

# Handreiking toegankelijkheid openbare ruimte Leiden

Opgesteld door Alex van Loon, 12 januari 2009

## 1. Inleiding

Het is algemeen bekend dat de fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte voor voetgangers met een beperking een knelpunt vormt in vrijwel elke straat, wijk, dorp of stad. Ook in Leiden. Een praktijktoets met een rollator in de Lage Mors heeft langs één looproute over een lengte van bijna een kilometer meter tientallen knelpunten opgeleverd. Het betreft hier scheve tegels, vaste en losse obstakels, te smalle of te schuine stoep, te hoge stoepranden, stoepparkeren, gevaarlijke oversteeksituaties, het ontbreken van een voetpad, slechte toegankelijkheid bushalte enzovoort. Ook de Leidse raadsleden hebben via rondleidingen door het Platform Gehandicapten Leiden, kennis gemaakt met knelpunten in de Leidse binnenstad.

Er is een aantal goede redenen te geven waarom een goed toegankelijke openbare ruimte belangrijk is voor voetgangers met een beperking:

1. iedereen behoort tot de doelgroep: elke bewoner/burger heeft in zijn/haar leven te maken met meerdere functiebeperkingen ten aanzien van lopen, te beginnen als kind, dit maakt in principe elke bewoner/burger tot doelgroep mensen met een functiebeperking;
2. een goed toegankelijke openbare ruimte bevordert dat bewoners zich zelfstandig of met ondersteuning/begeleiding kunnen verplaatsen, hiermee wordt voorkomen dat men afhankelijk wordt van de sociale omgeving (mantelzorg, hulp huishouden), of van een kostbaar vervoerssysteem, of dat men zich helemaal niet verplaatst waardoor men in een sociaal isolement terechtkomt;
3. een goed begaanbare en veilige openbare ruimte voorkomt ongevallen en de nare gevolgen daarvan (letsel- en psychisch leed, mantelzorg, medische zorg, revalidatie, hulpmiddelen, thuiszorg en thuishulp);
4. één van de prestatievelden van de WMO is "Bevorderen deelname" (PV5): "bevorderen van deelname aan het maatschappelijk verkeer en over het zelfstandig functioneren van mensen met een beperking of een chronisch psychisch of psychosociaal probleem."
5. gemeenten als wegbeheerder hebben de zorgplicht voor het in goede staat verkeren van de wegen (artikel 16 de Wegenwet) en dat zij aansprakelijk kunnen worden gesteld indien sprake is van gevaar (BW6 artikel 174).

Voor het toegankelijk maken van de openbare ruimte dient de omgeving, niet de mens, te worden aangepast. Het volgende citaat van onze zuiderburen maakt dit duidelijk:

"Het zijn niet de functiebeperkingen of het anders zijn dat mensen belemmert bij een volwaardige deelname aan de maatschappij maar veeleer de onaangepaste omgeving en de mentaliteit." [www.westkans.be]

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) dat in 2006 is vastgesteld, neemt de voetganger beleidsmatig een belangrijke positie in, waarbij als doel wordt gesteld het lopen te bevorderen. In dit plan worden de knelpunten ten aanzien van een toegankelijke openbare ruimte onderschreven en is een maatregelenpakket opgesteld. Deze bestaat onder andere uit het verbeteren van de oversteekbaarheid van verkeersaders, het inventariseren en herinrichten van de voetgangersnetwerken, het aanpassen van de schoolomgeving, en het aanscherpen van het terrassen- en uitstallingenbeleid inclusief handhaving.

Voor wat betreft de toegankelijkheid van de openbare ruimte ontbreken nadere inrichtingseisen in de regelgeving omdat het zeer moeilijk is om algemene normen op te leggen voor alle verschillende openbare buitenruimten. Wel zijn er op dit gebied richtlijnen van CROW, het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Behalve algemene toegankelijkheidseisen ten aanzien van de openbare ruimte worden hier ook specifieke voorzieningen voor specifieke doelgroepen beschreven zoals blindegeleidestroken, bushaltes en gehandicaptenparkeerplaatsen. CROW-richtlijnen hebben op zich geen wettelijke status maar kunnen in sommige gevallen wel een juridische status krijgen (jurisprudentie).

Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte in Leiden te bevorderen zou de gemeente deze richtlijnen moeten hanteren bij de uitvoering, beheer en onderhoud van wegen en openbare ruimte. Daarbij zijn ook aspecten als APV, vergunningverlening, handhaving en voorlichting van belang. Deze handreiking is opgesteld om het belang van de toegankelijkheid te onderschrijven, de kennis en eisen aan de openbare ruimte voor mensen met een functiebeperking te ordenen en deze aan te laten sluiten bij de gemeentelijke organisatie en processen.

### **Leeswijzer**

In het eerste hoofdstuk van deze handreiking wordt ingegaan op de kenmerken van de verschillende doelgroepen en de mobiliteitsbehoefte als voetganger. Vervolgens zijn de functionele eisen en technische eisen van een toegankelijke openbare ruimte opgesteld aan de hand van diverse richtlijnen die aansluiten bij de beperkingen van de voetganger. Deze eisen vormen tevens een praktisch toetsingskader (checklist). Speciale aandacht gaat uit naar het idee van integrale toegankelijkheid. Verder worden verschillende gebiedstypen onderscheiden met specifieke toegankelijkheidseisen en –niveaus, analoog aan het gemeentelijke beheermodel "Grip op Kwaliteit". Om de toegankelijkheid binnen de gemeentelijke organisatie te implementeren wordt aangesloten bij de gemeentelijke werkprocessen die betrekking hebben op de openbare ruimte: nieuwe aanleg, reconstructie, beheer en onderhoud, vergunningverlening en handhaving. Zo kan geleidelijk de toegankelijkheid worden vormgegeven en de kwaliteit op peil gehouden zonder dat hiervoor direct een financiële impuls voor nodig is. Tenslotte wordt nog kort ingegaan op enkele aandachtspunten zoals pro-actief beleid, financiering, kennis en voorlichting.

## **2. Doelgroepen en mobiliteit**

De functiebeperkingen ten aanzien van het lopen/voortbewegen kunnen grofweg zo worden onderscheiden:

- mensen met beperkte afmetingen (kinderen, rolstoelers) of juist lange mensen
- mensen met visuele/auditieve functiebeperking (slechtzienden, blinden, doven/slechthorenden)
- mensen met een fysieke functiebeperking (motorische beperking, beperkt uithoudingsvermogen, evenwichtstoornis, slecht ter been, overige fysieke handicaps)
- mensen met cognitieve functiebeperkingen (kinderen, mensen met beperkte vaardigheden, chronisch zieken en mensen met een verstandelijke beperking)
- mensen met hulpmiddelen (rollator, rolstoel, rolstoelbegeleider, blindentaststok) of begeleiding (blindegeleidehond, geleidehond, of persoonlijk begeleider)

Uiteraard zijn combinaties van functiebeperkingen mogelijk.

In de bijlage zijn de verplaatsinggegevens van Leiden weergegeven. Hieruit blijkt dat er in Leiden relatief veel wordt gelopen door bewoners én bezoekers. Het aandeel mensen met een functiebeperking (lichamelijk, verstandelijk, psychisch en chronisch somatisch) in Leiden is substantieel. Hoewel nadere gegevens hierover ontbreken is het zeer aannemelijk dat lopen voor deze kwetsbare groepen de primaire, zo niet enige verplaatsingswijze is. Daarom is het van algemeen belang dat de openbare ruimte voor

iedereen goed toegankelijk is. Dit wordt bereikt door de openbare ruimte af te stemmen op de verschillende functiebeperkingen en zonodig voorzieningen toe te passen om de functiebeperkingen te ondersteunen. Hiervoor dienen de verschillende eisen, richtlijnen en voorzieningen in acht te worden genomen welke in het volgende hoofdstuk zijn weergegeven.

### 3. Functionele, kwalitatieve en technische eisen

Uitgangspunt is dat aangesloten wordt bij de algemene eisen en richtlijnen voor de openbare ruimte en voetgangersvoorzieningen, aangevuld met specifieke eisen en voorzieningen voor bepaalde doelgroepen.

Een zeer bruikbaar kader voor de functionele eisen voor goed toegankelijke en bruikbare voetgangersruimte zijn de 5 "C's" van de "P.E.R.S." methodiek van TRL (UK):

- Connected (verbonden)
- Conspicuous (herkenbaar)
- Comfortable (comfortable, begaanbaar)
- Convenient (gebruikswaarde inclusief veiligheid)
- Convivial (leefbaar)

De eisen die in het Leidse GVVP (2006) ten aanzien van de voetgangersvoorzieningen zijn opgesteld sluiten hier goed op aan. De functionele eisen worden als volgt concreet gemaakt met aanvullende kwalitatieve en technische eisen. Deze nadere eisen volgen uit handboeken, richtlijnen, APV en wettelijke bepalingen (zie bronnen einde van dit hoofdstuk).

#### Verbondenheid

- korte, directe routes tussen herkomst en bestemmingen (woningen, openbare voorzieningen, bedrijven, openbaarvervoerhalten, parkeerplaatsen etc.), voorkom omlopen
- continuïteit van looproutes
- zo weinig mogelijk oversteken van verkeersaders
- duidelijk onderscheid tussen doorgaande hoofdroutes en bestemmingsroutes
- duidelijke markering routekeuzepunten

#### Herkenbaarheid

De voetgangersruimte of –voorziening dient als zodanig herkenbaar te zijn, eventueel medegebruik door andere verkeersdeelnemers is herkenbaar en voorspelbaar:

- bij openbare wegen met gescheiden verkeerssoorten:
  - herkenbare uitvoering voetpad (uitsluitend bedoeld voor gebruik voetgangers) door materiaalonderscheid ten opzichte van andere verkeersfuncties
  - herkenbare plaatsen om over te steken
- bij voetgangersgebieden:
  - herkenbaar als voetgangersgebied, geen aanwezigheid andere verkeerssoorten
- bij erven met gemengde verkeerssoorten:
  - herkenbaar als erf, duidelijke aanwezigheid andere verkeerssoorten
- bij openbare ruimte met gemengde verkeerssoorten (shared space):
  - herkenbaar als openbare ruimte waar voetgangers en andere verkeerssoorten zich begeven
- solitaire voetpaden:
  - herkenbaar als solitair voetpad ten opzichte van omgeving
- voetgangersvoorzieningen:
  - als zodanig herkenbaar (zoals bushalte, hellingbaan, voetgangerstunnel e.d.)
- voetgangersoversteekvoorzieningen:
  - herkenbare oversteekplaats, duidelijke markering/vormgeving, voorspelbaar kruisend verkeer

De ruimte is verder overzichtelijk (goede oriëntatie) en verlicht.

## Begaanbaarheid en comfort

De voetgangersruimte of –voorziening dient fysiek voldoende ruim, obstakelvrij en goed begaanbaar te zijn:

- profiel vrije ruimte:
  - voldoende ruimte bij voordeur: min 1,50 bij 1,50 m en vlak [HT]
  - oprijpad naar voordeur min. 1,20 meter [HT]
  - trottoir breedte < 100 voetgangers per uur [CROW]:
    - min. 1,80 meter bij passage twee rolstoelen
    - min. 1,50 meter bij passage een rolstoel en voetganger bij vernauwingen meer dan 10 meter
    - 1,20 meter bij vernauwingen minder dan 10 meter
    - 0,90 meter bij harde puntvernauwingen (lichtmast, verkeersbord e.d.)
  - trottoir breedte > 100 voetgangers per uur: min. 2,4 meter [SGOA]
  - trottoirbreedte winkelstraat min. 4 meter [SGOA]
  - in voetgangersgebieden min. 3 meter vrije doorgang alarmverkeer [APV]
  - obstakelvrije hoogte [CROW]
    - bij obstakels: 2,20 meter [CROW], verkeersborden 2,3 m [BABW]
    - bij tunnels min. 2,50 meter [CROW]
- beperkte hellingen
  - trottoirhelling dwars maximaal 1:100 [CROW]
  - trottoirhelling lengte maximaal 1:20, hellinglengte is begrensd [CROW]
- stroef en vlak loopvlak [SGOA]
  - het loopoppervlak moet stroef zijn: geen toepassing van materialen als natuursteen, staalplaat, rubber en hout (bij nat weer erg glad) tenzij stroef gemaakt
  - het loopoppervlak moet vlak zijn: onregelmatigheden maximaal 5 mm, geen losse stoeptegels en putdeksels
  - materiaalovergangen max 2 cm
  - bij hellingen en trappen: stroefheid 65 volgens NEN2873 [SGOA]
- geleidingsvoorzieningen
  - natuurlijke gidslijnen zoals regelmatige gevels, grasranden en andere materiaalgrenzen en –overgangen
  - bij ontbreken van natuurlijke gidslijnen of aanvullend: geleidelijnen breedte 60 cm [CROW] met aan weerszijden vrije doorgang van 50 cm [APV] in contrasterende kleur en met ribbels parallel aan de looprichting, en keuzemomenten >45o met keuzetegels in afwijkende kleur en noppenprofiel (voorkeur klanktegels) [CROW]
- oversteekplaatsen
  - zoveel mogelijk à niveau (combinatie met plateau als snelheidsremmer), anders verlaagde trottoirband of trottoirafrit (maximaal 1:20), goede materiaalovergangen (<2cm), voldoende manoeuvreerruimte (1,50 à 2 m)
  - duidelijk onderscheid rijbaan en trottoir (duidelijk visueel contrast)
  - aandacht voor geleidingsvoorziening
  - oversteeklengte beperkt (max. 5 m), wegen breder dan 5 meter middensteunpunt (voorkeur 3 meter, minimaal 2 meter breed)
  - toepassen zebra (voetgangers in voorrang) bij belangrijke voetgangersoversteek (met name kwetsbare voetgangers zoals kinderen, ouderen en mensen met een functiebeperking); let op: uitvoeringsvoorschriften BABW stelt eisen aan zebra: verkeer rijdt niet sneller dan 50 km/h en breedte is minimaal 4 meter
  - breedte oversteekvoorziening min. 4 meter, breedte afstemmen op aanbod
  - oversteekplaatsen bij verkeerslichten deze voorzien van rateltickers, ontruimingstijd afstemmen op minder vlotte voetganger, pas eventueel nieuwe innovatieve instrumenten toe om de onzekerheid bij kwetsbare voetgangers te verminderen
  - speciale aandacht bij (vrijliggende) fietsvoorzieningen
  - voldoe verder aan de veiligheidseisen van de oversteek ten aanzien van snelheid kruisend verkeer en uitzicht (zie Veiligheid)
- ondersteunende voorzieningen

- om de 200 à 300 meter een zitbankje in belangrijke looproutes
  - leuning bij langere hellingen
  - voetgangersvoorzieningen goed bereikbaar
    - denk aan parkeerplaatsen, bushaltes, brievenbussen, containers e.d.
- Daarnaast dienen de volgende beheersaspecten in acht te worden genomen:
- looproutes vrij van losse obstakels zoals fietsen, containers, beplanting, parkeren e.d. (handhaving)
  - schone en goed onderhouden voorzieningen (schouwen)

### **Veiligheid**

Voorkomen van vallen en vermijden harde conflicten met obstakels, voetgangers en andere verkeersdeelnemers:

- goede begaanbaarheid en geleiding (zie begaanbaarheid)
- ruimte of route obstakelvrij of obstakels duidelijk gemarkeerd
- zoveel mogelijk scheiding verkeerssoorten
- bij onvermijdelijke menging van verkeerssoorten en oversteken conflictsnelheid afgestemd op voetganger
- veiligheidseisen (ongeregelde) oversteekvoorzieningen: maximum rijnsnelheid 30 km/h, uitzichtdriehoeken obstakelvrij, verlichting, wegbreedte > 5 meter middensteunpunt, geen ongeregelde oversteek op een 2x2 wegvak, geen met verkeerslichten geregelde solitaire oversteekplaats op wegvakken (CROW)
- gevoel van sociale veiligheid (langs wegen/huizen, verlichting)

### **Leefbaarheid**

Hierbij kan men denken aan een sociaal veilige omgeving zonder overlast, herrie en stank.

NB Voor de toegankelijkheid van openbaarvervoerhalten is een speciale CROW brochure beschikbaar. Voor wat betreft de toegankelijkheid van openbare gebouwen is van belang dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte en die van de gebouwen goed op elkaar aansluiten.

bronnen:

HT Handboek Toegankelijkheid

CROW Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, diverse publicaties zoals ASVV, Richtlijn Integrale toegankelijkheid, Veilig Oversteken e.d.

SGOA Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam

APV artikel 2.1.5.1

BABW Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, incl. de uitvoeringsvoorschriften

## **4. Integrale toegankelijkheid**

Integrale toegankelijkheid betekent dat iedereen alle voorzieningen in de openbare ruimte op een zo zelfstandig en onopvallend mogelijke manier kan gebruiken. Dit kan worden bereikt door slim te ontwerpen met het eisenkader op de achterhand, en gebruik te maken van bijvoorbeeld veilige looplijnen en natuurlijke gidslijnen die aansluiten bij de omgeving en een goede materiaalkeuze. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de CROW.

Een groot deel van de bevolking is door handicaps beperkt in zijn bewegingsvrijheid. In het verleden werd bij het inrichten van de openbare ruimte weinig rekening gehouden met al deze mensen. Gelukkig gaat dit de laatste tijd beter, dankzij onder meer geleidelijnen voor blinden, hellingbanen voor rolstoelgebruikers en zitbanken voor iedereen. Waar het nog wel eens aan schort, is samenhang tussen de verschillende maatregelen. CROW-publicatie 177 'Integrale toegankelijkheid openbare ruimte' brengt

deze samenhang en wijst de weg naar een openbare ruimte die echt van iedereen wordt.

De ontwerpershandleiding, waaraan het ministerie van Verkeer en Waterstaat in belangrijke mate heeft bijgedragen, heeft een duidelijke boodschap. Kort samengevat luidt deze: richt de openbare ruimte zo in dat vrijwel iedereen er gebruik van kan maken en pas daarbij zo min mogelijk aparte voorzieningen toe voor aparte doelgroepen. Zorg er vervolgens door een juist beheer en een goede handhaving voor, dat de [her]ingerichte ruimte ook voor iedereen toegankelijk blijft. Het integraal toegankelijk maken van de openbare ruimte hoeft geen extra kosten met zich mee te brengen. Als maar goed is nagedacht over het ontwerp.  
Bron: CROW

Overigens zijn er meer begrippen die aansluiten bij integrale toegankelijkheid zoals "design-for-all", "inclusief ontwerpen" of "omgekeerd ontwerpen".

## **5. Aandachtsgebieden en gewenste toegankelijkheidsniveaus**

De gemeente hanteert bij het beheer van de openbare ruimte ('Grip op kwaliteit') een indeling naar zogenaamde 'structurelementen'. Dit zijn gebieden met hetzelfde soort gebruik en/of functie in de openbare ruimte. De structurelementen bestaan vervolgens weer uit objecten.

De gemeente heeft ambities voor de technische staat (gelijk niveau) en de beeldkwaliteit (meer variatie). Per structurelement wordt een bepaald ambitieniveau ten aanzien van de technische staat en beeldkwaliteit ten doel gesteld.

Omdat bij de toegankelijkheid van de openbare ruimte ook verschillende gebieden worden onderscheiden, wordt voorgesteld om dezelfde gebiedsindeling van 'Grip op kwaliteit' te hanteren. Dit heeft als voordeel dat de technische eisen en de beeldkwaliteit goed aansluiten bij de toegankelijkheidseisen. Hierbij kunnen per gebiedstype algemene en specifieke eisen worden gesteld, afhankelijk van het gebruik en de randvoorwaarden die aan deze gebieden worden gesteld.

### *Woonwijken, inclusief de woongebieden in de binnenstad, voor zover geen onderdeel van een 'parel'*

Gewenst toegankelijkheidsniveau: voetgangers, inclusief hulpmiddelen zoals rollator, wandelwagen en rolstoel moeten veilig via voetgangers(oversteek)voorzieningen van deur tot deur kunnen komen; tevens zijn openbare voorzieningen zoals bushaltes, parkeerplaatsen, brievenbussen en containers voor voetgangers bereikbaar. Extra aandacht voor looproutes specifieke doelgroepen zoals ouderen (bv tussen verzorgingstehuis en winkels, parkvoorziening, bushaltes) en kinderen (schoolroutes, routes naar speelplekken en speeltuinen).

### *Bedrijven-/kennisterreinen*

Gewenst toegankelijkheidsniveau: als woonwijken met als kanttekening dat niet altijd voetgangers(oversteek)voorzieningen aanwezig zijn.

### *Parken en plantsoenen*

Gewenst toegankelijkheidsniveau: voetgangers, inclusief hulpmiddelen zoals rollator, wandelwagen en rolstoel moeten de aangewezen paden kunnen begaan, dat wil zeggen verharde paden in goede staat en schoon (vrij van hondenpoep), speciale aandacht voor typische parkvoorzieningen (bruggen, bankjes) en gebruik (geen loslopende honden).

### *Hoofdstructuur, grote doorgaande wegen en fietspaden*

Gewenst toegankelijkheidsniveau: belangrijke looproutes binnen wijken en tussen wijken (inclusief centrum) extra aandacht voor algemene eisen, en meer specifieke aandacht voor langere afstand verplaatsingen (directheid, routeherkenning en bankjes).

Looproutes langs hoofdwegen extra aandacht aan de leefbaarheid.

NB belangrijke looproutes of hoofdlooproutes toevoegen aan Grip op kwaliteit.

### *Water, het open water in de stad*

Gewenst toegankelijkheidsniveau: nvt (wel aandacht voor het afschermen van water in de buurt van looproutes)

### *Voorzieningen*

- Kernwinkelgebied in de binnenstad
- Winkelcentra in de buitenwijken
- De stations

Gewenst toegankelijkheidsniveau: extra aandacht voor algemene eisen en aandacht specifieke doelgroepen (winkelcentra, stations) tot integrale toegankelijkheid (kernwinkelgebied).

### *De parels van Leiden*

Locaties die gekenmerkt worden door veel toeristische aandacht zoals

- De Burght, Pieterskerk, Begraafplaats Groenesteeg, Molen De Valk
- Route Leidse loper voor zover delen niet in een andere parel vallen
- Historische haven met molen De Put, Plantsoen

Gewenst toegankelijkheidsniveau: zoveel mogelijk voldoen aan de algemene en specifieke eisen, bij afwijkingen dienen alternatieven worden overwogen, maatregelen moeten passen in de omgeving, dit vereist vaak creatieve oplossingen

### *Grote stedelijke ontwikkelingsgebieden*

Nieuw Leyden (voorheen: EWR-Slachthuisterrein), Groenordhallen, Oostvlietpolder, Roomburg, Haagwegterrein (voorheen: Stad en Milieu)

Gewenst toegankelijkheidsniveau: algemene eisen en indien relevant specifieke eisen zijn uitgangspunt bij de ontwerpogave, integrale toegankelijkheid is ambitie.

### *Speciale voorzieningen*

Voldoende parkeerplaatsen invaliden algemeen, zo dicht mogelijk bij de bestemmingen.

Openbaarvervoerhalten en invalideparkeerplaatsen: inrichten conform de CROW richtlijnen.

## **6. Implementatie in de gemeentelijke werkprocessen**

Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte in Leiden in te voeren en te internaliseren kan het beste worden aangesloten bij de gemeentelijke werkprocessen in de openbare ruimte:

- Nieuwe aanleg en reconstructie
- Beheer en onderhoud
- Vergunning
- APV en Handhaving

### **Nieuwe aanleg en reconstructie**

Het is van belang om reeds in een vroeg planstadium de toegankelijkheidseisen in te brengen waarbij zoveel mogelijk wordt gestreefd naar integrale toegankelijkheid. Het is raadzaam om bij de uitwerking van de plannen belangengroepen te consulteren zoals het

Platform Gehandicapten Leiden, lokale doelgroepen (bv. senioren, winkeliers, scholen) en bewoners voor de inbreng van lokale kennis, afstemming en draagvlak.

In de besluitvorming zou toegankelijkheid van de openbare ruimte een vast onderdeel moeten zijn. De ARK (Adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit) kan hierbij een belangrijke adviserende toetsende rol vervullen en met name kijken naar de integraliteit van de toegankelijkheid.

Bij de verdere uitwerking van het plan op civieltechnisch niveau dient het bestek getoetst te worden aan de toegankelijkheidseisen. Bij het aan- of uitbesteden van het uitvoeringswerk dient standaard opgenomen te worden hoe de uitvoerder/aannemer de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de bestemmingen tijdens de uitvoering gaat waarborgen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met specifieke doelgroepen. Daarbij is afstemming met de omgeving noodzakelijk en zijn maatwerkoplossingen mogelijk.

Bij de begeleiding van de uitvoering zouden de gemeentelijke toezichthouders toezicht moeten houden op de correcte uitvoering van de bestekken. Planwijzigingen dienen getoetst te worden. Anderzijds ziet de toezichthouder er op toe dat de aannemer tijdens de werk-in-uitvoering de bestemmingen bereikbaar en toegankelijk houdt.

Bij de oplevering van het werk voert de gemeente een uitvoeringstoets uit. Daarbij wordt de interne deskundigheid of desgewenst externe deskundigheid (Platform Gehandicapten, lokale doelgroepen, bewoners) betrokken. Ook na opening van het werk zal enige tijd gemonitord moeten worden of de openbare ruimte voor het publiek en eventuele specifieke gebruikers voldoet.

### **Beheer en onderhoud**

Goed beheer en onderhoud van voetgangersgebieden en -voorzieningen draagt bij aan de permanente toegankelijkheid ervan. 'Grip op Kwaliteit' is een goed instrument om deze voetgangersruimten in het kader van rationeel wegbeheer te onderhouden. De technische inspecties dienen ook de technische toegankelijkheidseisen van voetgangersruimten te omvatten.

Bij groot onderhoud, waarbij de weg of straat wordt opengebroken, is de gelegenheid om de maaiveldinrichting af te stemmen op de toegankelijkheidseisen. Het is van belang om de betreffende kennis in een vroeg stadium te betrekken bij de onderhoudsplannen. Bij de uitvoering van de werken gelden dezelfde aanwijzingen als bij nieuwe aanleg en reconstructie.

Voorzieningen ten behoeve beheer en onderhoud in de openbare ruimte zoals gemeenschappelijke containers en opstelplaatsen voor particuliere containers dienen toegankelijk te zijn en zodanig te worden gesitueerd dat de doorgang niet wordt belemmerd en bij oversteken het zicht niet wordt ontnomen.

### **APV, vergunning, voorlichting en handhaving**

Handhaving van obstakelvrije voetgangersruimten en -voorzieningen is vereist om de toegankelijkheid te waarborgen. In de APV is geregeld dat de bruikbaarheid van de weg (inclusief voetpad) niet mag worden belemmerd (Artikel 2.1.5.1). Het plaatsen van objecten zoals fietsen en bouwmaterialen of het veroorzaken van gladheid (vuil, hondenpoep) kan op basis van dit artikel gehandhaafd worden. Inmiddels is de APV op dit punt verder aangescherpt.

Foutparkeren op de stoep en/of voetgangersgebied kan worden geformuleerd via de algemene wetgeving (WVV, RVV). Hetzelfde geldt voor illegaal berijden van de voetgangersruimte. Daarnaast draagt verkeershandhaving op snelheidsovertreding en



roodlichtnegatie op oversteeklocaties bij aan de veiligheid en daarmee ook de toegankelijkheid.

Om een voorwerp, zoals een steiger, een reclamebord of een terras, in of op, over of boven de openbare ruimte te mogen plaatsen is een vergunning nodig. De gemeente zou de aanvraag moeten toetsen op de toegankelijkheid en eventuele nadere aanwijzingen op laten nemen in de vergunning. De afdeling Vergunningen dient hierover goed te worden geïnformeerd en geïnstrueerd. Vervolgens is het voor de toegankelijkheid van belang of de vergunningseisen worden nageleefd (handhaving).

Bij evenementen, waarvoor doorgaans ook een vergunning voor nodig is, kunnen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de toegankelijkheid. Bijvoorbeeld opstelplaatsen voor rolstoelkinderen bij de sinterklaasintocht of het treffen van voorzieningen voor blinden bij de 3 October-kermis.

## **7. Pro-actief beleid**

Naast de normale gemeentelijke processen kunnen burgers en partners in de stad een pro-actieve rol spelen bij het toegankelijk maken van hun woonomgeving. Zo kunnen de districtsraden een schouw uitvoeren of uit laten voeren. Zij kunnen de knelpunten ten aanzien van de toegankelijkheid in kaart brengen en aangeven welke knelpunten met prioriteit moeten worden aangepakt. Daarnaast vormt het Servicepunt Woonomgeving een waardevolle bron om knelpunten in de woonomgeving te inventariseren. Verder zouden burgers en partners gestimuleerd kunnen worden via het "fonds wijkinitiatieven" ideeën aan te dragen om de openbare ruimte toegankelijker te maken. De wijkpilot die in het kader van de WMO wordt uitgevoerd, zou kunnen worden aangegrepen om bovengenoemde werkwijze nader uit te werken.

## **8. Kennis en voorlichting**

Zoals al eerder beschouwd zijn er vele interne en externe partijen betrokken bij het onderwerp toegankelijkheid van de openbare ruimte. De gemeentelijke dienstonderdelen zoals Stedelijk Beheer, Werkvoorbereiding, IB en Handhaving hebben een uitvoerende, toezichthoudende en handhavende rol. Verder zijn er nog de districtsraden en de ARK en de marktpartijen. Kennisoverdracht en kennishulpmiddelen zoals brochures op maat voor de diverse rolhouders zijn vereist voor een goede en eenduidige benadering van toegankelijkheid. Goede voorbeelden van praktische goed vormgegeven checklisten zijn die van de SGOA, stadsdeel Amsterdam Noord en gemeente Zeist.

Daarnaast is specifieke en praktische ervaringskennis aanwezig bij het Platform Gehandicapten Leiden. Zij kunnen als vaste partner worden geconsulteerd bij nieuwe aanleg en reconstructieprojecten. Zij hebben tevens contacten met specifieke organisaties zoals Viziris.

Tenslotte draagt publieksvoorlichting bij aan het belang van toegankelijkheid en daarmee het anticiperend of participerend gedrag van de medemens. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van verschillende kanalen (Stadskrant, districtsraden, stadhuisfolders, informatie ter plaatse).

## **Literatuur en bronnen**

CROW publicaties:  
177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte

201: Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte  
219: toegankelijkheid collectief personenvervoer, 219e - looproutes  
226: Veilig Oversteken? Vanzelfsprekend!  
153: Handboek ontwerpen voor kinderen  
ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Handboek voor Toegankelijkheid (Elsevier)  
Adviesbladen toegankelijkheid (SGOA)  
Brochure geleidelijnen markeringen (Viziris)  
Checklist toegankelijkheid openbare ruimte (Stadsdeel Amsterdam-Noord)  
Kwetsbare verkeersdeelnemers (AVV, 2003)  
Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Leiden (Leiden, 2006)  
APV Leiden  
Toegankelijkheid openbare ruimte – paper NVVC 2008 (Alex van Loon, Adviesraad Wmo Leiden): <http://www.nvvc-congres.nl/papers2008/NVVC2008-Alex%20van%20Loon.pdf>

Links:

[www.leiden.nl](http://www.leiden.nl)  
[www.wetten.nl](http://www.wetten.nl)  
[www.crow.nl](http://www.crow.nl)  
[www.vvn.nl](http://www.vvn.nl)  
[www.nvbs.nl](http://www.nvbs.nl)  
[www.viziris.nl](http://www.viziris.nl)  
[www.sgoa.nl](http://www.sgoa.nl)  
[www.kwetsbareverkeersdeelnemers.nl](http://www.kwetsbareverkeersdeelnemers.nl)  
[www.hollandrijnland.net](http://www.hollandrijnland.net)

## Bijlage 1: Verplaatsingsgegevens voetgangers in Leiden

Aantal inwoners Leiden 1-1-2007: 117.492

Aandeel niet van NL herkomst: 26,1%

Leeftijd naar groepen:

Kinderopvang (0-3):	5.169 (4,4%)
Basisonderwijs (4-11):	9.566 (8,1%)
Voortgezet Onderwijs (12-17):	6.672 (5,7%)
Potentiële beroepsbevolking (15-64):	85.791 (73,0%)
Ouderen 55+:	26.339 (22,4%)
Ouderen 65+:	13.830 (11,8%)
Ouderen 75+:	6.743 (5,7%)

Aantal verplaatsingen per persoon in Leiden (en NL) per dag in 2005:

Auto als bestuurder: 0,7 (1,0)

Auto als passagier: 0,5 (0,5)

Trein: 0,2: (0,1)

Bus: 0,1 (0,1)

Fietsen: 1,2 (0,8)

Lopen: 0,8 (0,6)

NB lopen is exclusief voor- en natransport van andere vervoermiddelen

Bij een gemiddelde loopafstand per verplaatsing van 0,7 km wordt dan dagelijks ruim 66.000 km te voet afgelegd door inwoners van Leiden. De weglengte in Leiden bedraagt 329 km (CBS, 2006), dit geeft een gemiddeld dagelijks gebruik van ruim 200 voetgangers per kilometer weglengte. Dit is exclusief bezoekers.

Aantal arbeidsplaatsen: 56.071, 40% woont in Leiden 60% buiten Leiden.

Aantal toeristische bezoekers per jaar: 2.188.000, dat is gemiddeld 6.000 per dag.

Vervoerswijze bezoekers:

Auto 52%

Trein 35%

Streekvervoer 6%

Fiets 4%

Anders 3%

NB lopen is exclusief voor- en natransport van andere vervoermiddelen; de verplaatsingsafstand van bezoekers is relatief hoog vergeleken met de inwoners.

Bron: statistisch jaarboek Leiden 2007

Verplaatsingsmotieven zijn in het algemeen divers: wandelen, bewegen, sociale contacten, werken, boodschappen doen, winkelen, medische en voorzieningenbezoek.

Raming algemene groepen met geïndiceerde functiebeperkingen in Leiden (2005):

Lichamelijke beperking (>6jr): 25.255 (20%)

>1 chronische somatische aandoening (>6jr): 35.708 (30%)

Verstandelijke beperking (4-70jr): 798

>1 psychische stoornis (>13jr): 24.031 (20%)

NB overlap is mogelijk

Bron: Holland Rijnland