



Opschrift

Vergadering van 13 september 2022

Nummer: 2022_MV_00473

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Emilie Peeters: Rolstoeltoegankelijkheid nieuw aangelegd stuk Zwijnaardsesteenweg

Raadslid(-leden):

Emilie Peeters -

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In onze stad wordt hard gewerkt aan het vernieuwen van infrastructuur. Ook rolstoeltoegankelijkheid staat steeds hoger op de politieke agenda binnen het stadsbestuur. Het is dan ook jammer om te zien dat er toch nog altijd heel praktische ongemakken voor mensen in een rolstoel voorkomen, ook al zijn deze straten net nieuw aangelegd.

Zo is het stuk van de Zwijnaardsesteenweg tussen de Galglaan en de De Pintelaan recent heraangelegd. In de straat bevindt zich een winkel gespecialiseerd in technische orthopedie die onder andere prothesen en mobiliteitshulpmiddelen zoals rolstoelen en looprekjes aanbiedt. Je kan er dus van uit gaan dat er waarschijnlijk in verhouding nog meer mensen die minder mobiel zijn in deze straat moeten zijn, dan in andere straten in Gent. Bij de vernieuwing werd echter gekozen om de parkeerplaatsen te laten bezetten met kasseistenen. In de praktijk betekent dit dat als je moeilijk te been bent en bij het parkeren nog enkele meters moet stappen naar je koffer om je rolstoel uit te halen, je dit dus op een oneffen ondergrond moet doen. Voor velen vraagt dit dan ook erg veel energie, voor anderen is het zelfs onmogelijk en zal hulp van een begeleider hierdoor noodzakelijk worden.

Ook de stoepen zijn er erg hoog. Hierdoor kan je onmogelijk met een rolstoel van de parkeerplaats op het voetpad en ben je verplicht via de straat verder te rijden met je rolstoel tot aan het zebrapad om daar op het voetpad te rijden. Bovendien lijkt het onbegrijpelijk dat iets verder in de straat waar er een garagepoort is, wel een verlaging van het voetpad is voorzien. Wat niet kan voor rolstoelgebruikers, kan blijkbaar wel voor koning auto.

Er is de straat wel een parkeerplaats voor rolstoelgebruikers voorzien. Ook hier kasseien, ook hier een hoge stoep. Bovendien ligt de parkeerplaats helemaal aan het eind van de straat, wat de afstand naar de orthopedische winkel weer groot maakt.

Vraag:

- In hoeverre wordt advies gevraagd van de toegankelijkheidsambtenaar bij het uittekenen van vernieuwde straatinfrastructuur? Is dit bij de werken aan de Zwijnaardsesteenweg gebeurd? Werd het advies meegenomen?
- Worden er soms verlagingen in het voetpad voorzien om de bereikbaarheid en veiligheid van mensen die minder mobiel zijn te garanderen? In welke situaties gebeurt dit automatisch? Hoe loopt de aanvraag om een aflopend voetpad te voorzien voor een garage en wat moet een minder mobiel persoon doen om dit te verkrijgen voor zijn/haar voordeur?
- De kasseistenen op parkeerplaatsen zien we vaker opduiken sinds enkele jaren, voornamelijk om tegemoet te komen aan meer ontharding in onze stad. Dat is natuurlijk ook belangrijk. Maar als we onze stad toegankelijk willen maken en de drempels die mensen die minder mobiel zijn ervaren zoveel als mogelijk willen wegwerken, dan zullen ook op dat vlak nog verdere stappen moeten nemen. Het zal er op aan komen om ontharding en toegankelijkheid beiden als een evenwaardig criterium mee te nemen bij het vernieuwen van straten. Wat is uw visie op de afweging tussen ontharding en toegankelijkheid en hoe denkt u beide noden zoveel als mogelijk mee te nemen bij de plannen voor de heraanleg van straten?

Antwoord

De **cel toegankelijkheidsambtenaren** is één van de betrokken diensten die advies geeft via de procedure IKZ heraanleg wegen. Bij alle dossiers zijn ze betrokken en kunnen ze advies geven. In alle stappen van het ontwerpproces worden de plannen voorgelegd, dus zowel adviesvraag programma van eisen, voorontwerp en ontwerfase. Dit is ook zo gebeurd bij het dossier rond de heraanleg van de cluster Steenakker (waarin de locatie die u aanhaalt zich bevindt). De specifieke context van de orthopedische winkel is hierbij niet in detail ter sprake gekomen of onder de aandacht gebracht. Tijdens de werken zelf is er wel regelmatig overlegd met de winkeluitbaters. We kregen van deze winkeluitbaters geen vragen of bemerkingen over de definitieve aanleg.

U haalt met **uw tweede vraag** een dilemma aan, waarmee we als ontwerpers en beheerders van de publieke ruimte worstelen. Langs de ene kant willen we stoepen die zo vlak mogelijk zijn voor de voetganger – soms met kinderwagen, soms met boodschappentrolley, soms met rollator, soms in een rolstoel - die de gevellijn volgt. Schuine dwarshellingen op die stoep, of een stoep die bij elke inrit een 10cm naar boven en naar beneden gaat is zeer hinderlijk en zelfs gevaarlijk – vooral bij ijsel en sneeuw. Langs de andere kant willen we een integraal toegankelijk openbaar domein, waarbij alle gebruikers – ook die in een rolstoel – vlot en veilig overal kunnen geraken. De oplossing zou dan natuurlijk geen hellingen kunnen zijn. Dit kan in een woonerf met aangepast

aanleg. Maar een woonerf kan enkel in straten met lage intensiteiten en zonder openbaar vervoer. In andere straten werken we met een opstaande boordsteen, om veiligheid te bieden aan voetgangers en om foutparkeren tegen te gaan. Een alternatief voor de opstaande boordsteen zijn paaltjes. Maar dat vraagt meer ruimte om een obstakelvrije stoep van 1.50m over te houden, ruimte die er vaak niet is.

Kortom: geen hoogteverschil: problemen; wel hoogteverschil, ook problemen.

In ieder geval voorzien we steeds aan de kruispunten comfortabele oversteekplaatsen met de nodige uitstulpingen, boordsteenverlagingen en blindengeleiding. Verder hanteren we een tussenafstand van 50 m als richtlijn om tussenliggende verlagingen toe te voegen mochten er tussen de kruispunten geen garages aanwezig zijn waar men het voetpad sowieso kan bereiken.

Aan alle kruispunten met een voetgangersoversteek gebeurt dit, zowel langs als dwars, op moment van zowel integrale heraanlegdossier als TAP-werken (trottoir actieplan).

Daarnaast leggen we bij heraanlegdossiers ook steeds vaker doorlopende voetpaden ter hoogte van een zijstraat aan. Als er een nieuw zebrapad wordt aangelegd en in kader van de screening van omgevingen rond sociale voorzieningen – onderdeel van het Vervoersarmoedeplan – letten we ook op de hoogteverschillen. Ook screening van voetgangersassen die gebeuren bij de uitvoering van het voetgangersplan neemt dit mee. Midden in een straat – dus waar er geen kruispunt is – leggen we verlaagde stoepen aan bij een oversteek aan schooltoegangen (zie nota Kindvriendelijke schooltoegang), aan oversteek bij bushaltes, en in specifieke cases. Dit wordt overwogen als het om toegangen gaat tot frequent bezochte en/of relevante gebouwen, waarvan we weten dat deze functie daar duurzaam is.

Voorbeelden van uitvoeringen midden in een straat:

- *Wolterslaan (aan hulpdiensten-parkeerplaats thv ingang woonzorgcentrum)*
- *Désiré Fiévéstraat (thv ingang wijkgezondheidscentrum)*

Een verlaagde inrit naar aanleiding van een garage kan aangevraagd worden door een aanvraagformulier tegen betaling. Dit formulier is online te vinden.

Ik heb de opdracht gegeven aan de diensten om dit principe van deze verlaagde toegangen voor garages kritisch tegen het licht te houden. Dit heeft immers vele nadelen voor voetgangers, en we doen dit op dit moment niet voor personen met een handicap of voor bijvoorbeeld eigenaars van een bakfiets. We willen graag een gelijke behandeling voor iedereen die zijn pand wil bereiken en hoogtes moeten overbruggen.

Gezien de bovenvermelde nadelen van verlaagde stoepen moeten we hier voorzichtig mee omgaan. Want zowel veiligheid van alle weggebruikers, relatieve tijdelijkheid, handhaafbaarheid, zorgzaam middelengebruik zijn allemaal overwegingen die in de aangepaste visievorming aan bod moeten komen.

Wat de kasseistroken betreft: *de keuze voor kasseien in parkeerstroken werd initieel niet gemaakt om te ontharden. Deze keuze is vastgelegd als één van de basisbouwstenen binnen het integraal plan openbaar domein deel 1 (IPOD 1). In dit eerste boekdeel zijn de randvoorwaarden rond de materialisatie van de wegen binnen de Stad gent uitgewerkt.*

Binnen het integraal plan openbaar domein is er bewust voor gekozen om alle parkeerstroken aan te leggen in kasseien. Enerzijds omwille van de hoge beeldwaarde maar anderzijds ook omdat dit materiaal er goed blijft uitzien zelfs wanneer een wagen

bvb olie lekt. Kasseien hebben ook nog het bijkomende voordeel dat ze heel gemakkelijk te recyclen zijn en in veel gevallen zelfs binnen de werf hergebruikt kunnen worden. Het is met andere woorden een heel duurzaam materiaal is. Sinds een aantal jaren voegen we de kasseien niet langer op met mortel maar leggen we ze wel waterdoorlatend aan. Hierdoor kunnen de voegen groen worden en kunnen we water in de bodem laten infiltreren. Dit maakt dat dit materiaal tot op vandaag heel wat voordelen kent. Bij regulier gebruik moet men binnen het openbaar domein slechts een heel beperkte afstand over kasseien lopen om de wagen in de parkeerstrook te bereiken. Daarnaast geven we nog even mee dat we voor parkeerplaatsen voor personen met een beperking op openbare parkings nu al een uitzondering maken. Deze parkeerplaatsen voeren we niet uit in kasseien, maar in een vlakker materiaal. Concreet betekent dit dat op openbare parkings standaard 1 op de 20 plaatsen aangelegd én voorzien worden van dit vlakkere materiaal. Een recent voorbeeld hiervan is bv de parking aan het Maaltebruggepark.
