

Praktisch beleidskader toegankelijke openbare ruimte

Openbare ruimte = toegankelijke ruimte

Inhoudsopgave

Voorwoord 4

1 Inleiding 5

2 Samenvattende leeswijzer 6

3 De gebruikersgroepen 7

3.1 Zintuiglijke beperking 8

3.2 Motorische beperking 9

3.3 Cognitieve beperking 9

4 Visie en ambitie 11

5 Kaders en richtlijnen 12

5.1 Wettelijke kaders en beleidsregels gemeente: 12

5.2 Richtlijnen 12

6 Algemene uitgangspunten ruimtelijke inrichting 14

6.1 Niveau van toegankelijkheid 14

6.2 Universeel Ontwerpen 14

7 Eisen aan toegankelijkheid per thema 16

7.1 Openbare verlichting 16

7.2 Bewegwijzering en oriëntatie 16

7.3 Routegeleiding 17

7.4 Trottoirs + looproutes 19

7.5 Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) 21

7.6 Rustmomenten onderweg 23

7.7 Niveauverschillen 23

7.8 (Ondergrondse) afvalcontainers 26

7.9 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen 27

7.10 OV-knooppunten en -haltes 30

7.11 Pleinen 32

7.12 Shared Space 33

7.13 Recreatiegebieden en parken 34

7.14 Fietspaden 36

7.15 Openbare toiletten 37

8 Reguleren, toetsen en borgen 39

8.1 Handboek openbare ruimte (DALI) 39

8.2 Van ontwerp tot uitvoering: proces en toetsing 39

8.3 Betrekken ervaringsdeskundigen 39

8.4 Meldingen beheer en onderhoud 40

8.5 Handhaving 40

Nawoord 42

Bijlage 1: Lijst van definities 43

Bijlage 2: Algemene specificaties blindengeleidelijnen 47

Voorwoord

Beste lezer,

Een toegankelijke openbare ruimte is geen luxe — het is een basisvoorwaarde voor een inclusieve samenleving. Of je nu loopt, rolt, een wandelstok of taststok gebruikt of een kinderwagen duwt: iedereen moet zich vrij en veilig kunnen bewegen. Dit praktische beleidskader voor een toegankelijke openbare ruimte is een belangrijke stap om die ambitie waar te maken.

Vanuit mijn rol als wethouder Openbare Ruimte zie ik dagelijks hoe de inrichting van straten, stoepen en parken het verschil maakt tussen meedoen of buitensluiten. We willen dat iedereen zich gezien en welkom voelt in onze gemeente. Daarom hebben we dit beleidskader niet alleen vóór, maar ook mét inwoners opgesteld. De leden van de Werkgroep Toegankelijkheid, die zelf allemaal te maken hebben met een beperking, hebben een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de inhoud. De leden van deze werkgroep hebben meegedacht vanuit hun eigen ervaringsdeskundigheid, maar ook met een

zo breed mogelijke blik: “mensen realiseren zich vaak niet dat ze zelf iets kunnen krijgen, bijvoorbeeld door ziekte, een ongeval of ouderdom. Dan heb je die goede toegankelijkheid ook nodig. Inzet op toegankelijkheid is daarom inzet op de toekomst van al onze inwoners”

Samen zetten we stappen vooruit. Niet alleen in beleid, maar juist ook in de praktijk. Dat doen we vanuit de gemeente, maar ook samen met inwoners. Want een toegankelijke openbare ruimte is er pas echt, als iedereen er gebruik van kan maken.

Relus Breeuwsma.

Wethouder Verkeer en vervoer, Water, Recreatie en toerisme. Coördinerend wethouder Buitengebied, Buitenruimte en parkeren, Natuur, Milieu en Afval

1 Inleiding

Het VN-Verdrag voor mensen met een functiebeperking, gebaseerd op artikel 1 van de Nederlandse Grondwet, dat sinds 2016 in Nederland geldt, verplicht de (lokale) overheid om te bouwen aan een samenleving waarin iedereen volwaardig mee kan doen: de inclusieve samenleving. Voor mensen met een functiebeperking geldt, als belangrijke voorwaarde om te kunnen meedoen, dat de openbare ruimte voor hen bereikbaar en bruikbaar is. Daarvoor is het essentieel dat de integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte is gewaarborgd van ontwerp tot en met de uitvoering.

Toegankelijkheid wordt in dit beleidskader gedefinieerd als fysieke toegankelijkheid: “de eigenschappen van buitenruimtes [...] die het mogelijk maken voor mensen – divers als ze zijn – om daar te kunnen doen wat ze daar volgens de bestemming zouden moeten kunnen doen.” (Wijk, 2012).

Dit beleidskader toegankelijke openbare ruimte geeft de richtlijnen aan voor het toegankelijk ontwerpen van de openbare ruimte. Door bij alle herinrichtingsprojecten en vervangings-opgaven in Alphen aan den Rijn de toegankelijkheid integraal bij het ontwerp te betrekken, wordt onze gemeente steeds toegankelijker.

2 Samenvattende leeswijzer

In het volgende hoofdstuk worden de verschillende gebruikersgroepen beschreven in relatie tot de eisen die hun functiebeperking stelt aan de inrichting van een toegankelijke openbare ruimte. In hoofdstuk 4 worden de visie en de ambities van de gemeente op het gebied van toegankelijkheid beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de van toepassing zijnde kaders, richtlijnen en uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte in algemene zin benoemd.

Hoofdstuk 6 beschrijft de overkoepelende uitgangspunten van een toegankelijke openbare ruimte. Gemeente Alphen aan den Rijn omarmt hierbij het principe van Universeel Ontwerpen: als toegankelijkheid aan de voorkant in het ontwerp als uitgangspunt dient, hoeven er later geen kostbare aanpassingen plaats te vinden. Voorkomen is immers beter dan genezen.

In de hele gemeente wordt een basisniveau van toegankelijkheid nagestreefd. Daarnaast worden op bepaalde plekken extra eisen aan de toegankelijkheid gesteld: daar waar veel publiek komt, of waar veel ouderen wonen, ligt onze lat hoger. In (hoofdstuk 7) is per thema vervolgens beschreven aan welke toegankelijkheidseisen de openbare ruimte moet voldoen. Hierbij is elke keer de koppeling gelegd met de verschillende functiebeperkingen van de gebruikersgroepen. Ook zijn hier de aanvullende eisen in extra toegankelijke gebieden weergegeven.

Om een goede toegankelijkheid in de openbare ruimte te reguleren, te toetsen en te borgen moeten afspraken verankerd worden in de praktijk. Hoofdstuk 8 geeft aan wat hiervoor in werkprocessen nodig is, maar ook op welke manier inwoners zelf, onze Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) én handhaving hierin een rol spelen. Het praktische beleidskader eindigt met een aantal relevante bijlagen zoals:

- een overzicht van gebruikte begrippen met korte uitleg daarbij;
- detailuitwerkingen routegeleiding.

Daarmee is dit beleidskader praktisch van aard en gericht op iedereen die zich bezighoudt met de inrichting of het gebruik van de openbare ruimte.

3 De gebruikersgroepen

Een toegankelijke buitenruimte voldoet aan de volgende vier voorwaarden:

Bereikbaar: Bereik ik mijn bestemming veilig en zonder onnodige obstakels?

Betreedbaar: Kom ik ongehinderd binnen en buiten?

Beschikbaar en bruikbaar: Kan ik voorzieningen gebruiken wanneer ik die nodig heb?

Kan ik doen wat ik wil doen?

Begrijpelijk: Vind ik gemakkelijk mijn weg?

HOE aan deze voorwaarden wordt voldaan, verschilt per gebruikersgroep. Daarbij kan gesteld worden dat hier gaat om zelfstandig gebruik, óf met de (vaste) begeleider wanneer zelfstandig verplaatsen niet mogelijk is.

De verschillende gebruikersgroepen worden gedefinieerd op basis van functiebeperkingen:

- personen met een zintuiglijke beperking (visueel en auditief);
- personen met een motorische beperking;
- personen met een cognitieve beperking.

Daarnaast is een toegankelijke buitenruimte ook belangrijk voor mensen voor wie de mobiliteitsbeperking incidenteel is: mensen met een tijdelijke motorische klacht of blessure, vrouwen die in verwachting zijn, mensen met kinderwagens of buggy's en mensen met zware en/of grote hoeveelheden bagage.

Onderstaand overzicht geeft een indruk van de absolute aantallen binnen de verschillende gebruikersgroepen.

Functiebeperking	Alphen aan den Rijn
Visuele beperkingen	Circa 1.400 slechtzienden, 4.800 kleurenblinden en ongeveer 485 mensen zijn volledig blind.
Auditieve beperkingen	Circa 9.600 mensen met een verminderd gehoor.
Motorische beperkingen	Circa 11.200 mensen met een motorische beperking. Daarvan hebben ongeveer 3020 mensen een ernstige motorische beperking. Ongeveer 10% van de mensen met een mobiliteitsbeperking is rolstoelgebonden.
Cognitieve en verstandelijke beperkingen	Circa 435 mensen met een lichte verstandelijke beperking (CROW, 2021). Circa 1.150 mensen met een stoornis in het autistisch spectrum (GGZ-standaarden). Circa 5.440 mensen met dyslexie en 16.000 met laaggeletterdheid (CROW, 2021). Ca. 1.800 mensen hebben een vorm van dementie (Rijksoverheid).

Cijfers afkomstig uit CROW 2021 (Shared Space en Toegankelijkheid) en informatie van de Rijksoverheid.

In de volgende paragrafen worden de functionele beperkingen toegelicht en wordt aangegeven op welke manier hiermee globaal rekening moet worden gehouden bij het inrichten van de openbare ruimte. De gebruikte termen horen, tasten, zien, verplaatsen en gebruik komen terug in de concrete richtlijnen per thema (hoofdstuk 6).

3.1 Zintuiglijke beperking

Bij mensen met een sensorische ofwel een zintuiglijke beperking werken één of meerdere van deze zintuigen niet of minder goed. Een beperking aan de zintuigen, zoals een visuele of auditieve beperking, heeft grote impact op het verkrijgen van informatie. Ook een combinatie van beide kan voorkomen. Dit wordt doofblindheid genoemd. Dit is alles tussen slechtziend en blind, en slechthorend en doof.

Visueel

Blinde en slechtziende mensen oriënteren zich op een andere manier dan mensen die goed zien. Bij slechtziende mensen ontbreekt het vermogen om vanuit één oogopslag zich te kunnen oriënteren en navigeren. Er zijn grofweg twee vormen van slechtziendheid. Bij een gezichtsveldbeperking ontbreekt in één oogopslag het overzicht, waardoor er moeilijkheden ontstaan in de mobiliteit. Bij een gezichts-

scherpzebepierking ontbreken de details in het beeld; dit heeft effect op de zichtbaarheid en leesbaarheid van elementen. Een combinatie van beiden is ook mogelijk. Lichthinder kan bij beide vormen van slechthoerbaarheid een rol spelen: direct in het oog schijnende verlichting veroorzaakt hinder, waardoor de waarneming negatief beïnvloed wordt. Blinde en slechthoerenden worden in mobiliteitstraining geleerd de luwe (rustige) zone te gebruiken. Blinden en slechthoerenden vallen vaak terug op horen en tasten voor informatie.

Auditief

Bij een auditieve beperking is het gehoor in enige mate beperkt. Bijvoorbeeld slechthoerbaarheid (verminderd gehoor bij één of beide oren) en doofheid (volledig gehoorverlies bij beide oren) zijn auditieve beperkingen. Gehoorbeperkingen zijn minder bepalend voor de fysieke inrichting van openbare ruimte. Vaak speelt gedrag van anderen wel een grote rol: slechthoerenden en doven schrikken wanneer zij snel van dichtbij ingehaald worden. Voor slechthoerenden is heldere visuele informatie (zien) weer meer van belang.

3.2 Motorische beperking

Mensen met een motorische beperking hebben vaak beperkingen aan het bewegingsapparaat. Hierdoor kunnen problemen ontstaan bij zich verplaatsen: slecht, langzamer of niet kunnen lopen. Soms is sprake van een energiebeperking, krachtsverlies of pijnklachten bij bewegen. Om zo zelfstandig mogelijk te kunnen functioneren maken mensen met een motorische beperking veelal gebruik van hulpmiddelen als een stok, kruk, rollator, (elektrische) rolstoel of scootmobiel. Het gebruik van dergelijke hulpmiddelen stelt eisen aan de inrichting van de openbare ruimte op het gebied van verplaatsen, doordat er sprake is van een bepaalde noodzakelijke breedte of draaicirkel en een beperkte wendbaarheid. Ook hebben gebruikers een lager zichtveld en een lagere reikwijdte. Hulpmiddelen met wielen stellen bovendien eisen aan een vlakke of drempelloze ondergrond.



3.3 Cognitieve beperking

Bij mensen met een cognitieve beperking is een (ontwikkelings-)stoornis in de hersenen ontstaan. Hierdoor kunnen problemen met het begrip, geheugen, taal, oriëntatie, initiatief nemen of het verwerken van informatie aanwezig zijn. Mensen met prikkelverwerkingsstoornissen zijn gevoelig voor allerlei stimulansen zoals harde geluiden, drukte, veel visuele impulsen tegelijkertijd of onverwachte bewegingen. De groep mensen met een cognitieve beperking is een zeer diverse groep. Te denken valt aan personen met een verstandelijke beperking, niet-aangeboren hersenletsel, autisme, ADHD, dementie et cetera. Afhankelijk van de mate van cognitieve beperking maken mensen uit deze groep zelfstandig of onder begeleiding gebruik van de openbare ruimte. Cognitieve beperkingen stellen vooral eisen aan het gebruik van de openbare ruimte: afgebakende voetgangerszones, herkenbaarheid, duidelijke en heldere structuren en een logische opbouw: de 'leesbaarheid' van de omgeving.

4 Visie en ambitie

Alphen aan den Rijn wil een toegankelijke, inclusieve gemeente zijn waar het goed leven, wonen en werken is. Voor iedereen, maar in het bijzonder voor mensen met een functiebeperking, is een toegankelijke buitenruimte in dat kader een voorwaarde om zelfstandig te kunnen functioneren.

Openbare ruimte = toegankelijke ruimte

Bij het formuleren van beleid, planvorming, nieuwe gebiedsontwikkelingen en reconstructies, van welke schaalgrootte dan ook, is het uitgangspunt dat de buitenruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn. De toegankelijkheid van onze openbare ruimte moet verankerd zijn in alle gemeentelijke processen. Het realiseren van deze doelstelling in ontwerp en uitvoering begint met heldere richtlijnen. Door die in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen, kunnen ze op een logische wijze integraal in de inrichting worden opgenomen. Daarmee voorkomen we dat we later aanpassingen moeten realiseren en zorgen we ervoor dat de buitenruimte op termijn zo toegankelijk mogelijk wordt én blijft.

De gemeente werkt volgens het principe dat ook wel Universeel Ontwerpen, wordt genoemd. Vanaf de start van het ontwerp moet worden nagedacht over veilige en toegankelijke looproutes, creëren van natuurlijke gidslijnen, slim en eenduidig inzetten van inrichtingselementen en het voorkomen of overbruggen van hoogteverschillen. Om de kwaliteit van de stedelijke toegankelijkheid te beoordelen moeten we niet naar de afzonderlijke onderdelen kijken, maar naar het geheel. Dus ook naar de omgeving.

Verbeteringen in de toegankelijkheid worden zoveel mogelijk gerealiseerd via 'werk-met-werk': daar waar onderhouds- of reconstructiewerkzaamheden gepland staan wordt volgens de richtlijnen van toegankelijkheid ontworpen. Daarmee worden verbeteringen binnen de bestaande budgetten gerealiseerd. Bijzondere aanpassingen ter verbetering van de toegankelijkheid, die niet passen binnen regulier beheer en onderhoud en niet kunnen wachten tot een toekomstige reconstructie, worden gefinancierd uit het budget dat in de gemeentelijke begroting is gereserveerd voor toegankelijkheid van de openbare ruimte.

5 Kaders en richtlijnen

5.1 Wettelijke kaders en beleidsregels gemeente:

- Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels (RVV 1990);
- Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl 2024);
- Plaatsingscriteria Zitbanken Alphen aan den Rijn (juli 2024);
- Richtlijn bewegwijzering Alphen aan de Rijn (2024);
- NEN 1772, 2443, 3381, 7909;
- Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) gemeente Alphen aan den Rijn, met name de artikelen 2.10 en 2.15;
- Beheervisie Openbare Ruimte 'Ontwikkelen Beheren' 2025-2035;
- Agenda Groene Leefomgeving (2025-2030);
- Beleidsnotitie openbare toiletten (2023).

5.2 Richtlijnen

Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert diverse (ontwerp)richtlijnen, waaronder meerdere van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Het CROW is een onafhankelijke landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer en biedt daarmee ook handvatten voor een toegankelijke openbare ruimte.

De onderstaande richtlijnen zijn in algemene zin van toepassing. Bij specifieke toepassing van een bepaalde richtlijn is dit in hoofdstuk 7, met de eisen per thema, expliciet aangegeven.

- Routegeleiding 2021 PBT - Ontwerprichtlijnen voor het ontwerpen van gids- en geleidelijnen in het openbaar domein, gebouwen, openbaar vervoer, OV-knooppunten en haltes. Deze landelijke richtlijnen, opgesteld door PBT consult in samenwerking met de Oogvereniging, voorzien in een complete systematiek van geleidelijnen.
- Integrale Toegankelijkheidsstandaard (ITs 2023);
- CROW: ASVV Wegontwerp binnen de bebouwde kom (2021);
- CROW: Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom (2025);
- CROW-publicatie 'Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en routeinformatie';
- CROW-publicatie: Toegankelijkheid in Shared Space - Handreiking voor inclusief ontwerpen (2023);
- Ontwerpwijzer voetgangers (2023);

- Programma voor een dementie-toegankelijke openbare ruimte - Alzheimer Nederland (2024);
- NSVV-richtlijn: Nederlandse Praktijkrichtlijn kwaliteitscriteria openbare verlichting;
- NPR 13201:2017/A:2018 (2018);
- PKVW Handleiding Nieuwbouw (2020);
- Handboek openbare ruimte (DALI).

Bovenstaande richtlijnen zijn van toepassing, of de (wettelijke) opvolgers daarvan. De eisen die van toepassing zijn, zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

6 Algemene uitgangspunten ruimtelijke inrichting

6.1 Niveau van toegankelijkheid

In de hele gemeente geldt dat de basis van toegankelijkheid op orde moet zijn. Er moeten voldoende voorzieningen aanwezig zijn zodat mensen met een beperking ook gebruik kunnen maken van de openbare ruimte. Looproutes, trottoirs, oversteekplaatsen, parken en pleinen moeten voldoen aan deze basiskwaliteit voor toegankelijkheid, zoals weergegeven in hoofdstuk 7. Daarbovenop geldt dat in specifieke gebieden en op bepaalde routes extra maatregelen worden genomen op het gebied van toegankelijkheid. Dit kan gaan om aanvullende en/of verscherpte richtlijnen.

De gebieden, waar deze extra maatregelen worden toegepast, zijn als volgt gedefinieerd:

- Rondom publieke voorzieningen zoals winkelcentra, de stations, het ziekenhuis, bibliotheken en het gemeentehuis;
- Vanaf deze publieke gebieden van/naar de dichtstbijzijnde OV-halte;
- De hoofdroute tussen station en gemeentehuis;



- Gebieden rondom woonvormen waar relatief veel inwoners met een functiebeperking wonen, zoals seniorenwooncomplexen.

De basiseisen aan toegankelijkheid en de extra eisen voor bovenstaande gebieden worden in hoofdstuk 7 apart aangegeven.

6.2 Universeel Ontwerpen

Bij integrale toegankelijkheid gaat het om het effectief bereikbaar, betreedbaar, bruikbaar en begrijpelijk zijn van ruimten en voorzieningen voor iedereen. Dat wil zeggen dat iedereen onafhankelijk en op gelijkwaardige wijze gebruik kan maken van alle voorzieningen. Het principe van Universeel Ontwerpen, ontwerpen voor iedereen, is een methodiek waarbij toegankelijkheidsvraagstukken benaderd worden vanuit de behoeften van iedere mogelijke gebruiker. Er wordt gekozen voor oplossingen die bruikbaar zijn voor een heel grote groep van uiteenlopende gebruikers. Als een ontwerp is gebaseerd op de verkeersdeelnemer met een beperking, is het geschikt voor iedereen en maakt het de situatie in veel gevallen ook duidelijker en toegankelijker voor andere verkeersdeelnemers.

Uitgangspunten daarbij zijn:



Oriëntatie en navigatie moeten het vertrekpunt zijn bij een ontwerp van de openbare ruimte. Het doel is om houvast en beschutting te creëren voor de verschillende doelgroepen. Het ontwerp van een looproute houdt rekening met logica en duidelijke looplijnen. Inrichtingselementen in de openbare ruimte - zoals bankjes, bloembakken, parkeermeters (betaalautomaten), prullenbakken, lichtmasten en reclameborden - worden als obstakels ervaren wanneer deze zich in een looproute bevinden. Bij voorkeur worden de inrichtingselementen buiten de loopzones geclusterd geplaatst.

Soms zijn er conflicterende belangen bij het inrichten en onderhouden van de openbare ruimte, bijvoorbeeld omdat de ruimte beperkt is en er keuzes moeten worden gemaakt. Wanneer dit aan de orde is, worden de belangen van de verschillende gebruikersgroepen integraal afgewogen.

7 Eisen aan toegankelijkheid per thema

In dit hoofdstuk komt per thema aan de orde welke toegankelijkheidseisen van toepassing zijn. Daarbij is telkens de koppeling gelegd met de verschillende gebruikersgroepen en de eisen die hun functiebeperking stelt aan de openbare ruimte op het gebied van zien, horen, tasten, verplaatsen en gebruiken. Verlichting, bewegwijzering en routegeleiding zijn algemeen en overkoepelend en zijn daarom aan het begin van het hoofdstuk opgenomen.

7.1 Openbare verlichting

Voor iedere weggebruiker is goede verlichting van belang, in het kader van verkeersveiligheid en het ervaren van sociale veiligheid onderweg. Voor mensen met een beperking speelt dit een nog grotere rol: verlichting helpt om beter contrast te onderscheiden en om eventuele oneffenheden tijdig op te merken en daarop te anticiperen. Te felle verlichting kan daarentegen weer zorgen voor overprikkeling bij mensen met een zintuiglijke of cognitieve beperking. Er moet een goede balans zijn.

Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert als basis de NSVV-richtlijnen als het gaat om verlichtingsniveau in de openbare ruimte. Dit om de veiligheid te garanderen en lichthinder te voorkomen en duurzaam om te gaan met de benodigde energie.

De volgende eisen worden daarin gehanteerd:

- Het lichtniveau in erven en woonstraten en GOW30 (30km/uur): Egem 3 lux, $U_h > 0,3$ (verlichtingsklasse P5 met hogere gelijkmatigheid);
- Het lichtniveau op parkeerterreinen in de woonomgevingen: Egem 5 lux, $U_h > 0,3$ (verlichtingsklasse P4 met hogere gelijkmatigheid);
- Bij kruisingen moet het lichtniveau ca. 1,5 x het basislichtniveau bedragen in verband met verkeersveiligheid.

7.2 Bewegwijzering en oriëntatie

Voor mensen met een cognitieve beperking, waaronder inwoners met (beginnende) dementie, is het belangrijk dat zij makkelijk de weg kunnen vinden in onze gemeente.

In de Richtlijn Bewegwijzering Gemeente Alphen aan den Rijn is vastgelegd dat aanduidingen op bewegwijzering begrijpelijk moeten zijn. Dit betekent dat de plaats- en objectnaam algemeen bekend

moeten zijn, en dat belangrijke objecten, zoals het gemeentehuis, ziekenhuis, station et cetera, op de borden worden voorzien van een internationaal herkenbaar pictogram. Daarnaast geldt in algemene zin dat symbolen begrijpelijk en leesbaar moeten zijn conform Reglement Verkeersregels en Verkeers-tekens 1990 (RVV 1990).

Voor een goede oriëntatie is het belangrijk dat er een duidelijk onderscheid is tussen het trottoir en de weg. Dit kan middels het gebruik van contrast en structuur of door bijvoorbeeld een natuurlijke afscheiding als een groenstrook. Herkenningspunten zoals een standbeeld/kunstvoorwerp of opvallend inrichtingselement kunnen helpen bij de oriëntatie op de route.

7.3 Routegeleiding

Veel blinden en slechtzienden maken gebruik van routegeleiding om zich te verplaatsen in de buitenruimte. Veruit het belangrijkste hiervoor zijn de natuurlijke gidslijnen: gevels van gebouwen, muurtjes, groenranden et cetera. Daar waar in de openbare ruimte gebruik kan worden gemaakt van deze gidslijnen, moet dit zoveel mogelijk worden gedaan. Het creëren van (natuurlijke) gidslijnen wordt standaard meegenomen in het ontwerp bij reconstructie of nieuwe ontwikkelingen. Dat komt overeen met het principe van Universeel Ontwerpen. Soms zijn de natuurlijke gidslijnen niet toereikend, bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen of als verbinding tussen de ene en de andere gidslijn. Daar kan het toepassen van speciale geleidelijnen, met attentie- en waarschuwingsmarkering, noodzakelijk zijn.

Routegeleiding wordt door de wegbeheerder in goede conditie gehouden, zodat betekenis en functie gehandhaafd blijven.

Geleidelijnen worden ALTIJD toegepast bij:

- OV-haltes: verbindingen tussen haltes en tussen halte en een natuurlijke gidslijn – in de regel de omliggende bebouwing;
- Alle directe vervoergerelateerde bestemmingen in een OV-knooppunt worden door middel van geleidelijnen met elkaar verbonden (ook wanneer een gidslijn beschikbaar is);
- Oversteekplaatsen met een verkeersregelininstallatie (VRI) worden standaard voorzien van een waarschuwingsmarkering tussen weg en trottoir;
- Voetgangersoversteekplaatsen met zebrapad worden standaard voorzien van een waarschuwingsmarkering tussen weg en trottoir.

Geleidelijnen worden op onderstaande plaatsen SOMS toegepast. Dat gebeurt naar inzicht van de ontwerper, rekening houdend met de uitgangspunten van Universeel Ontwerpen en de richtlijnen in dit hoofdstuk. Bij voorkeur wordt de afweging in overleg met belanghebbenden en/of de Werkgroep Toegankelijkheid gemaakt.

- In de extra toegankelijke gebieden, zoals omschreven in paragraaf 6.1;
- Op pleinen/grote open ruimtes, waar natuurlijke gidslijnen ontbreken
- (zie ook paragraaf 7.10 Pleinen);
- Bij ruimtes die zijn ingericht volgens het principe van Shared Space (zie ook paragraaf 7.11 Shared Space).

Voor alle geleidelijnen gelden de volgende algemene richtlijnen:

- Geleidelijnen liggen alleen in veilige, voor voetgangers bestemde gebieden;
- Als het plaatsen van reclame-uitingen is toegestaan, dan kan de gevel niet als natuurlijke gidslijn dienen, maar dient een gidslijn aangebracht te worden buiten de zones van objecten;
- Aan weerszijden van de geleidelijn is een obstakelvrije ruimte van 60 cm;
- Overhangende elementen op minder dan 2,3m boven de geleidelijn (en de obstakelvrije stroken links en rechts van de lijn) zijn niet toegestaan;
- Geleidelijnen zijn altijd in twee richtingen te gebruiken (dus geen eenrichtingsverkeer);
- Een geleidelijn is, vanwege de vindbaarheid en gidsfunctie, contrasterend van kleur en verschillend van textuur ten opzichte van de omliggende bestrating/bevloering;
- Een geleidelijn bevat zo min mogelijk hoeken, knoop- en beslispunten.

Specifieke eisen en nadere details voor het ontwerpen van geleidelijnen zijn te vinden in Bijlage 2. Deze zijn gebaseerd op de richtlijn: 'routegeleiding 2021 PBT'.



7.4 Trottoirs + looproutes

De gebruikers maken veelvuldig gebruik van trottoirs voor hun verplaatsingen. Of dat nu is vanaf het station naar het centrum of vanuit de woning naar de bushalte: de trottoirs moeten goed toegankelijk zijn. Dus geen objecten in de obstakelvrije zone van looproutes. De kwaliteit van het onderhoud is vaak ook bepalend voor de vlakheid en daarmee het comfort van het gebruik. Om vanaf het trottoir de straat op te kunnen om over te steken, moet de overgang wel met bijvoorbeeld een rolstoel makkelijk te overbruggen zijn.

De volgende eisen worden gesteld aan trottoirs en looproutes:

Zien	Verlichting	Routes en kruispunten moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Visuele markering	Objecten in de looproute voorzien van kleurcontrast met omgeving, tenminste op hoogte tussen 1,4 en 1,6m boven grondpeil. Objecten in principe zo min mogelijk toepassen. Indien standaardmaatvoering niet voldoet aan uitgangspunten t.a.v. minimale hoogte contrast aanpassen.
	Tekens / symbolen	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
Tasten	Route-geleiding	Looproute markeren door natuurlijke gidslijnen. Gidslijnen mogen niet onderbroken worden door geparkeerde of rijdende voertuigen of andere objecten.
Verplaatsen	Loopruimte	- Vrije breedte looproute $\geq 1,8\text{m}$ breed - Plaatselijke vernauwing tot $1,2\text{m}$ over maximaal 20m (kindervagens of rolstoelen kunnen voetgangers passeren). - Bij puntvernauwingen: vrije doorgangsbreedte $\geq 0,9\text{m}$ over maximaal $0,5\text{m}$ (bij Vrije breedte incidentele route $> 1,2\text{m}$) - Vrije hoogte op plaatselijke onderdoorgangen (onder luifels, reclame e.d.) $> 2,3\text{m}$. - Scheiding tussen trottoir en fietspad met rijwielbanden uitvoeren. - Bij kruispunten met voet- en/of fietspaden (op ongelijk niveau dus niet op gelijk niveau zoals plateaus) alle trottoirs voorzien van verlaagde trottoirbanden of inritbanden met helling $< 1:10$ en een breedte van $> 1,2\text{m}$ (tegenover elkaar aanleggen). - Bij alle op- en afritten van elk kruispunt een keerruimte $\geq 1,0 \times 1,0\text{m}$. - Op- en afritten: brede variant (80cm diep):  - Op- en afritten bij trottoirs bij kruispunten liggen <u>niet</u> in een bocht, maar tegenover elkaar en in lijn met elkaar. - Fietsluizen worden bij voorkeur niet toegepast. Wanneer de verkeersveiligheid dit toch vereist, gelden de volgende eisen: de afstand tussen de twee hekken bedraagt minimaal $1,50\text{m}$ en de som van de vrije breedten ($X+Y$) van de doorgang moet ten minste 2350mm zijn. $X + Y \geq 2350\text{mm}$, waarbij X groter dan $0,9\text{m}$ en Y groter dan $0,9\text{m}$. - Indien verhoogd ligt het voetpad 50mm tot 150mm boven het vlak van de rijbaan.
	Loopoppervlak	- Helling in de looprichting $\leq 1:25$. - Helling dwars op de looprichting $\leq 1:50$ (afschot). - Stroef loopoppervlak (ook in natte situaties) cf. NEN 7909. - Vlak loopoppervlak, aaneengesloten. - Onregelmatigheden $< 5\text{mm}$. - Geen zachte ondergronden, dus verhard oppervlak. - Maaswijdte roosters e.d. $< 20\text{mm}$. - Aandachtspunt: let in ontwerp op de ligging van putten: leg deze niet voor een invalide oprit of ingangen.
	Loopafstand	Afstand tussen zitgelegenheid locatieafhankelijk.
	Valbeveiliging	Hoogteverschil langs looproute: - Bij $< 0,25\text{m}$ hoogteverschil: rand $> 50\text{mm}$. - Bij $> 0,25\text{m}$ hoogteverschil: afscherming $> 1,0\text{m}$, openingen in afscherming $< 0,1\text{m}$.
Extra toegankelijke gebieden	Algemeen	- Vrije breedte voetpaden en trottoirs $> 2,4\text{m}$ (breed genoeg voor het passeren van twee rolstoelers), dus geen objecten in die zone. - Vrije breedte looproute winkelstraat $> 2,4\text{m}$. - Aandachtspunt: uitstallingen van winkels, zoals reclameborden en dergelijke, vormen een obstakel voor voetgangers (vooral blinden en slechtzienden) en rolstoelgebruikers. Deze uitstallingen vallen buiten de vrije breedte van minimaal $2,4\text{m}$ en moeten indien toegestaan strategisch worden geplaatst. - Ter hoogte van de toegang van publieksintensieve voorzieningen en minimaal om de 50m alle trottoirs voorzien van verlaagde trottoirbanden of inritbanden met helling $< 1:10$ en breedte $> 1,2\text{m}$ (tegenover elkaar aanleggen). - Publieksintensieve voorzieningen moeten bereikbaar zijn via toeleidende looproutes. Deze looproutes worden waar mogelijk gemarkeerd door een natuurlijke gidslijn. Op drukbezochte locaties zoals het station worden deze gemarkeerd door geleidlijnen. Voor specificaties zie bijlage 2. - Afstand tussen zitgelegenheid $< 200\text{m}$ loopafstand.
	Overige aandachtpunten algemeen	Objecten Let bij het plaatsen van laadpalen, lichtmasten, prullenbakken, palen en andere objecten erop dat de obstakelvrije zone behouden blijft.

7.5 Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's)

Op meerdere plekken kan een voetganger de rijbaan oversteken. Meestal vindt dit plaats bij een speciale voetgangersoversteekplaats. De oversteek kan met of zonder verkeersregelinstallatie (VRI) – in volksmond een 'stoplicht' – zijn uitgerust. Deze twee situaties worden behandeld.

Veel VRI's binnen de gemeente zijn uitgerust met zogeheten rateltickers en/of de optie tot extra oversteektijd. Voor mensen met een visuele beperking wordt dan het gehoor ingeschakeld om te horen wanneer men moet wachten of dat men kan oversteken.

De optie voor extra oversteektijd is vooral bedoeld voor mensen die minder mobiel zijn en extra tijd nodig hebben om de afstand te overbruggen. Als de knop langer wordt ingedrukt, dan wordt de tijdsduur van de groenfase verlengd.

Binnen onze gemeente worden bij einde levensduur de bestaande VRI's vervangen door nieuwe. Deze nieuwe VRI's zijn standaard uitgerust met rateltickers en de optie van extra oversteektijd. De optie van extra oversteektijd wordt bij elke VRI die hiermee is uitgerust door middel van een sticker met tekst en symbolen ondersteund.

Oversteken in twee fasen

Afhankelijk van hoeveelheden overstekend voetgangersverkeer wordt bij een kruispunt in een middensteunpunt of middenberm voorzien. Voor mensen die een lagere verplaatsingssnelheid hebben door hun functiebeperking, ontstaat door de middenberm de mogelijkheid om in 2 fasen over te steken.

Zien	Verlichting	Routes en kruispunten moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Tekens / symbolen	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
Horen	Auditieve informatie	Gebruik van rateltikker bij VRI is het uitgangspunt bij vervanging (zie hiervoor) maar kan in verband met geluidsoverlast omgeving niet altijd worden toegepast.
Tasten	Routegeleiding	Een VOP moet vindbaar zijn door middel van natuurlijke gidslijn.
Verplaatsen	Loopruimte	- Bij VRI oversteek loodrecht op trottoirbanden beide zijden. - Vrije breedte afrit > 1,8m. 1 rijstrook of vrij liggend fietspad: 1,8m 2 rijstroken: 2,4m 3 rijstroken: 3,0m 4 rijstroken: 3,6m - Breedte waarschuwingsmarkering > 1/5 van oversteeklengte, minimaal 1,8 m. Oversteeklengte < 7 m (bij niet-geregelde oversteken). - Aan weerszijden van de oversteek vrije ruimte om te keren > 2,0 x 2,0 m.
	(Loop)oppervlak	- Loopvlak middengeleider moet gelijk zijn aan rijbaan. - Helling tussen trottoir en rijbaan < 1:10. - Stroef loopoppervlak cf. NEN 7909. - Vlak loopoppervlak, onregelmatigheden < 5 mm. - Geen zachte ondergronden. - Maaswijdte roosters e.d. < 20 mm.
	Verplaatsings-snelheid	Voetgangerslicht afstemmen op een verplaatsingssnelheid van < 0,8 m/s.
Gebruiken	Gebruiksruimte	- Breedte vluchtheuvel ten minste gelijk aan de breedte van de oversteek (ook bij eventueel fietspad). - Diepte (eventuele) vluchtheuvel zonder VRI > 1,5 m. - Diepte (eventuele) vluchtheuvel bij VRI > 1,8 m.
	Gebruikshoogte	Bedieningsknop voetgangerslicht op 0,9 - 1,2 m hoogte.
	Herkenbaarheid	Bedieningsknop voetgangerslicht in signaalkleur (grote knop) en optische terugmelding.
Overig	Algemeen	Voor algemene eisen aan geleidelijnen, attentiemarkering en waarschuwingsmarkering (zie paragraaf 7.3). Voor ontwerpspecificaties zie bijlage 2.

7.6 Rustmomenten onderweg

Elke zitbank in de openbare ruimte van Alphen aan den Rijn moet een bijdrage leveren aan het bevorderen van een sociale stad, een open ontmoetingsplek of een plek om uit te rusten of van de natuur te genieten. Daarbij streven we naar een goed onderhouden zitbankenbestand, met banken op de juiste plek, van goede kwaliteit en met voldoende aantallen zodat iedereen ze kan gebruiken. Onderstaande criteria zijn afkomstig uit het document Plaatsingscriteria Zitbanken Alphen aan den Rijn (juli 2024).

Zien	Verlichting	Banken in de schaduw en zon.
	Vrije ruimte	De bank onderbreekt geen actieve looproute.
Verplaatsen	Loopafstand	Om de 200 meter een bank in deze structuurgebieden: - Centrumgebieden - Parken/recreatiegebieden - Speelvoorzieningen - Overige plaatsen: naar behoefte, op verzoek van bewoners
	Gebruiksruimte	- Vrije breedte voor rolstoel naast of tegenover een zitelement of tafel > 1,2 m. - Vrije hoogte > 2,5 m.
Gebruiken	Gebruikshoogte	Hoogte bankjes: 45-49 cm.
	Algemeen	Op deze locaties zijn banken standaard voorzien van armleuningen. Als aanvullende eis geldt dat bij seniorencomplexen een bankje geplaatst wordt op maximaal 100 meter van de entree.
Overig	Algemeen	Eisen aan rustpunten bij OV-haltes komen terug in paragraaf 7.10.

7.7 Niveaueverschillen

Voor een hoogteverschil kleiner dan 20 mm hoeven geen speciale voorzieningen gerealiseerd te worden. Niveaueverschillen ≥ 20 mm worden gezien als trede/trap en moeten daarom worden gecombineerd met een verloopband, trottoiroprit of hellingbaan.

Zien	Verlichting	Niveaueverschillen moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
Tasten	Routegeleiding	Helling moet vindbaar zijn via natuurlijke gidslijn of geleidelijn.
Verplaatsen	Loopruimte	- Vrije breedte > 1,2 m. - Vrije hoogte > 2,5 m. - Horizontale draairuimte aan het begin en eind van de helling > 2,0 x 2,0 m.
	Hoogteverschillen	- Een hoogteverschil tussen 2 en 10cm: hellingbaan met helling van max 1:10. - Een hoogteverschil tussen 10 en 25cm: hellingbaan met helling van max 1:12. - Een hoogteverschil tussen 25 en 50cm: hellingbaan met helling van max 1:16. - Een hoogteverschil tussen 50 en 100cm: hellingbaan met helling van max 1:20. - Bij bruggen en tunnels wordt, wanneer de ruimte dit toelaat, een helling van max. 1:25 toegepast.
	(Loop)Oppervlak	- Stroef loopoppervlak cf. NEN 7909. - Vlak loopoppervlak, onregelmatigheden < 5 mm. - Geen zachte ondergronden. - Maaswijdte roosters e.d. < 20 mm.
Gebruiken	Loopafstand	Uitrustplek (horizontaal vlak met een lengte van ten minste 1,5m), indien met meerdere hellingen van 1:10, 1:12 of 1:16 een niveaueverschil tot max. 1 m wordt overbrugd.
	Valbeveiliging	Een afrijdbeveiliging aanbrengen bij: - hoogteverschil van 50mm - 500mm: opstaande rand, hoogte ≥ 50mm. - hoogteverschil van 500mm - 100mm: borstwering, hoogte $\geq 0,9$m.
	Leuning	Wanneer de helling een brug betreft wordt een leuning geplaatst met een hoogte van 1.32 m t.o.v. brugdek.

Trappen

Waar hoogteverschillen met enkele treden worden opgelost dient dat, bij belangrijke looproutes, te worden beschouwd als een trap met de hierna genoemde faciliteiten.

Zien	Verlichting	Niveauverschillen moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Visuele markering	- Treden onderscheidend maken door contrastkleur. Bovenste en onderste treden over hele breedte markeren, overige treden alleen eerste 30 cm vanaf de leuning - De trap wordt boven- en onderaan gemarkeerd met een bord  Voorbeeld: RVV-bord L301 ro (bovenaan).
Tasten	Routegeleiding	- Breedte van de strook waarschuwingsmarkering boven- en onderaan de trap > 0,6 m. - Trap moet vindbaar zijn via natuurlijke gidslijn of geleidelijn.
Verplaatsen	Vrije ruimte	- Vrije breedte tussen de leuningen > 1,2 m. - Vrije hoogte > 2,5 m. - Vrije ruimte aan het begin en eind van de trap > 1,2 x 1,2m.
	(Loop)oppervlak	- Stroef loopoppervlak cf. NEN 7909. - Vlak loopoppervlak. - Geen zachte ondergronden. - Maaswijdte roosters e.d. < 20 mm. - Gesloten treden met welhoek < 15 graden
	Hoogteverschillen	- Optrede < 0,185 m. - Aantrede > 0,30 m. - Aantrede + 2 x optrede = 0,60 - 0,65 m.
Gebruiken	Loopafstand	Bij elke 1,8 m hoogteverschil een bordes > 1,2 x 1,2 m.
	Leuning	- Voorzien van een leuning aan beide zijden. - Hoogte leuning tussen 0,85 en 0,95 m, diameter 30 tot 50 mm en vrij omvatbaar. - Leuning laten doorlopen op bordessen en bij het begin en einde van de trap voorbij eerste en laatste optrede, met de lengte van de aantrede.



De trap is onderdeel van de geleideroute; bovenste en onderste treden zijn duidelijk.

7.8 (Ondergrondse) afvalcontainers

(Ondergrondse) afvalcontainers moeten voor iedereen bereikbaar en bruikbaar zijn, ook vanuit zittende positie.

Zien	Verlichting	Voor eisen aan verlichting zie paragraaf 7.1.
Tasten	Routegeleiding	Aanwezigheid wordt gemarkeerd door traanplaat rondom de ondergrondse container.
Verplaatsen	Loopruimte	- Vrije breedte looproute > 1,5m (rechte stoep). - Vrije breedte looproute > 2,0m (in bocht). - Grondplaat ligt iets verhoogd in maaiveld (ivm afwatering). De vrije ruimte op de grondplaat kan dus niet meegerekend worden in de obstakelvrije ruimte. - Hellingpercentage naar container maximaal 2%.
	(Loop)Oppervlak	Stroefheid loopoppervlak: traanplaat (indien anders: stroefheidswaarde conform NEN 7909).
	Gebruikshoogte	De openingshoogte is bereikbaar vanuit zitstand rolstoel of scootmobiel.
Overig	Algemeen	Rondom ondergrondse vuilcontainers is bestrating van 8cm dik, zodat deze bestand is tegen zware vrachtwagens, en verzakking /gebroken tegels wordt voorkomen.



7.9 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Er zijn 2 soorten gehandicaptenparkeerplaatsen: algemene en individuele.

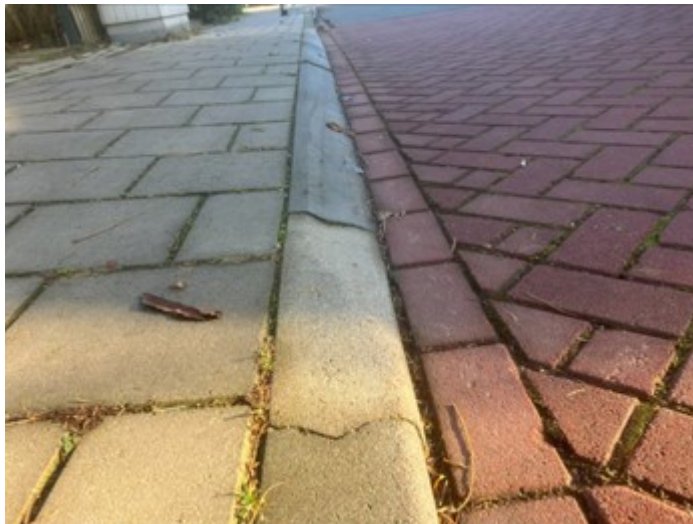
Gebruikers die recht hebben op een gehandicaptenparkeerkaart, kunnen een gehandicapten-parkeerplaats op kenteken (ook wel een individuele gehandicaptenparkeerplaats genoemd) aanvragen. De regels zijn in andere beleidsregels opgenomen en vallen buiten de scope van dit beleidskader. Het kan wel zijn dat er gezien de doelgroep in verhouding met overige parkeerplaatsen en gezien de parkeerdruk te veel gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken komen. Vanuit oogpunt van dubbelgebruik of uitwisselbaarheid kan de Gemeente besluiten om in plaats daarvan in afdoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te voorzien.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen mogen door alle personen gebruikt worden die een gehandicaptenparkeerkaart hebben. De volgende eisen zijn van toepassing:

- 2% van het aantal parkeerplaatsen bij publieke voorzieningen zoals een bibliotheek en gemeentehuis en grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn en 5% van de parkeerplaatsen bij supermarkten dient volgens ASVV ingericht te zijn als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Gemeente Alphen aan den Rijn past echter maatwerk toe en faciliteert naar behoefte. Als er meer behoefte is, worden er meer parkeerplaatsen beschikbaar gesteld en ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Als er lokaal minder behoefte is, wordt niet vastgehouden aan die 2% als minimum. Bovendien faciliteert de Gemeente zowel in een parkeergarages alsook daarbuiten in algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (dit omdat niet alle rolstoelbussen vanwege hun hoogte van de openbare parkeergarage gebruik kunnen maken);
- De positie van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt zodanig gekozen dat deze zo dicht als mogelijk is gelegen ten opzichte van de entree van gecentreerde voorzieningen en de afstand maximaal 100m bedraagt;
- De voorkeur is om haakse parkeervakken in te zetten voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit in verband met de uitstapruimte en uitrijplaten of hefplateaus, waarbij aan achterzijde in- en uitgestapt wordt;



- Als haaksparkeren niet mogelijk is, dan heeft schuinparkeren de voorkeur.
- Schuinparkeren wordt in principe niet toegepast voor algemene parkeerplaatsen (DALI), maar kan worden toegepast voor gehandicaptenparkeerplaatsen gelegen aan eenrichtingswegen;
- Als schuinparkeren niet mogelijk of gewenst is, dan kan in langsparkeren worden voorzien.
- Voor langsparkeren mag het trottoir (en de ruimte rond het voertuig, ook aan de wegzijde) volgens NEN worden meegeteld als uitstapruimte, ook al is de uitstaphoogte lager dan trottoir. De breedte van 3,5m dient dan in het ontwerp aangehouden en van obstakels vrijgehouden te worden.
- Wanneer een auto langs het trottoir parkeert, vormt een naastgelegen trottoirband een obstakel bij het uitstappen. Bij voorkeur wordt daarom bij langsparkeren de parkeerplaats op een gelijke uitstaphoogte gefaciliteerd. Dit kan bijvoorbeeld door de parkeerplaats in het trottoir te integreren en een schuine 'Rijkswaterstaatband' toe te passen:



- Bij algemeen medische voorzieningen dient minimaal één plek, zo dicht mogelijk bij de entree ingericht te zijn als een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Dit geldt in principe niet bij particuliere voorzieningen. Als er toch behoefte is, dan wordt per geval beoordeeld of dit mogelijk is. Uitgangspunt is op eigen terrein en anders in openbare ruimte. De aanlegkosten bij een particuliere voorziening op openbaar terrein zijn voor de particulier;
- Bij elk intercitystation dient minimaal één algemene gehandicaptenparkeerplaats aanwezig te zijn.

Specifieke eisen:

- Maatvoering: 3,5 x 6 meter voor langsparkeren. Voor de breedtemaat van 3,5 meter mag het trottoir of de rijweg worden meegerekend (NEN);
- Maatvoering: 3,5 x 5 meter voor haaksparkeren;
- Schuinparkeren: 3,5 meter breedte parkeervak. De lengte hangt af van de graden en dient te voldaan aan de eisen uit het ASVV;
- Gehandicaptenparkeerkaarthouders kunnen in betaaldparkeergebied van gemeente Alphen aan den Rijn gebruikmaken van de Parkeren Plus App. Met deze app zijn de gehandicaptenparkeerplaatsen gemakkelijk te vinden, hoeft de papieren parkeerkaart niet meer gebruikt te worden, en zijn de lokale regels direct duidelijk;



- In de parkeergarages in het centrum van Alphen aan den Rijn mogen gehandicaptenparkeerkaarthouders gratis parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats. Er kunnen geen rechten ontleend worden aan dit punt. Dit kan aan verandering in besluitvorming onderhevig zijn.

7.10 OV-knooppunten en -haltes

Door middel van Openbaar Vervoer (OV) kunnen mensen met een functiebeperking een grotere afstand overbruggen. Het is ook een alternatief als men geen gebruik kan maken van de auto.

Onder Openbaar Vervoer worden binnen de gemeente Alphen aan den Rijn 3 soorten vervoer verstaan:

- Treinstations;
- Busstations;
- Bushaltes.

Bij treinstations is ProRail de beheerder van de infrastructuur. Zowel op perrons als op de route naar de perrons toe, zijn diverse voorzieningen getroffen zoals blindengeleidelijnen. Treinstations zelf vallen buiten de scope van dit beleidskader, tenzij het gebied er omheen onderdeel is van het openbaar beheergebied van de gemeente.

Busstations zijn verzamellocaties waar meerdere bussen starten en/of eindigen en tussentijds halteren. Vaak gelegen direct bij treinstations, maar het kunnen ook losse vervoersknooppunten zijn. Samen met losse bushaltes van welk soort buslijn ook, vallen die onder het beheer van de gemeente. Deze paragraaf gaat over losse bushaltes en geclusterde bushaltes, zoals bij een busstation. Een bushokje met een zitje, wordt eenabri genoemd. Onder een OV-halte worden zowel bushaltes, busstations als treinstations verstaan.

We hanteren de volgende uitgangspunten:

- Vanuit algemene voorzieningen zoals gemeentehuis, ziekenhuis, bibliotheek, winkelcentra, een route realiseren naar de dichtstbijzijnde OV-haltes. Deze route zal bestaan uit natuurlijke gidslijnen zoals gevels en objecten en waar nodig aangevuld met geleidelijnen.
- Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert CROW-publicatie: 'Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en routeinformatie' voor het ontwerpen van geleidelijnen rond haltes of knooppunten van het openbaar vervoer.

Zien	Verlichting	Voor eisen aan verlichting zie paragraaf 7.1.
	Visuele markering	- Instapplaats markeren door kleurcontrast tussen markering en ondergrond. - Indien OV-halte binnen de looproute is geplaatst, deze voorzien van kleurcontrast met omgeving, tenminste op hoogte tussen 1,4 en 1,6 mboven grondpeil. - Perronrand markeren door kleurcontrast.
	Visuele relatie	Halteaanduiding (en andere informatie die op afstand gelezen moet worden) op > 2,3 m boven peil halteplaats.
Tasten	Tekens / symbolen (haltebord is niet van de gemeente maar van de provincie en concessiehouder)	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
	Bescherming	Geen scherpe hoeken en randen in de vormgeving vanabri.
	Routegeleiding	- Instapplaats en route naar instapplaats markeren door met voet en taststok voelbaar afwijkende bestrating (ribbel- en noppenprofiel). Bij bushaltes dient aandacht te zijn voor het voor- en natraject; we sluiten vanuit elke bushalte met geleidelijnen aan op natuurlijke gidslijnen. - Als het niet anders kan: een eindemarkering gebruiken.
Verplaatsen	Relief	Nummers halteplaatsen uitvoeren in voelbare reliefcijfers.
	Loopruimte	- Parkeerplaats en eventueel parkeerautomaten bereikbaar via looproutes die aan de gestelde specificaties voldoen. - Vrije breedte halteplaats > 1,5 m.
		Vrije ruimte om te keren bij in- en uitstapplaats > 1,5 x 1,5 m.
Gebruiken	Hoogteverschillen	- Hoogteverschil tussen busbaan en halteplaats: 0,18 m. - Hoogteverschil tussen voertuig en halteplaats < 20 mm. - Hoogteverschil tussen halteplaats en straat overbruggen met helling (zie toegankelijkheidseisen aan helling). - Aandachtspunt: vlakke overgang tussen betonblokabri en trottoir.
	Gebruiksruimte	- Lengte haltevoorziening: - Ongelede bus: verhoogde perronrand > 18 m. - Gelede bus: verhoogde perronrand > 22 m. - Vrije ruimte inabri naast zijte > 0,9 x 1,4 m. - Vrije diepte zijte > 0,3 m. - Afstand halteplaats tot perronrand 1,0 m. - Aandachtspunt: let op locatie lichtmast niet ter hoogte van instap. - Abri biedt bescherming tegen regen en wind.
	Gebruikshoogte	Vrije hoogte inabri > 2,5 m.
Overig	Rustpunt	- Abri's zijn voorzien van zitgelegenheid, tenzij dit bij smalle haltes de toegankelijkheid in de weg zit. Op hoofdroutes zijn altijdabri's met zitgelegenheid aanwezig. - Zithoogte zijte tussen 0,45 en 0,55 m. - Als er geen is voor eenabri dan zo mogelijk een los zitbankje toepassen.
	Handleiding Provincie	Zie voor meer informatie de handleiding toegankelijke haltevoorzieningen, provincie Zuid-Holland.
Wens	Algemeen	In de toekomst aanvullende auditieve informatie bij belangrijke haltes.

7.11 Pleinen

Het ontwerpen en inrichten van pleinen is een uitdaging, omdat er verschillende belangen spelen die in de praktijk tegenstrijdig kunnen zijn. Een rolstoelgebruiker heeft bijvoorbeeld belang bij een gladde ondergrond, terwijl iemand die gebruik maakt van een taststok juist baat heeft structuurherkenning. Daarnaast speelt ook de vormgeving en het uiterlijk van de openbare ruimte een belangrijke rol: een plein moet ook een aantrekkelijke plek zijn om te verblijven. Het is aan de ontwerpers om hierin goede afwegingen te maken. Onderstaande uitgangspunten moeten daarbij in acht genomen worden: Zien Verlichting Pleinen moeten goed verlicht zijn.

Zien	Verlichting	Pleinen moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Visuele markering	- Objecten in de looproute voorzien van kleurcontrast met omgeving, tenminste op hoogte tussen 1,4 en 1,6 boven grondpeil. - Looproute markeren door visueel waarneembare afwijkende bestrating (kleur of materiaal).
	Tekens / symbolen	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
Tasten	Routegeleiding	Looproute markeren door een natuurlijke gidslijn. Gidslijnen mogen niet onderbroken worden door geparkeerde of rijdende voertuigen of andersoortige objecten.
Verplaatsen	Loopruimte	- Vrije breedte looproutes > 2,4 m. - Vrije hoogte op plaatselijke onderdoorgangen (onder luifels, reclame e.d.) > 2,3 m. De vrije hoogte op of naast strooiroutes bedraagt minimaal 3,00 meter. - Keerruimte > 2,3 x 2,3 m (bijvoorbeeld aan begin van een helling). - Ten behoeve van verplaatsen voor mensen met een fysieke beperking gelden ook de richtlijnen uit paragraaf 7.4 'trottoirs en looproutes'.
Gebruiken	Algemeen	Minimaal één zitgelegenheid creëren.
Extra toegankelijke gebieden	Algemeen	Voor pleinen zijn er geen specifieke extra toegankelijke eisen. Indien van toepassing geldt het extra kwaliteitsniveau zoals genoemd bij voetpaden en trottoirs.

7.12 Shared Space

Shared Space als ruimtelijk inrichtingsconcept gaat uit van een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat de belangen én de eigen verantwoordelijkheid van alle gebruikers van de ruimte (ook de voetganger) voorop staan. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat deze niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren), maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te verblijven of waarin activiteiten plaatsvinden). Shared Space streeft naar een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies in balans zijn. Woonerven en voetgangersgebieden vallen niet onder het Shared Space concept, maar ook bij deze gebieden moeten voor de inrichting vergelijkbare afwegingen gemaakt worden.

Het uitgangspunt van Shared Space is dat verkeer gereguleerd wordt op basis van eigen verantwoordelijkheid van mensen, in plaats van regels en verkeersborden. Hierbij kan de toegankelijkheid onder druk komen te staan, bijvoorbeeld doordat structurerende

elementen beperkt aanwezig zijn in de inrichting. Wat voor de een juist een voorwaarde is, is voor de ander een beperking. Voor mobiele mensen biedt een Shared Space ruimte veel mogelijkheden, maar voor mensen met een functiebeperking kan snel(er)verkeer, dat van alle kanten kan komen, bedreigend zijn. Het gemis aan contrastlijnen of duidelijke structuren als trottoirbanden en fietspaden, levert hierbij extra belemmeringen op.

We stellen ons daarom op het volgende standpunt:

1. Een Shared Space-concept passen we vanuit nadelen voor mensen met een functiebeperking liever niet toe;
2. Als er vanuit verkeerskundige belangen toch wordt besloten tot een Shared Space-concept, dan hanteren we de CROW-richtlijn: 'Shared Space en toegankelijkheid';
3. Met de doelgroep wordt het meest optimale ontwerp gemaakt, waarin alle belangen en maatregelen afgewogen samenkomen.



7.13 Recreatiegebieden en parken

Toegankelijkheid van parken en recreatiegebieden is essentieel om iedereen de mogelijkheid te bieden van de omgeving te genieten. Dit maakt onderdeel uit van actielijn 9 van de Agenda Groene Leefomgeving 2025-2030. De onderstaande uitgangspunten gelden hierbij:

Zien	Verlichting	Recreatiegebieden en parken moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Tekens / symbolen	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
Tasten	Routegeleiding	- Natuurlijke gidslijnen. - Duidelijke padafscheiding.
Verplaatsen	Bereikbaarheid	Parkeerterreinen bij een recreatiegebied hebben minimaal één gehandicaptenparkeerplaats. Deze plaats sluit aan op de toegankelijke route en voorzieningen zoals hieronder omschreven.
	Loopruimte	- Vrije breedte looproute $\geq 1,8$ m breed. - Plaatselijke vernauwing tot 1,2 m over maximaal 20 m (kindervagens of rolstoelen kunnen voetgangers passeren). - Bij puntvernauwingen: vrije doorgangsbreedte $\geq 0,9$ m over maximaal 0,5 m (bij vrije breedte incidentele route $> 1,2$ m). - Vrije hoogte op plaatselijke onderdoorgangen. (Onder luifels, reclame e.d.) $> 2,3$ m). - Wanneer wandelaars en fietsers van elkaar gescheiden zijn, moet dit duidelijk zijn voor de gebruiker (visueel of tactiel). - Bij alle op- en afritten van elk kruispunt een keerruimte $\geq 1,0 \times 1,0$ m. - Opritten: brede variant (80 cm). - Fietssluisen worden bij voorkeur niet toegepast. Wanneer de verkeersveiligheid dit toch vereist, gelden de volgende eisen: de afstand tussen de twee hekken bedraagt minimaal 1,50 m en de som van de vrije breedten (X+Y) van de doorgang moet ten minste 2350 mm zijn. $X + Y \geq 2350$ mm, waarbij X groter dan 0,9 m en Y groter dan 0,9 m. - Indien verhoogd ligt het voetpad 50 mm tot 150 mm boven het vlak van de rijbaan. - Breedte gecombineerd fiets-, wandel- en rolstoelpad $\geq 2,4$ m.
	(Loop)oppervlak	- Een stabiele, gelijkmatige halfverharding of asfalt met een fijnkorrelige bovenlaag waarop geen water blijft staan. - Realiseren van minimaal één route die over de gehele lengte toegankelijk is.
	Wildroosters	Geschikt voor passeren met (elektrische) rolstoel, scootmobiel, rollator en hulphond.
	Loopafstand	Om de 200 m zitgelegenheid creëren, in verharde ondergrond.
Gebruiken	Voorzieningen	- Wanneer in een gebied picknicktafels worden geplaatst, dan is minimaal één picknicktafel: - Bereikbaar over een verhard pad - Geplaatst in verharde ondergrond - Onderrijdbaar - Bijzondere voorzieningen als kiosken, uitzichtpunten, speelplaatsen, visplaatsen en bezoekerscentra zijn bereikbaar via een verhard pad.



7.14 Fietspaden

Fietspaden worden gebruikt door mensen die gebruik maken van een scootmobiel of driewielscooters of -fietsen, brommobielen of andere voertuigen die door mensen met een functiebeperking gebruikt worden.

Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert de ASVV voor het ontwerpen van fietspaden.

Zien	Verlichting	Fietspaden moeten goed verlicht zijn. Zie paragraaf 7.1.
	Visuele markering	Objecten in de fietsroute voorzien van kleurcontrast met de omgeving, tenminste op hoogte tussen 1,4m en 1,6m boven grondpeil.
	Tekens / symbolen	Tekens en symbolen moeten begrijpelijk en leesbaar zijn. Zie paragraaf 7.2.
Verplaatsen	Vrije ruimte	- Vrijliggende fietspaden in 1 richting: minimale breedte van 2,00 m. - Vrijliggende fietspaden in 2 richtingen: minimale breedte van 3,50 m. Bovenstaande maatvoering is het uitgangspunt. Exacte maatvoering hangt af van intensiteit (zie ASVV). Kan in praktijk smaller of breder moeten worden uitgevoerd. - Bij eventuele paaltjes om autoverkeer te weren dient een minimale breedte van 1,20 m obstakelvrij te worden aangehouden.
	Oppervlak	Hellingen conform eisen voor fietspaden (ASVV).
Gebruiken	Gebruiksruimte	Minimaal 2,0 m bij een tweerichtingpad.

Bij kruisingen tussen autoverkeer en tweerichtingenfietspaden is het van algemeen belang dat gemotoriseerd verkeer wordt gewezen op het in twee richtingen kruisende fietsverkeer. Voor mensen met een functiebeperking die gebruik maken van scootmobielen of andersoortige vervoermiddelen is de zithoogte meestal lager dan die van een fiets of bromfiets. Daarom is het attenderen hierop niet alleen van algemeen veiligheidsbelang maar voor specifiek toegankelijkheidsbelang.

7.15 Openbare toiletten

Voor inwoners en bezoekers met functiebeperkingen op het gebied van blaas en/of darmen is het van belang dat onze gemeente voldoende opengestelde toiletten beschikbaar heeft. Het college van Burgemeester en wethouders heeft hiervoor in 2023 beleid opgesteld: 'Beleidsnotitie openbare toiletten' (maart 2023).

Openbare toiletten zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. De Toilettalliantie, een samenwerkingsverband tussen verschillende organisaties van belangenbehartigers en een patiëntenvereniging, gaat uit van de volgende eisen voor de frequentie van een opengesteld toilet:

- iedere 500 meter in een stadscentrum;
- iedere 5 km langs wandelpaden;
- iedere 25 km langs fietspaden.

Gemeente Alphen aan den Rijn voldoet aan deze eis. De gemeente draagt zorg voor het beheer en vindbaarheid van de openbare minder-validentoiletten (miva-toiletten) in het stadshart van Alphen en het Zegerplasgebied. Daarnaast zijn toiletten in maatschappelijke accommodaties als bibliotheken en MFA's openbaar toegankelijk.

Om aan de eisen van de Toilettalliantie te kunnen voldoen, is het noodzakelijk om een beroep te (blijven) doen op externe partijen als winkels, horecagelegenheden en (para)medische praktijken die hun toilet beschikbaar stellen. De gemeente stimuleert partijen om dit te doen, en hun locatie ook vast te leggen in de 'Hoge Nood'-app, zodat deze vindbaar is voor bezoekers. Het beleid voor openbare toiletten is in een apart beleidsdocument beschreven.



8 Reguleren, toetsen en borgen

8.1 Handboek openbare ruimte (DALI)

De beleidskaders toegankelijke openbare ruimte worden als ontwerpeisen uitgewerkt en opgenomen in het Alphense handboek voor de openbare ruimte, DALI, zodat deze altijd als ontwerprichtlijnen worden toegepast bij de (her)inrichting van de buitenruimte. De eisen gelden voor iedereen die bij planvorming en uitvoering betrokken is. Op die manier zal, via 'werk-met-werk' de toegankelijkheid in onze gemeente steeds verder verbeteren.

8.2 Van ontwerp tot uitvoering: proces en toetsing

Gebieden, wijken en straten worden volgens de vastgestelde richtlijnen aangelegd bij nieuwe ontwikkeling, geplande reconstructies of onderhoudswerkzaamheden. Een afweging in het kader van toegankelijkheid maakt daarbij standaard deel uit van de plannen. In de ontwerpfase wordt het plan getoetst op toegankelijkheid door de betrokken projectleider/ontwerper/beheerder.

Soms komt een richtlijn voor toegankelijkheid in het geding, bijvoorbeeld omdat de (bestaande) ruimte beperkt is of omdat er conflicterende belangen zijn bij het inrichten van de openbare ruimte. Wanneer dit aan de orde is, wordt in het ontwerp(plan) vastgelegd op basis van welke argumenten bepaalde keuzes gemaakt worden. Hierin worden zo nodig ook financiële afwegingen ten behoeve van de toegankelijkheid opgenomen.

Bij alle projecten is toegankelijkheid het uitgangspunt en een expliciet onderdeel van de planvorming, ook bij tijdelijke (verkeers)situaties. In opdrachten aan derden worden de ontwerprichtlijnen voor toegankelijkheid zo concreet mogelijk meegegeven; voor projecten in de openbare ruimte geldt dat in de anterieure overeenkomst staat dat plannen en ontwerpen voor de inrichting van de openbare ruimte en uitgewerkte bestek goedgekeurd moeten worden. Daarnaast moeten opdrachtnemers vooraf in het BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) aangeven op welke manier de toegankelijkheid tijdens werkzaamheden wordt geborgd. Dit voorstel moet binnen de gemeente worden goedgekeurd vóór aanvang van de werkzaamheden.

8.3 Betrekken ervaringsdeskundigen

Bij reconstructies wordt altijd de omgeving (bewoners, ondernemers) betrokken. Het is van belang hierbij ook specifiek aandacht te besteden aan de toegankelijkheid. Bewoners, die gebruik maken van (loop)hulpmiddelen, weten immers vaak precies waar de toegankelijkheid beter kan in hun omgeving. Bij de communicatie rondom reconstructies wordt dan ook specifiek aandacht besteed aan dit onderwerp: inwoners met een functiebeperking worden uitgenodigd om actief mee te denken over de toegankelijkheid in hun omgeving. Daarnaast moet maatwerk worden geboden tijdens de reconstructie, denk daarbij aan een extra toegankelijke omleiding van/naar een specifieke woning of het tijdelijk verplaatsen van een handicaptenparkeerplaats.

De Werkgroep Toegankelijkheid, bestaand uit inwoners met een functiebeperking die meedenken met de gemeente op het thema, wordt ingeschakeld wanneer het gaat om de (her)inrichting van publieks-intensieve gebieden. Zij worden actief betrokken bij de toetsing van voorlopige ontwerpen, en kunnen waar nodig tijdens de aanleg van looproutes ter plaatse de toegankelijkheid beoordelen.

8.4 Meldingen beheer en onderhoud

Meldingen over de openbare ruimte krijgen voorrang wanneer het gaat om onderhoud waarbij de veiligheid in het geding is. Gerelateerd aan toegankelijkheid kan dit bijvoorbeeld gaan om wortelopdruk, verzakkingen of losse tegels. Bij herstelwerkzaamheden gelden de richtlijnen uit dit document als uitgangspunt. Ook tijdens de werkzaamheden wordt rekening gehouden met toegankelijkheid en bruikbaarheid.

8.5 Handhaving

Veel bewoners en bezoekers maken gebruik van de voorzieningen in de buitenruimte. Bewoners en ondernemers spelen, net als de gemeente, een belangrijke rol in het zorgdragen voor een aantrekkelijke, leefbare en toegankelijke gemeente voor iedereen. De gemeente levert hieraan een bijdrage door de buitenruimte zo goed mogelijk toegankelijk te in te richten en zo helder mogelijk te communiceren over de regels in het openbaar gebied.

Bewustwording onder inwoners is van groot belang voor het toegankelijk houden van de openbare ruimte. De gemeente werkt hieraan door bijvoorbeeld in de ontheffingsbrief voor het gebruik van de openbare weg (van toepassing bij onder andere het plaatsen van een (grofvuil)container of bouwkeet) de toegankelijkheid te benoemen. Het is extra belangrijk om blindegeleideroutes vrij te houden van obstakels als fietsen en reclameborden. Daarnaast wordt op een aantal plaatsen in onze gemeente, waar geleidelijnen liggen in drukke voetgangersgebieden, attentietegels gelegd:



Inzet op het gebied van toegankelijkheid wordt meegenomen in de reguliere surveillance van toezichthouders, hierbij rekening houdende met de prioritering rond de inzet. Daar waar de regels niet gevolgd worden en waar overlast en ergernissen niet gezamenlijk kunnen worden opgelost, kan als sluitstuk handhavend worden opgetreden.

Nawoord

Toegankelijkheid gaat over meer dan drempels en trottoirs - het gaat over meedoen.

Met dit beleidskader zetten we als gemeente een duidelijke stap richting een toegankelijke openbare ruimte zodat iedereen kan meedoen. Toegankelijkheid is geen bijzaak, maar een fundamenteel recht voor iedereen. Of het nu gaat om inwoners met een fysieke, zintuiglijke of cognitieve beperking, ouderen of jonge gezinnen: de openbare ruimte moet veilig, begrijpelijk en bruikbaar zijn voor alle inwoners.

Dit beleidskader is tot stand gekomen met inbreng van professionals en ervaringsdeskundigen. Hun gezamenlijke blik op het gebruik van de openbare ruimte maakt duidelijk dat toegankelijkheid niet een kwestie is van aanpassingen, maar juist van bewustwording, vooruitdenken, voortdurende inzet, samenwerking én actie. Daarom is dit beleidskader ook een uitnodiging om anders te kijken – als gemeente, maar ook als samenleving. Met elkaar maken we van de openbare ruimte een toegankelijke ruimte!

Bijlage 1: Lijst van definities

Attentiemarkeringen = Attentiemarkering zijn speciale markeringen op de grond, zoals ribbels of stippen, die mensen helpen om belangrijke plekken op straat te herkennen. Denk bijvoorbeeld aan de rand van een trap, een oversteekplaats of een halte. Ze zijn vooral bedoeld om mensen met een visuele beperking te waarschuwen of te helpen hun weg te vinden.

Cognitieve beperking = Mensen met cognitieve beperkingen hebben uiteenlopende vormen van problemen met informatieverwerking, zoals moeite met begrijpen, onthouden, plannen of oriënteren. In de context van de openbare ruimte betekent dit dat mensen met een cognitieve beperking baat hebben bij een omgeving die overzichtelijk, voorspelbaar en begrijpelijk is. Dit kan worden bereikt door het gebruik van duidelijke bewegwijzering, herkenbare symbolen, eenvoudige taal en een logische inrichting van routes en voorzieningen.

CROW = Een kennisplatform dat richtlijnen uit geeft op diverse thema's, waaronder voor ontwerpen openbare ruimte en toegankelijkheid. Altijd geldt de meest recente versie van genoemde publicatie of diens wettelijke opvolger.

DALI = Het handboek openbare ruimte van de Gemeente Alphen aan den Rijn met allerlei eisen voor projecten.

Geleidelijn = Een geleidelijn is een voelbare streep op de grond die mensen met een visuele beperking helpt om veilig hun weg te vinden. De lijn bestaat meestal uit ribbels die je kunt voelen met je voeten of met een taststok. Ze liggen bijvoorbeeld op stations, trottoirs of bij oversteekplaatsen en geven aan waar je naartoe kunt lopen. Geleidelijnen zijn vaak wit of licht van kleur, zodat ze ook goed zichtbaar zijn voor mensen met een verminderd zicht.

Gelijkmatigheid = Gelijkmaticheid gaat in dit kader over lichtsterkte en verwijst naar hoe egaal het licht verdeeld is over een oppervlak. In toegankelijke openbare ruimte voorkomt een gelijkmatige verlichting scherpe overgangen tussen licht en donker, wat belangrijk is voor mensen met een visuele beperking. Het bevordert veiligheid, oriëntatie en comfort, vooral in de avond en nacht.

MOR = Melding Openbare Ruimte bij Gemeente Alphen aan den Rijn.

Motorische beperking = Motorische beperkingen hebben betrekking op belemmeringen in het bewegen of het gebruik van het lichaam. Dit kan variëren van het gebruik van een rolstoel of rollator tot beperkte hand- of armfunctie. In de openbare ruimte betekent dit dat mensen met een motorische beperking gebaat zijn bij een fysieke omgeving die drempelvrij, vlak, stabiel en goed bereikbaar is. Denk hierbij aan voldoende brede trottoirs, verlaagde stoepranden, toegankelijke ingangen en het vermijden van obstakels op looproutes.

Natuurlijke gidslijn = Natuurlijke gidslijnen zijn elementen in de openbare ruimte die van nature richting geven aan voetgangers, met name aan mensen met een visuele beperking. Dit kunnen bijvoorbeeld gevels, grasranden, muurtjes of trottoirbanden zijn. Ze zijn voelbaar of herkenbaar met een taststok of via auditieve en visuele oriëntatie. Door deze elementen bewust in te zetten of te versterken in het ontwerp van de openbare ruimte, kunnen mensen zich zelfstandig en veilig oriënteren en verplaatsen zonder dat altijd kunstmatige geleidelijnen nodig zijn.

NEN = NEN staat voor Nederlandse Norm, en verwijst naar richtlijnen die zijn opgesteld door het Nederlands Normalisatie-instituut. In het kader van toegankelijkheid zijn er specifieke NEN-normen ontwikkeld die beschrijven hoe de gebouwde omgeving en openbare ruimte toegankelijk en bruikbaar moeten zijn voor iedereen, inclusief mensen met een beperking.

NSVV = NSVV staat voor Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. Deze stichting ontwikkelt en verspreidt kennis over goede en verantwoorde verlichting in Nederland. In het kader van toegankelijkheid van de openbare ruimte speelt de NSVV een belangrijke rol door richtlijnen en aanbevelingen op te stellen voor verlichting die veilig, comfortabel en toegankelijk is voor iedereen — inclusief mensen met een visuele beperking. Denk hierbij aan voldoende lichtsterkte, gelijkmatige verlichting, het vermijden van verblinding en het ondersteunen van oriëntatie in het donker. De NSVV werkt hierbij vaak samen met organisaties zoals CROW en Bartiméus.

Openbare ruimte = De openbare ruimte omvat alle voor het publiek toegankelijke buitenruimten, zoals straten, pleinen, parken, trottoirs en stationsomgevingen. In het kader van toegankelijkheid betekent dit dat deze ruimten zodanig ontworpen, ingericht en beheerd moeten worden dat iedereen — ongeacht leeftijd, beperking of mobiliteit — zich er zelfstandig, veilig en comfortabel kan verplaatsen en verblijven.

Dit vraagt om aandacht voor onder andere fysieke toegankelijkheid, duidelijke informatievoorziening, sociale veiligheid en het vermijden van obstakels.

Personen met een functiebeperking = In dit kader mensen die door een cognitieve, zintuiglijke, of motorische beperkingen belemmeringen ervaren in het dagelijks functioneren. In de context van de openbare ruimte betekent dit dat zij mogelijk extra ondersteuning of aanpassingen nodig hebben om zich zelfstandig, veilig en volwaardig te kunnen verplaatsen en deelnemen aan het maatschappelijk leven. Dit vraagt om een inclusieve inrichting van de openbare ruimte, waarbij toegankelijkheid, bruikbaarheid en begrijpelijkheid voor iedereen centraal staan — ongeacht de aard of ernst van de beperking.

Shared Space = Een ontwerpprincipes voor de openbare ruimte waarbij traditionele scheidingen tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer (zoals stoepen, fietspaden en rijbanen) worden vermindert of verwijderd. Het idee is dat weggebruikers meer oog krijgen voor elkaar en hun gedrag beter op elkaar afstemmen.

Signaalmarkering = Een visuele markering die bedoeld is om de aandacht te vestigen op een specifiek punt in de openbare ruimte, zoals het begin van een trap, een oversteekplaats of een gevaarlijke rand. Deze markeringen zijn vaak uitgevoerd in contrasterende kleuren (zoals geel of wit op een donkere ondergrond), zodat ze goed zichtbaar zijn voor mensen met een visuele beperking. Signaalmarkeringen dragen bij aan de veiligheid en oriëntatie, en vormen een belangrijk onderdeel van een toegankelijke en inclusieve buitenruimte. Ze worden vaak toegepast in combinatie met andere geleidings- of attentiemarkeringen, en zijn afgestemd op richtlijnen van het CROW.

Toegankelijkheid = Toegankelijkheid betekent dat de openbare ruimte zodanig is ingericht dat iedereen - ongeacht leeftijd, of functiebeperking - deze zelfstandig, veilig en comfortabel kan gebruiken. Een toegankelijke openbare ruimte houdt rekening met uiteenlopende behoeften en zorgt ervoor dat mensen zich vrij kunnen verplaatsen, oriënteren en deelnemen in de openbare ruimte zonder belemmeringen.

Toiletalliantie = De Toiletalliantie is een samenwerkingsverband van maatschappelijke organisaties, waaronder de Maag-Lever-Darm-Stichting (MLDS), dat zich inzet voor voldoende openbare en opengeestelde toiletten in Nederland. In het kader van toegankelijkheid van de openbare ruimte pleit de Toiletalliantie voor toiletten die niet alleen voldoende aanwezig zijn, maar ook goed vindbaar, gratis toegankelijk en bruikbaar voor mensen met een beperking. Denk hierbij aan rolstoeltoegankelijke toiletten, duidelijke bewegwijzering en opname in apps, zoals de 'HogeNood-app'.

Universeel Ontwerpen = Universeel Ontwerpen (of Universal Design) is een ontwerpprincipes waarbij omgevingen zoals in dit geval de openbare ruimte vanaf het begin zo worden ontworpen dat ze bruikbaar zijn voor zoveel mogelijk mensen, ongeacht leeftijd, beperking of achtergrond. In de context van de openbare ruimte betekent dit dat straten, pleinen, parken en voorzieningen zó worden ingericht dat iedereen er zelfstandig, veilig en comfortabel gebruik van kan maken — zonder dat er aparte of aanvullende aanpassingen nodig zijn. Gebruikmaken van gevels als natuurlijke geleidelijn is hier een voorbeeld van.

VN-verdrag voor de rechten van de mens = Het VN-verdrag voor de rechten van de mens, officieel de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (UVRM), is een internationaal document dat in 1948 is aangenomen door de Verenigde Naties. Het legt fundamentele rechten en vrijheden vast die voor ieder mens gelden, zoals het recht op leven, vrijheid, veiligheid, gelijke behandeling en menselijke waardigheid. In het kader van toegankelijkheid vormt dit verdrag een belangrijke basis: het benadrukt dat iedereen, ongeacht functionele beperking(en), volwaardig moet kunnen deelnemen aan de samenleving.

Werkgroep Toegankelijkheid = De Werkgroep Toegankelijkheid is een samenwerkingsverband van ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties dat adviseert over het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De werkgroep levert input voor beleid, richtlijnen en praktijktoepassingen.

Zintuiglijke beperking = Zintuiglijke beperkingen hebben betrekking op het (gedeeltelijk) verlies of de beperking van één of meerdere zintuigen, zoals zien, horen, ruiken of voelen. In de context van de openbare ruimte gaat het met name om visuele en auditieve beperkingen. Voor mensen met een zintuiglijke beperking is het belangrijk dat de omgeving duidelijke visuele, auditieve en/of tactiele signalen biedt. Denk aan goed contrast in kleuren, voelbare markeringen, akoestische signalen bij verkeerslichten en rustige geluidsomgevingen. Een toegankelijke openbare ruimte houdt rekening met deze behoeften om zelfstandige en veilige deelname aan het maatschappelijk leven mogelijk te maken.

Bijlage 2: Algemene specificaties blindengeleidelijnen

Onderstaande informatie is afkomstig uit de Routegeleiding 2021 - Ontwerprichtlijnen voor het ontwerpen van gids- en geleidelijnen in het openbaar domein, gebouwen, openbaar vervoer, OV-knooppunten en haltes'. (PBT)

Bij een verkorte versie van uitgangspunten, zoals hieronder, kan de context verloren gaan. Daarom is het altijd verstandig om, bij uitwerking van ontwerpen op internet de oorspronkelijke, meest recente versie van het document te raadplegen.

Geleidelijn ('lijntegels')

Definitie:

Geleidelijnen (stroken met ribbels) bepalen plaats en richting en worden aangebracht op zowel horizontale ondergronden als ter plaatse van hellingbanen.

Op de geleidelijn en op de 600mm brede obstakelvrije stroken aan beide zijden van de geleidelijn is het veilig. Dit betekent bijvoorbeeld dat een geleidelijn nooit op een rijbaan aangelegd mag worden. Een geleidelijnsegment is in principe een rechte lijn. Knikken tot 15° zijn toegestaan, evenals versprinsingen van de lijn met een afstand van maximaal de breedte van de lijn.

De beslispunten in de geleidelijn zijn punten waar:

- de start/het eind van de geleidelijn wordt aangegeven;
- gebruikers keuzes moeten maken;
- verandering van richting van de lijn wordt aangegeven;
- wordt gewaarschuwd voor het naderen van een (mogelijk) gevaarlijke situatie.



Uitvoeringseisen

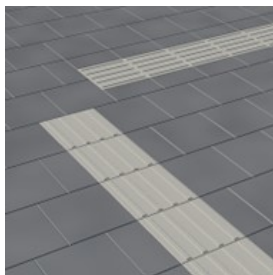
- Breedte: ca. 30 cm;
- Profiel: Langwerpige ribbels in de lengterichting;
- Ribbelhoogte: 3 tot 5 mm;
- Ribbelafstand: ca. 7 tot 10 mm tussen ribbels;
- Materiaal: Duurzaam, slipvast materiaal (bijv. beton, kunststof of metaal);
- Minimum lengte voor (een deel van) een geleidelijn is 1800mm (voor zover haalbaar);
- Minimum afstand tussen twee attentievlakken is (voor zover haalbaar) 3000mm;
- Richting van de ribbels: looprichting.

Attentievlak

Definitie:

Attentievlakken zijn onderbrekingen in geleidelijnen ten behoeve van specifieke informatie aan de gebruikers, zoals:

afbuiging van de richting en/of T-splitsing en/of kruising (600mm);
aangeven van een objectmarkering (600mm);
voorwaarschuwing van een waarschuwingmarkering (600mm);
voorwaarschuwing hellingbaan (300mm);
voorwaarschuwing voor waarschuwingmarkering (300mm).

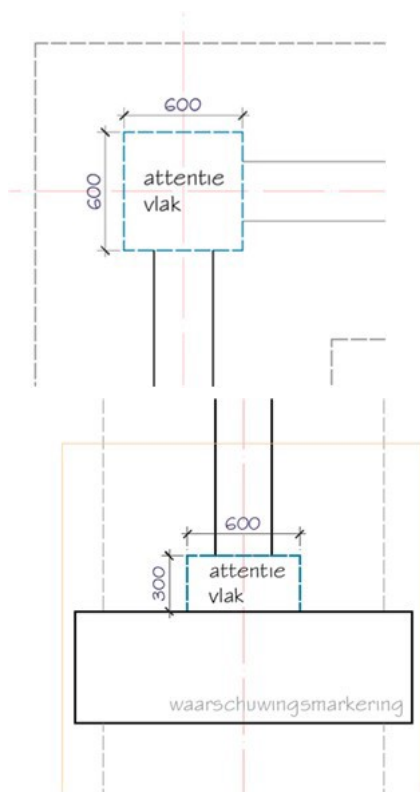


Randvoorwaarden:

- Onderbreking van de geleidelijn;
- Is vlak bestraat/afgewerkt met het rondom de geleidelijn aanwezige bestratingsmateriaal/de vloerafwerking;
- Indien bestratingsmateriaal een ruwe afwerking heeft (bijv. oude straatklinkers) bij voorkeur het attentievlak uitvoeren met vlak en glad bestratingsmateriaal, zoals betontegels.

Uitvoeringseisen:

- Max. 600 x 600mm (uitgevoerd met de aanwezige bestrating);
- 300 x 600mm (bij voorwaarschuwingen).



Waarschuwingsmarkering ('noppentegels')

Definitie

Waarschuwingsmarkeringen zijn vlakken met noppen en worden uitsluitend op die plaatsen aangebracht waar gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, zoals:

- Bovenaan trappen;
- Oversteekplaatsen;
- Beëindiging van een geleidelijn zonder dat aansluitend op de geleidelijn een gidslijn kan worden gevolgd.

Randvoorwaarden

- Materiaal dat in kleur en tast afwijkt van de aanwezige bestrating, e.e.a. afhankelijk van de situatie;

- Kleur van de waarschuwingsmarkering bij voorkeur wit.

Uitvoeringseisen

- Lengte (in de looprichting) noppenvlak: 600mm, tenzij er te weinig ruimte voor handen is;
- De breedte van een waarschuwingsmarkering is minimaal de breedte van de geleidelijn + 2x de obstakelvrije zone van 600mm;
- Breedte noppenvlak: variabel (min. 600mm), het hart van de breedte van het vlak ligt altijd in het verlengde van het hart van de geleidelijn;
- Noppen in opliggend reliëf;
- Noppen in een vierkant (diagonaal) rasterpatroon;
- Rastermaat 53mm;
- Richting van het rasterpatroon t.o.v. de geleidelijn is voor de waarschuwingsfunctie niet relevant;
- Diameter nop: 25mm;
- Hoogte nop: 5mm;
- Een waarschuwingsmarkering wordt in de regel voorafgegaan door een attentievlak van 300mm, tenzij er te weinig ruimte voor handen is.

