

'Uiteindelijk wil niemand zijn hoofd stoten'

Aanpassingen voor blinden en slechtzienden versterken soms het Spoorbeeld

26 mei 2014, voor Bureau Spoorbouwmeester
copyright Carien Overdijk

'Lieve mensen, jullie staan op mijn rode loper!' Tactvol spreekt de ernstig slechtziende Herman Evers de mensen aan die nietsvermoedend zijn weg blokkeren op een treinperron. 'Veel mensen weten niet waarvoor de geleidelijnen dienen. Ze hebben geen idee hoe belangrijk die ribbels zijn voor mensen zoals ik.'

De geribbelde geleidelijnen die overal de stations doorkruisen zijn voor mensen met een visuele beperking zowel wegwijzer als houvast. Met vaste routepatronen, gecodeerde onderbrekingen en hoorbare materiaalverschillen (zogenoemde klanktegels) bevatten ze belangrijke informatie voor wie niet goed kan zien. Zo vinden ook reizigers zonder voldoende zicht hun weg naar bijvoorbeeld incheckpalen, informatiebalies en perrons.

design for all

In 2020 moet negentig procent van de treinreizen zelfstandig uitvoerbaar zijn voor mensen met een functiebeperking, zo heeft de Nederlandse regering in 2012 bepaald. Ook de Europese Unie stelt normen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor fysiek gehandicapten.

ProRail werkt hard aan deze doelstellingen, en Bureau Spoorbouwmeester adviseert onder het motto 'design for all' hoe de gewenste aanpassingen voor mensen met een fysieke beperking inpasbaar zijn in het Spoorbeeld, het algemene ontwerpbeleid van ProRail.

kopstation

De toegankelijkheid van Nederlandse stations is een complex vraagstuk, omdat de gebouwen in omvang, structuur en looproutes sterk kunnen verschillen. ProRail en Bureau Spoorbouwmeester streven, omwille van herkenbaarheid en gebruiksgemak, naar uniformering. Maar de - vaak unieke - cultuurhistorische waarde, functionele verschillen (wel of geen winkels bijvoorbeeld) en de stationstypologie (kopstation, doorgaande lijnen) maken differentiatie noodzakelijk.



Rotterdam Centraal, met nieuwe overkapping en oude geleidelijnen

ribbeltegels

Aanpassingen voor mensen met een fysieke beperking hebben vaak invloed op het ontwerp. 'Wij zijn daarom op programmaniveau bij zulke aanpassingen betrokken', vertelt Jos van den Hende, adviseur van Bureau Spoorbouwmeester. 'Zowel bij nieuwbouw als verbouw maken wij keuzes op basis van het Spoorbeeld. We kunnen bijvoorbeeld niet overal dezelfde ribbeltegels gebruiken. Al was het maar omdat sommige perrons van beton zijn, of omdat kleurcontrasten in bepaalde stations anders kunnen uitpakken.'

Daarbij is Bureau Spoorbouwmeester altijd in overleg met andere partijen, zoals bijvoorbeeld stationsbeheerders, de Chronisch Gehandicaptenraad en de Oogvereniging.

'Elke partij heeft zijn eigen wensen en behoeften', aldus Van den Hende. 'Het is de kunst om die met elkaar te verbinden. denk bijvoorbeeld aan het onderhoud. Een strak doorlopende geleidelijn is visueel het aantrekkelijkst, en voor de gebruikers het prettigst. Maar voor de schoonmaak zijn er onderbrekingen nodig, zodat het sop kan weglopen.'

glazen wanden

Voor blinden en slechtzienden heeft ProRail de afgelopen jaren veel speciale aanpassingen doorgevoerd. Op alle trapleuningen in stations zijn informatiebordjes bevestigd met reliëfletters en braille. Alle personenliften worden daarmee momenteel ook uitgerust. De geleidelijnen die op de meeste stations al aanwezig waren, zijn de afgelopen twee jaar op bijna honderd locaties gestandaardiseerd en verbeterd. Ook is ProRail bezig om glazen wanden en schermen beter en uniformer te markeren.



Nieuwe geleidelijnen en klanktegel in de hal van Rotterdam Centraal

rustig beeld

Op 15 oktober jongstleden, de zogeheten 'dag van de witte stok', ondertekende ProRail met de Oogvereniging een convenant over de verdere verfijning van de toegankelijkheid van stations voor mensen met een visuele beperking.

'Daarin is bijvoorbeeld vastgelegd dat ribbeltegels altijd minstens 30 centimeter breed zijn, met 60 centimeter vrije stroken aan weerszijden', vertelt adviseur Van den Hende. 'En dat de geleidelijnen zich voortaan altijd maar aan één kant van de trap bevinden, zodat gebruikers weten dat ze altijd aan de linkerzijde naar boven kunnen en rechts naar beneden.' Deze afspraken zijn ook vormtechnisch aantrekkelijk: ze bieden een rustiger en uniform herkenbaar beeld.

Niet alle hindernissen voor blinden en slechtzienden worden opgelost met hulp van bureau Spoorbouwmeester, benadrukt de adviseur. 'Problemen met de uitvoering van een ontwerp, bijvoorbeeld ongelijk liggende tegels met struikelgevaar of een rookpaal die ergens op een geleidelijn is beland, moet de stationsbeheerder uiteraard gewoon zelf oplossen. Maar wanneer een station om speciale redenen wil afwijken van de regels, dan krijgen we zo'n voorstel altijd voorgelegd om het te beoordelen op de beeldkwaliteit.'

hoofd stoten

Aanpassingen voor mensen met fysieke beperkingen zijn vaak welkome verbeteringen voor álle reizigers. Rolstoelbreedtes bij liften, toegangspoortjes en toiletten zijn immers ook handig voor mensen met veel bagage, een fiets of een kinderwagen.

Ook de obstakelvrije geleidelijn, met een vrije ruimte erboven tot 2.30 meter, dient een algemeen belang. 'Spoorbeeld streeft naar vrije looproutes voor iederéén', verduidelijkt Van den Hende. 'En niemand wil toch zijn hoofd stoten?' En al kunnen slechtzienden extra baat hebben bij het herkenbare, contrastrijke kleurbeleid uit Spoorbeeld, ook deze heldere uniformering is voor alle reizigers van nut.

individueel

Herman Evers, die zo begripvol zijn medepassagiers aanspreekt als ze zijn route blokkeren, is voorzitter van de Werkgroep Openbare Ruimte en Gebouwen van de Oogvereniging. 'Ik zit minstens vier keer per jaar met ProRail aan tafel.' Hij is erg tevreden over de verbeteringen die, mede dankzij Bureau Spoorbouwmeester, zijn doorgevoerd voor zijn achterban. 'De laatste decennia was er wildgroei ontstaan. Iedere stationsbeheerder deed zelf iets met geleidelijnen, en stratenmakers maakten soms ook fouten. Dat wordt nu overal rechtgezet.'

Wensen heeft Evers namens de Oogvereniging nog wel. 'Zo is het voor ons belangrijk dat gemeenten de geleidelijnen van de stations overnemen in de openbare ruimte, zodat we na een treinreis ook de weg naar bus, tram of taxi kunnen vinden. En de techniek schrijdt voort. We hebben het er met ProRail al over dat mijn iPhone me straks op Utrecht Centraal vertelt hoe ik bij perron 8 kom en dat daar over vijf minuten de trein naar Sittard vertrekt.'

'Dat is de individuele laag', bevestigt Van den Hende. 'Er is natuurlijk al veel stations- en treininformatie digitaal beschikbaar, maar dat wordt in de toekomst verder toegespitst op individuele gebruikers. Misschien geeft een slechtziende straks gewoon zijn Google Glass een opdracht: breng me naar de achteruitgang van het station.'

informatieborden

Voorlopig moeten slechtzienden zich nog grotendeels redden met de informatie op vaste en elektronische borden op de stations. 'Ook bij de specificatie van die borden heeft Spoorbouwmeester een rol', bevestigt Van den Hende desgevraagd. 'Wij adviseren, uiteraard na overleg met de belangengroepen, over vormgeving, kleur, plaatsing en ritmering. Zo onderscheiden informatieborden zich altijd van reclameborden in hoogte en kleurgebruik. En dat is dan uiteindelijk ook weer prettig voor álle reizigers.'