



Toegankelijkheid speerpunt bij metamorfose

Amstelstation 'af' met Van Wylick geleidelijnen

Het Amstelstation in Amsterdam verwerkt dagelijks meer dan 35.000 reizigers. Een aantal waar het ov-knooppunt niet op was gebouwd en ingericht. Tijd voor een metamorfose, waarbij toegankelijkheid een belangrijk speerpunt is.

(ADVERTORIAL)

“Het Amstelstation is het derde station van Amsterdam, maar in grootte te vergelijken met bijvoorbeeld Nijmegen of Eindhoven”, schetst Omgevingsmanager Amstelstation Geertjan Cronenberg. “Om de verwachte toename in reizigers aan te kunnen, wordt het hele gebied opnieuw ingericht. Het stationsgebouw zelf is een monumentaal pand, dat respecteren we. De rest gaat helemaal op de schop.”

Makkelijke overstap

Het omvangrijke project begon in 2012. In het voorjaar van 2018 werd het busstation opgeleverd, afgelopen maand was ook het tramstation gereed. Het zijn deelprojecten binnen een grote klus, die ook de openbare ruimte behelst en momenteel voor meer dan de helft is geklaard. “Alles is erop gericht om een makkelijke overstap te creëren voor reizigers. Dat betekent onder meer dat we zo weinig mogelijk niveauverschillen tussen de verschillende soorten openbaar vervoer willen hebben”, vertelt Cronenberg. Dit punt is tevens van belang voor de toegankelijkheid van het ov-knooppunt. En hoewel het hele gebied opnieuw wordt ingericht, hebben de ontwerpers te maken gehad met een bestaande situatie. Of, zoals Cronenberg het verwoordt: “Het is hier geen nieuw Almere-Buiten. We moeten dealen met de situatie en de ruimte die er is.”

Geleidelijnen

Een van de zaken die horen bij een toegankelijke ruimte zijn geleidelijnen, die visueel beperkte reizigers kunnen gebruiken om de weg te vinden op het Amstelstation. In een monumentale omgeving moet je afwegingen maken als het gaat om de uitwerking waaraan de geleidelijnen moeten voldoen. De gemeente koos op de haltes van het busstation Amsterdam Amstel voor de geleidelijnen van Van Wylick Routegeleiding. In tegenstelling tot veel andere producten, zijn de lijnen die hier zijn toegepast van roestvrij

staal. Een duurzame keuze, benadrukt Lisette van Wylick. “Tot nu toe wordt dit type geleidelijnen nog niet veel gebruikt en ik begrijp eigenlijk niet waarom. De initiële kosten zijn hoger, maar op langere termijn is het economisch gezien een logische keuze. Waar andere geleidelijnen, meestal van pmma of epoxy, na verloop van tijd beginnen af te brokkelen, behouden de lijnen van rvs altijd hun vorm.”

Logische keuze

In een tijd waarin duurzaamheid een steeds belangrijkere rol speelt, zijn deze rvs geleidelijnen dan ook een logische keuze, vindt Van Wylick. “Bovendien zijn ze niet moeilijker te produceren dan traditionele geleidelijnen. Integendeel. Ze zijn heel maatvast en op iedere ondergrond toe te passen. Bijvoorbeeld op natuursteen, waarbij architecten vaak zoeken naar een product met een chiquere uitstraling. Bovendien kunnen we de geleidelijnen ook al in de tegels maken en in hun geheel aanleveren bij het project.” Afhankelijk van de ondergrond wordt de kleur van de geleidelijnen bepaald. “De contrastwaarde is bij de keuze van de kleur het uitgangspunt,” weet Lisette van Wylick. “Onze geleidelijnen zijn in iedere RAL-kleur leverbaar. Omdat in het ov veel wit wordt toegepast kunnen we de rvs- geleidelijnen voorzien van een dubbele poedercoating.”

Van Wylick merkt dat sinds de ratificatie van het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking de vraag naar geleidelijnen is toegenomen. Gemeenten, maar ook andere organisaties zijn immers verplicht om werk te maken van toegankelijkheid. “Dat is ook waarom we een nieuwe bv aan onze bedrijven hebben toegevoegd. Onder de vlag van Van Wylick Wegdekreflectoren hielden we ons al bezig met geleidelijnen en aanverwante producten. Nu hebben we Van Wylick Routegeleiding opgestart.”



Gesprekken en schouwrondes

Om het Amstelstation zo toegankelijk mogelijk te maken voor mensen met een lichamelijke, visuele of auditieve beperking, is Geertjan Cronenberg om tafel gegaan met alle stakeholders. “We hebben overlegd met ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam. Maar ook met Cliëntenbelang Amsterdam en Onbeperkt Oost, waarin vertegenwoordigers zitten van mensen met een beperking.” Bewoners maakten de groep compleet. Op basis van gesprekken met deze klankbordgroep en van een aantal schouwrondes door het gebied werden de verschillende uitdagingen en maatregelen besproken. Daarbij werden ook de richtlijnen van CROW geraadpleegd en de Handleiding Geleidelijnen Amsterdam. Cronenberg: “We hebben de normen gecombineerd met de feedback uit het contact met de klankbordgroep. De normen en richtlijnen zijn namelijk multi-interpretabel. Soms past het ideaalplaatje ook niet. Je moet kijken naar de feitelijke gebruikseisen en de ervaringen ter plekke. Samen met de betrokken gebruikers hebben we de richtlijnen praktisch ingepast.”



Van Wylick
routegeleiding

Van Wylick Routegeleiding
Sint-Michielsgestel
T 073 551 0155

www.routegeleiding.nl