

ER LOOPT IETS MANK OP DE WERF:

IS EEN MINDER HINDER BELEID TIJDENS WEGWERKZAAMHEDEN MET AANDACHT VOOR PERSONEN MET EEN BEPERKING REALISTISCH ?

IR PETER COSYN

Technum - Tractebel Engineeringⁱ

Samenvatting

In Vlaanderen bestaat op dit ogenblik geen wettelijk kader voor toegankelijkheid van publiek infrastructuur, laat staan voor publieke ruimte die omgetoverd is in een werf.

Minder hinder maatregelen op werven worden meestal enkel gerelateerd aan personen met een beperkte mobiliteit. Een visuele, verstandelijke of andere beperking mag echter niet buiten beschouwing gelaten worden .

Een breder toetsingskader en een grotere bewustmaking bij uitvoerders zijn daarom nodig. Het artikel suggereert mogelijke pistes voor het ontwikkelen van toetsingsinstrumenten en een methodologie voor het ontwikkelen van milderende maatregelen.

Résumé

En Flandre il n'existe aucun cadre légal concernant l'accessibilité du domaine public et des chantiers.

En général, les mesures contre les dérangements suite aux chantiers sont limitées à la mobilité.

Néanmoins d'autres handicaps (visuel, mental, ...) peuvent également provoquer des ennuis considérables.

Il est donc nécessaire d'établir un cadre spécifique et de sensibiliser les entrepreneurs et responsables à fin de résoudre ces problèmes.

Dans l'article certaines pistes pour le développement des instruments de vérification et des mitigations seront établies.

1 Inleiding

Minder hinder staat hoog in het vaandel van tal van overheden die werken op het openbare domein. Meestal worden deze maatregelen vertaald in eisen betreffende bereikbaarheid, eventueel aangevuld met bepalingen over geluidsoverlast en werfcommunicatie. Niet zelden zijn deze maatregelen ingegeven door economische belangen (bereikbaarheid van bedrijven

en winkels), omdat hun belangen via organisaties behartigd worden. In bijzondere gevallen wordt zelfs compensatie voorzien.

Zo kan de wet van 3 december 2005 betreffende de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein van toepassing zijn.

Voor niet-economische hinder durven de beleidsmakers deze keuze (nog) niet (altijd) maken. Aandacht voor personen met een beperking zou een plaats moeten vinden binnen de minder-hinder-filosofie. Door personen met een beperking wordt dit echter nauwelijks zo ervaren. De problematiek is ruim en heeft diverse invalshoeken en oorzaken:

- een gebrek aan (wettelijk) kader,
- een weinig kennis en know-how bij ontwerpers, overheden en uitvoerders,
- gebrek aan elementaire aandacht,
- de vrees voor te grote kosten.

Dit artikel wil aangeven dat het beperken van hinder en het toegankelijk maken van werken voor mensen met een beperking zeker een haalbare kaart is. Het komt in vele gevallen immers neer op het opleiden en sensibiliseren van medewerkers om de werf te organiseren, te plannen en aandacht te hebben voor details. Elke veiligheidscoördinator zou dezelfde richtlijnen meegeven wanneer hij de werforganisatie bekijkt.

Een breder toetsingskader en een grotere bewustmaking bij uitvoerders zouden al veel oplossen. In dit artikel schetsen we mogelijke pistes voor het ontwikkelen van toetsingsinstrumenten en een methodologie voor het ontwikkelen van milderende maatregelen.

2 Analyse

2.1 Doelgroep

Iedereen heeft beperkingen. De een al wat meer dan de ander. De een al wat permanenter dan de ander. Een beperking wordt echt een handicap wanneer het je functioneren of de deelname aan het dagelijkse leven beperkt of ernstig verstoort. Personen met een handicap die willen blijven deelnemen aan de maatschappij steken daar veel tijd en energie in. Ook hun partners, verzorgers en/of begeleiders leveren uitgebreide inspanningen. Minder hinder voor personen met een beperking realiseren in werfsituaties moet er op gericht zijn de bijkomende inspanning die deze personen al moeten opbrengen niet nodeloos te verzwaren.

Beperkingen kunnen zich situeren op allerlei vlakken. Puur medisch: een beperktere mobiliteit na een sportongeval, verminderd zicht of gehoor door ouderdom, kleurenblindheid, een rugletsel. Maar ook praktisch: onderweg zijn met een kinderwagen of een zware last

beperkt mensen in hun functioneren. Veel ontwerpen zijn gebaseerd op de "normale" volwassen mens. "Normaal" wordt hier gebruikt in statistische zin, gemiddeld met eventueel een zekere standaardafwijking. Hierbij zijn wel enkele kanttekeningen te maken:

- Een bevolkingspopulatie is op natuurlijke wijze heterogeen (leeftijd, geslacht, ...). Elk gemiddeld ontwerp sluit personen uit. Terwijl de gemiddelde persoon (meestal) zonder veel moeite een ontwerp voor de extremen van de curve kan gebruiken.
- Het gemiddelde van de populatie verschuift door de veroudering van de bevolking. Een oudere bevolking impliceert een hoger aandeel mensen met beperkingen van allerlei aard (verminderde mobiliteit, tragere informatieverwerking, zichtproblemen, ...).
- Het opheffen van beperkingen nadien vraagt ruime investering van geld, tijd en middelen. Dit situeert zich op het collectieve vlak (wanneer een aangelegde infrastructuur moet verbeterd worden) en het individuele vlak (individueel aangepaste hulpmiddelen en maatregelen, ingrepen door verzorgers, familie, werfpersoneel).

Investeren in integraal toegankelijke publiek ruimte betekent investeren in een leefbare toekomst. Een "minder hinder"-beleid gericht op personen met beperkingen geeft minder hinder voor iedereen. Minder hinder voor iedereen beperkt ook de weerstand tegen de uitvoering van werken. De werf wordt minder verstoord door ongeplande ingrepen om de hinder te beperken.

2.2 Hinder

2.2.1 Algemeen

Je kan geen ei bakken zonder het te breken. Evenmin kan je infrastructuurwerken realiseren zonder hinder te veroorzaken. Hinder vertaalt zich in het ontbreken of beperken van een aantal functionaliteiten waarin de infrastructuur op dat moment voorziet. Iedereen is het er over eens dat een aantal minimum functionaliteiten moeten gewaarborgd blijven. De vraag stelt zich echter wat die minima zijn. De klassieke minder hinder maatregelen zijn gebaseerd op praktische en economische criteria.

- Mobiliteit en doorstroming: de verkeersstromen dienen zo vlot mogelijk afgewikkeld te worden
- Bereikbaarheid: huizen en in het bijzonder economische centra (winkels, bedrijfspanden, dienstencentra, ...) dienen maximaal bereikbaar te zijn met de auto.
- Beperking in de tijd van de hinder: er wordt geprobeerd de hinder in tijd te beperken
- Veiligheid: wanneer voet- en fietspaden versperd worden

Bijkomende aandachtspunten zijn meestal lawaai- en trillingshinder. Tenslotte is een belangrijke factor in elke minder hinder strategie de communicatie. Mensen voelen zich nu eenmaal ongemakkelijker in onvoorziene situatie. Communicatie die aangeeft waar en

wanneer mensen problemen of veranderingen van welke aard ook kunnen verwachten maakt hinder hanteerbaar.

2.2.2 Hinder en personen met een handicap

Wanneer aan hinder wordt gedacht, wordt in veel gevallen - niet onterecht - gedacht aan personen met een beperking van de loopfunctie. Er zijn echter meer beperkingen die de hinder van een werf kunnen bepalen. We noemen er enkele op:

- Moeilijkheden bij informatieverwerking
- Sterk tot volledig gezichtsverlies
- Verminderd evenwicht en/of coördinatieproblemen
- Gehoorverlies (bv. In verband met achtergrondgeluid)
- Beperkingen in het uithoudingsvermogen
- Afhankelijk van hulpmiddelen bij het lopen of bewegen (bv afhankelijk van een rolstoel)

Het zou ons in het bestek van dit artikel te ver leiden om de mogelijke hinder die aan diverse handicaps gekoppeld is te gaan beschrijven. Belangrijk is om te vermelden dat elke hinder die voor een normale persoon een hinder, een vermindering aan comfort of een gevaar kan betekenen dit ook is voor een persoon met een handicap. Een functionele beperking vergroot echter hinder en overlast uit. De hinder is groter of heeft grotere gevolgen:

Dit kan verschillende oorzaken hebben

- De hinder zal sneller blokkerend zijn en er toe leiden dat een aantal functionaliteiten totaal niet meer kunnen uitgeoefend worden
- De persoon met een handicap kan de hinder minder zelf kan oplossen,
- De persoon in kwestie wordt door zijn beperking sterker geconfronteerd met de gevolgen van de hinder

Op het eerste zicht banale problemen worden om die redenen soms plots groter.

Enkele voorbeelden uit de praktijk:

- Een werf waar grondwerk wordt uitgevoerd leidt in slechte weersomstandigheden tot modder, vuil, plassen enz. Personen met een normale uithouding en loopfunctie kunnen een eindje rond gaan of misschien zelfs over een plas stappen. Kom je uiteindelijk met bemodderde schoenen of kledij thuis, dan trek je een paar andere schoenen aan. Wie ooit met een rolstoel heeft rondgeden weet dat wanneer je zelfstandig door een plas of modderstrook heen moet, je handen en kledij besmeurd zijn en je nadien met een druppende rolstoel door het huis kan rijden.
- Onvoorzienbare hinder kan tot blokkerende situaties leiden. Figuur 1 toont zulke situatie. Het voetpad wordt geblokkeerd en er is geen omweg mogelijk. Met een rolstoel of

loophulpmiddel kan je de niveauverschillen onmogelijk nemen. Wie hier onvoorzien terecht komt kan de woningen verder op niet bereiken, of moet hulp invoeren.

- Een constant wisselende omleiding/werfsituatie kan voor een persoon met verstandelijke beperking of een vorm van autisme zeer verwarrend zijn. Wanneer begeleiders zeer laat over informatie beschikken om dit te duiden kan dit versterkt worden.
- Informatie en planning is voor personen met een beperking die afhankelijk zijn van anderen cruciaal. Hulp en zorg moet zeker onder abnormale omstandigheden zorgvuldig gepland worden. Kinesisten, thuisverzorgers, bezorger van maaltijden moeten op voorhand de nodige voorzorgen kunnen nemen. Een (rolstoel)taxi moet kunnen voorzien waar klanten kunnen afgehaald worden.
- Brochures met werfinformatie zijn soms onduidelijk en weinig specifiek opgesteld. Ze zijn soms gedrukt in een te klein lettertype. Ze zijn slecht vormgegeven zodat het voor personen met bijvoorbeeld dyslexie onmogelijk is om een en ander vlot te lezen. Moderne technologie maakt het mogelijk om informatie op verschillende wijzen over te brengen. Auditieve, visuele en tactiele informatieoverdracht kunnen aangeboden worden zodat iedereen over geboden informatie kan beschikken. Informatie moet eenvoudig zijn (korte zinnen, geen overbodige informatie) met taalgebruik op mensenmaat. Informatie wordt in elke organisatie gecheckt op correct taalgebruik, maar moet ook nagezien worden op leesbaarheid! Toch zijn werfbrochures niet zaligmakend. Nog altijd zijn er mensen die niet of onvoldoende kunnen lezen. Mondelinge informatie (eventjes aanbellen en de situatie uitleggen) is waarschijnlijk nog altijd de meeste efficiënte manier om mensen te informeren.



Figuur 1 Opeenstapeling van hindernissen, verkeerde plaatsing van werfstocks

Tenslotte is het belangrijk aan te geven dat de problematiek ook een belangrijk cognitief aspect heeft. De vrees voor een beperkte toegankelijkheid kan al voldoende zijn om geen gebruik te maken van het publieke domein (zie o.a. (ref.1)). Wie al niet in zijn eigen straat geraakt zal niet zo snel de stap zetten om een werfkeet binnen te stappen om zijn probleem uit te leggen.

3 Oorzaken van de beperkte aandacht

3.1 Gebrek aan kader

In Vlaanderen bestaat op dit ogenblik geen formeel toetsingskader voor toegankelijkheid van publiek infrastructuur. Bijgevolg bestaat dit evenmin voor publieke ruimte die omgetoverd is in een werf. Er bestaat regelgeving voor de interne toegankelijkheid van gebouwen, maar geen algemene regelgeving voor de weg er naar toe. Het "Vademecum toegankelijkheid publiek domein" (ref.2) geeft een goede aanzet, maar is niet bindend. Een analoge publicatie bestaat in het Brussels gewest. Ze hebben de verdienste dat een aantal problematieken aangekaart en opgelijst worden en dat er op zijn minst gepleit wordt om bij het ontwerp al rekening te houden met een aantal factoren. Een plein met kasseien kan immers best goed ogen, maar verliest een stuk van zijn aantrekkelijkheid als je jezelf op die plek vast rijdt met een kinderwagen of een rolstoel. Het gebrek aan kader in het algemeen en toetsingskader in het bijzonder leidt er ook toe dat toetsing van de toegankelijkheid (nog) altijd geen reflex is bij het toetsen van ontwerpen.

Evenmin voelen sommige opdrachtgevers zich verplicht om hier aandacht aan te besteden (lees hiervoor te betalen). De bestaande regelgeving is versnipperd en zo goed als onbekend. Er is nagenoeg geen controle en dus zijn er ook geen strafmaatregelen bij niet-toepassing. De gehanteerde regelgeving is verouderd en focust veel te veel op rolstoelgebruikers.

In de recente decreten met betrekking tot ruimtelijke ordening wordt aandacht besteed aan nieuw te realiseren openbare gebouwen. Aan wegenisinfrastructuur wordt geen aandacht besteed. Vermoedelijk omdat dan zou blijken dat half Vlaanderen opnieuw moet aangelegd worden. In die zin zou er dringend door beleidsmakers en politici een duidelijke keuze moeten gemaakt worden door bijvoorbeeld:

- Analoog aan de aanstijlijst toegankelijkheid voor gebouwen, een verplichte toetsingslijst te ontwikkelen die bij de bouwvergunning voor infrastructuurwerken moet gevoegd worden. Het invoeren van een aanstijlijst betreffende technische eisen leidt daarom nog niet tot een goed ontwerp, maar heeft de verdienste dat een aantal minima gerealiseerd worden. Deze minima zijn nodige maar geen voldoende voorwaarden.

- Een wettelijk opgelegde toetsing - analoog de decretale toetsing door de bouwmeester - van toegankelijk ontwerp te voorzien voor werken en werven op het openbaar domein. Deze zou idealiter uitgevoerd worden door een panel ervaringsdeskundigen. De toetsing zou analoog aan die door de bouwmeester resulteren in een advies aan de vergunnende overheid aangaand het ontwerptraject en de uit te voeren werken. Het valt aan te bevelen dit advies verplicht bindend te maken.
- Piloot- en voorbeeldprojecten te ontwikkelen.

De tweede en derde aanpak is belangrijker dan de eerste. In het realiseren van toegankelijkheid zijn onze beleidsmakers te veel gefocust op zichtbare en op plan afleesbare aanpassingen. Dit verengt het toegankelijk maken van de infrastructuur tot het gebruiksvriendelijk maken voor personen met een specifieke fysieke beperking. Cognitieve beperkingen blijven meestal uit de aandacht

3.2 Gebrek aan kennis en inzicht

Een belangrijk element is het gebrek aan (ervarings)kennis bij ontwerpers en uitvoerders. Toegankelijk ontwerpen van tijdelijke of permanente infrastructuur vereist het voortdurend in vraag stellen van geformuleerde oplossingen vanuit de gebruiker. Het vereist een inlevingsvermogen in de problemen die personen met een beperking ondervinden.

Een aantal instanties (toegankelijkheidsbureaus, e.a.) zijn hiermee bezig. Daardoor zijn voor wie wil reeds een aantal aanbevelingen beschikbaar. Op technisch vlak zijn de meeste parameters bekend: breedtes en draaicirkels van rolstoelen, maximale hellingsniveaus, minimum afmetingen van lettertypes en zo voort zijn in binnen- en buitenland onderzocht en verzameld. Ze blijven echter onterecht het domein van specialisten. Het ontwerp dient echter verder te gaan dan het puur technische. Het gebruik van de ruimte moet intuïtief duidelijk zijn. De infrastructuur moet veilig en duurzaam zijn. Ze moet afwijkingen toelaten en liefst corrigeren.

In ontwerp- en architectuuropleidingen wordt gelukkig meer en meer aandacht besteed aan universal design. Veel beleidsmakers, infrastructuurplanners, en -uitvoerders hebben deze opleiding nog niet genoten en hebben er dan ook (wellicht onbedoeld) onvoldoende aandacht voor. Het valt dan ook aan te bevelen ook deze te sensibiliseren en indien dit niet voldoende lukt beleidsmaatregelen te treffen. Mogelijkheden zijn:

- Het verplicht integreren van aandacht voor personen met een beperking in alle bouwkundige opleidingen. Dit kan gaan van inleefsessies tot het verplicht incorporeren van vakken en leerstoelen die zich bezig houden met design van infrastructuur voor personen met een beperking.
- Het sensibiliseren van ontwerpers en uitvoerders via gerichte opleidings- en sensibiliseringscampagnes

- Het verplichten van een minimum kennis voor ontwerpers van infrastructuurprojecten. Dergelijke veriesten gelden nu ook voor bijvoorbeeld bodemdeskundigen en veiligheidscoördinatoren.
- Het verplicht inzetten van interne of externe auditors "toegankelijkheid" voor infrastructuurprojecten met een bepaalde omvang in tijd of investering.
- Het opleggen van een verplichte erkenning "integrale toegankelijkheid" die effectief en zeer snel kan ingetrokken worden wanneer op werven geen aandacht besteed wordt aan de problematiek.

Sensibilisering geniet hierbij de voorkeur. De aandacht voor de persoon met een beperking zou net als veiligheid een reflex moeten worden in de sector.

3.3 De economische factor

Alhoewel aandacht voor beperkingen op lange termijn goedkoper zal blijken, is er op korte termijn een vervelend kantje aan. Omdat dit aspect niet klassiek in ontwerp en planning van werken geïntegreerd is, verhoogt het de ontwerpbeurt. Het valt aan te bevelen in aanbestedingscriteria voor studies en uitvoering dit aspect te valoriseren

4 Oplossingen

4.1 Methodiek

Naast de hoger vermelde structurele en beleidsmatige oplossingen is het belangrijk een aantal praktische werkinstrumenten aan te leveren. Deze kunnen algemeen en specifiek zijn. Algemeen durven we er op aandringen voor elk belangrijk infrastructuurwerk volgende stappen te doorlopen:

- Het inventariseren van de gebruikers in de omgeving. Alhoewel de infrastructuur tijdens en na de werken een zo breed mogelijk gebruik moet toelaten is het belangrijk te weten of er bij de directe gebruikers (bv. buurtbewoners of gebruikers van diensten) specifieke beperkingen aanwezig zijn. Dit kan eenvoudig door een bevraging te doen van omwonenden.
- Het analyseren van de behoeften en risico's voor de gebruiker. Dit lijkt een nieuwe belasting van het ontwerpproces maar ligt al voor een groot deel vervat in de taak van de "coördinator veiligheid ontwerp" en de veiligheidscoördinator uitvoering. Uit de analyse zullen veelal dezelfde types risico's en maatregelen volgen. De methodiek van de veiligheidsanalyse dient "enkel" uitgebreid te worden tot de voornaamste functies die de infrastructuur biedt (garanderen van bereikbaarheid, sociale veiligheid,...). De geformuleerde maatregelen zullen wat zwaarder zijn, en moeten opgelost worden door collectieve in plaats van individuele ingrepen. Bij het analyseren moet men ook rekening houden met reeds bestaande faciliteiten. Als een parkeerplaats voor een persoon met

een handicap opgebroken wordt of bezet door een container voor afbraakmateriaal dient de parkeerplaats in de buurt vervangen te worden.

- Het plannen, opleggen en realiseren van maatregelen in ontwerp- en uitvoeringsfase. Maatregelen hoeven niet altijd planafleesbaar te zijn. Dit kan ook resulteren in afspraken met omwonenden en waarom niet zelfs dienstverlening door de aannemer zelf. Wanneer huizen van personen met een beperking of ouderen niet meer vlot bereikbaar zijn met de wagen zou de aannemer kunnen voorzien in personen die helpen boodschappen te dragen vanaf een nabijgelegen parking.
- Het toetsen van de hinder/buikbaarheid van de infrastructuur in verschillende fasen van de werken en nadien (zie ook meet instrument hierna). De controle op de werf kan geïntensifieerd worden in functie van de kwaliteit van de toegankelijkheid. Bijkomende controles na inbreuken worden afgetrokken van de door de aannemer geleverde perstaties
- Het doelbewust en zwaar sanctioneren van inbreuken. Dit zou kunnen door inbreuken te laten remediëren door derden en de kosten ervan te verhalen op de uitvoerder, maar ook door stoppunten in te bouwen wanneer de werf niet voldoet aan de bestekseisen. Werken kunnen niet verdergezet worden wanneer de werf niet voldoet. Een belangrijke taak ligt hier bij opdrachtgevers en toezichhouders.
- Het gericht, duidelijk betrouwbaar en ruim op voorhand (een à twee weken) communiceren van elke actie die functionaliteiten kan beperken. Dit kan gerust trapsgewijs gaan met regelmatige actualiseren van informatie in functie van de vordering van de werken
- Ontwikkelen van toetsingsinstrumenten

Alhoewel een goed ontwerp op zich moeilijk objectief meetbaar is, is een slecht ontwerp dit veel meer. Op deze manier is het mogelijk de hoeveelheid hinder van verschillende oplossingen te vergelijken. De methode geeft in functie van de "hinder i" voor een bepaalde "beperking j" een score x_{ij} . Door voor de score voor alle beperkingen j en hinders i te someren kan een hinderscore $H = \sum_{ij} x_{ij}$ bepaald worden. Op die manier maatregelen naar kotsen en baten tegen elkaar afwegen. De hindercategoriën kunnen op verschillende vlakken liggen:

- fysieke toegankelijkheid,
- lawaai en geluid,
- bewegwijzering en informatie,
- omleidingen,
- verlichting,
- planning en organisatie,
- duur van de hinder
- afval, stof, vuil, ...

Elk van deze aspecten kan min of meer hinder geven voor een bepaalde handicap. Om de gedachten te vestigen geven we aan een hinder een score 0,1,3 of 5. In Figuur 2 betekent 0 geen hinder, 5 grote hinder. De schaal is niet-lineair. Blokkerende hinder weegt door.

Beperkt zicht	Blindheid	Evenwichts-probleem	Coördinatie-probleem	Rolstoel-gebruiker	Loop-hulpmiddel	Geen Uithouding	Moeilijke info-verwerking	Doofheid
Looppad < 90 cm								
		3	3	5				
Geen tactiele elementen aan oversteekplaatsen								
3	5							
Onstabiel loopvlak (grind, klei)								
1	3	3		3	5	1		

Figuur 2 Waarderingstabel hinder

De methodiek geeft echter meer mogelijkheden. Verbindt men aan elk van de voorkomende handicaps een probabilliteit van voorkomen p_j dan kan men via monte carlo simulatie bepalen met welke probabilliteit bepaalde hinderscores voorkomen voor een bepaalde populatie. Op die manier kan men bijvoorbeeld de effecten van een verouderende bevolking nagaan, of meer rekening houden met de aanwezigheid van specifieke populatie in de buurt. Door middel van doelgroepenonderzoek moet men de scores zelf en de hinderfacetten verder onderzoeken. Het valt aan te bevelen hier voldoende kredieten voor vrij te maken. Er zou een kosten baten analyse kunnen uitgevoerd worden om te bepalen met welke ingrepen de grootste (populatieafhankelijke) scoreverbetering kan nagestreefd worden. Eveneens zou een maximale hinderscore kunnen vastgelegd worden door een vergunnende overheid.

5 Besluit

Aandacht geven in het minder hinder beleid aan mensen met een beperking is wel degelijk mogelijk en hoeft in se niet zoveel bijkomend middelen te vergen. Het is mogelijk om mits de ontwikkeling van de nodige instrumenten standaarden te ontwikkelen. Het vraagt echter een consequente en doorgedreven beleidskeuze. Een keuze die gezien de verbokkelde inspanningen op dit ogenblik politiek nog een brug te ver (b)lijkt ?

(ref.1) TOV Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen. Rapport project Gebruikstoegankelijkheid "Bel eens terug als je nuchter bent"

(ref.2) Vademecum Toegankelijkheid publiek pg 138 sqs.

(ref.3) CEN/CENELEC Guide 6 Guidelines for standards developers to address the needs of older persons and persons with disabilities;

ⁱ Het standpunt in dit artikel vertegenwoordigt niet noodzakelijk het standpunt van Technum-Tractebel Engineering.