



verkeers techniek

Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond 

24e jaargang nr. 9-9/73





De gehandicapte en het verkeer

Ing. J. F. van Leer
Staffunctionaris Nederlandse
Vereniging voor Revalidatie,
Den Haag

Dagelijks staan de kranten vol met verkeersperikelen. Of het nu ongevallen, opstoppen op wegen, inrichten van voetgangersgebieden in binnensteden of aantasting van het milieu door de aanleg van nieuwe wegen in ons dichtbevolkte land betreft, al deze zaken hebben betrekking op het zo uitgebreide gebied van „verkeer“.

Er is een groep die aanzienlijke belangen bij het treffen van goede verkeersvoorzieningen heeft, nog meer dan de gemiddelde burger. Dit zijn de *gehandicapten* wier handicap hen bepaalde *beperkingen* oplegt. In bijgaand overzicht worden de belangrijkste problemen die het verkeer voor deze groep oplevert behandeld en worden aanbevelingen gedaan tot het verkrijgen van verbeteringen.

De gehandicapte voetganger heeft volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeers tekens (R.V.V.) recht op een zekere bescherming. In art. 15 van dit reglement staat nl. (lid 2:) „Bestuurders verlenen blinden, voorzien van een blindenstok, en overigens alle personen die zich moeilijk voortbewegen, ongehinderde doorgang“.

Al te vast mag een gehandicapte hierop echter niet vertrouwen, maar toch is het zeer goed dat deze bepaling op 1 januari 1967 werd opgenomen.

Samenvatting

De gehandicapte en het verkeer.

Naar schatting telt Nederland 400.000 gehandicapten, waarvan 9000 à 13.000 rolstoelgebruikers zijn. Als verkeersdeelnemer kent de gehandicapte — naar gelang de aard van zijn handicap — beperkingen. In dit artikel worden aanbevelingen gedaan voor de verbetering van verkeersvoorzieningen, afgestemd op die beperkingen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan wijzigingen in de verkeerswetgeving teneinde de gehandicapte verkeersdeelnemer meer faciliteiten te verlenen.

Summary

The disabled and traffic.

At a rough estimate there are 400.000 disabled persons in Holland, 9000 to 13.000 of which are users of wheel-chairs. As a traffic-participant the disabled is subject to limitations according to the kind of his handicap. In this article recommendations are given for the improvement of traffic provisions, meeting these limitations. Attention is also paid to amendments in traffic legislation meant to give the disabled traffic participant more facilities.

1. Aantal belanghebbenden

De gehandicapten hebben veel belang bij doeltreffende verkeersvoorzieningen. Dit geldt zowel voor hen die zich lopende moeten voortbewegen als voor gebruikers van vervoermiddelen zoals een rolstoel (met de hand of elektrisch aangedreven), speciale invalidenwagens en voor gehandicapten aangepaste motorvoertuigen. Men kan op velerlei wijze gehandicapt zijn. Een rolstoelgebruiker is direct herkenbaar als zodanig. Maar men realiseert zich meestal niet hoe veel deelnemers aan het verkeer er zijn wier handicap niet uiterlijk zichtbaar is en waarvoor toch bepaalde voorzieningen bijzonder gewenst zijn. Als voorbeeld kunnen zware hartpatiënten dienen, die onmogelijk lange afstanden kunnen lopen in afgesloten voetgangersgebieden.

Wetenschappelijke onderzoeken komen nog maar langzaam op gang. Verwacht mag worden dat er veel meer inzicht in de aantallen der gehandicapten in Nederland en hun mogelijkheden zal worden verkregen door de twee volgende onder-

zoekingen waarvan de resultaten in de loop van 1974 gereed zullen komen:

- Het „Gezondheidsonderzoek“ dat op basis van een steekproef over 70.000 personen momenteel door het C.B.S. wordt uitgevoerd,
- Het „Obstakelonderzoek“ van het NIMAWO dat in opdracht van de Nederlandse Vereniging voor Revalidatie (hiertoe in staat gesteld door het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk) momenteel wordt verricht. Dit onderzoek, waarvoor het initiatief is uitgegaan van de Contact Commissie Organisaties van Gehandicapten te Den Haag, zal gericht zijn op het onderzoek naar de belemmeringen die de gehandicapte in de maatschappij ondervindt. Verkeers- en vervoersbelemmeringen vormen hiervan een belangrijk onderdeel.

Toch is het dienstig in tabel 1 een schatting te geven van degenen die belang hebben bij de te treffen voorzieningen.

Aangezien de Nederlandse bevolking per 1 januari 1973 uit ca. 13 miljoen inwoners bestaat, betekent dit dat *ruim 400.000*

TABEL 1. Schatting van het aantal gehandicapten in Nederland, dat blijvend bewegings- en/of verplaatsingsbeperkingen heeft

schatting	% uit groep dat gehandicapt is	deel dat groep vormt van de bevolking	% van de totale bevolking dat gehandicapt is
jeugdigen (0-20)	1 %	40%	0,4 %
volwassenen (20-65)	3,5%	50%	1,75%
bejaarden (65 e.o.)	11 %	10%	1,1 %
totaal gehandicapten =			3,25%

personen groot belang hebben bij de te treffen voorzieningen.

De groep waarvoor de meest uitgebreide voorzieningen nodig zijn, de *rolstoelgebruikers*, is in aantal eveneens niet exact bekend. De momentele schatting berust op ongeveer 1 op 1500 à 1000. Dit betekent derhalve ca. 9000 à 13.000 rolstoelgebruikers in Nederland.

Het aantal personen met bewegings- en/of verplaatsingsbeperkingen zal naar verwachting blijven stijgen door:

- a. de vooruitgang in medische en technische kennis waardoor meer personen in leven blijven voor wie voorheen geen kansen om in leven te blijven bestonden;
- b. de — in absolute zin — nog steeds toenemende verkeersonveiligheid waardoor het aantal gehandicapten blijft aangroeien.

Deze stijging heeft betrekking zowel op de tijdelijk gehandicapten als op de blijvend gehandicapten.

Schatting van het aantal zintuiglijk gehandicapten

Naast de groep van de in hun beweging en verplaatsing gehandicapten, zijn ook de visueel en auditief gehandicapten van belang i.v.m. te treffen bouwkundige en verkeersvoorzieningen.

Blinden. Er zijn in Nederland ongeveer 7000 blinden. Verder een grote groep van slechtzienden, in allerlei gradaties.

Doven. Het aantal geheel doven in Nederland bedraagt ongeveer 10.000 personen. De groep van slechthorenden, eveneens in allerlei gradaties, is aanzienlijk.

Doof-blinden. Deze groep, die dus noch op licht, noch op geluidssignalen kan reageren is gelukkig niet zeer groot, ca. 300 personen.

Handicaps treden in allerlei gradaties op. Vandaar dat sommige cijfers niet zo bijzonder veel zeggen. Een indicatie geeft het aantal vrijstellingen van motorrijtuigenbelasting. Daarvan zijn er ruim 50.000. Deze zijn verleend op basis van medisch onderzoek (zie punt 5g).

Lang niet iedere gehandicapte respectievelijk gezin met een gehandicapt gezinslid heeft een auto en dan nog wel uitsluitend voor het vervoer van de gehandicapte (bij medegebruik voor andere doeleinden wordt geen vrijstelling van motorrijtuigenbelasting verleend).

Ook de *niet-gehandicapten* hebben veelal belang bij de te maken aanpassingen waarop in dit overzicht wordt ingegaan, zoals bijvoorbeeld trottoirafritten, doorrijbaarheid van vluchtheuvels, obstakelvrije trottoirs. Met name moet hierbij worden gedacht aan de *ouders met kindwagens* (er zijn ca. 480.000 kinderen onder de twee jaar die veelal in een kindwagen worden vervoerd) en de bejaarden.

2. Ketten van voorzieningen

Wanneer verder op de problemen van de verkeersvoorzieningen wordt ingegaan is het dienstig erop te wijzen dat deze een onderdeel vormen van het *toegankelijk en bruikbaar maken van de maatschappij voor gehandicapten*. De Nederlandse Vereniging voor Revalidatie (N.V.R.) waarbij 142 organisaties zijn aangesloten, waaronder 15 landelijk werkende organisaties van gehandicapten, heeft daarbij een coördinerende en stimulerende taak (1).

Wanneer wij financiële, sociale en onderwijskundige aspecten buiten beschouwing laten, hoe belangrijk deze ook voor de gehandicapten als zodanig zijn, maar ons tot de meer technisch aanpasbare sectoren beperken, dan wordt deze keten door de volgende gebieden gevormd:

- aanpassing van gebouwen en woningen (2)
- openbaar vervoer (3)
- verkeersvoorzieningen
- recreatieve voorzieningen (4)

— communicatiemiddelen.

Het ontbreken van één der schakels in deze keten wordt veelal als een ernstige belemmering ondervonden. Vandaar dat naar een evenwichtig pakket van op elkaar aansluitende voorzieningen gestreefd zal moeten worden. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin om alleen de verkeersvoorzieningen aan te passen en er niet zorg voor te dragen dat ook de gebouwen en woningen voor gehandicapten toegankelijk en bruikbaar zijn. Een der redenen waarom er vaak nog te weinig gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld aangepaste recreatieve voorzieningen is dat voor veel gehandicapten nog onvoldoende vervoersmogelijkheden aanwezig zijn. Daarnaast spelen financiële aspecten ook een belangrijke rol. Zo wordt er relatief weinig gebruik gemaakt van voor gehandicapten aangepaste kamers in hotels van luxe klasse, omdat deze voor de meeste gehandicapten onbetaalbaar zijn. In de eenvoudiger hotels vindt men in Nederland nog nauwelijks goed aangepaste voorzieningen. Een argument tegen aanpassing van het openbaar vervoer is dat voor de zwaarder gehandicapten vervoer per auto van huis tot huis toch praktischer is. Maar men vergeet veelal dat levensomstandigheden van de meeste gehandicapten dusdanig zijn dat men zich niet regelmatig taxi's of een eigen auto kan permitteren. (In Zweden kent men in 100 plaatsen speciale busjes voor gehandicapten tegen tarief van het openbaar vervoer).

In het kader van dit artikel wordt uitsluitend het onderwerp verkeersvoorzieningen behandeld. Degenen die de overige schakels, die nauw verband met elkaar houden, willen bestuderen, worden verwezen naar de literatuurvermeldingen (2), (3) en (4) welke gedetailleerd zijn opgenomen aan het eind van deze bijdrage.

In de publikaties (2) en (4) staat een grote hoeveelheid nuttige gegevens zoals afmetingen van rolstoelen, criteria met het oog op gehandicapten t.a.v. toegankelijkheid en bruikbaarheid van gebouwen en voorzieningen etc.

3. Categoriele indeling van gehandicapten

Ten aanzien van verkeersvoorzieningen is het gewenst een inzicht te verkrijgen welke groep(en) van gehandicapten hiervan gebruik willen maken en welke bijzondere voorzieningen er getroffen moeten worden. Daarbij is onderscheid te maken in *directe voorzieningen* zoals het maken van trottoirafritten en *indirecte*, zoals het voorzien van benzinstations van een voor gehandicapten aangepast toilet alsmede de mogelijkheid tot telefoneren.

Naar de aard en omvang van de handicap kan op de volgende wijze onderscheid gemaakt worden:

Groep 1: Ambulante gehandicapten, motorisch weinig of niet gestoord, die geen voortbewegingshulpmiddelen gebruiken. Hiertoe behoren:

- prothese- en orthosedragers;
- gehandicapten met stoornissen aan het circulatie-apparaat, het bewegingsapparaat, of met een beperkte longfunctie (o.a. geen hoge trappen);
- gehandicapten met bandage voor kunstmatige darmuitgang, of met een draagurinaal (speciale toiletvoorzieningen);
- visueel gehandicapten (markerings, obstakels vermijden);
- auditief gehandicapten (akoestische hygiëne).

Groep 2: Semi-ambulante gehandicapten (stoklopers), die zodanig motorisch gestoord zijn dat ze gebruik moeten maken van loophulpen, zoals: wandelstokken, elleboogkrukken, okselkrukken, drie-



pootjes, vierpootjes of loops draagjes. De gehandicapten van deze groep kunnen vaak moeilijk of niet:

- los staan;
- gaan zitten;
- uit zithouding overeind komen.

Groep 3: Non-ambulante gehandicapten (rolstoelgebruikers), die zodanig motorisch gestoord zijn, dat los staan en lopen niet of nauwelijks mogelijk is.

De verplaatsing kan geschieden:

- a. zelfstandig
 - met behulp van een rolstoel met handringen als nog voldoende armfunctie aanwezig is, of
 - met behulp van een elektrische rolstoel als nog een geringe restfunctie aanwezig is
 - met behulp van een aangepast motorvoertuig
- b. met begeleiding, zittend in een speciale duwwagen, een gewone rolstoel of in een motorvoertuig.

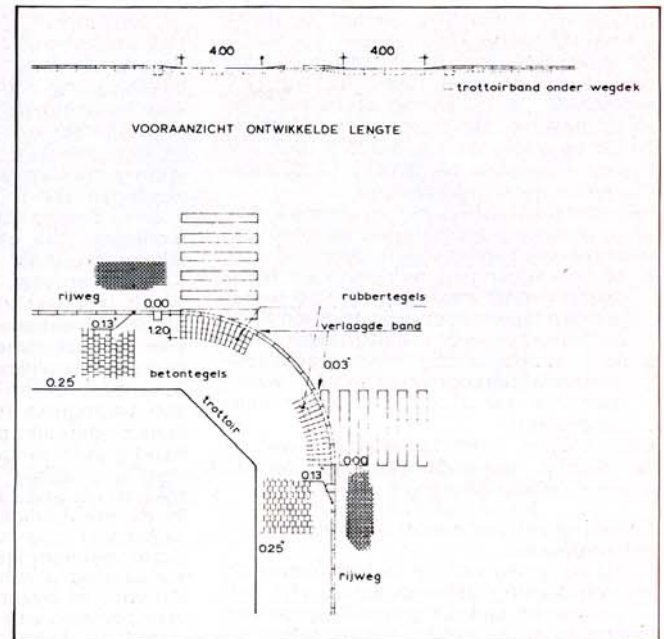
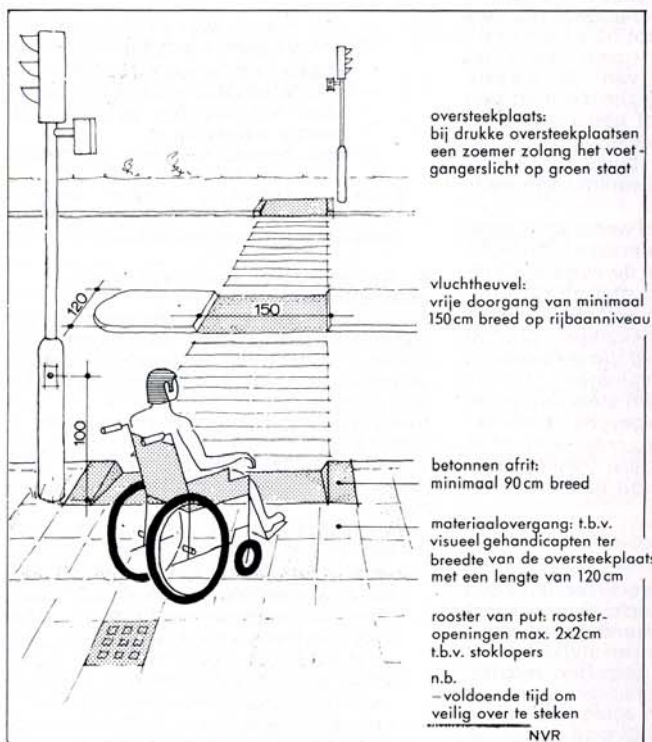
4. Ambulante en semi-ambulante gehandicapten

Semi-ambulante verkeersdeelnemers zijn gehandicapten die zich over kortere afstanden zelfstandig buitenshuis kunnen verplaatsen. Meestal geschiedt dit echter met hulpmiddelen.

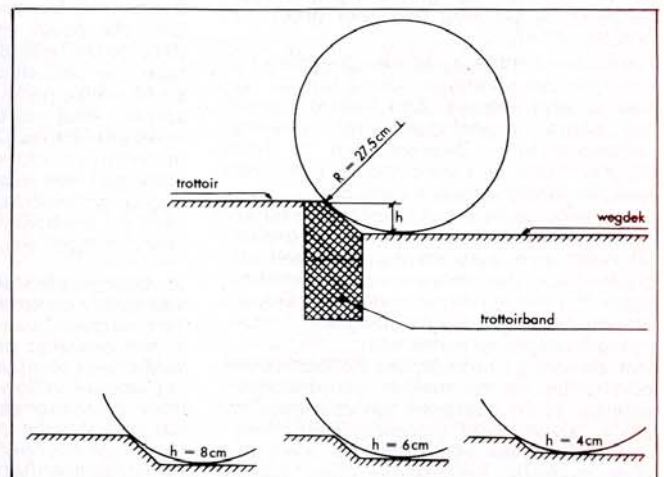
Beide groepen hebben in grote lijnen de zelfde behoeften aan voorzieningen die ook veelal voor de niet-gehandicapte voetganger getroffen zouden moeten worden worden zoals:

- voetwegen van een effen en gesloten verharding met een stroef loopvlak, waar mogelijk en speciaal bij winkelcentra en parkeergelegenheden tegen weersinvloeden beschermd. Deze weersinvloeden zijn zowel regen, gladheid maar ook harde wind. Bij hoogbouw kunnen vaak sterke windvlagen optreden, welke zeer hinderlijk zijn;
- obstakelvrije trottoirs, liefst aan beide zijden van de weg, van 150 cm breed;
- niet te korte fases voor voetgangers bij verkeerslichten i.v.m. overstek-snelheid van degenen die slechts langzaam kunnen lopen;
- bij bredere wegen vluchtheuvels (met doorgang van tenminste 150 cm, op straatniveau) om de oversteek veilig te maken;
- duidelijke markering van opstappen en andere plaatsen waar men zou kunnen struikelen;
- verhoogde instappen bij tram- en bus-haltes (afbeelding 1, pag. 436);
- tunnels onder of verkeersbruggen boven de snelwegen (mits deze ook voor gehandicapten bruikbaar zijn door bijvoorbeeld het inbouwen van liften of het maken van de toegang door middel van flauwe hellingen van bijvoorbeeld omstreeks 1 : 20).

Verder zou het bijzonder prettig zijn indien de planners van moderne steden en de autoriteiten die zich bezig houden met de afsluiting van voetgangersgebieden (hierop wordt onder 5f nog nader ingegaan) er mee rekening zouden willen houden dat vele ambulante en semi-ambulante gehandicapten:



1. Verhoogde instappen bij tram- en bushaltes (linksboven).
2. Straathoekoplossing met v.o.p. (boven).
3. Oversteekplaats (uit Geboden Toegang) (linksonder).
4. De hoogte van de trottoirband is maatgevend voor de kracht, die een rolstoelbestuurder moet opbrengen. De illustratie (uit het Zweedse tijdschrift Rapport) toont dit aan bij een afschuining onder 45° en verschillende hoogtes van de band. (onder)



- slechts betrekkelijk korte afstanden kunnen lopen (of rijden met een zelfvoortbewogen rolstoel) en dus belang hebben bij
 - korte afstanden van winkel- en recreatiecentra tot haltes van het openbaar vervoer en van parkeergelegenheden (daarom kan doorsnijding met enkele verkeerswegen van voetgangersgebieden toch gewenst zijn).
 - uitrustplaatsen
- moeite hebben met het beklimmen van hoge trottoirs (in oudere wijken), stoepen of trappen. Zijn deze laatste echter onvermijdelijk dan worden aanzienlijke verbeteringen bereikt door:
 - het aanbrengen van stevige leuningen (liefst aan weerszijden) op 90 cm hoogte
 - een maximale hoogte van 14 cm van de treden en een diepte van 32 cm
 - treden zonder „neuzen“, opdat de voet er niet achter blijft hangen
- aangewezen zijn op het gebruik van een stok en derhalve roosters etc. geen

grotere opening mogen hebben dan 2×2 cm, opdat de stok niet bekneld raakt.

De Nederlandse Vereniging Beschermde Voetgangers heeft de laatste tijd veel propaganda gevoerd voor het maken van een *zitgelegenheid*, bij voorkeur in abri's, bij haltes van trams en bussen. Hierop is een zeer goede respons geweest, al valt er in vele regio's nog het nodige te verbeteren op dit gebied. Maar niet alleen bij abri's zijn deze rustplaatsen nodig, ook bijvoorbeeld in afgesloten voetgangerscentra waar men niet meer per auto mag komen. De categorie personen met zeer beperkte loopmogelijkheid is niet gering. Een uitrustgelegenheid moet liefst niet te laag geprojecteerd worden, opdat er minder kracht vereist wordt voor het opstaan. Een hoogte van bijvoorbeeld 52 cm is erg geschikt hiervoor. Men denke aan personen met stijve heupen.

5. Non-ambulante gehandicapten

Het deelnemen aan het verkeer door deze groep kan op velerlei wijzen geschieden. In de hierna volgende gedeelten wordt op

de belangrijkste aspecten ingegaan. Het deelnemen aan het verkeer kan geschieden als gebruiker van een rolstoel of als bestuurder van een vervoermiddel, maar ook als passagier. Voor gehandicapte bestuurders van vervoermiddelen bestaan parkeeronthefingen, voor de passagiers echter niet. De Engelse wetgeving geeft ook de gehandicapte passagier dienaangaande faciliteiten.

5a. Berijdbaarheid wegen, fietspaden en trottoirs

In deel 4 werd reeds gesteld dat het voor ambulante gehandicapten belangrijk is dat voetwegen een effen en gesloten verharding krijgen en zij waar mogelijk, bijvoorbeeld bij winkelcentra en parkeergelegenheden tegen weersinvloeden zijn beschermd.

Alle wegen waar een gehandicapte in een rolstoel over moet rijden dienen eveneens een gesloten en stroeve verharding te krijgen, voldoende breed te zijn opdat ander verkeer gemakkelijk kan passeren (de netto breedte van een rolstoel is 65-70

cm, die van een elektrisch aangedreven driewieler ca. 75 cm).

Voor de gehandicapten die zich in rolstoelen voortbewegen is het belangrijk dat:

- de trottoirs op de meest geschikte *oversteekplaatsen* en bij *parkeerplaatsen* van *trottoirafritten* worden voorzien waardoor de rolstoelgebruiker het hoogteverschil van ca. 6 tot 10 cm tussen de straat of de parkeerplaats en trottoir gemakkelijk kan overbruggen. Deze voorziening kan worden verkregen door het laten zakken van de trottoirband (afbeeldingen 2, 3 en 4) waardoor een gemakkelijke en geleidelijk stijgende oprit wordt verkregen, dan wel door toepassing van speciale geprefabriceerde afgeschuinde inritbanden. Den Haag past de eerstgenoemde methode algemeen toe, de afgeschuinde inritbanden zijn bijvoorbeeld bij het station Dordrecht goed te zien.
- er zich geen drempels hoger dan ca. 2 cm in de te berijden wegen, paden, gangen etc. bevinden;
- kleinere hoogteverschillen overwonnen worden door flauwe hellingbanen, onderbroken door horizontale vlakken om uit te kunnen rusten. Dit laatste is alleen noodzakelijk wanneer zij langer zijn dan 900 cm. Als een redelijke helling kan 1 : 20 gezien worden, slechts voor korte hellingen kan men, indien er geen andere oplossing mogelijk is, met een helling van max. 1 : 12, om de 900 cm onderbroken door een horizontaal vlak van 200 cm, minimaal 150 cm, worden volstaan (naast de hellingen is tevens een trap te projecteren);
- wegen en paden in dwarsrichting horizontaal liggen, max. tonronde 1 : 100. De kleine zwenkwielotjes vóór aan de rolstoel trekken namelijk altijd naar het laagste punt van het wegdek;
- aanzienlijke hoogteverschillen worden overbrugd door liften met een minimumafmeting van 110 cm breed bij 140 cm diep, voorzien van liftknoppen op een hoogte van 120 cm (maximaal 150 cm) (5).

5b. Vervoermiddelen voor gehandicapten en verkeersregels

Vervoermiddelen voor gehandicapten kunnen in de volgende groepen worden verdeeld:

a.1. duwwagens;

a.2. duwwagen-zelfvoortbeweger;

a.3. zelfvoortbeweger;

Met deze vervoermiddelen kan gebruik gemaakt worden van trottoir en voetpad. Indien deze niet aanwezig zijn of moeilijkheden opleveren, moet gebruik gemaakt worden van fietspad of rijweg. Bij gebruik rijweg buiten de bebouwde kom altijd rechts houden, binnen de bebouwde kom rechts of links naar keuze (rechts verdient meestal wel de voorkeur). Deze vervoermiddelen mogen niet op een autoweg komen.

a.4. elektrische rolstoelen;

Elektrische rolstoelen worden als motorvoertuigen in het Wegenverkeersreglement vermeld (Zie verder onder c). In de praktijk is het zo dat deze wanneer zij met normale loopsnelheid rijden, zowel op trottoirs als op fietspaden en rijwegen worden toegelaten en derhalve gelijk worden gesteld met de onder a.1. t/m 3 genoemde vervoermiddelen. Juridisch gelden voor dit voertuig de richtlijnen voor de categorie „bestuurders van motorvoertuigen“ (bijvoorbeeld bij kruisingen en splitsingen van wegen). Voor het rijden buiten de bebouwde kom dient ontheffing te worden verleend. W.A.-verzekering is verplicht.

b.1. fietsen op meer dan twee wielen;

b.2. bromfietsen op meer dan twee

wielen, cilinderinhoud moet kleiner zijn dan 50 cm³.

Maximum breedte is voor b.1. en b.2. 150 cm.

Met bromfietsen worden gelijkgesteld motorvoertuigen die kennelijk en uitsluitend zijn ingericht voor een minder-valide en zijn uitgerust met een verbrandingsmotor van max. 50 cm³ inhoud.

De regels van de fietsers resp. die van de bromfietsers zijn geheel van toepassing. Parkeren op trottoir of op een berm is toegestaan, tenzij trottoir wordt geblokkeerd. In dat geval mag op de rijweg worden geparkeerd mits daar geen parkeer- of stopverbod is.

c. motorvoertuigen niet sneller dan 20 km/uur, uitgerust met een elektromotor of verbrandingsmotor van ten hoogste 250 cm³ en kennelijk ingericht voor invaliden;

Ontheffing dient te worden verleend van de verplichting van motorvoertuigen om sneller dan 20 km/uur te kunnen rijden. Er zijn eisen t.a.v. beremming en remvertraging. Een rijbewijs is niet vereist. Alle regels t.a.v. motorvoertuigen zijn van toepassing. Behoudens ontheffing mag alleen binnen de bebouwde kom van dit voertuig gebruik gemaakt worden.

d. motorvoertuigen sneller dan 20 km/uur;

Voor gehandicapten die geen normaal ingericht motorvoertuig kunnen besturen, kan een voertuig speciaal worden aangepast. Een „restreint“ rijbewijs kan dan het recht geven dit voor hen bestemde voertuig te besturen. Een oefenvergunning voor een maand waarmee zonder instructeur kan worden gereden, kan bij de burgemeester van de gemeente waar geoefend wordt, worden aangevraagd. Met deze vergunning mag zonder toezicht worden gereden. Wel dient dan een „L“-bord aangebracht te worden dat van voren en van achteren zichtbaar is (6).

De onder a.4 vermeldde elektrische rolstoelen alsmede de onder c genoemde motorvoertuigen die niet sneller dan 20 km/uur mogen rijden moeten volgens het R.V.V. van de rijweg gebruik maken. Dit brengt zowel voor de bestuurder van deze vervoermiddelen als voor de andere weggebruikers risico's met zich mee. Men ziet (o.i. terecht) deze vervoermiddelen vrij vaak op fietspaden en de elektrische rolstoelen ook wel op brede trottoirs. De politie knijpt daarvoor veelal een oogje toe. Maar als er brokken ontstaan dan zijn zij in overtreding t.a.v. de plaats op de weg waar zij zich op bevinden.

Het zou toe te juichen zijn indien deze twee vervoermiddelen officieel ook van de fietspaden gebruik mogen maken (eventueel voor zover zij een nader vast te stellen breedte niet overschrijden).

Zeker wanneer men de risico's in aanmerking neemt die de gebruikers van bromfietsen met max. snelheid van 30 km binnen en 40 km buiten de bebouwde kom op fietspaden scheppen voor de niet gemotoriseerde fietsers is het toegestaan van de genoemde langzaam rijdende vervoermiddelen een belangrijke zaak. Wij hopen dat er binnen afzienbare tijd een wijziging in het R.V.V. dienaangaande zal komen.

VERBETERING: CATEGORIE A.4 EN D. TOELATEN OP RIJWIELPAD

5c. Keuze vervoermiddel en de aanpassing er van (7)

Een weloverwogen aanbeveling door deskundigen t.a.v. het te gebruiken vervoermiddel is van bijzonder belang. Zowel de veiligheid van de gehandicapte zelf als die van de overige weggebruikers moet daarbij in beschouwing worden genomen. De moderne techniek maakt het mogelijk dat vervoermiddelen door elektromotoren worden bediend door personen



met een minimale restfunctie van hetzij hand, hetzij voet; zij zijn letterlijk „met een pink bedienbaar“. Maar het reactievermogen, de visus, etc. moeten uiteraard voldoende zijn wil men zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarbij moet dan ook niet van de mogelijke snelheid van het vervoermiddel uitgegaan worden maar van de aanvaardbare snelheid voor de gehandicapte, die van geval tot geval moet worden bepaald. Ook een regelmatige controle of het vervoermiddel voldoet en de handicapte er (nog) goed mee overweg kan is al naar de aard van de handicap in bepaalde gevallen gewenst. Alhoewel een gehandicapte uiteraard zo min mogelijk op wil vallen in het verkeer, is het toch gewenst dat, zeker wanneer hij op de normale weg rijdt, het vervoermiddel met lage snelheid (bijvoorbeeld de elektrische rolstoel) zo duidelijk mogelijk zichtbaar is. Op dat gebied zullen waarschijnlijk ook nog betere veiligheidsmaatregelen kunnen worden getroffen.

Het aanpassen van de motorvoertuigen volgens groep d vereist vakkennis. Overleg met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is gewenst om teleurstellingen te voorkomen. In het Jaarverslag 1971 van het C.B.R., pag. 20-25, wordt een overzicht van de mogelijkheden, de te volgen procedure, de speciale rijopleiding etc. gegeven. Het aantal „restreint“ rijbewijzen, waarbij bijvoorbeeld bepalingen t.a.v. de uitrusting van de te gebruiken auto worden gegeven, vertoont een zeer snelle stijging. Het aantal van deze rijbewijzen bedroeg (inclusief de verlengingen)

in 1970 ca. 2000

in 1971 ca. 3200

in 1972 ca. 7000.

In het eerste halfjaar 1973 werden aan 415 nieuwe lichamelijk gehandicapte verkeersdeelnemers „restreint“ rijbewijzen uitgereikt. (Uiteraard zijn er ook gehandicapten die een rijbewijs zonder „restreint“ aantekening krijgen)

Er zijn vele gradaties bij de „restreint“ rijbewijzen te onderscheiden. Een zeer groot gedeelte wordt gevormd door het voorschrift voor een automatische versnelling. Maar er zijn ook bijzondere gevallen, zoals rijbewijzen die geldig zijn voor auto's, die op gebruik zonder beenfunctie zijn ingericht.

Er zijn circa 10 particuliere rijschoolhouders die lesauto's hebben ingericht waarin gehandicapten op velerlei manieren de noodzakelijke handelingen kunnen verrichten. Een dergelijke lesauto in Utrecht heeft vijf manieren om gas te geven, twee manieren om te sturen en drie om te remmen. Na gebleken geschiktheid om het rijbewijs te kunnen halen wordt meestal in de eigen aangepaste auto verder geëst en het examen afgelegd. De eisen waaraan de gehandicapte bestuurder moet voldoen zijn geheel gelijk aan die van de niet-gehandicapte.



Behalve de aanpassing van de besturing zijn er ook diverse mogelijkheden om het gebruik van een auto door een gehandicapte te vergemakkelijken. Dit kan geschieden door bv.:

- de toepassing van een naar buiten draaiende stoel (ook voor gehandicapte passagiers kan deze bijzonder nuttig zijn). In speciale gevallen kan een inrichting worden gemaakt dat deze ook verticaal omhoog en omlaag wordt gebracht, dit is echter zeer kostbaar.
- het aanbrengen van een voorziening waardoor de gehandicapte de rolstoel zonder veel kracht in en uit de auto kan brengen.

Bussen die veelvuldig door gehandicapten worden gebruikt kunnen worden voorzien van een hefplatform of van eenvoudige uitklapbare inritten in de vorm van goten in U-profiel. Deze laatste oplossing is alleen praktisch indien de vloer van de bus zeer laag is.

Het aanpassen van de besturing van voertuigen geschiedt door een zeer beperkt aantal bedrijven. Het C.B.R. speelt een bijzonder belangrijke rol bij de aanwijnzinnen t.a.v. de ombouw. Door de *individuele begeleiding* die het C.B.R. geeft, worden er heel wat meer gehandicapten in staat gesteld aan het verkeer deel te nemen dan op grond van de schabloonmatige regelingen, die men veelal in andere landen aantreft. Voor de vaak voorkomende „standaard ombouw“ van niet al te ingewikkelde aard zouden zeer goed meer dealers kunnen worden ingeschakeld opdat er tenminste in iedere grotere regio één firma is die de inbouw en de service er op kan verrichten. Er is tot nu toe sprake van monopolie-posities, dit brengt hogere kosten en in diverse gevallen bijzonder lange wachttijden met zich mee. Klachten hierover worden uit de wereld der gehandicapten regelmatig vernomen.

VERBETERING: MEER BEDRIJVEN INSCHAKELLEN BIJ DE AANPASSING ALS MEDE VERSNELING VAN HET AANPASSEN VAN AUTO'S VOOR GEHANDICAPTEN.

5.d. Rijvaardigheid van gehandicapten

Op grond van buitenlandse publikaties (Zweden, U.S.A., Duitsland) kan worden gesteld dat gehandicapten, ook zwaarder gehandicapten, relatief weinig verkeersongelukken veroorzaken. Er zijn een aantal onderzoeken dienaangaande ingesteld, die het verrassende resultaat opleverden dat gehandicapten in feite — wellicht door grotere voorzichtigheid — gemiddeld minder ongelukken veroorzaken dan men op grond van het aantal dat aan het verkeer deelneemt zou kunnen verwachten. Volgens een studieteam van de Universiteit van Denver moet de mythe, dat de gehandicapte inferieur is als bestuurder, dan ook krachtig worden afgewezen („Revalidatie“ 17, pag. 718, pag. 29).

5.e. Ontheffing van parkeerverboden, parkeerplaatsen

Voor de categorieën als hierboven genoemd onder b.2, c. en d. kan ontheffing van parkeerverboden worden verkregen.

Dit kan zijn zowel een algemene ontheffing als een speciale ontheffing voor het parkeren van een voertuig bij de eigen woning of bij de plaats waar men zijn arbeid verricht. De te verlenen algemene ontheffing geldt uitsluitend voor door verkeersborden of gele strepen aangeduide parkeerverboden en is niet van toepassing op bijv.:

- door parkeermeters aangegeven parkeerplaatsen (sommige gemeenten staan dit echter wel toe);
- taxistandplaatsen;
- straathoeken;
- uitritten.

Bovendien is de ontheffing niet van toepassing op plaatsen welke naar de mening van de politie in verband met de verkeerssituatie niet geschikt zijn om een voertuig daar te stationeren. Aanwijzingen van de politie dienen prompt te worden opgevolgd. Uiteraard is het ook gewenst dat de bezitters van parkeeronthefingen hiervan *een zo verstandig mogelijk gebruik maken*. De belangen van andere gehandicapten staan hierbij nl. ook op het spel. Hoe minder het algemene verkeer door dit gebruik belemmerd of in gevaar wordt gebracht, hoe soepeler de verlening en het toezicht van de politie zullen zijn.

De parkeeronthefing kan slechts voor een beperkte periode geldig zijn, dit varieert per gemeente. In sommige gemeentes moet leges worden betaald, in andere niet. In sommige gemeentes worden voor inwoners van andere plaatsen ook wel beperkte parkeeronthefingen afgegeven, bijv. voor een bepaald koopcentrum, schouwburg of bioscoop etc.

De ontheffing is gebonden aan de gehandicapte bestuurder. Wordt de gehandicapte door een ander vervoerd, is hij dus zelf niet de bestuurder van het motorvoertuig, dan wordt geen ontheffing verleend. Dit kan bijzondere problemen opleveren; in Engeland kan in dergelijke gevallen de ontheffing ook verleend worden ten behoeve van de gehandicapte passagier.

De algemene ontheffing wordt alleen voor de eigen woonplaats verleend en is niet zonder meer geldig in andere plaatsen. In veel gevallen vindt keuring voor het verkrijgen ervan plaats. Dit wordt door de gehandicaptenwereld als een groot bezwaar ondervonden. Men moet voor iedere plaats waar men naar toe wil apart een vergunning aanvragen. Herhaaldelijk is hierop gewezen, verschillende malen zijn in de Tweede Kamer hierover vragen gesteld. Laatstelijk door de heren Baruch en Koningh op 27 september 1972. Op 31 oktober 1972 deelde minister Geertsema mede dat beantwoording niet binnen de gebruikelijke termijn mogelijk was. Dit antwoord wordt door de belanghebbenden met spanning afgewacht.

Het niet elders geldig zijn van deze parkeeronthefingen is nl. voor de betrokkenen een belangrijk „obstakel“.

De overheid resp. de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn dus nog niet met een oplossing gekomen waarbij de in een gemeente afgegeven parkeeronthefing ook door andere gemeenten wordt erkend. Eventueel zouden o.i. toch minimum criteria bepaald kunnen worden, op grond waarvan een *algemeen geldende parkeeronthefing* wordt verleend.

Wel hebben wij de indruk dat diverse gemeenten bij het afgeven van parkeeronthefingen voor andere gemeenten dan de woonplaats van de gehandicapte, veelal het verzoek van minister Bakker, in 1971 gericht aan de V.N.G., opvolgen om reeds eerder in de plaats van inwoning ondergane keuringen als basis te laten dienen voor de te nemen beslissing. Zulks opdat vermeden wordt dat de gehandicapte herhaaldelijk voor een zelfde doel gekeurd moet worden.

Wat het parkeren van *motorinvaliden*

wagens betreft, zo dient zulks op het trottoir te geschieden tenzij dit hierdoor wordt geblokkeerd voor de voetgangers. In dat geval wordt toegestaan dat op de rijweg langs het trottoir wordt geparkeerd, mits ter plaatse geen stop- of parkeerverbod geldt. Is voor de woning van de betrokkene een parkeerverbod van kracht, dan kan ontheffing hiervan bij de verkeerspolitie worden aangevraagd. Geldt ter plaatse echter een stopverbod, dan wordt bijna nooit een ontheffing verleend.

Zowel bij de woning als bij de plaats waar de gehandicapte zijn beroep uitoefent kan het bord 54b met het opschrift „Parkeerplaats invaliden“ voor een motorvoertuig worden geplaatst. Dit geschiedt dan met een onderbord dat het nummer van het voertuig aangeeft, waarbij onder het bord bij de arbeidsplaats ook de tijden worden vermeld waarop dit bord geldigheid heeft. De kosten zijn voor rekening van de belanghebbende.

De Nederlandse Vereniging voor Revalidatie (N.V.R.) heeft in januari 1973 een onderzoek ingesteld naar parkeeronthefingen en parkeerplaatsen in 31 gemeenten met 50.000 of meer inwoners. (Zie Verkeerstechniek 1973 nr. 4 pag. 192).

Op een totaal van de bevolking in die gemeenten van 5.559.540 inwoners resulteerden de volgende frequenties:

- 1 parkeeronthefing op 1880 inwoners
- 1 speciale parkeerplaats vóór een woning op 3220 inwoners
- 1 speciale parkeerplaats vóór een gebouw op 23.810 inwoners
- 1 speciale parkeerplaats op een openbaar parkeerterrein op 40.000 inwoners.

De conclusies hieruit zijn dat er maar weinig parkeeronthefingen worden verleend als men bedenkt dat ca. 5% van de bevolking op de één of andere wijze gehandicapt is. Verder dat er nog bijzonder weinig openbare parkeerplaatsen zijn waar men speciaal met de behoeften van gehandicapten rekening houdt. De maten voor dergelijke parkeerplaatsen staan vermeld in afbeelding 5. Het is zeer wenselijk dat een gedeelte van het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten wordt gereserveerd. Al naar omvang en behoefte zal men het aantal moeten bepalen. Dat een begin hiermee moet worden gemaakt spreekt eigenlijk vanzelf. Zulks sluit ook aan op de onlangs mede door Nederland ondertekende Resolutie van de Raad van Europa AP(72)5, waarbij op de noodzakelijkheid van deze voorzieningen wordt gewezen.

VERBETERING: HET IS WENSELIJK

- TE BEVORDEREN DAT PARKEERONTHEFFINGEN LANDELIJKE GELDIGHEID KRIJGEN;
- TE BEZIEN OF PARKEERPLAATSEN BIJ PARKEERMETERS VOOR HOUDERS VAN PARKEERONTHEFFINGEN VRIJ GEBRUIKT KUNNEN WORDEN (EVENTUEEL GEDURENDE BIJV. TWEE UUR).

(Zolang deze landelijke geldigheid nog niet is verkregen, is het zeer gewenst dat nage laten wordt om houders van parkeeronthefingen uit een andere plaats te bekeuren).

5.f. Afsluiting voetgangersgebieden

In het onderzoek van de N.V.R. van januari 1973 werd ook het punt van voor het verkeer afgesloten voetgangersgebieden in 31 gemeenten met meer dan 50.000 inwoners betrokken. Daarbij kwam naar voren dat eind december 1973 de volgende afsluitingen voorkwamen:

- 16 gemeenten met afgesloten voetgangersgebieden met een ontheffingsregeling
- 12 gemeenten met afgesloten voetgangersgebieden zonder ontheffingsregeling.

Drie gemeenten kenden geen afgesloten voetgangersgebieden.

De ontwikkeling op dit gebied zet zich echter voort. Dat de belangen van de voet-

	afstand (m)					
	25	50	100	200	300	500
1e categorie						
2e categorie						
3e categorie						
4e categorie						

verklaring:

onbeschermd traject

beschermd tegen regen door b.v. een afdak

geheel beschermd tegen weersinvloeden

gangers, kinderen etc. dienaangaande groot zijn is duidelijk. Voor zowel het goederenverkeer als voor gehandicapten brengt afsluiting van gebieden grote moeilijkheden met zich mee.

VERBETERING:

- DOELTREFFENDE ALGEMENE ONTHEFFINGSREGELINGEN VOOR GEHANDICAPTE EN ANDERE BELANGHEBBENDEN TE MAKEN DOOR VOETGANGERSGEBIEDEN VOOR HOUDERS VAN PARKEERONTHEFFINGEN LIEFST DE GEHELE DAG MAAR IN IEDER GEVAL DES MORGENS BV. VOOR 11.00 UUR EN 'S AVONDS NA 6.00 UUR OPEN TE STELLEN
- EEN EENVOUDIGE PROCEDURE TE HEBBEN WAARBIJ VOOR BIJZONDERE GEVALLEN OP BIJV. HET BUREAU VAN DE VERKEERSPOLITIE TE ALLEN TIJDE EEN DAGVERGUNNING KAN WORDEN AFGEHAALD (DIT POLITIEBUREAU MOET DAN OOK TOEGANKELIJK ZIJN!)

Er is in 1973 een ambtelijke werkgroep van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting gevormd, die de verschillende aspecten van de afsluiting van voetgangersgebieden bestudeert. De N.V.R. heeft bepleit dat met de belangen van de gehandicapten in voldoende mate rekening zal worden gehouden. Het gaat daarbij niet uitsluitend om gehandicapte autobestuurders doch ook om gehandicapten die als passagier worden vervoerd. Voor een aantal betekenissen grote en veelal onoverdekte loopafstanden onoverkomelijke barrières.

In de Zweedse publikatie „God Bostad” (Goede Huisvesting) staat een tabel (zie afbeelding 6) vermeld waarbij de lengte van de loopafstand voor gehandicapten gerelateerd wordt aan de bescherming die wordt geboden. Hieruit kan de indicatie worden verkregen dat naast bekorting van loopafstanden een bescherming tegen ongunstige weersomstandigheden van groot belang is.

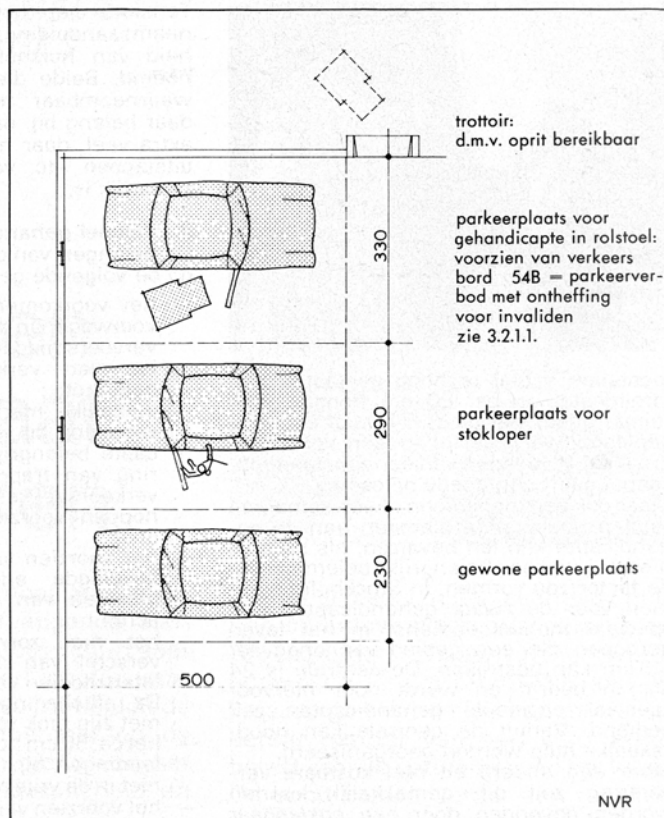
Uit een detaillering van deze tabel komt verder naar voren dat de maximale afstand van een parkeergelegenheid voor gehandicapten wanneer deze onoverdekt is 50 meter zou zijn, overdekt 100 meter en geheel beschermd tegen weersinvloeden 200 meter. Het is niet bekend of deze afstanden op een wetenschappelijke studie berusten en een verantwoord gemiddelde aangeven. Wel komt het ons voor dat deze cijfers een duidelijke indicatie geven t.a.v. de te treffen voorzieningen.

5.g. Vrijstelling van motorrijtuigenbelasting wegens invaliditeit

Van 1 mei 1973 af kan vrijstelling van motorrijtuigenbelasting wegens invaliditeit verleend worden indien:

- de houder van een motorrijtuig of een der inwonende gezinsleden invalide is;
- het motorrijtuig wordt gebruikt voor het persoonlijk vervoer van de invalide;
- de aanschaffingskosten van het motor-

6. (links) Relatie tussen loopafstand en bescherming, die gehandicapten wordt geboden.



5. (rechts) Parkeerplaatsen voor gehandicapten (uit Geboden Toegang).

rijtuig niet meer dan f 12.000,— hebben bedragen.

Er zijn momenteel circa 50.000 van deze vrijstellingen van motorrijtuigenbelasting in omloop. De nieuwe regeling is aanmerkelijk verbeterd ten opzichte van de oude.

5.h. Andere verkeersvoorzieningen

In een waterrijk land als Nederland zijn *bootdiensten* ook een onderdeel van het verkeerspatroon. Het is wenselijk dat ook deze diensten aangepast worden aan het gebruik door gehandicapten zodat zij niet belemmerd worden bij de overvaart. Wanneer er auto's op de schepen worden toegelaten, dan is er in ieder geval de mogelijkheid om er mee vervoerd te worden aanwezig. Aangepassing t.a.v. de toegang naar het restaurant en speciale toiletten zullen dan veelal nog getroffen moeten worden. Zij ontbreken veelal. Ook boten voor recreatief vervoer zijn van groot belang voor de gehandicapten. Is het niet droevig dat er bv. geen van de Amsterdamse rondvaartboten aangepast is voor gehandicapten?

5.i. Hulp onderweg

Door de Wegenwacht van de ANWB wordt bij pech altijd hulp verleend aan gehandicapte automobilisten, ook al zijn deze geen lid van deze bond.

6. Secundaire voorzieningen

Als secundaire voorzieningen die voor het verkeer van de gehandicapten van groot belang zijn noemen wij de volgende:

6.a. Aangepaste sanitaire voorzieningen

De sanitaire stop is bij grotere rijafstanden veelal nog een probleem. Het ontbreken van de mogelijkheid hiertoe belemmert het reizen. In 1972 werd door de N.V.R. overleg met de benzinemaatschappijen en Rijkswaterstaat geopend om de aanpassing t.b.v. rolstoelgebruikers van één toilet bij ieder nieuw *benzinestation langs de rijkswegen* te verkrijgen. Hiermede is inmiddels een begin gemaakt, er zijn thans drie stations die deze voorziening hebben verkregen en alle nieuwe nog te bouwen stations zullen eveneens worden aangepast. De N.V.R. hoopt dat dezelfde be-

palingen zullen worden toegepast voor de toiletvoorzieningen van alle nieuw te bouwen *wegrestaurants*.

6.b. Aanpassing Horeca sector

De gehandicapte wil uiteraard ook gaarne onderweg een consumptie of een maaltijd kunnen gebruiken of overnachten. Er zijn nog maar bijzonder weinig restaurants en hotels waarvan hij zonder problemen gebruik kan maken. Het is van groot belang dat in de „programma's van eisen" voor nieuw te bouwen objecten, resp. bij grotere verbouwingen, met de bruikbaarheidseisen t.b.v. gehandicapten rekening wordt gehouden.

De voor de gehandicapte toegankelijke en bruikbare gebouwen en voorzieningen worden aangeduid door het hierbij afgebeelde *internationale toegankelijkheidsymbool* (afb. 7). Aanvragen hiervoor kunnen worden gericht aan de Nederlandse Vereniging voor Revalidatie, Eisenhowerlaan 142, Den Haag.

7. Communicatie-voorzieningen

Het is voor de gehandicapte bijzonder wenselijk dat hij als deelnemer aan het verkeer niet verstoken is van communicatiemiddelen. Hij heeft hieraan nog vaker behoefte dan de niet-gehandicapte verkeersdeelnemer. Dat betreft in de eerste plaats dat hem de mogelijkheid gegeven moet worden om gebruik te kunnen maken van de *telefoon*. De huidige gangbare cellen zijn over het algemeen niet toegankelijk en bruikbaar voor rolstoelgebruikers, daar de afmetingen te klein zijn (nodig is minimaal 110 x 140 cm) en de



7. Het internationale toegankelijkheidssymbool.



toestellen veelal te hoog geplaatst. Een tafelhoestel op ca. 80 cm hoogte, vrije ruimte onder het blad 77 cm, of een laag geplaatst wandtoestel in een voldoende grote cel of voorzien van een zgn. telefoonkoepel geeft een goede oplossing. Maar ook een mobilfoon of een semafoon zouden uitstekende diensten aan de gehandicapte kunnen bewijzen, als de prijs hiervoor niet een belangrijke belemmerende factor zou vormen. In Stockholm heeft men voor de zwaar gehandicapten een speciale mobilfoonendienst in het leven geroepen die een gebied van ongeveer 50 km kan bestrijken. De centrale is 24 uur in bedrijf en wordt door hiervoor speciaal opgeleide gehandicapten zelf bediend. Vanuit de centrale kan noodzakelijke hulp worden georganiseerd. Maar een andere en niet kostbare verbetering zou o.i. gemakkelijk kunnen worden gevonden door een *opklapbaar bord* binnen in de auto aan de achterzijde te bevestigen dat door middel van een koordje vanuit de bestuurdersplaats zou kunnen worden neergelaten en waarop een mededeling over vraag om hulp staat. Een dergelijk bord zou wel een *uniforme uitvoering* moeten hebben en bij avond reflecterend moeten zijn. Het eenvoudigst lijkt het om dit bordje te voorzien van het internationale SOS-teken.

8. Uniforme aanduidingen

Het internationale toegankelijkheidsymbool dat aangeeft welke gebouwen en voorzieningen voor gehandicapten toegankelijk en bruikbaar zijn werd hiervoor reeds genoemd. Maar er zijn nog diverse andere plaatsen te vermelden waar het gewenst is dat het publiek op duidelijke en *uniforme wijze* er op attent wordt gemaakt dat een gehandicapte verkeersdeelnemer zich misschien wat minder vlot kan bewegen, moeilijkheden met parkeren heeft, etc. Zo zal bv. een bus waar gehandicapten, zittend in rolstoelen, mee vervoerd worden veelal uit veiligheidsoverwegingen minder snel rijden dan het gewone verkeer, ook al zijn de noodzakelijke beveiligingsmaatregelen genomen. Het is wenselijk dat de medeweggebruikers door een teken hierover worden geïnformeerd. Het bord „invalide“ is voor de gehandicapte minder prettig, er zijn diverse protesten tegen het gebruik gerezen. In de officiële verkeersborden wil de overheid deze bewoording blijven gebruiken omdat men vindt dat er een duidelijk verschil is tussen de inhoud van „gehandicapt“ (iemand die bv. twee vingers mist is ook gehandicapt) en „invalide“. In enkele Amerikaanse staten werd het internationale toegankelijkheidsymbool in combinatie met de nummerplaat van de auto gebruikt om aan te duiden dat de bestuurder gehandicapt is. Tegen dit verwarrende gebruik van het symbool werd onlangs echter op duidelijke wijze geprotesteerd. De N.V.R. hoopt binnenkort een „commissie verkeers- en vervoersvoorzieningen“ in te stellen die ook het punt van een zo goed mogelijke aanduiding zal bestuderen.

Tenslotte dient nog het punt van duidelijke naamsaanduiding van wegen en zichtbaarheid van huisnummers te worden genoemd. Beide dienen van uit een auto waarneembaar te zijn. Iedereen heeft daar belang bij, een gehandicapte echter extra veel, daar het zoeken, vaker in- en uitstappen etc. voor hem bijzonder bezwaarlijk is.

9. Visueel gehandicapten

De belangen van deze groep liggen vooral op de volgende gebieden:

- het voorkomen van obstakels op de voetwegen in de vorm van geparkeerde vervoersmiddelen, vuilnisemmers, palen van verkeersborden, lantaarnpalen, etc.;
- duidelijke markering door materiaalwisseling bij voor de visueel gehandicapte belangrijke plaatsen, bv. nadering van trappen, oversteekplaatsen, verkeershekken etc. Rubbertegels met noppen voorzien zijn ideaal voor dit doel.
- het voorzien van met verkeerslichten beveiligde enkelvoudige oversteekplaatsen van een zoemer bij groen licht;
- het niet zonder voelbaar hoogteverschil (van ca. 2 cm) in elkaar over laten vloeien van trottoirs en rijwegen. De afbakening moet voor de blinde met zijn stok voelbaar blijven.
- het ca. 50 cm horizontaal doorlopen van leuningen bij trappen, mits deze dan niet in de vrije ruimte komen te steken;
- het voorzien van een speciaal „signaalhandvat“ (bv. duidelijk gegroefd) van deuren die naar gevaarlijke punten leiden, bv. een deur waarachter zich een direct naar omlaag gaande trap bevindt.

Niet alleen voor de visueel gehandicapte zijn de obstakels op de trottoirs een bron van ongelukken. Door aandacht voor het vrij houden van deze trottoirs kan veel narigheid worden voorkomen. Zo zagen wij een speciaal bij duisternis bijzonder slecht waarneembare, grijsge schilderde „paddestoel“, waarin de elektronische apparatuur voor de werking van verkeerslichten is ingebouwd, midden op een druk gebruikt trottoir staan. Het onnadenkend verkeerd plaatsen van dit soort obstakels die voor de slecht zienden nog gevaarlijker zijn dan voor de blinden (die gebruiken veelal hun stok om te kunnen voelen) zou door degenen die gevoel hebben voor de veiligheid van hun medeburgers aan de kaak gesteld moeten worden. Het doen opnemen in de plaatselijke pers van goede foto's van dit soort hindernissen en het stellen van vragen in de gemeenteraad kan werkelijk helpen.

Wat de materiaalwisseling betreft, zo kunnen rubbertegels een goede oplossing vormen om bv. een oversteekplaats gemakkelijk te kunnen vinden. Deze voor de blinde voelbare materiaalwisseling dient steeds over de volle breedte van trottoir, gang, pad, etc. te worden aangebracht met een lengte van ten minste 120 cm. Beveiliging met zoemers van verkeerslichten komt in feite alleen voor die plaatsen in aanmerking, waar uitsluitend verkeer over één rijbaan zonder afbuiging plaatsvindt. Bij meervoudige kruisingen is het moeilijk te horen voor welke kruising de zoemer gaat. Afbuigend verkeer blijft veel gevaar voor de visueel gehandicapten opleveren. Vandaar dat dit soort akoestische signalen bij meervoudige kruisingen slechts dan kan worden toegepast indien al het rijdend verkeer wordt stilgezet. Deze akoestische signalen worden toegepast bij oversteekplaatsen die veelvuldig door visueel gehandicapten worden gebruikt, bv. in de nabijheid van blindeninstituten, blindenbibliotheken, etc. Veelal zal de gehandicapte door het indrukken van een knop zelf het rijverkeer tot stilstand

moeten brengen, waarna het signaal in werking treedt.

In diverse plaatsen in Nederland, o.a. Arnhem, Beverwijk en Maastricht, blijken deze akoestisch beveiligde oversteekplaatsen goed te voldoen.

In Zweden worden proeven genomen met voor blinden voelbare „trilkastjes“ waardoor waargenomen kan worden of een verkeerslicht op veilig staat. Dit soort trilkastjes kan bij uniforme toepassing dan ook bij meervoudige kruisingen worden gebruikt door plaatsing van een apart kastje bij iedere oversteek van het verkeerspunt. Zij kunnen van een handleiding in brailleschrift worden voorzien.

Technisch zou het wellicht toch ook mogelijk moeten zijn een klein apparaat te ontwikkelen waarin bij groen licht door inductie voor de gehandicapte een trilling wordt opgewekt, die het hem mogelijk zou maken veilig over te steken. Een dergelijk apparaat is ons nog niet bekend.

Verder is het dienstig hier er ook op te wijzen dat slechtzienden een groot belang hebben bij het aanbrengen van contrasterende kleuren op gevaarlijke plaatsen (bij voorkeur geel/zwart, eventueel wit/zwart).

Uiteraard zal een „welstandscommissie“ er traacht voor te waken dat het straatbeeld te onrustig wordt. Maar gevaarlijke palen, verkeershekken, etc. zouden toch zo duidelijk mogelijk voor de slechtzienden moeten worden gemarkeerd om botsingen te vermijden. Een compromis moet in vele gevallen gevonden kunnen worden. Het lijkt dienstig dat met vergroting van de veiligheid, met name t.b.v. de slechtzienden, bij de uitvoering van het schilderwerk van de diverse voorzieningen die in het verkeerspatroon dienen te worden getroffen, rekening wordt gehouden.

Verschillende visuele handicaps behoeven geen bezwaar te zijn voor het besturen van een auto. In bepaalde gevallen, bv. het gemis van één oog, kan wel een rijbewijs worden verleend, doch dan dient de visuele mogelijkheid maximaal te worden uitgebuit, bv. door het aanbrengen van extra buitenspiegels.

Het duidelijk kenbaar maken van een gestoord of ontbrekend gezichtsvermogen d.m.v. een blindenstok is bijzonder belangrijk. Dit verhoogt de veiligheid van de visueel gehandicapte zelf, alsook die van de overige weggebruikers.

10. Auditief gehandicapten

De auditief gehandicapte is in het verkeer bijzonder gebaat bij het aanbrengen van duidelijke lichtsignalen naast akoestische signalen zoals bellen, sirenes en dergelijke. Vandaar dat het te allen tijde noodzakelijk is dat tegelijkertijd dat sirenes op politie- en brandweerauto's, ambulances etc. ingeschakeld worden, de zwaalichten in werking worden gesteld.

De weggebruiker dient zich te realiseren dat optische signalen (in het bijzonder overdag) moeilijker waarneembaar zijn dan geluidssignalen. De laatste kunnen wel „om de hoek gaan“, de eerstgenoemde niet.

De schildjes SH zijn (gelukkig) grotendeels uit het verkeer verdwenen. De praktijkervaring is dat de auditieve handicap geen bezwaar behoeft te zijn om deel te nemen aan het verkeer. De slechthorenden en doven schijnen het gemis van het gehoor bijzonder goed te kunnen compenseren door hun extra oplettendheid in het verkeer. Ook worden zij minder door allerlei geluiden afgeleid. Op grond van deze handicap worden dan ook geen rijbewijzen meer geweigerd. Wel is het gewenst dat de dove een buitenspiegel aan de rechterzijde van zijn vervoermiddel heeft, in sommige gevallen wordt dit voorgeschreven door een aantekening op het rijbewijs.



- 1) De Nederlandse Vereniging voor Revalidatie (NVR) is het landelijk samenwerkingsorgaan op revalidatiegebied. De Vereniging heeft een breed arbeidsgebied dat zowel op het terrein van de gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening, alsmede de onderwijs-, arbeids- en integratiemogelijkheden van de gehandicapten ligt. Zij geeft een maandblad uit „Revalidatie“.
- 2) De NVR heeft in 1973 een ringband uitgegeven onder de naam „Geboden Toegang“. Hierin worden de belangrijkste aspecten inzake het toegankelijk en bruikbaar voor gehandicapten maken van gebouwen, woningen en recreatievoorzieningen beschreven. Het is een „werkboek“ waarin ook enkele verkeersvoorzieningen zijn opgenomen. De uitgave kan worden besteld door overmaking van f 15,— op giro 38 21 00, NVR, Den Haag, onder vermelding van de titel. Een beknopte versie hiervan verscheen t.b.v. de mondiale organisatie „Rehabilitation International“ bij de NVR in 1973 onder de titel „Architectural Facilities for the Disabled“. Prijs f 6,—.
- 3) Een uitgebreid artikel „Belangen van gehandicapten bij bouwkundige voorzieningen“ verscheen in „Gemeentewerken“ nr. 6, juni 1972, pag. 127-134. Een analoog overzicht „Barrières voor gehandicapten“ werd opgenomen in „Intermediair“, nr. 1 van 12 januari 1973.
- 4) Een uitvoerig artikel dat de problemen beschrijft die het vervoer voor de gehandicapten oplevert, werd onder de titel: „Openbaar Vervoer: Exclusief?“ gepubliceerd in het blad „Openbaar Vervoer“ van maart 1972, pag. 76-90.
- 4) De NVR publiceert tezamen met de Stichting Recreatie de uitgaven: „Openluchtrecreatie en Gehandicapten, deel I & II“ in resp. 1970 en 1972. De prijzen zijn: Deel I f 4,—, deel II f 20,—. Bestelling via giro 38 21 00 ten name van de NVR, Den Haag, onder opgave van de titel.
- 5) Ten aanzien van bouwkundige gegevens over verkeerswegen etc. kan de volgende literatuur worden vermeld:
 - a. „Verkehrsprobleme körperlich Behinderter, Bauliche Massnahmen im Strassenbau“, Lehrstuhl für Verkehrsingenieurwesen ETH, Zürich, Prof. M. Rotach, Juli 1971.
 - b. Entwurf Normblatt DIN 18 024 Blatt 1, Nov. '72: „Bauliche Massnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich, Planungsgrundlagen Strassen & Plätze“.
- 6) Dit gecompriëerde overzicht inzake verkeersregels werd opgesteld op basis van inlichtingen van de Verkeersschool van het Korps Rijkspolitie te Bilthoven.
- 7) In het maandblad „Metamedica“ werden in maart 1970 de volgende artikelen gepubliceerd:
 - P. J. Couvée, arts: „Verkeer en rijbewijs“, pag. 89-99.
 - A. P. M. van Gestel, revalidatiearts: „De gehandicapte mens in het verkeer“, pag. 108-110.
 - K. D. Rijkens, arts: „De lichamelijke gehandicapte automobilist“, pag. 111-113.

