



Het verhaal
van Den Haag

Toegankelijke openbare ruimte voor iedereen

Een op de vijf Nederlanders heeft een beperking. Om zelfstandig en gelijkwaardig deel te nemen aan de samenleving, is een toegankelijke openbare ruimte voor hen van groot belang. Wat kunnen gemeenten doen om dat te bevorderen? Het verhaal van Den Haag.

We willen een samenleving waarvan iedereen zoveel mogelijk kan deelnemen, ongeacht inkomen, beperking, geslacht, cultuur of leeftijd. Een aangename route en een prettig verblijfsklimaat zijn altijd van groot belang. De openbare ruimte, als huiskamer van de leefomgeving, speelt hierin een belang-

rijke rol. Mensen met een functiebeperking moeten er zich zo zelfstandig mogelijk kunnen verplaatsen en er verblijven. Ongeacht om wat voor activiteit het gaat. Anders gezegd: toegankelijkheid gaat over de primaire eigenschappen van routes, ruimten en gebruikersobjecten. Hoe doe je dit in een gemeente waar de ruimte steeds

schaarser wordt en de ruimtedruk op straat steeds groter? Of het nu gaat om een looproute, toegankelijke tram, gehandicaptenparkeerplaats, samenspeelplaats, zitbank of voetgangersoversteekplaats: alles luistert nauw om voor mensen met een beperking de reis mogelijk te maken.

Gemeenten staan zelf aan de lat
Het VN-Verdrag Handicap¹, het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, verplicht gemeenten om een lokale inclusieagenda te maken voor mensen met een beperking. Nederland heeft dit verdrag geratificeerd en de Wet gelijke behandeling van mensen met een handicap of chronische ziekte hierop aangepast. Hier



mee heeft de overheid zich verplicht de gemeenten voor iedereen met en zonder beperking in alle facetten toegankelijk te maken. Je staat als gemeente dus zelf aan de lat om toegankelijkheid ‘de norm’ te laten zijn. Van symptoombestrijding naar verankering in de ambitie. Van reactief naar proactief. Op lokaal niveau is hiervoor versterking nodig in leiderschap van bestuurders. Zo kent Den Haag een coördinerend wethouder toegankelijkheid als eerste aanspreekpunt in het bestuur. De plannen voor een toegankelijke stad worden gedragen door, en zijn zo een integrale verantwoordelijkheid van het hele gemeentebestuur. De gemeente Den Haag vindt toegankelijkheid voor iedereen belangrijk en wil hierin graag een voortrekkersrol vervullen. Dit heeft zich vertaald in een coalitieakkoord waar toegankelijkheid op sociaal, fysiek en digitaal vlak de aandacht heeft gekregen. Een belangrijke voorwaarde. Toegankelijkheid wordt ook unaniem gesteund door de gemeenteraad.

Over wie hebben we het?

Het is belangrijk om zicht te hebben op de verschillende doelgroepen en wat zij nodig hebben om zich veilig en zelfstan-

dig te verplaatsen of te verblijven in de openbare ruimte. Zo kun je de te maken keuzes onderbouwen. Mensen met een beperking kunnen worden ingedeeld in de volgende categorieën: mensen met een zintuiglijke (visueel en auditief), mensen met een motorische en mensen met een cognitieve beperking (of een combinatie daarvan). Het voorkomen van obstakels en het bieden van oriëntatiemogelijkheden zijn belangrijke aandachtspunten bij de inrichting van de openbare ruimte. Mensen met een beperking zijn gebaat bij voorspelbaarheid, eenvoud en eenduidigheid. Dit zorgt ervoor dat zij weten waar ze moeten zijn en wat ze kunnen verwachten en gebruiken in de openbare ruimte. Ook kinderen tot twaalf jaar zijn gebaat bij een toegankelijke, overzichtelijke en beweegvriendelijke inrichting.

De vier b's

Bij de ontwikkeling van gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid is het uitgangspunt om de openbare ruimte op termijn zo toegankelijk mogelijk te maken én te houden. Dit is een proces dat begint met heldere uitgangspunten. Bij het formuleren van beleid en bij planvorming is het uit-

Iedereen vindt toegankelijkheid belangrijk, maar voor niemand is het corebusiness

gangspunt dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk is. Door het aspect in een zo vroeg mogelijk stadium in de plannen en projecten op te nemen, kan het op een logische wijze integraal in de inrichting worden opgenomen. Bij integrale toegankelijkheid gaat het om effectief bereikbaar, betreedbaar, bruikbaar en begrijpelijk, ofwel de vier b's:

- ✳ **Bereikbaar** Bereik ik mijn bestemming vlot en zonder obstakels?
- ✳ **Betreedbaar** Kom ik ongehinderd binnen en buiten?
- ✳ **Bruikbaar** Kan ik voorzieningen gebruiken wanneer ik die nodig heb? Kan ik doen wat ik wil doen?
- ✳ **Begrijpelijk** Vind ik gemakkelijk mijn weg?

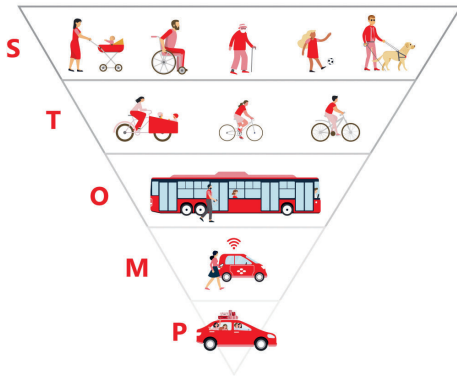
Ruimte voor de voetganger

Een toegankelijke stad, voor zowel mensen met als zonder beperking, hangt sterk samen met de positie van de voetganger in de openbare ruimte. Het geven van ruimte aan de voetganger, zowel langs wegen als bij kruispunten, vereist op veel plekken in de stad scherpe keuzes. Trottoirs moeten voldoende maat hebben en obstakelvrije zones kennen. Voor de voetganger is daarnaast de oversteekbaarheid van wegen een belangrijk aandachtspunt.

Tabel 1. Groepen met een beperking en groeps grootte.

Groepen met een beperking	Groeps grootte
Mensen met visuele beperkingen	Circa 220.000 slechtzienden, 750.000 kleurenblinden en ongeveer 76.000 mensen zijn volledig blind (CROW, 2023 ²)
Mensen met auditieve beperkingen	Circa 1,5 miljoen mensen met een verminderd gehoor (CROW, 2023)
Mensen met motorische beperkingen	Circa 1,75 miljoen mensen met een motorische beperking. Daarvan hebben ongeveer 472.000 mensen een ernstig motorische beperking (CROW, 2023)
Mensen met cognitieve en verstandelijke beperkingen	Circa 1,17 miljoen mensen met een lichte verstandelijke beperking Zorginstituut Nederland (2022)
Mensen met dyslexie en laaggeletterdheid	Circa 850.000 mensen met dyslexie en 2,5 miljoen met laaggeletterdheid (CROW, 2023)
Kinderen	Iets meer dan 2,1 miljoen kinderen tot 12 jaar in 2022 (CBS, 2022)

(bron: Goudappel)



Het STOMP-principe verbeeld.

HET STOMP-PRINCIPE

De voetganger op één is de basis voor een toegankelijke openbare ruimte. Bij ontwerpen wordt in Den Haag het 'STOMP-principe' toegepast om de ruimteclaims tussen verschillende vervoerssoorten af te wegen. STOMP is een acroniem voor Stappen, Trappen [ofwel fietsen], ov en MaaS (Mobility as a Service, ofwel deelmobiliteit) en personenauto's. Hierbij wordt eerst prioriteit gegeven aan de ruimte voor de voetganger, dan de fietser, gevolgd door ov, deelmobiliteit en privéauto. Een goede positie van de voetganger is daarmee de basis voor een goed toegankelijke stad. Een trottoir met een minimale maat van 1,80 meter voetgangersbreedte in het ontwerp is een voorwaarde om een doorgankelijke en obstakelvrije route te creëren. Het consequent toepassen van het STOMP-principe en meer uitgaan van 30 kilometer per uur, vormen samen cruciale uitgangspunten voor een aantrekkelijke en toegankelijke openbare ruimte, zowel voor mensen met als zonder beperking.

Toegankelijk als norm in het ontwerpproces

Toegankelijkheid van de openbare ruimte is geen vanzelfsprekend onderwerp, zowel in het ontwerp als in het beheer. Iedereen vindt toegankelijkheid belangrijk, maar voor niemand is het *corebusiness*. Toegankelijkheid moet de norm zijn in de ontwerp-, uitvoerings- en beheerprocessen. Bij de (her)inrichting van een plein, straat of buurt past de gemeente Den Haag het principe toe van 'ontwerp-bewust beheren' en 'beheerbewust ontwerpen'. Dit gaat uit van een duurzame ontwerpvisie, rekening houdend met verschillende gebruiksfuncties en gebruikers, van inrichting tot gebruik en beheer, zo ook op fysieke toegankelijkheid. De uitdaging zit vooral in kennis zo goed mogelijk op de plek krijgen waar deze het hardst nodig is: bij de ontwer-

ook het uitgangspunt bij de inrichting en beheer van de openbare ruimte.

Werk samen en ervaar het ook zelf

Een belangrijke sleutel tot succes is de continue samenwerking met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties voor mensen met een beperking. Zij hebben specifieke kennis over de doelgroep, weten waar mensen in het dagelijks leven tegenaan lopen en wat zij nodig hebben om zelfstandig te kunnen functioneren. De gemeente Den Haag werkt veel samen met Stichting Voorall, de belangenorganisatie voor Hagenaars met een beperking. Vanuit de praktijkervaring van ervaringsdeskundigen ontstaat een vertaling naar wat nodig is bij de inrichting voor een toegankelijke buitenruimte. 'Als ontwerpers de richtlijnen

Rijd zelf eens een route door de openbare ruimte in een rolstoel

per van de openbare ruimte. Het uitgangspunt hierbij is om bij de planvormingsfase al vanaf het 'begin' van een ontwerp integraal rekening te houden met toegankelijkheid en niet vanuit aanpassingen te denken. Vanaf de start van het ontwerp moet worden nagedacht over veilige, logische en doorgankelijke looproutes, het creëren van gidslijnen, slim en eenduidig inzetten van inrichtingselementen en het voorkomen of overbruggen van hoogteverschillen. Geef de ontwerper hiervoor heldere richtlijnen (zie ook de kaderteksten), voor de verschillende fasen van het ontwerpproces. Hiermee bied je handvatten voor het integraal ontwerpen, ontwikkelen en beoordelen van een toegankelijke openbare ruimte. Deze richtlijnen zijn dan

standaard toepassen, zijn belangenbehartigers niet meer nodig', wordt in dit verband weleens gezegd.

Bij het opstellen van nieuwe richtlijnen³ is ook een beroep gedaan op Visio, expertisecentrum voor mensen met een visuele beperking en de Stedelijke Ouderen Commissie. Dat geeft meer zekerheid dat het beleid aansluit bij de praktijkervaringen van de mensen voor wie je het doet. Dit leidt uiteindelijk tot het beste resultaat.

Tip: rijd zelf eens een route door de openbare ruimte in een rolstoel of loop mee met iemand met een visuele beperking, die je vertelt hoe hij of zij zich daarbij oriënteert. Voorall organiseert regel-

matig dergelijke Ervaringstours voor medewerkers die zich bezighouden met ontwerp, inrichting en beheer van de stad. Een Ervaringstour draagt bij aan de deskundigheidsbevordering van medewerkers en is vaak een eyeopener voor de deelnemers.

Kortom...

De overheid vraagt de burger om meer zelfredzaamheid. Om zelfstandig en gelijkwaardig mee te kunnen doen in de samenleving is een goed ingerichte openbare ruimte een basisvoorwaarde. Dit vraagt om een integraal en inclusief ontwerp. Een ontwerp voor iedereen. Het is de nieuwe taal die ontwerpers, ambtenaren, architecten en ontwikkelaars zich eigen moeten maken. Dus daarom integrale toegankelijkheid als norm, van beleid tot ontwerp, uitvoering en beheer. Zo zorgen we ervoor dat bij ieder project in de openbare ruimte toegankelijkheid een belangrijk uitgangspunt is en onderdeel is van de verdere planvorming. Het consequent en gemotiveerd toepassen van de toegankelijkheidsrichtlijnen garandeert op lange termijn de kwaliteit van de openbare ruimte. Een leefomgeving die goed is ingericht voor mensen met een beperking levert immers een betere omgeving op voor iedereen. 🌱

Noten

1. Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (2016), VN-verdrag Handicap (Nederlandse versie).
2. CROW (2023) Toegankelijkheid in Shared Space; Handreiking voor inclusief ontwerpen.
3. Gemeente Den Haag (2023) Handreiking naar een toegankelijke buitenruimte; uitgangspunten voor een toegankelijke inrichting van de Haagse buitenruimte voor mensen met en zonder een functiebeperking.



WERKEN MET RICHTLIJNEN

De openbare ruimte is vanuit de stedenbouwkundige elementen opgedeeld in afzonderlijke onderdelen waaraan toegankelijkheidsrichtlijnen zijn gekoppeld. De ontwerprichtlijnen zijn specifiek van toepassing op het betreffende onderdeel, maar dienen integraal te worden benaderd.

Enkele voorbeelden hiervan:

- 🌱 De vrije doorloopruimte voor een toegankelijk trottoir is in niet-voetgangersgebieden $\geq 1,80$ meter en in voetgangersgebieden $\geq 2,40$ meter.
- 🌱 Looplijnen zijn logisch en obstakelvrij met een rechte oversteek.
- 🌱 Trottoirs en oversteeken zijn voorzien van routegeleiding (gids- en geleidelijnen).
- 🌱 Kleine en grote hoogteverschillen zijn vindbaar en voelbaar.
- 🌱 Voetgangersoversteeken zijn overzichtelijk en eenvoudig ingericht, met een herkenbare vormgeving, sluiten op elkaar aan en zijn goed verlicht.
- 🌱 Realiseer minimaal één (rondgaande) looproute (pleinen, winkelgebieden, groengebieden, duinen, schoolpleinen en het strand) die over de gehele lengte toegankelijk is, om de omgeving te kunnen beleven en ervaren.
- 🌱 Samenspeelplaatsen en beweegplaatsen voor ouderen zijn bereikbaar via een toegankelijk voetpad en bruikbaar ingericht als een samenspeelplaats.
- 🌱 Kades, bruggen, aangewezen op- en afstapvoorzieningen en visplekken zijn waar nodig voorzien van een deugdelijke valbeveiliging, om zo te water geraken te voorkomen.
- 🌱 Bij de positionering van straatmeubilair wordt bij voorkeur gewerkt met een voorzieningenstrook, zonder dat de vrije doorloopruimte in het gedrang komt.
- 🌱 Verlichting in de openbare ruimte verhoogt het veiligheidsgevoel, gebruik en de beleving van de omgeving. Het soort licht dat wordt gebruikt is afhankelijk van het soort gebied.