



WERKGROEP TOEGANKELIJKHEID OUD-ZUID

Aan Stadsdeel Oud-Zuid,
Afdeling Projecten,
T.a.v. de heer M. Leenders,
Karel du Jardinstraat 65
1073 TB Amsterdam

Amsterdam, 21 maart 2010

Betreft: Commentaar van de WTOZ op het Voorlopig Ontwerp Aalsmeerplein

Beste Micha Leenders,

Hartelijk dank voor het toezenden van de bewonersbrief om ons te attenderen op de mogelijkheid om kennis te nemen van het Voorlopig Ontwerp. Omdat we niet met zekerheid kunnen zeggen dat een lid van de werkgroep in de gelegenheid is om dinsdag de informatiebijeenkomst te bezoeken reageren we vooralsnog schriftelijk op het plan.

Vrijhouden van het trottoir:

Het heeft onze voorkeur als er geen, dan wel zo weinig mogelijk, obstakels op het trottoir worden geplaatst. In dit stadium is daarvan op de kaart nog weinig te zien, toch pleiten wij ervoor, omdat er toch ruimte genoeg, is alle lichtmasten, schakelkasten, fietsenrekken, prullenmanden en zitbankjes niet op het trottoir te plaatsen.

Oversteekplaatsen à niveau:

Er zijn in het plan nogal wat voetgangersoversteekplaatsen opgenomen. Wij gaan ervan uit dat in het plangebied nergens meer trottoirbandverlagingen zijn voorzien. Voor mensen met een beperking is het uiterst comfortabel als de voetgangersoversteekplaats op hetzelfde niveau wordt aangebracht als die van het trottoir. Deze verhoogde oversteekplaats heeft ook nog het bijkomende effect dat ze fungeert als snelheidsremmende verkeersdrempel zodat automobilisten de rotonde met gematigde snelheid naderen. Het fietspad dient ook in de verhoging te worden opgenomen. Uitvoering met een verhoogde voetgangersoversteekplaats (inclusief fietspad) heeft tevens als voordeel dat conflicterende hoogtes ter hoogte aan de “linkerzijde” van het “oostelijke”busperron op een natuurlijke wijze worden opgelost.

Bushaltes:

Wij nemen aan dat in het definitieve ontwerp bij de inrichting van de busperrons rekening zal worden gehouden met alle toegankelijkheidsaspecten. Omdat in het technisch Programma van Eisen t.b.v. toegankelijke bushaltes (Concept versie 1 17.02.10) geen rekening wordt

gehouden met de CROW richtlijnen m.b.t. dwarshellingen verzoeken wij u daar extra aandacht aan te schenken voor wat betreft voorgeschreven dwarshellingspercentages*. Voor mensen die met rollator of rolstoel gebruik maken van het OV is het belangrijk dat ze op een perron uitstappen dat zowel in de lengte als in de breedte nagenoeg horizontaal is uitgevoerd. Bij het smalste busperron is het daarom te overwegen om het naastgelegen fietspad in z'n geheel enigszins te verhogen zodat er een te groot hoogteverschil tussen bushalte en fietspad wordt vermeden. Waar komen de eventuele bushokjes?

Markeringen voor blinden en slechtzienden:

Is het uw bedoeling om bij de definitieve inrichting van het plangebied ook rekening te houden met voorzieningen voor blinden en slechtzienden? Nog niet duidelijk voor ons is of er gewerkt wordt met verkeerslichten? Helaas is ter hoogte van de in het trottoir inspringende parkeervakken de natuurlijke gidslijn onderbroken. Aangezien juist op die plekken bomen staan is het o.i. voor de boomwortels beter dat ze niet belast worden met druk van de geparkeerde auto's.

Met vriendelijke groet,
Namens de WTOZ

Marieke Riechelmann
Joris Marsman

** Dwarshelling: Voor het bewaren van het evenwicht en om mensen die moeite hebben met het verplaatsen niet extra te belasten moet het loopoppervlak loodrecht op de looprichting zo vlak mogelijk zijn. Grenswaarde dwarshelling looproute kleiner of gelijk aan 1 : 50. Bij bus- en tramhaltes is een horizontaal uitgevoerd perron van extra belang opdat de transfers tussen openbaar vervoer en halte zonder problemen kunnen plaatsvinden.*