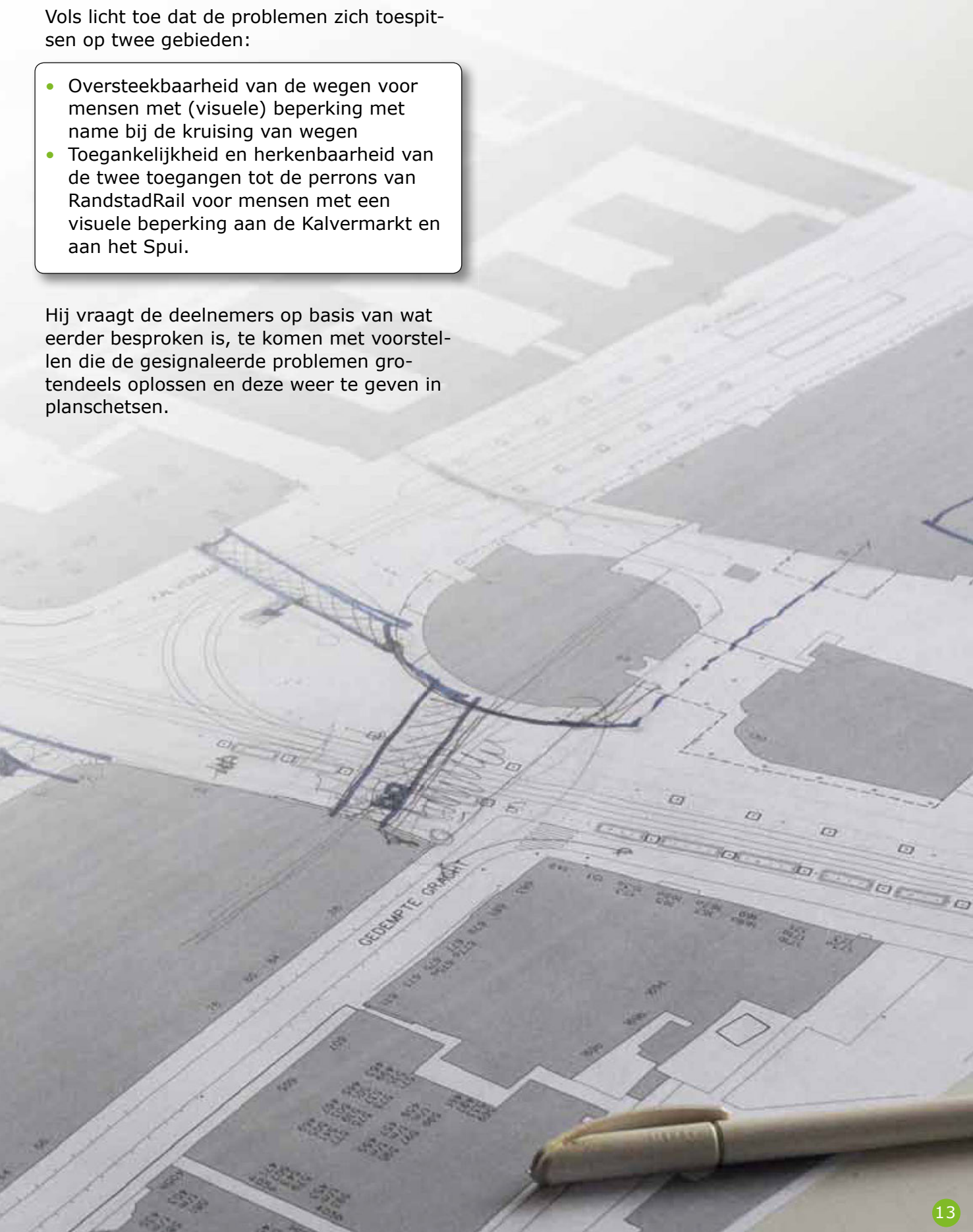
5 *Conceptsituaties schetsen op plattegronden*

Vols licht toe dat de problemen zich toespitsen op twee gebieden:

- Oversteekbaarheid van de wegen voor mensen met (visuele) beperking met name bij de kruising van wegen
- Toegankelijkheid en herkenbaarheid van de twee toegangen tot de perrons van RandstadRail voor mensen met een visuele beperking aan de Kalvermarkt en aan het Spui.

Hij vraagt de deelnemers op basis van wat eerder besproken is, te komen met voorstellen die de gesignaleerde problemen grotendeels oplossen en deze weer te geven in planschetsen.

Ter inspiratie: In het bedenken van plannen moet vrij gedacht worden zonder beperking door regels, want als het ontwerp goed is, dan kunnen regels aangepast worden.



6 Presentatie conceptsituaties

Groep 1

Blankespoor, Prins, Ridderhof en Van Zeil

Van Zeil licht het plan toe. De drukte op de kruising met alle bewegingen krijg je nooit goed rustig. Laat de kruising zelf zo en breng de voetganger naar een conflictluwe zone. De oplossing ligt in het vormgeven van conflictluwe zones en daarbij is ook gekeken naar de toegangen van het openbaar vervoer (trams, bussen en RandstadRail).

Er zijn 4 conflictluwe zones op het plan aangegeven:

- Oversteekzone Kalvermarkt van stadhuis/bibliotheek langs de ingang van RandstadRail (trap en roltrap) naar de overkant richting Primark
- Oversteekzone Spui van de ene zijde (Primark) naar de overzijde van het Spui, ter hoogte van de haltes en de roltrappen tunnel naar perrons en gebruikmaken van de natuurlijke gidslijnen van de gevels.
- Oversteek zone in de Grote Marktstraat
- Oversteek zone van stadhuis/bibliotheek naar de bioscoop Pathé.

Wanneer bij de vormgeving van deze conflictluwe zones rekening wordt gehouden met kwaliteit, ruimte, bestratingspatroon, vorm en figuratie van de steen ontstaan oversteken, buiten het drukke kruispunt met alleen kruisend verkeer.

Je hebt daarmee twee vliegen in één klap: een kortere oversteek - wel wat verder dan het kruispunt zelf - die obstakelvrij is en een goede toegang tot het openbaar vervoer. Toegangen dienen fiets- en obstakelvrij te blijven.

Door de steenkleur van de zones hetzelfde te houden, maar het reliëf te bewerken ontstaat een accent en schaduw. Mensen met een visuele beperking voelen dit en anderen zien en voelen het. Dat het gebied dezelfde kleur houdt is belangrijk om de esthetische kwaliteit van het gebied te behouden.

Blankespoor licht de fysieke invulling van plan 1 nader toe.

Hij geeft aan dat de voetganger die kras wil oversteken, dat kan blijven doen. Het gaat om de te beschermen voetganger. Door hem de positie geven dat hij alleen met links en rechts te maken heeft, krijgt hij overzicht.

Zoals gezegd worden daarvoor conflictluwe zones, brede oversteken, gecreëerd. Die zones worden door middel van kleur en textuur aangegeven. Na discussie is voorgesteld hetzelfde materiaal te gebruiken - de donkere mangaansteen - maar de bovenzijde te bewerken met een reliëf (bolletje of gebouchardeerd). Het effect hiervan is dat door lichtval toch een ander kleuraccent ontstaat én het voelbaar is.

Het aanleggen van een herkenbare brede oversteek is iets nieuws. Het is géén zebra, géén geleidelijn, maar een conflictluwe zone die herkenbaar en voelbaar is qua textuur en kleur.





De beste plek om deze zone neer te leggen is op de punten naar de openbaar vervoerhaltes. Dat zijn de blauwe lijnen op het plan. (ik heb ze zone a t/m d genoemd voor de verwijzing naar de schets op het plan) Voor groep 1 is zone C (lijn bij de Grote Markstraat) wat minder belangrijk dus nog een vraagteken, want dat is voor de mensen die uit de Grote Marktstraat komen naar de kruising. Daar is het overzichtelijker als je uit de RandstadRail komt.

Over het algemeen steken mensen over bij zone A (lijn richting Primark en entree RandstadRail) en bij zone B (lijn van de ene zijde van het Spui naar de overzijde naar de haltes en de twee roltrappen). Zone D (bij bioscoop Pathé) ligt wat verder weg maar komt uit bij een centraal punt, richting binnenstad of stadhuis.

Blankespoor meent dat er in de Kalvermarkt één zone naar de halte van de tram en de bus en één zone naar de RandstadRail halte nodig is. Vanuit elke oversteek krijgt iemand alleen te maken met links en rechts kijken en afbuigend verkeer is tijdig zichtbaar. Bij de Bagijnestraat is een klein stippellijntje aangegeven omdat de halte daar, alleen vanaf dat punt goed toegankelijk is. Vroeger lag daar een VOP.

Tot slot heeft de groep de toegang naar de nieuwe fietsenstalling onder het stadhuis ook aangegeven bij de oversteek Zone D. Afhankelijk van het gebruik van de poller zal bekeken moeten worden of die poller verschoven gaat worden. De voetgangersbewegwijzering die op de kruising staat, zal verplaatst worden naar de verkeersluwe oversteeken in het Spui en de Kalvermarkt

Groep 2

Pieters, Roemeling, Both, Weggeman en Huisert

Both constateert dat hun plantekening ten principale nauwelijks verschilt van groep 1. Er zijn veel overeenkomsten.

Op het plan van groep 2 zijn alle bewegingslijnen van de doelgroepen en gebruikers in kleur aangegeven.

Groep 2 is uitgegaan van oriëntatiepunten en dat zijn de gevellijnen en de begin- en eindpunten van de haltes.

De grijze looplijnen van de voetganger zijn met elkaar verbonden door middel van bolletjes. Daardoor ontstaat een knooppunten-systeem waarop voetgangers en mensen met een visuele beperking zich kunnen oriënteren.

De gevellijnen als eerste oriëntatie zijn verbonden met de entrees van de openbaar vervoerpunten. Die lijnen komen ongeveer overeen met de zones van groep 1.

Er is gekeken naar logische looplijnen. De groene lijnen zijn in principe voor de geleiding van visueel gehandicapten.

De overgang van gevel naar verharding, de vormgeving en de materiaalkeuze leverden in de groep enige discussie op.

Roemeling licht toe dat er gedacht is aan het aanleggen van een geleidelijn in het gebied. Maar een dergelijke lijn wekt, in navolging van de richtlijn voor de geleidelijnen, bij mensen met een visuele beperking de indruk dat ze in veilig gebied zijn, terwijl er heel veel verkeer rijdt.

De groep heeft daarop varianten bedacht die om de richtlijn heen gaan:

- Het is voetgangersgebied, dus leg wel een geleidelijn aan en door er een kanalisatietegel naast te leggen wordt deze geleidelijn duidelijk gemaakt voor ander verkeer.
- Het gebruik van een klanktegel die nog niet is opgenomen in de richtlijnen voor blinden. Nadeel is dat hij glad kan zijn. In de discussie valt deze tegel later af.
- Aparte klinker met een grotere nop erop die duidelijk afwijkt van de landelijke noppentegel, waardoor een tastbare geleiding gecreëerd wordt.
- Het aanbrengen van een zebrapad in een afwijkende kleur zoals in Utrecht of een creatief zebrapad met het wapen van Vrede en Recht van Den Haag, dat uitstraalt dat je veilig overkomt
- Invoeren van een via de I-Phone te volgen Smartline. Veel blinden maken gebruik van apps op de I-Phone ter oriëntatie.

Huisert vult aan dat de groep ook nog gekeken heeft naar de verbinding bij het stadhuis/bibliotheek. Misschien kan een bomenrij buiten het conflictgebied als geleiding dienen. De meeste conflicten zijn aan een kant van de kruising.





Blankespoor stelt vast dat ruimtelijk gezien in beide ontwerpen het dezelfde kruising blijft. Op een bepaald moment zijn wat donkere of lichtere vlakken zichtbaar en voelbaar en de te beschermen mensen kunnen daar op een veilige manier gebruik van maken, zonder dat daarvoor verandering in wetgeving nodig is.



7 Discussie en conclusies

Aanvulling op de schetsen Grote Markstraat uitgang lift en een apart punt Huisert wijst op een belangrijk punt bij de oversteken om nader te bekijken.

Bij de ondergrondse halte in de Grote Markstraat wordt via een geleidelijn de uitgang naar de lift aangegeven die boven uitkomt in de Grote Markstraat. Dit is de enige geleidelijn. Blinden zullen in de tunnel altijd de geleidelijn volgen en die is aangelegd naar één plek, dus naar de liftuitgang. Ook als zij naar de bibliotheek gaan zullen zij in de tunnel die geleidelijn volgen. Groep 2 heeft daarom de oversteek op die hoogte gezet en niet zoals groep 1 dichterbij het kruispunt. Dus daar zal ook een aanpassing moeten plaatsvinden. De oversteek ligt wel een stuk verder in het gebied. De gevels buiten zijn de natuurlijke gidslijnen.

Beide groepen vinden dit een goede aanvulling. In het stuk Grote Marktstraat worden nu volgens de planschetsen twee lijnen voorgesteld. Dit zal nog bekeken moeten worden.

Vols voegt eraan toe dat er niets is als je boven komt met de lift. Een kleine lijn met de voorgestelde tegels richting de gevels is echter nodig, want die lijn dient dan ter oriëntatie naar die natuurlijke gidslijnen. Dit is een apart punt om nader te bekijken.

Het gedeelte vanaf het kruispunt richting Spuistraat/Lange Poten

Vols merkt op dat dit stuk van het gebied waar ook veel conflicten zijn en waar gefietst mag worden, nog niet aan de orde is gekomen.

Hij brengt het volgende in.

In de Grote Markstraat zijn conflicten deels opgelost door de scheiding van functies met het verhoogde profiel. Volgens Vols bestaat het probleem aan de zijde van Asta uit de menging van voetgangersverkeer met fietsers in twee richtingen en het smallere profiel aan die zijde. Bij laden en lossen of glazenwassers met hun installaties tijdens venstertijden, is het moeilijk toegankelijk en moet je als voetganger of fietser uitwijken.

Dat is voor Huisert ook de reden om voor te stellen dat winkels opengaan ná de venstertijden of de venstertijden in te perken. Dat kan een advies zijn aan de gemeente. Door handhaving buiten de venstertijden wordt het plaatsen van obstakels voorkomen, waardoor de natuurlijke gidslijnen van de gevels gevolgd kunnen worden.

De tramhalte is wel verhoogd, maar biedt de mogelijkheid om er halverwege vanaf te komen en dat gebeurt in de praktijk ook. Vols vindt dit een probleem voor het functioneren in zijn totaliteit. Volgens Blankespoor is het het beste de halte aan te laten sluiten op de eventuele gidslijnen naar de Spuistraat aan de ene kant en naar Lange Poten aan de andere kant.



Groep 1 heeft het stuk naar de kruising Spuistraat/Lange Poten ook bekeken, maar is tot de conclusie gekomen dat daar niet veel gedaan kan worden. Het is daar veel overzichtelijker omdat daar minder kriskras bewegingen zijn en minder oversteekbewegingen. De poller staat in principe altijd omhoog, dus is er ook veel minder rijverkeer. 's Ochtends vroeg is er veel fietsverkeer richting station, daarna niet meer.

Een feit is dat in dit gedeelte van het Spui niets meer te wijzigen valt. De tramhaltes zijn daar nodig, de trambaan moet hooguit opnieuw bestraat worden. Er is een smalle loper voor fiets- en bezorgend verkeer, maar die kan niet breder.

Verwijdering van de tramrails?

Bij het kijken of het nog wat rustiger en overzichtelijker kan, brengt Vols in dat de gedachte is geopperd om een deel van de tramrails te verwijderen. Verkeerskundigen zijn hier geen voorstander van. Ook niet van een omleiding als een soort hoge hoed vanaf de Schedeldoekshaven tot de Kalvermarkt. Ridderhof stelt dat mensen met een beperking gebruik maken van openbaar vervoer en liefst in- en uitstappen dicht bij de plaats waar ze moeten zijn. Bij het verwijderen van eenabri en een halte liepen destijds de gemoederen hoog op. De tram is goed toegankelijk en er is flink geïnvesteerd in faciliteiten. Ridderhof hecht aan dit middel en het openbaar verkeersknooppunt in de stad. Openbaar vervoer in een andere vorm of met een ander middel lost ook niets op aan de onoverzichtelijkheid. De onoverzichtelijkheid van het kruispunt haal je alleen weg door conflicten weg te halen of verkeer te verminderen. De kracht ligt in de conflictluwe zones.

Overzichtelijkheid zit niet in veiligheid maar in het overzicht van de verkeersstromen waarmee mensen te maken krijgen.

Klinker

De bijzondere klinker lijkt een goede en niet dure oplossing. Een tegel met een bolvormig oppervlak is er al. Ridderhof geeft aan dat met kleine ingrepen in het productieproces de donkere mangaansteen klinker bewerkt kan worden en geen afwijking in het beeld geeft.

Een klanktegel is geen optie, omdat die pas laat zichtbaar en hoorbaar is door de ligging en in de praktijk niet duurzaam is gebleken. Oversteken moeten in kleur en schaduwwerking zichtbaar worden. Ridderhof licht toe dat de werking van een gebouchardeerde tegel is dat wanneer er licht op valt de bestrating licht is en de trambaan donker en andersom. Je ziet altijd lichtverschil. Dat is wat hij wil met de mangaansteen. De werking hiervan moet in de praktijk nog wel getoetst worden. Tip: In de richtlijn van het project bureau toegankelijkheid staat een berekeningsmethode voor contrastwaarde.

Weggeman herkent de discussie, maar Amsterdam kent geen voetgangersgebieden zoals Den Haag waar duurzaam, veilig en volgens de richtlijnen gewerkt wordt. Cliëntenbelang Amsterdam voert op dit moment een lange discussie waar materiaaldienst, dienst Ruimtelijke Ordening en verkeerskundigen bij betrokken zijn over het maken van een tegel binnen de richtlijnen van de Oogvereniging. Gekeken wordt naar functionaliteit voor de doelgroep, het voldoen aan randvoorwaarden en de materiaalcatalogus en of de tegel duurzaam en slijtvast is en niet vervuult. De voorkeur ligt bij een



gekleurde betontegel met een goed reliëf, waarvan het contrast wordt veroorzaakt door het kuiltje in een duurzaam materiaal dat niet vervuilt.

Handhaving

Het valt iedereen op dat de Grote Markstraat schoon is van fietsen door handhaving op een groot deel van de dag. Hoewel vormgeving bepaalt of mensen iets laten of doen, adviseert Vols in het gebied van het kruispunt en vooral bij de toegangen te zorgen voor adequate handhaving tegen obstakels.

Conclusies van Blankespoor voor de uitwerking

- Leg de oversteekbare zones van de kruising in de luwte en niet op de kruising zelf;
- Maak de oversteek herkenbaar door bewerking van de mantaansteen die al is toegepast;
- Uit pilots moet blijken of de oversteekzone inderdaad herkend wordt door mensen met een visuele beperking;
- Maak de oversteek vrijblijvend en niet dwingend. Iedereen heeft de vrijheid er wel of geen gebruik van te maken;
- De oplossing is niet duur, duurzaam en kan landelijk toegepast worden;
- Zorg dat de bewegwijzering goed is aangebracht en leidt naar de oversteekzones;
- Zorg voor goede PR en aandacht bij de media en informeer betrokken organisaties en blindenverenigingen;
- Het gebied bij de lift in de Grote Marktstraat nader bekijken.

De zone is een oplossing voor mensen met een visuele beperking, maar ook voor mensen zonder beperking, want de zichtbaarheid en de voelbaarheid is voor iedereen merkbaar.

De ideeën sluiten aardig op elkaar aan en hierop zal verder gegaan worden. Blankespoor stelt voor over een paar maanden een vervolg te geven aan deze groep met informatie of een bijeenkomst. Vanuit het Ingenieursbureau is er veel belangstelling om nog een keer verder te praten hierover. Ideeën hebben vaak een sneeuwbal effect bij anderen.

Vols vat samen dat er iets bedacht is voor mensen met een visuele beperking. Beide groepen deelnemers hebben zich geconcentreerd op de oversteekbaarheid en het goed zichtbaar maken voor de mensen met een visuele beperking.



8 Overige vragen

Routegeleiding

Weggeman vraagt aandacht voor een probleem in Amsterdam. Op grote pleinen (zoals de Dam) zijn geen goede gidslijnen. Daar is een voorziening nodig die hierop aansluit. Hij stelt voor om samen op te trekken in de ontwikkeling van routegeleiding in het voetgangersgebied.

Voor kleine plekken geeft Ridderhof voorkeur aan het werken met bestratingsmidde-len en passend binnen het handboek. Voor dit soort zaken denkt hij aan de smartline. Dat is wat duurder. Weggeman voert aan dat technieken goedkoper worden en dat de ontwikkelingen snel gaan. Er liggen hier kansen voor samenwerking tussen ICT en de inrichters van ruimtes. Blankespoor ziet mogelijkheden voor een app voor Den Haag voor mensen met een beperking.

9 Afronding

Van Zeil maakt iedereen attent op de workshop Verblijfskwaliteit in de stad van morgen op 23 april 2015 georganiseerd door Adviesbureau Goudappel Coffeng. Dit gaat onder andere over fietsen in winkelstraten. Er worden nog cases en onderwerpen gevraagd.

Huisert attendeert op de uitgave De Kern Gezond 2009 over de binnenstad ontwikkeling. Dit ligt als naslagwerk voor de deelnemers op tafel.

De deelnemers hebben het prettig gevonden een verkeerskundig probleem intensief in een kleine groep te bespreken. Prins houdt zich aanbevolen voor vervolg.

Tot slot

Vols geeft aan dat van deze bijeenkomst een verslag gemaakt zal worden. Vervolgens zal door Voorall een advies gemaakt worden richting gemeente. De deelnemers ontvangen hiervan een exemplaar.

Iedereen wordt bedankt voor de inspiratie en inzet voor deze dag.

Over Voorall

Voorall voor Hagenaars met een beperking

Voorall werkt voor mensen in Den Haag met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte. Voorall is adviseur voor het gehandicaptenbeleid van de gemeente Den Haag en fungeert als spreekbuis voor de achterban.

Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te vergroten adviseert Voorall de gemeente Den Haag bij het ontwerp, beheer en de inrichting van de stad zodat iedereen, dus ook Hagenaars met een beperking, hier op zelfstandige wijze gebruik van kan maken.

