

In opdracht van:
Gemeente Nijmegen

Projectnummer:
M07945-R-E2

Datum:
17 mei 2024



Onderzoek fysieke toegankelijkheid in Nijmegen



1.	MANAGEMENTSAMENVATTING	5
1.1	Achtergrond en aanpak	5
1.2	Wat zijn we onderweg tegengekomen	5
1.2.1	Overzicht van richtlijnen en normen	5
1.2.2	Buurtbezoeken	6
1.2.3	Oplossen van knelpunten	7
1.2.4	Aanscherpen van het handboek	7
1.2.5	Afhankelijkheid van andere beleidsterreinen	7
1.2.6	Bewustwording	8
1.2.7	Aanbevelingen	8
2.	INLEIDING	10
2.1	Aanleiding	10
2.2	Aanpak	10
3.	OVERZICHT VAN RICHTLIJNEN RONDOM TOEGANKELIJKHEID	13
4.	DE BUURTBEZOEKEN	16
4.1	Aanpak buurtbezoeken	16
4.2	Algemene bevindingen	17
4.2.1	One-size-does-not-fit-all	17
4.2.2	Het afritje is vaak niet bruikbaar	18
4.2.3	Obstakels op het trottoir	18
4.2.4	Beheer en onderhoud bevordert toegankelijkheid	18
4.2.5	De relatie tussen handhaving en toegankelijkheid	19
4.2.6	Tijdelijke inrichtingen doen er ook toe	21
4.2.7	Het dagelijkse gebouwbeheer beïnvloedt de toegankelijkheid	21
4.2.8	Auditieve toegankelijkheid is niet vanzelfsprekend	22
5.	INVENTARISATIE VAN OPLOSSINGEN	24
5.1	Aanscherpen van het handboek	24
5.2	Afhankelijkheid van andere beleidsterreinen	26
5.3	Bewustwording	30





6.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	35
7.	BIJLAGE 1 OVERZICHT RICHTLIJNEN	37
7.1	VN-verdrag handicap	37
7.2	Europese richtlijnen voor toegankelijkheid (NEN ISO 21542, NEN EN 17210)	37
7.2.1	ISO 21542 building construction – accessibility and usability of the built environment	37
7.2.2	NEN-EN 17210 Accessibility and usability of the built environment – Functional requirements	38
7.3	Richtlijnen buitenruimten	39
7.3.1	Richtlijn toegankelijkheid CROW	39
7.3.2	Voetpaden voor iedereen	39
7.3.3	Handboek Nijmegen Toegankelijk	40
7.4	Tactiele & visuele routegeleiding voor mensen met een visuele beperking 2021	41
7.5	Richtlijnen binnenruimten	42
7.5.1	Integrale Toegankelijkheidsstandaard (Itstandaard) 2023	42
7.5.2	Bouwbesluit	42
7.5.3	NEN 9120	43
8.	BIJLAGE 2 BEVINDINGEN PER BUURTPROFIEL	44
8.1	Stadscentrum	44
8.2	Hees	45
8.3	Wolfskuil	46
8.4	Altrade en Hunnerberg	47
8.5	Biezen	49
8.5	Dukenburg	50
8.6	Brakkenstein	51
8.7	Lent	52
8.8	Hof van Holland en Woenderskamp	53
9.	BIJLAGE 3 KNELPUNTEN UIT DE EVALUATIE	55



Colofon

*Aan dit rapport werkten de volgende mensen mee:
Kristel Bronsvort, Otto Cazemier, Babet Hendriks, Stephen Kurz
(allen werkzaam bij Mobycon) en Jan Jaap de Kroes*

*Dit project is begeleid door Sophie Bekkers van gemeente
Nijmegen. Het Zelfregiecentrum Nijmegen en de Seniorenraad
hebben meegewerkt aan het project door hun
ervaringsdeskundigheid in te brengen.*

Copyright

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke
andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming
van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print,
photoprint, microfilm or any other means without written
permission from the publisher.*



1. MANAGEMENTSAMENVATTING

1.1 Achtergrond en aanpak

Gemeente Nijmegen heeft aan Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de toegankelijkheid in Nijmegen. De uitkomsten van dit onderzoek leiden tot uitgangspunten voor nieuw toegankelijkheidsbeleid van de stad. Aanleiding hiervoor is allereerst de evaluatie van het Handboek Nijmegen Toegankelijk. Uit deze evaluatie kwamen diverse verbeter- en verbredingspunten voor het toegankelijkheidsbeleid van Nijmegen naar voren. Het handboek geeft namelijk nog geen invulling over toegankelijkheid in publieke gebouwen, gebiedsontwikkeling en woningbouw. Ten tweede zijn er door de gemeenteraad 2 moties aangenomen. De 1e motie 'design for all, overall' gaat over de invloed van de gemeente met betrekking tot gebouwen. De 2e motie 'ontwerpen voor iedereen als leidend principe' wil dit principe toepassen voor zowel openbare ruimte als publieke gebouwen.

We hebben het onderzoek uitgevoerd in 3 fases. Als eerste analyseerden we de bestaande richtlijnen op het gebied van toegankelijkheid met daarbij een overzicht van hoe deze richtlijnen zich tot elkaar verhouden. Vervolgens hebben we de toegankelijkheid van de stad getoetst. Hiervoor wandelden we met ervaringsdeskundigen routes in verschillende wijken. We vergeleken de situatie met het opgestelde beleid zoals in Handboek Nijmegen Toegankelijk. Op basis van onze bevindingen hebben we werksessies met zowel ambtenaren als ervaringsdeskundigen georganiseerd waar vier routes in detail zijn doorgelopen. Hiermee confronteerden we de ervaringen van gebruikers met de expertise en dilemma's van gemeentelijk specialisten, waarmee nieuwe relevante inzichten naar voren kwamen. Het eindresultaat van dit onderzoek zijn handvatten voor het verbeteren van het toegankelijkheidsbeleid in Nijmegen. Vanaf de start van het onderzoek tot het eind werkten we samen met vertegenwoordigers van ervaringsdeskundigen vanuit het Zelfregiecentrum Nijmegen en de Seniorenraad. Zij vertegenwoordigden Nijmegenaren met een auditieve, visuele of fysieke beperking. Zij adviseerden ons over de aanpak en hebben met name in de tweede en derde deelproduct een grote bijdrage geleverd.

Definitie toegankelijkheid

In dit rapport gebruiken we de volgende definitie van toegankelijkheid zoals gebruikt in de motie "Ontwerpen voor iedereen als leidend principe":

"Om mensen met een beperking op voet van gelijkheid deel te kunnen laten nemen aan de samenleving."

Hierbij kijken we naar de toegankelijkheid van de fysieke leefomgeving. We richten ons vooral op mensen met een visuele, auditieve of fysieke beperking. Maar dit is echter ook van invloed op ouderen, ouders met kinderen, etc.

1.2 Wat zijn we onderweg tegengekomen

1.2.1 Overzicht van richtlijnen en normen

Het VN-verdrag Handicap (sinds 2016) is de wettelijke basis waaraan Nederland moet voldoen voor toegankelijkheid. Er bestaan diverse toegankelijkheidsrichtlijnen voor de openbare ruimte en gebouwen. De volgende documenten geven richtlijnen voor de gebouwde omgeving:

- de internationale en Europese normen ISO 21542 en NEN-EN 17210;



- een nieuwe NEN-norm: NEN 9210, wordt in 2024 gepubliceerd als landelijke richtlijn, gebaseerd op bestaande normen en het 'Handboek voor Toegankelijkheid';
- bouwbesluit;
- ITstandaard;
- handboek voor toegankelijkheid.

Op het bouwbesluit na zijn de bovengenoemde richtlijnen niet verplicht. Het bouwbesluit stelt harde eisen.

Voor buitenruimten bestaan ook verschillende richtlijnen, zoals de richtlijnen van CROW en de publicatie 'Voetpaden voor Iedereen'. Ook deze zijn niet wettelijk verplicht. Nijmegen hanteert een eigen handboek voor buitenruimtes, gefocust op verschillende zintuiglijke aspecten. Hiervoor hebben de uitgebreide CROW-richtlijnen de basis gevormd. Dit is conform de belangrijkste normen. De nieuwe NEN 9010 norm zal duidelijke, praktische en complete informatie geven over het toegankelijk ontwerpen van binnenruimten. Het wordt aangeraden om in de toekomst deze norm als uitgangspunt te gebruiken voor binnenruimten via de gemeentelijke bouwverordening.

1.2.2 Buurtbezoeken

Samen met ervaringsdeskundigen met verschillende fysieke beperkingen hebben we verschillende routes afgelegd die vanaf de voordeur naar voorzieningen (zoals winkelcentra, buurtcentra of zorgcentra) leiden. We bezochten en beoordeelden 10 buurten met verschillende buurtprofielen op basis van periodes waarin ze zijn ontwikkeld en gebouwd. De buurtbezoeken vonden op verschillende tijdstippen plaats. Tijdens de bezoeken werden knelpunten vastgelegd en getoetst aan de gemeentelijke richtlijnen. De knelpunten zijn gecategoriseerd op basis van de zintuigen: horen, zien, verplaatsen, tasten en gebruiken.

Tijdens de buurtbezoeken in Nijmegen hebben we belangrijke lessen geleerd die de toegankelijkheid van de stad beïnvloeden. Een aantal belemmeringen komen personen met een functiebeperking in alle delen van Nijmegen tegen. De algemene lessen zijn gesorteerd in de volgorde van hoe we de buurtbezoeken hebben geanalyseerd. Dit betekent dat de eerste les zich richt op hoe mensen zich voorbereiden. Algemene lessen 2, 3, 4 en 5 gaan over de obstakels die mensen tegenkomen in de openbare ruimte als ze onderweg zijn. De laatste algemene lessen: 6, 7 en 8 gaan over de overgang van de openbare ruimte naar de gebouwen en de toegankelijkheid in gebouwen. De algemene lessen zijn:

1. er is niet 1 norm of pakket aan richtlijnen dat ervoor zorgt dat de openbare ruimte toegankelijk is voor elke gebruiker. Iedere gebruiker bereidt zich op zijn eigen manier voor hoe de openbare ruimte gebruikt wordt. Dit sluit niet altijd aan op hoe de ruimte is ontworpen;
2. problemen met op- en afritjes van trottoirs: zijn vaak te stijl, ontbreken of zijn niet recht tegen over elkaar aangelegd;
3. obstakels op trottoirs veroorzaakt door geparkeerde fietsen, auto's en andere objecten;
4. nalatig beheer en onderhoud zorgt voor ontoegankelijkheid zoals losse tegels, slecht wegdek en onkruid;
5. de toegankelijkheid is afhankelijk van de mate van handhaving en het gedrag van inwoners, zoals bij terrasuitstallingen en foutief parkeren;
6. tijdelijke inrichtingen moeten ook voldoen aan toegankelijkheidseisen;
7. gebouwbeheer en dagelijks gebruik beïnvloeden toegankelijkheid inclusief de inrichting van toiletten en de plaatsing van automatische deuren;
8. auditieve toegankelijkheid is niet vanzelfsprekend dankzij problemen met ontbrekende of slecht functionerende voorzieningen.



Deze inzichten benadrukken de noodzaak van structurele verbeteringen in beleid, ontwerp, beheer en handhaving om de toegankelijkheid van Nijmegen naar een hoger niveau te brengen.

1.2.3 Oplossen van knelpunten

In de derde fase van het onderzoek onderzochten we hoe we de knelpunten, die tijdens buurtbezoeken aan bod zijn gekomen, opgelost kunnen worden. We organiseerden 3 werksessies met ambtenaren en ervaringsdeskundigen waarbij we keken naar knelpunten op 4 routes: Dukenburg, Noord (Lent), Centrum en West. Ambtenaren van verschillende beleidsterreinen sloten aan zoals stedenbouw, beheer & onderhoud, handhaving, inclusie, gebiedsontwikkeling, ontwerp en uitvoering.

Deelnemers bespraken problemen en kwamen tot conclusies over oorzaken en oplossingen. Oplossingen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- aanscherpen van het handboek;
- afhankelijkheid van andere beleidsterreinen;
- bewustwording.

1.2.4 Aanscherpen van het handboek

Op basis van ons onderzoek hebben we een aantal verbeterpunten voor het handboek. Dit zijn zowel aanpassingen als aanvullingen:

1. we adviseren dat een aantal richtlijnen in het Handboek Nijmegen Toegankelijk aangescherpt wordt: open afritjes van stoepen en geleidelijnen bij bushaltes;
2. het is wenselijk dat het handboek wordt aangevuld met specifieke richtlijnen voor het plaatsen van obstakels om auto's te weren. Daarnaast moeten er expliciete richtlijnen in het handboek opgenomen worden voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte tijdens renovaties en bouwwerkzaamheden;
3. we adviseren het handboek aan te vullen met een verwijzing naar de richtlijnen voor de openbare ruimte direct rondom een gebouw. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de locatie van een gehandicapten parkeerplaats en de route tussen parkeerplaats en hoofdingang. In principe valt dit onder de richtlijnen voor de gebouwen. Door een koppeling te maken in het handboek, groeit de aandacht voor deze overgangszone.

Er is een aantal relevante zaken ter sprake gekomen gedurende het project die buiten de scope van het handboek liggen. Denk bijvoorbeeld aan de oproep voor het realiseren van meer rolstoeltoegankelijke woningen in Nijmegen. Ook de toegankelijkheid van bestaande private gebouwen zoals winkels en restaurants wordt genoemd als aandachtspunt. Bij bestaande bouw kan de gemeente aanpassingen aan het gebouw stimuleren met behulp van subsidie maar er kan geen verplichting worden opgelegd. De toegankelijkheid van alle nieuwbouw wordt via het bouwbesluit en de lokale bouwverordening geregeld.

1.2.5 Afhankelijkheid van andere beleidsterreinen

Veel beleidsterreinen zijn van invloed op de toegankelijkheid. Dit zorgt voor complexiteit bij het verbeteren van toegankelijkheid. De onderstaande aangrenzende terreinen zijn uit de werksessies naar voren gekomen:

- de toegankelijkheid wordt beïnvloed door de keuze voor het straatbeeld bij het ontwikkelen of herinrichten van straten. In veel vooroorlogse straten zijn smalle trottoirs die, in combinatie met obstakels zoals lantaarnpalen, laadpalen en parkeerpalen, ontoegankelijk zijn voor mensen met een fysieke beperking. De ontwerpprincipes die we hanteren beïnvloeden de toegankelijkheid van een straat. De mate van toegankelijkheid is in veel gebieden afhankelijk van het gevoerde parkeerbeleid.



Veel vooroorlogse straten zijn bijvoorbeeld niet gemaakt voor het huidige aantal auto's. Geparkeerde auto's nemen een groot deel van de straat in en meer dan eens ook een deel van de stoep. Minder geparkeerde auto's in woonstraten betekent meer ruimte voor een meer toegankelijke openbare ruimte. In nieuw te ontwikkelen gebieden of bij reconstructies kan er in woonstraten bijvoorbeeld meer gewerkt worden met een woonerf principe. Hiermee wordt de beschikbare openbare ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht om verblijven, lopen en fietsen ruimte te geven.. Hierbij is de hele weg op gelijke hoogte en zijn er geen stoepen. Een uitdaging hierbij is dat er voor mensen met een visuele beperking duidelijke routes te vinden zijn in het woonerf. Bijvoorbeeld door te werken met contrasten in bestrating en het aanleggen van natuurlijke gidslijnen. Een alternatief kan zijn om de parkeernorm te verlagen en de gewonnen ruimte terug te geven aan de stoep. In de samenwerking tussen stedenbouw en verkeer zal er vanuit beide invalshoeken nagedacht moeten worden over de beste oplossingen om zowel een aantrekkelijk straatbeeld te realiseren als een goede toegankelijkheid.

- we constateren dat groenvoorzieningen de toegankelijkheid beïnvloeden. Groen is uitermate belangrijk voor een leefbare stad maar kan tegelijkertijd ruimte innemen van (bijvoorbeeld?) voetgangers. Denk aan brede boomspiegels of overhangend groen. Bij herinrichting kan worden nagedacht over hoe de toegankelijkheid te verbeteren is zonder de waarde van groen te verliezen;
- het beheer van de openbare ruimte is vooral reactief. Zodra onderdelen in de openbare ruimte niet meer functioneren is het de rol van beheer om dit op te lossen. Een meer proactieve aanpak kan problemen voorkomen voordat ze ontstaan maar dit vereist projectgerichte, individuele aanpak of expertadvies;
- het dagelijks beheer van gebouwen beïnvloedt de toegankelijkheid. Bij het overdragen van een opgeleverd gebouw naar het dagelijks beheer zou een bezoek met ervaringsdeskundigen helpen om te toetsen of het gebouw functioneert. Zo kunnen kleine zaken zoals een ontoegankelijke mindervalidentoilet, bewegwijzering in het gebouw of een te hoge drempel gecorrigeerd kunnen worden;
- handhaving zorgt ervoor dat door de gemeente gestelde regels worden nageleefd. Bijvoorbeeld waar fietsen geparkeerd mogen worden, hoe groot terrassen zijn en waar vuilnis aan de straat wordt gezet. Op dit moment is de werkwijze hier reactief. Een proactieve handhaving door in gesprek te gaan met beheerders van openbare voorzieningen, ondernemers en Nijmegenaren kan bijdragen aan de bewustwording en aanpassing van gedrag. Dit vergt wel meer capaciteit van handhaving.

1.2.6 Bewustwording

Verbeteringen in bewustzijn op alle niveaus, bij zowel inwoners, ambtenaren als hulporgansities, bevorderen de toegankelijkheid van Nijmegen. Als inwoners zich bewuster zijn van hun bijdrage aan de toegankelijkheid van openbare ruimte, zal het verbeteren. Bijvoorbeeld door minder vaak obstakels te plaatsen in de openbare ruimte (planten, bankjes) of hun fiets of auto beter te parkeren. Als ambtenaren nadrukkelijker toegankelijkheid integreren in hun werk worden de belangen tussen toegankelijkheid en andere beleidsdoelen beter afgewogen en worden ontwerpen nog beter. Het inzetten van ervaringsdeskundigen zorgt ervoor dat ontwerpfouten eerder worden opgespoord en het gebruik van meldingssysteem wordt verbeterd. Hulporganisaties moeten beter geïnformeerd worden over het gebruik van de Meld & Herstelapp.

1.2.7 Aanbevelingen

Ons onderzoek geeft handvatten om invulling te geven op de moties 'design for all, overall' en 'ontwerpen voor iedereen als leidend principe' en de evaluatie van het Handboek Toegankelijk Nijmegen. Hoewel er al veel goed gaat met de toegankelijkheid in Nijmegen zit de uitdaging in de details.

We adviseren om het pad naar een betere toegankelijkheid in te zetten door toegankelijkheid integraal op te nemen in gemeentelijke werkprocessen.



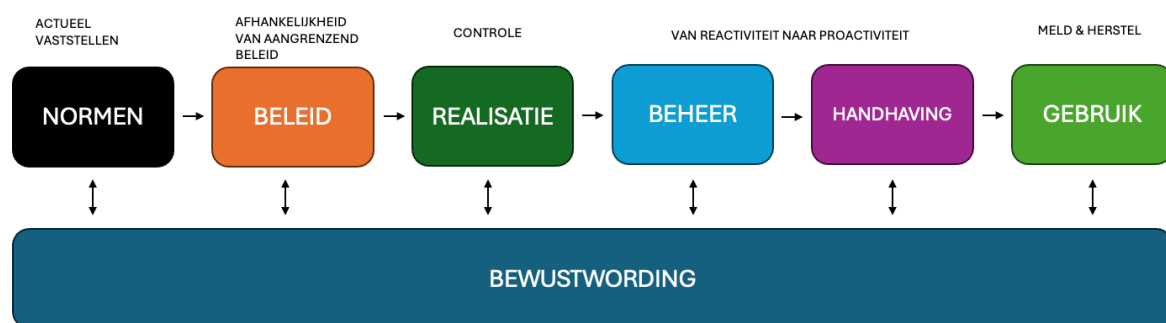
Dit is nodig om ontoegankelijkheid in de toekomst te voorkomen of te herstellen. Een toegankelijke fysieke ruimte is meer dan alleen het volgen en uitvoeren van ontwerprijtlijnen. Het pad naar toegankelijkheid wordt schematisch weergegeven in figuur 1.

Het pad naar betere toegankelijkheid start in de fase van beleidsontwikkeling. Vanuit diverse beleidsterreinen is er een nadrukkelijke relatie. De mate van toegankelijkheid is bijvoorbeeld afhankelijk van de beleidskeuzes rondom ontwerpprincipes van woonstraten, parkeren, groenvoorzieningen, beheer van de openbare ruimte en handhaving. Concreet moeten er een aantal richtlijnen in het Handboek Nijmegen Toegankelijk aangescherpt en aangevuld worden.

In de realisatiefase adviseren we het proces aan te scherpen door ervaringsdeskundigen eerder te betrekken bij een ontwerp. Zoals dat nu al gebeurt in het stationsgebied. Ook het verbeteren van de communicatie tussen projectleiders draagt bij aan een toegankelijker fysieke ruimte. Zo kan er ook kennis worden ingebracht over nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld rondom de mogelijkheden van auditieve ondersteuning in publieke gebouwen. Voor beheer ligt er een rol weggelegd om ontoegankelijke plekken te herstellen. Vanuit handhaving kan proactiever gehandeld worden, bijvoorbeeld door een heel gebied te toetsen op toegankelijkheid en hiervoor een verbeterplan te maken. Ook kan handhaving in gesprek van met Nijmegenaren en ondernemers, dit bevordert dat de bewustwording van Nijmegenaren over hun rol in de toegankelijkheid van Nijmegen. Zo kan het gebruik van de fysieke ruimte verbeterd worden. Het bekender maken van de Meld & Herstelapp kan burgerparticipatie stimuleren voor een toegankelijker Nijmegen.

We stellen voor dat de gemeente aan de slag gaat met het creëren van bewustzijn op al deze vlakken zodat toegankelijkheid in elk geval expliciet onderdeel is van afwegingen. Daarnaast is het van belang om het bewustzijn bij het publiek nog verder te vergroten, daarom is het sterk aan te raden om een bewustwordingscampagne over het thema te lanceren die met name de knelpunten van mensen met een beperking belicht.

Het pad naar betere toegankelijkheid



Figuur 1. Overzicht van te nemen stappen om beter toegankelijkheid te realiseren



2. INLEIDING

2.1 Aanleiding

De gemeente Nijmegen heeft Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de toegankelijkheid van Nijmegen. De uitkomsten van dit onderzoek leiden tot uitgangspunten voor nieuw toegankelijkheidsbeleid van de stad. Aanleiding hiervoor is de evaluatie van het Handboek Nijmegen Toegankelijk. Uit deze evaluatie kwamen mogelijke verbredingspunten voor het toegankelijkheid beleid van Nijmegen. Het handboek geeft namelijk nog geen invulling over (publieke) gebouwen.

Tevens zijn er door de raad twee moties aangenomen. De eerste motie (design for all, overall) vraagt het college om te onderzoeken welke richtlijnen er voor toegankelijkheid zijn en hoe deze zich tot elkaar verhouden. En om te kijken hoe en welke invloed de gemeente heeft en kan hebben bij complexe situaties zoals gebiedsontwikkelingen. In de tweede motie (ontwerpen voor iedereen als leidend principe) spreekt de raad zich uit:

“Om ontwerpen voor iedereen, in de geest van het VN-verdrag Handicap, als leidend principe te stellen bij alles wat we als gemeente aanbesteden, herinrichten, ontwikkelen en bouwen in de openbare ruimte voor publiek gebruik.”

De gemeente wil graag inzicht krijgen in de verschillen richtlijnen die er zijn rondom toegankelijkheid en hoe deze zich onderling verhouden. Daarnaast is aan Mobycon gevraagd om de toegankelijkheid van de stad te beoordelen. Voor een aantal locaties is gezamenlijk, met de gemeente en gebruikers, gezocht naar oplossingen om de toegankelijkheid te verbeteren. Als laatste is gevraagd om handvatten voor het garanderen van toegankelijkheid in gebiedsontwikkelingen.

Definitie toegankelijkheid

In dit rapport gebruiken we de volgende definitie van toegankelijkheid zoals gebruikt in de motie “Ontwerpen voor iedereen als leidend principe”:

“Om mensen met een beperking op voet van gelijkheid deel te kunnen laten nemen aan de samenleving.”

Hierbij kijken we naar de toegankelijkheid van de fysieke leefomgeving. We richten ons vooral op mensen met een visuele, auditieve of fysieke beperking. Maar dit is echter ook van invloed op ouderen, ouders met kinderen, etc.

2.2 Aanpak

Gedurende het project werkten we intensief samen met vertegenwoordigers van ervaringsdeskundigen. Samen met afgevaardigden van het Zelfregiecentrum Nijmegen en de Seniorenraad zijn we meerdere keren samen gekomen om te borgen dat de ervaringsdeskundigheid goed benut werd in het project. Zij vertegenwoordigen Nijmegenaren met een auditieve, visuele en/of fysieke beperking. Allereerst hebben ze geadviseerd op de wijze van onderzoeken en geadviseerd hoe we het onderzoek het beste konden insteken. Daarnaast hebben ze in meerdere werksessies meegewerkt, ook in gezamenlijkheid met collega's binnen gemeente Nijmegen, om te reflecteren op de resultaten en hun ervaringen direct te delen.



Ook hebben zij hun netwerk ingezet om Nijmegenaren te werven voor de buurtbezoeken waardoor de buurtbezoeken een succes zijn geworden.

De uitgevoerde stappen wijken af van de voorgestelde aanpak in de oorspronkelijke startnotitie. Samen met de vertegenwoordigers van ervaringsdeskundigen stelden we vast dat het zinvoller is om naar hun dagelijkse verplaatsingen te kijken. Zo hebben we echt kunnen ervaren wat de knelpunten zijn in het dagelijkse gebruik van de openbare ruimte en gebouwen. Deze informatie is op dit punt meer van waarde voor het doel van het onderzoek dan een analyse van de complete stad. Daarnaast hebben we ervoor gekozen om geen top 15 te selecteren. Gedurende het project bleek dat het structureel verbeteren van toegankelijkheid verweven is in allerlei gemeentelijke processen. Daarom hebben we ervoor gekozen om samen met collega's vanuit de organisatie en ervaringsdeskundigen in te zoomen op deze processen.

Het onderzoek is uitgevoerd in drie deelproducten. In het eerste deelproduct beschrijven we de bestaande richtlijnen op het gebied van toegankelijkheid. We geven hierbij een overzicht van hoe deze richtlijnen zich tot elkaar verhouden. In het tweede deelproduct toetsen we de toegankelijkheid van de stad door met ervaringsdeskundigen routes in verschillende wijken af te leggen. De knelpunten die dit opleverden hebben we vergeleken met Handboek Nijmegen Toegankelijk. In het derde deelproduct beschrijven we waar de oplossing zit om deze knelpunten in de toekomst te voorkomen. Dit is tot stand gekomen met behulp van ambtenaren en ervaringsdeskundigen. In werksessies hebben we vier van de tien routes in detail doorgelopen. Het eindresultaat van dit onderzoek zijn handvatten voor het verbeteren van het toegankelijkheidsbeleid in Nijmegen.



Deelproduct 1





3. OVERZICHT VAN RICHTLIJNEN RONDOM TOEGANKELIJKHEID

In de eerste fase van het onderzoek is een analyse uitgevoerd naar de bestaande richtlijnen rondom toegankelijkheid. In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag: welke verschillende richtlijnen bestaan er en hoe verhouden deze zich onderling? In Bijlage 1 bespreken we per richtlijn het detailniveau van de uitwerking, voor welke doelgroepen de richtlijnen zijn opgesteld en of er rekening wordt gehouden met verschillende niveaus van toegankelijkheid.

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag handicap in Nederland. Het doel is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. In dit verdrag staan een aantal punten waaraan moet worden voldaan op het gebied van toegankelijkheid. In dit document is echter niet uitgewerkt hoe dit bereikt kan worden. In Nederland bestaan verschillende documenten waarin richtlijnen en normen worden opgesteld om de toegankelijkheid van de openbare ruimte en gebouwen te waarborgen. In ons deskresearch hebben we een analyse gemaakt van de volgende bestaande richtlijnen:

- VN-verdrag Handicap;
- Europese richtlijnen voor toegankelijkheid (NEN ISO 21544, ISO 23599, NEN EN 17210);
- CROW richtlijn toegankelijkheid (ISBN: 9789066286337);
- Voetpaden voor Iedereen (Bouw Advies Toegankelijkheid);
- Handboek Nijmegen toegankelijk;
- ITstandaard 2023;
- Handboek voor Toegankelijkheid;
- Bouwbesluit;
- NEN 9120.

In Bijlage 1 bespreken we per richtlijn het detailniveau van de uitwerking, voor welke doelgroepen de richtlijnen zijn opgesteld en of er rekening wordt gehouden met verschillende niveaus van toegankelijkheid. In dit hoofdstuk geven een overzicht van de onderlinge relatie tussen de richtlijnen, zie ook Figuur 1. Daarnaast duiden we wat verplicht is en wat een richtlijn is.

Het VN-verdrag handicap is de wettelijke basis waaraan Nederland moet voldoen op het gebied van toegankelijkheid. Internationale en Europese richtlijnen die voorschriften geven voor de gebouwde omgeving zijn de ISO 21542 en NEN-EN 17210. Begin 2024 wordt een nieuwe NEN-norm, NEN 9120, gepubliceerd die een eenduidige landelijke richtlijn voor iedereen in het werkveld moet zijn. Deze norm is gebaseerd op de twee NEN normen en het “Handboek voor Toegankelijkheid”. De NEN 9120 wordt niet verplicht maar kan wel gebruikt worden in de eigen gemeentelijke bouwverordening.

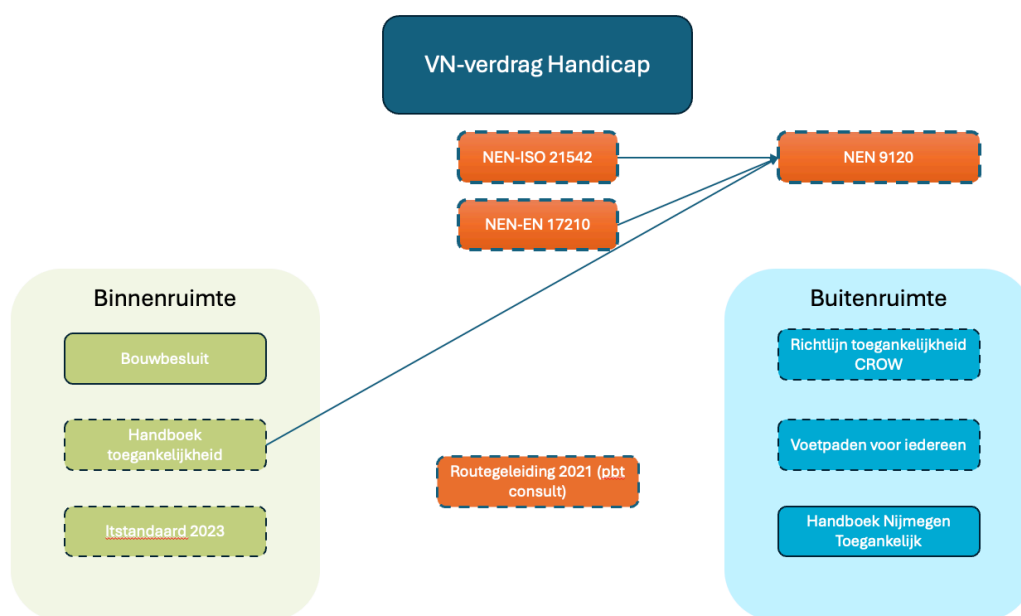
Naast deze NEN-normen zijn er een aantal richtlijnen opgesteld voor de Nederlandse situatie, deze zijn op te delen in richtlijnen voor binnenruimte en buitenruimte. De volgende richtlijnen voor de binnenruimte hebben we meegenomen: Itstandaard 2023, Handboek voor Toegankelijkheid en het bouwbesluit. Het bouwbesluit is wettelijk verplicht en hierin staan de minimale toegankelijkheidseisen waaraan alle nieuwbouw moet voldoen, deze is vooral gericht op rolstoelgebruikers. De Itstandaard is gebaseerd op “design for all” maar deze is niet standaard verplicht voor openbare gebouwen. Het handboek voor toegankelijkheid is een veel gebruikt naslagwerk voor ergonomie van stedelijke inrichting, gebouwen en woningen. Deze is ook niet verplicht voor openbare gebouwen.



Daarnaast zijn er een aantal richtlijnen voor de buitenruimte. Het CROW heeft een richtlijn toegankelijkheid waarin minimale afmetingen voor onder andere vrije breedte zijn opgenomen. Het VN-verdrag vormt de wettelijke basis voor deze richtlijn. Deze richtlijn is gericht op álle mensen (met bagage, kinderen, hulpmiddelen, lichaamsbouw, fysieke beperkingen etc.). Een ontwerpnorm op straatniveau is “voetpaden voor iedereen”, dit handboek wordt geraadpleegd door ontwerpers van openbare ruimte en is gebaseerd op het bouwbesluit en handboek toegankelijkheid van het CROW.

Nijmegen heeft, net als veel andere steden, een eigen handboek voor toegankelijkheid. Deze is gebaseerd op (onder andere) CROW-richtlijnen en focust zich op richtlijnen per aspect (zien, horen, tasten, verplaatsen en gebruiken) in de buitenruimte. Richtlijnen voor toegankelijke binnenruimten zijn hier niet in opgenomen. Dit is geregeld in de gemeentelijke bouwverordening.

Voor uitgebreide en toepasbare richtlijnen, die als uitgangspunt voor het Handboek Nijmegen Toegankelijk kunnen dienen, raden we gemeente Nijmegen aan de Istandaard, de CROW richtlijnen en de (in ontwikkeling zijnde) NEN 9120 te raadplegen. Daarnaast adviseren we de NEN 9120 ook te raadplegen om in de gemeentelijke bouwverordening aanvullende richtlijnen op te nemen rondom toegankelijkheid, in aanvulling op het bouwbesluit.



Figuur 1. Overzicht richtlijnen toegankelijkheid



DEELPRODUCT 2



4. DE BUURTBEZOEKEN

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Nijmegen gewerkt aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte in Nijmegen. Uit de evaluatie van de voortgang toegankelijkheid openbare ruimte werd duidelijk dat Nijmegen goed op weg is. Bij herinrichting is te zien dat toegankelijkheid het uitgangspunt is. Ook tijdens de buurtbezoeken hoorden wij van verschillende deelnemers dat ze vinden dat de toegankelijkheid verbeterd is in de laatste jaren.

Natuurlijk zijn er altijd verbeteringen mogelijk. In de tweede fase van het onderzoek hebben we in kaart gebracht hoe toegankelijk de stad Nijmegen in de praktijk is en waar nog ruimte voor verbetering is. Participatie speelt hierbij een groot onderdeel. Samen met ervaringsdeskundigen zijn buurten met verschillende profielen bezocht om te ervaren welke obstakels zij in het dagelijks leven tegenkomen wanneer zij een verplaatsing vanuit huis naar voorzieningen maken. Hierbij zijn de richtlijnen zoals ze opgesteld zijn in het handboek vergeleken met de uitvoering in de praktijk.

4.1 Aanpak buurtbezoeken

Het doel van de buurtbezoeken is om de dagelijkse verplaatsingen van ervaringsdeskundigen te toetsen op toegankelijkheid. Dit geeft inzicht in de toegankelijkheid van Nijmegen.

We hebben dit gedaan door samen met 1 of 2 deelnemers een route af te leggen van huis naar een voorziening (bijvoorbeeld winkelcentrum, buurtcentrum of openbaar vervoer halte). Voorafgaand aan de route werd een kort gesprek gehouden met de deelnemer(s) om te achterhalen op welke manier de deelnemers zich gewoonlijk door hun buurt verplaatsen. Dit maakte expliciet hoe deelnemers zich dagelijks door de openbare ruimte manoeuvreren en welke aanpassingen zij zelf doen om hun bestemmingen te bereiken. Tijdens de wandeling legden we de door de deelnemers ervaren knelpunten vast en toetsten we deze knelpunten aan de richtlijnen van de gemeente Nijmegen. Zo zijn er punten genoteerd die wel voldoen aan de richtlijnen maar als belemmering worden ervaren én punten die niet voldoen aan de richtlijnen en als belemmeringen worden ervaren. De buurtbezoeken zijn zoveel mogelijk geëindigd in een gebouw of er is tijdens de wandeling een gebouw bezocht. Dit heeft ons inzicht gegeven in de toegankelijkheid rondom gebouwen en in gebouwen.

Via het Zelfregiecentrum Nijmegen en Seniorenraad zijn uitnodigingen voor de buurtbezoeken verspreid onder inwoners van Nijmegen met een functiebeperking. Voor de buurtbezoeken zijn personen met een fysieke, visuele en auditieve beperking uitgenodigd. Uiteindelijk waren er deelnemers die verschillende hulpmiddelen gebruikten, zoals elektrische- of hand aangedreven rolstoel, scootmobiel, rollator, tast- of herkenningsstok en cochleair implantaat¹. Een aantal deelnemers kregen ook ondersteuning met verplaatsingen in de vorm van een begeleider. Met de deelnemer met een auditieve beperking hebben we ons gefocust op de auditieve toegankelijkheid van gebouwen waar de deelnemer regelmatig komt voor wijkbijeenkomsten. De buurtbezoeken zijn ingepland in verschillende wijken en op wisselende tijdstippen. De toegankelijkheid van een route kan overdag anders beleefd worden dan in de avond.

¹ Elektronisch gehoorapparaat dat het gehoor gedeeltelijk herstelt bij mensen met een ernstig gehoorverlies of doofheid.



4.2 Algemene bevindingen

Er zijn een aantal algemene bevindingen, die we leren uit de buurtbezoeken, die gelden voor de hele stad. Hieronder vallen ook een aantal belemmeringen die personen met een functiebeperking tegenkomen in alle delen van Nijmegen en daarmee niet specifiek zijn voor een buurt.

De algemene lessen zijn gesorteerd in de volgorde van hoe we de buurtbezoeken hebben geanalyseerd. Dit betekent dat de eerste les zich richt op hoe mensen zich voorbereiden. Algemene lessen twee, drie, vier en vijf gaan over de obstakels die mensen tegenkomen in de openbare ruimte als ze onderweg zijn. De laatste algemene lessen, zes, zeven en acht, gaan over de overgang van de openbare ruimte naar de gebouwen en de toegankelijkheid in gebouwen. In bijlage 2 beschrijven we de knelpunten per buurt.

4.2.1 One-size-does-not-fit-all

Er is niet één norm of pakket aan richtlijnen dat ervoor zorgt dat de openbare ruimte toegankelijk is voor elke gebruiker. Iedere deelnemer bereidt zich op zijn of haar eigen manier voor om onderweg te gaan. Hoe mensen de openbare ruimte gebruiken sluit niet altijd aan bij de manier waarop de ruimte is ontworpen. Door ervaring en gewenning gebruiken mensen de openbare ruimte op hun eigen manier. Bovendien werkt de ene inrichting wel voor de ene maar vormt dit een obstakel voor de ander.

Zoals duidelijk omschreven in de handreiking toegankelijke stationskwartieren² opgesteld door Kennis over Zien is er een variatie aan gebruikers van de openbare ruimte met een visuele beperking. Zo zijn er mensen met een visuele beperking die zonder hulpmiddel voortbewegen. Deze groep heeft nog een beetje zicht (restvisus). Voor hen zijn zichtlijnen, contrast en verlichting belangrijk. Daarnaast zijn er mensen die gebruikmaken van een taststok, voor hen zijn gids- en geleidelijnen van belang. De laatste groep heeft (altijd) hulp met voortbewegen in de vorm van een hond of begeleider.

Deze verschillen in beperking en verplaatsen kwamen ook terug in de buurtbezoeken. Zo maken niet alle deelnemers met een visuele beperking gebruik van de aanwezige gidslijnen en geleidelijnen. Verschillende redenen werden door de deelnemers genoemd:

- de vaardigheid om gids- en geleidelijnen te voelen niet aangeleerd;
- altijd op pad met een begeleider;
- een aantal routes uit het hoofd geleerd waardoor het niet nodig is om de lijnen te volgen.

De verschillende type rolstoelen zorgen ook voor een verschillend gebruik. Er is een verschil tussen elektrisch en handaangedreven rolstoelen. Dit zorgt voor een verschil in kracht op (lange) hellingen en de op- en afritjes. Daarnaast is er een verschil tussen de hoeveelheid en grootte van wielen. Rolstoelen met kleine wielletjes aan de voorzijde maken het gebruik van op- en afritjes moeilijk doordat deze wielletjes de kleine richels en gootjes moeilijk doorkomen. Mensen in dergelijke rolstoelen zijn gebaat bij een egale weg. Terwijl rolstoelen met alleen grote wielen makkelijker een klein hoogteverschil overbruggen.

Ook voor mensen met een auditieve beperking is er nog geen oplossing die voor iedereen werkt. Zo kunnen personen met slechthorendheid een gehoor toestel gebruiken, veelal ouderen, die aan te sluiten is op een ringleidingsysteem.

² https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/handreiking-stationskwartieren_23okt2023.aspx



De ontwikkelingen rondom auditieve ondersteuning gaan snel waardoor er in verschillende gebouwen verschillende faciliteiten zijn. Doordat het niet altijd voorspelbaar is, kan de drempel hoger liggen om bijvoorbeeld een gemeentelijke bijeenkomst bij te wonen.

4.2.2 Het afritje is vaak niet bruikbaar

Een van de belemmeringen die meerdere deelnemers onderweg aankaartten zijn de op- en afritjes van trottoir naar de weg. Deze worden vaak als te stijl ervaren of zijn niet recht tegenover elkaar gelegen. Ook zorgt een slechte aansluiting tussen afrit en weg voor problemen van vastzittende rolstoelwielrijders. Soms wordt de overgang van oprit van woning als een hellingsbaan met een kleine hellingshoek, hierdoor loopt het trottoir schuin af wat hinderlijk is voor rolstoelgebruikers. Vanwege de bovengenoemde obstakels maken veel rolstoel en scootmobiel gebruikers uit noodzaak gebruik van de weg om zich te verplaatsen.

Ook voor mensen met een visuele beperking kunnen de afritjes voor problemen zorgen. Er is namelijk niet altijd een waarschuwingstegel. Ook bij afritjes met een waarschuwingstegel gaat het mis want regelmatig zijn de afritjes niet recht tegenover elkaar geplaatst of ontbreekt een oprit aan de andere kant van de oversteek.

In de normentabel van het handboek toegankelijkheid Nijmegen wordt de voorkeur gegeven aan verlaagde trottoirbanden bij afritjes, in de praktijk zien we dit weinig terug.

4.2.3 Obstakels op het trottoir

Niet alle ervaren belemmeringen worden veroorzaakt door het al dan niet voldoen aan de richtlijnen van het Handboek Toegankelijkheid. Het gebruik van de openbare ruimte door inwoners en bezoekers van Nijmegen heeft een grote invloed op de toegankelijkheid. Tijdens de buurtbezoeken zijn we regelmatig obstakels tegengekomen die de doorgang op het trottoir blokkeerden. Vaak werd dit veroorzaakt door andere gebruikers, bijvoorbeeld geparkeerde fietsen, fietsers op het trottoir en auto's of bestelbusjes op de stoep. Maar soms heeft het ook te maken met andere beleids- en ontwerpkeuzes in de openbare ruimte. Hieronder vallen bijvoorbeeld geplaatste lantarenpalen en verkeersborden, paaltjes en bollen, en andere objecten die op het trottoir geplaatst worden zoals laadpalen voor elektrische auto's. Deze obstakels versmallen de al beperkte ruimte voor gebruikers van rolstoelen. Ook zijn ze een grote last voor personen met een zichtbeperking. Vaak ontbreekt een contrastkleur op deze objecten, waardoor ze voor slechtzienden wegvallen in het beeld. De volgende obstakels kwamen we tegen op het trottoir:

- parkeerplaatsen vlak langs het trottoir waardoor auto's overhellen op het voetpad;
- locaties voor verzamelpunten van afvalcontainers die de doorgang blokkeren wanneer containers aan de straat worden gezet;
- bollen en paaltjes tegen geparkeerde auto's;
- lantarenpalen en verkeersborden;
- laadpalen;
- elektriciteitskastjes;
- deelscooters;
- en andere objecten die op het trottoir geplaatst worden.

4.2.4 Beheer en onderhoud bevordert toegankelijkheid

Op dit moment is beheer en onderhoud van de openbare ruimte geen onderdeel van het Handboek Toegankelijkheid terwijl dit een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de mate van toegankelijkheid.

Een groot deel van de ervaren knelpunten tijdens de buurtbezoeken gaat over scheef- en losliggende stoeptegels of een ingezakt en daarmee te schuin trottoir, zie Foto 1. In het handboek staan hier wel normen voor opgenomen maar deze worden regelmatig overschreden. Daarnaast zijn er ook straten met groot achterstallig onderhoud waardoor een oversteek met een rolstoel of rollator een uitdagend parcours wordt, zie Foto 2.



Foto 1 Scheve stoeptegels op de Sint Canisiussingel



Foto 2 Slecht onderhoud op het kruispunt Kanunnik Pelsstraat en Kanunnik Mijlincstraat

Onder beheer en onderhoud valt ook het onderhoud aan gemeentelijk groen. Woekierend onkruid, overhellende takken en ander ongewenst groen kan een belemmering vormen voor gebruikers van het voetpad.

4.2.5 De relatie tussen handhaving en toegankelijkheid

We constateren dat er een relatie is tussen de mate van toegankelijkheid en handhaving. Denk bijvoorbeeld aan de handhaving van terrasuitstallingen. Aan Kelfkensbos verdwijnt het trottoir als het terras uitgestald is en in gebruik is. Op onderstaande Foto 3, genomen op een woensdagochtend, lijkt er weinig aan de hand. In het terrasseizoen is dit een onprettige locatie omdat er hier ook nog eens veel tegen het verkeer in wordt gefietst op het fietspad. Zo raken voetgangers in de verdrukking.

Daarnaast speelt ook het gedrag van inwoners een rol. Zo zorgen geparkeerde auto's, bestelbusjes en fietsen voor een verminderde toegankelijkheid (zie Foto 4 en 5). Vaak zijn het auto's of bestelbusjes die een korte periode 'fout' geparkeerd staan. Voor de toegankelijkheid van het trottoir zou het beter zijn als deze automobilisten kort parkeren op de rijbaan met waarschuwingslichten aan. Op dit moment delft de meeste kwetsbare deelnemer, de voetganger, het onderspit.

De regel in Nijmegen is dat geparkeerde fietsen maximaal 15 minuten buiten de rekken mogen staan.³ Het communiceren van deze regel in combinatie met strenger handhaven van deze regel kan op fietsparkeer hotspots zorgen voor een verbeterde toegankelijkheid.

Een ander voorbeeld van hinder die verholpen kan worden door handhaving van afspraken, zijn afspraken die gemaakt worden met aannemers rondom werkzaamheden. Bij tijdelijke verkeersmaatregelen worden afspraken gemaakt, hierop kan vaker gecontroleerd worden. Tijdens de buurtbezoeken kwam naar voren dat werkzaamheden vaak hinder veroorzaken, bijvoorbeeld doordat duidelijke afbakening en tijdelijke afritjes ontbreken. Aan de Waterstraat ontstonden er problemen door niet opgeruimde hekken na het afronden van de werkzaamheden, zie Foto 6.

Hoewel proactieve handhaving gewenst is, is dit niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld door het gebrek aan capaciteit. Naast handhaving spelen communicatie ook een rol bij het aanpassen van gedrag. Alternatieve maatregelen die ingezet kunnen worden zijn communicatie- en gedragscampagnes.



Foto 3 Terrassen op Kelfkenbos



Foto 4 Geparkeerde fietsen op trottoir Waterstraat

³ <https://www.nijmegen.nl/diensten/parkeren-verkeer-en-vervoer/fiets-stallen/#c10701>



Foto 5 Bestelbusje blokkeert trottoir



Foto 6 Niet opgeruimde hekken zorgen voor obstakels

4.2.6 Tijdelijke inrichtingen doen er ook toe

Er zijn meerdere gebieden in Nijmegen volop in ontwikkeling. We constateren dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte terwijl een gebied nog niet af is maar al wel bewoond wordt, beter georganiseerd kan worden.

Ruim een jaar geleden, in 2022, is het Gezondheidsplein De Boog in gebruik genomen. De omgeving is nog volop in ontwikkeling en in aanbouw. We zien dat de directe omgeving van de Boog daarom een tijdelijke inrichting heeft. De tijdelijke openbare ruimte rondom De Boog is volstrekt onvoldoende, als in aanmerking genomen wordt dat de situatie nu al bijna 1,5 jaar functioneert.

Wat opvalt is dat er in deze tijdelijke inrichting geen rekening is gehouden met de bereikbaarheid voor diverse doelgroepen. Er is geen opstelplaats voor bijvoorbeeld een taxi of mantelzorgers die iemand komen brengen of ophalen. Bewegwijzing ontbreekt geheel, zodat de aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen onder een gedeelte van het gebouw alleen kunnen worden gevonden als men er al eerder geweest is. Fietsenstallingen blijken ook onder het gebouw gesitueerd te zijn. Vanaf de parkeerplaats en fietsenstalling is niet duidelijk wat de ingang van het Gezondheidsplein is. Het trottoir aan de voorzijde van de Boog is hobbelig en niet prettig te gebruiken met een rollator of rolstoel.

Waar de toegang van het sportcomplex op dezelfde locatie is, is net zo onduidelijk. Wat daar nog meespeelt is dat de klapdeuren in het gebouw zo zwaar opengaan dat dit voor diverse doelgroepen een barrière is. De diverse ruimten en het gehandicapten toilet zijn in het sportcentrum goed toegankelijk. Er is een lift naar alle verdiepingen die logisch gesitueerd is en de tribune is (deels) toegankelijk voor rolstoelen.

4.2.7 Het dagelijkse gebouwbeheer beïnvloedt de toegankelijkheid

Tijdens de buurtbezoeken zijn verschillende gebouwen bezocht. Onder andere de bibliotheek, de Stadswinkel, het gezondheidsplein en de sporthal in de Boog.



We constateren tijdens de bezoeken dat er een aantal praktische zaken in het gebouwbeheer bijdragen aan de toegankelijkheid. De uitvoering van het gebouwbeheer en het dagelijkse gebruik laten ons zien dat er niet altijd met ervaringsdeskundigen is gekeken. Denk bijvoorbeeld aan de plaats van de drukknop voor automatische deuren, een prullenbak die zo is neergezet dat de deur van het gehandicapten toilet niet volledig open kan of een te hoge balie. In het Gezondheidsplein is de toegankelijkheid van het gehandicapten toilet lastig door de opstelling van informatiepanelen en meubilair daar direct in de omgeving. De lift naar de verdieping is niet duidelijk aangegeven of gemarkeerd en bevindt zich achter het trappenhuis.

De stadswinkel is recent samen met ervaringsdeskundigen bezocht en beoordeeld waardoor hier al een aantal kleine wijzigingen zijn doorgevoerd die het verschil maken. Zo zit er nu een bel op het gehandicapten toilet zodat mensen niet eerst met de lift naar boven hoeven om de sleutel aan de bewaking te vragen. Samen met ervaringsdeskundigen periodiek evalueren hoe het gebouw het beste gebruikt kan worden, draagt bij aan het verbeteren van de toegankelijkheid.

4.2.8 Auditieve toegankelijkheid is niet vanzelfsprekend

De auditieve toegankelijkheid van openbare gebouwen is niet vanzelfsprekend, met name voor het bijwonen van openbare (wijk)bijeenkomsten. De ITS-standaard schrijft voor dat er verschillende audiovisuele faciliteiten moeten zijn om de auditieve toegankelijkheid te verzekeren: ringleiding, loketringleiding, zend- en ontvanginstallatie van Radiofrequenties (RF) of Infrarood (IR), bluetooth, wifi, dynamische (visuele) informatiepanelen. Er wordt geadviseerd om tenminste een ringleiding te faciliteren omdat deze vooral door ouderen nog gebruikt wordt.

Door onze samenwerking met vrijwilligers van stichting HoorMij hebben we inzicht gekregen in het functioneren van ringleidingen in buurtcentra, het gemeentehuis en bij semi-publieke gebouwen die ingezet worden voor publieksbijeenkomsten. Bij een deel van de gebouwen ontbrak een ringleiding bij het opleveren van het gebouw en is dit achteraf hersteld dankzij het attenderen van stichting HoorMij. Daarnaast is de ringleiding vaak incompleet geïnstalleerd of is de organisatie onvolledig in het beschikbaar stellen van de ringleiding tijdens een bijeenkomst. De apparatuur moet klaar staan in de betreffende ruimte van de bijeenkomst, de apparatuur moet volledig opgeladen zijn en de facilitator moet op de hoogte zijn van de werkwijze. Helaas lukt dit niet altijd. Het zit dus zowel in het ontwerp van een gebouw als in de uitvoering door een betreffende organisatie.



Deelproduct 3



5. INVENTARISATIE VAN OPLOSSINGEN

In dit hoofdstuk beantwoorden we de vraag hoe de knelpunten, die we hebben geïnventariseerd in de buurtbezoeken, opgelost kunnen worden.

Hiervoor organiseerden we drie werksessies met zowel ambtenaren als ervaringsdeskundigen. In deze sessies hebben we de knelpunten bekeken die ervaringsdeskundigen ervaren bij vier van de routes die gevolgd zijn tijdens de buurtbezoeken. Dit waren Dukenburg, Noord (Lent), Centrum en West. Deze routes hebben we gekozen in overleg met ambtenaren en ervaringsdeskundigen. Deze vier geven een goed beeld van de verschillende buurtprofielen door de verschillende tijdsperiodes waarin de buurten ontwikkeld zijn.

Deelnemers werden aangemoedigd om het probleem te bespreken en tot conclusies te komen over de oorzaak en mogelijke oplossingen. Terwijl sommige toegankelijkheidsknelpunten gemakkelijk kunnen worden aangepakt door kleine aanpassingen aan het straatontwerp, is voor andere een meer structurele aanpak nodig die samenwerking tussen verschillende partijen vraagt. Met dit in gedachten kunnen we oplossingen indelen in drie (soms onderling gerelateerde) categorieën:

1. aanscherpen van het handboek;
2. afhankelijkheid van andere beleidsterreinen;
3. bewustwording.

Voor elke categorie geven we voorbeelden vanuit de werksessies maar deze zijn niet uitputtend.

5.1 Aanscherpen van het handboek

Doordat we in de buurtbezoeken fysieke knelpunten hebben getoetst aan het handboek, hebben we een aantal aanknopingspunten voor het verbeteren van het handboek. Hierbij gaat het zowel om aanscherpingen van bestaande regels of aanvullen van het handboek. We sluiten de paragraaf af met een beschrijving van de situaties rondom gebouwen en wat de rol van de gemeente hier is en welke verbetermogelijkheden er zijn.

a) Aanpassen richtlijn in het handboek

Op- en afritjes van de stoep naar de rijbaan

De op- en afrit van de stoep naar de rijbaan is een cruciaal punt voor iedereen die met een rollator of rolstoel over straat gaat. Ze bestaan in verschillende vormen en materialen en worden niet altijd op dezelfde manier aangebracht. Zo zijn ze regelmatig te smal of te steil voor rolstoelgebruikers. De plaatsing van de oprit heeft ook invloed op de toegankelijkheid. Op veel plaatsen wordt de oprit op de hoek van het trottoir geplaatst. Hierdoor worden voetgangers schuin de straat opgestuurd in plaats van in een rechte lijn de straat over te kunnen steken. We adviseren dat er voor op- en afritjes een scherpere richtlijn komt in het handboek zodat ze minder steil zijn en meer manoeuvreerruimte bieden.

Geleidelijnen bij bushaltes

Geleidelijnen worden niet alleen gebruikt om informatie over een bepaalde ruimte te communiceren, maar ook om slechtzienden naar hun gewenste bestemming te leiden. Op dit moment zijn bushaltes meestal uitgerust met geleidelijnen bij de halte zelf, maar de geleidelijnen die de route naar de halte aangeven ontbreken soms. Dit maakt al deel uit van de ITS-standaard, maar wordt niet altijd correct uitgevoerd. Door in het handboek duidelijkere normen op te nemen over de aansluiting van geleidelijnen richting bushaltes en hun omgeving, kan dit in de toekomst voorkomen of verbeterd worden.



b) Aanvullen van het handboek

Halve bollen op de stoep

Op verschillende kruispunten in Nijmegen zijn halve bollen (ongeveer 0,5 m hoog) geplaatst om auto's te weren van de stoep. Deze bollen vormen een struikelblok voor slechtzienden die ze niet altijd zien. Op sommige locaties werden deze bollen wit geschilderd om het visuele contrast te versterken. Idealiter zouden deze bollen vervangen worden door iets wat makkelijker te zien is, zoals plantenbakken, maar dit is niet altijd mogelijk. Een compromis voor de korte termijn is het aanbrengen van voldoende visueel contrast, bijvoorbeeld door ze wit te schilderen. Op lange termijn zou de gemeente moeten kijken naar andere maatregelen om autoverkeer tegen te houden en tegelijkertijd de visuele en fysieke toegankelijkheid te waarborgen.

Toegankelijkheid rondom (bouw)werkzaamheden

Uit onze buurtbezoeken en werksessies met ervaringsdeskundigen bleek dat werkzaamheden in de openbare ruimte vaak een probleem vormen voor gebruikers. Ruimte op de stoep en voetgangersoversteekplaatsen worden geblokkeerd door achtergebleven materialen of hekken, of er worden onvoldoende maatregelen genomen om een toegankelijke oversteekplaats te garanderen tijdens de werkzaamheden. De gemeente maakt afspraken met een aannemer over het borgen van de toegankelijkheid tijdens renovaties en bouwwerkzaamheden. Toch wordt dit regelmatig niet volledig nageleefd. De richtlijnen hiervoor zouden daarom expliciet gemaakt kunnen worden in het handboek openbare ruimte.

c) Gebouwen

Er zijn wettelijke regels over de toegankelijkheid van nieuwbouwgebouwen opgenomen in het bouwbesluit. Dit zijn basiseisen waaraan nieuwbouw moet voldoen. Daarnaast bestaan er ook uitgebreidere standaarden zoals de Integrale Toegankelijkheid standaard (Itstandaard).

Gemeentelijke gebouwen

De gemeente heeft direct invloed op de gebouwen die in eigendom en beheer van de gemeente zelf zijn, zoals openbare voorzieningen. Hierbij kan gedacht worden aan het stadhuis, buurtcentra, de bibliotheek, theaters.

Een belangrijke constatering is dat de toegankelijkheid van gebouwen niet achter de voordeur of ingang begint maar al bij de overgang van de openbare ruimte naar het gebouw. In het bouwbesluit zijn (sinds 2019) eisen opgenomen over toegankelijke toegangen van nieuwbouwwoningen en publiek toegankelijke gebouwen. Hierbij wordt ook benoemd dat de toegangen vanaf de openbare weg bereikbaar zijn voor iedereen.

Tijdens de buurtbezoeken was te zien dat dit in de praktijk nog niet altijd goed geregeld is. De rolstoeltoegankelijke ingang en -parkeerplaats bevindt zich soms op een andere plek dan de hoofdingang, maar bewegwijzering en informatie hierover ontbreekt. Dit zorgt voor verwarring en ongemak voor rolstoelgebruikers die het gebouw voor het eerst bezoeken.

Idealiter zou de toegangsroute en de toegang voldoen aan de uitgebreide eisen zoals opgenomen in de Itstandaard 2023. Wanneer de toegankelijke ingang zich toch op een andere plek bevindt dan de hoofdingang moet dit duidelijk aangegeven zijn. De gemeente kan ervoor kiezen de Itstandaard voor deze overgangszone op te nemen in het Handboek Nijmegen Toegankelijk zodat het een beleidsuitgangspunt wordt. Daarnaast is het zinvol voor toetsers van ontwerpen om bewust te zijn van de context van een gebied zoals in paragraaf 6.2 staat.



Een uitdaging ligt ook in het dagelijks beheer van publiek toegankelijke gebouwen. Dit wordt soms door gemeente Nijmegen zelf uitgevoerd en soms door andere partijen.

In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat de toegankelijkheid van een gehandicaptentoilet lastig is. Er moet bijvoorbeeld een sleutel gevraagd worden bij een receptiebalie of er staan obstakels (prullenbakken of een kast) in de weg. Ook het functioneren van auditieve ondersteuningsfaciliteiten is afhankelijk van dagelijks beheer. In samenwerking met ervaringsdeskundigen kan er bij in gebruik name van het gebouw beoordeeld worden hoe dit het beste georganiseerd kan worden.

Ook de toegankelijkheid in tijdelijke situaties, als een gebied nog volop in (her)ontwikkeling is, kan verbeterd worden. De deskundigheid die bij de gemeente beschikbaar is dient hierbij actief ingezet te worden. Tevens dienen de tijdelijke maatregelen bij voorkeur ook met ervaringsdeskundigen afgestemd en teruggekoppeld te worden. De lessen die daaruit voortkomen kunnen in het vervolg worden toegepast.

Private gebouwen

De gemeente heeft beperkte invloed op de toegankelijkheid van bestaande private gebouwen zoals winkels. Een manier om invloed te hebben is een stimuleringsregeling om aanpassingen te doen aan een gebouw. Denk bijvoorbeeld aan het weghalen van een drempel, aanpassen van deuren of het toegankelijk maken van een toilet. Een dergelijke stimuleringsregeling is er geweest in Nijmegen.

De gemeente kan nagaan of de oude stimuleringsregeling in een nieuwe vorm weer gebruikt zou kunnen worden om meer en betere publiek toegankelijke voorzieningen te realiseren. Hierbij hebben we speciale aandacht voor toegankelijke toiletten. In de binnenstad en de grotere winkelcentra zijn toiletten, die minimaal geopend zijn tijdens de openingsuren, een grote aanwinst. In overleg met beleggers, winkeliers en horecabedrijven kunnen passende en financieel haalbare oplossingen ontwikkeld worden. De gemeente kan hierbij het initiatief nemen in samenwerking met bijvoorbeeld het Zelfregiecentrum Nijmegen.

Woningen

In dit onderzoek hebben we ons niet gericht op toegankelijkheid van woningen. Wel is ter sprake gekomen dat woningen in veel gevallen slecht toegankelijk zijn voor mensen met een rolstoel. Vanuit ervaringsdeskundigen wordt aangedrongen om hiervoor in de komende woningbouwprogramma's extra aandacht aan te geven. Een situatie die ook voorkomt is dat een aangepaste woning in de praktijk slecht toegankelijk is door de inrichting van de openbare ruimte rondom de woning. Door meer woningen toegankelijk te ontwerpen en te bouwen, kunnen mensen ook langer in hun buurt blijven. Mensen die door ouderdom slechter ter been raken kunnen in hun huis blijven wonen.

De gemeente kan op dit vlak proactiever zijn door in de woningbouwprogramma's meer rolstoeltoegankelijke woningen op te nemen. Dit gaat verder dan de algemene eisen in het Bouwbesluit. Denk bijvoorbeeld aan de steeds grotere elektrische rolstoelen die het voor sommige doelgroepen mogelijk maken om grotendeels zelfstandig te wonen. Hiervoor zijn speciale aanpassingen van de woningen noodzakelijk, die bij voorkeur al in de ontwerpfase moeten worden meegenomen. Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom woningen moet de toegankelijkheid integraal onderdeel zijn van het ontwerp.

5.2 Afhangelijkheid van andere beleidsterreinen

Veel beleidsterreinen zijn van invloed op de toegankelijkheid wat bijdraagt aan de complexiteit van het probleem en de mogelijke oplossingen.





In dit hoofdstuk bespreken we de belangrijkste aangrenzende beleidsterreinen die een rol spelen bij het verbeteren van de toegankelijkheid. Dit is geen uitputtende lijst maar een samenvatting van onze bevindingen uit de werksessies.

a) Ontwerpprincipes bij herinrichting of aanleg van straten

De ontwerpprincipes die we hanteren bij herinrichting of aanleg van straten beïnvloedt, vanzelfsprekend, in hoge mate de toegankelijkheid. In vergelijking met het autoverkeer hebben voetgangers een relatief klein deel van de ruimte in het wegprofiel. Dit is niet uniek voor Nijmegen. Het is het geval in de meeste steden in het land waar gedurende een groot deel van de 20^e eeuw en de eerste decennia van de 21^e eeuw de auto prioriteit kreeg in de ontwikkeling van de stad. Bovendien is de stoep vaak bezaaid met andere elementen van het straatprofiel, zoals bewegwijzering, verlichting, vuilnisbakken en groen. Alles bij elkaar beperkt dit de vrije doorloopruimte voor voetgangers, vooral voor gehandicapten die vaak een breder en obstakelvrij loopoppervlak nodig hebben.

De trottoirband vormt de visuele en fysieke scheiding tussen ruimte voor auto's en die voor voetgangers. Tegelijkertijd wordt het ook als een barrière ervaren door mensen met een fysieke beperking omdat gebruikers bij elk kruispunt erop- en af moeten rijden. Een veelgehoorde klacht was dat op- en afritten te steil, te smal of niet voorzien waren van voldoende tactiel of visueel contrast. Als gebruikers deze ruimte gedeeltelijk zouden delen door soepelere grenzen tussen weggedeelten, zou er veel ruimte gewonnen kunnen worden voor voetgangers, fietsers en groen.

In het geval van een woonstraat zou het verwijderen van trottoirbanden ook betekenen dat voetgangers, fietsers en auto's allemaal hetzelfde wegdek delen. De verkeersintensiteit wordt laag gehouden door het installeren van verkeersremmende maatregelen die ervoor zorgen dat de straat niet door sluipverkeer kan worden gebruikt en dat de maximum snelheid wordt beperkt tot 15 km/u. Een dergelijk straatontwerp is niet nieuw en staat bekend als een woonerf. Bij nieuw aan te leggen woonstraten of bij reconstructies zou er vaker vanuit het woonerf gewerkt kunnen worden.

Hoewel het erfontwerp het voordeel heeft dat er ruimte wordt gewonnen voor mensen in een rolstoel, kan het ook problemen opleveren voor slechtzienden. Als het goed wordt uitgevoerd, met voldoende visueel contrast, natuurlijke gidslijnen, voldoende lage snelheden en verkeersvolumes, kan het succesvol geïmplementeerd worden. Toch is er geen pasklare oplossing. Het verbeteren van toegankelijkheid op plekken met beperkte ruimte. De samenwerking tussen stedenbouw en mobiliteit is hierin cruciaal om te komen tot goede maatwerkoplossingen.

b) Parkeerbeleid

Straten voorzien niet alleen in ruimte om te bewegen, ruimte om te verblijven, maar ook in ruimte om te parkeren. Het is een voortdurende uitdaging om de juiste balans te vinden tussen ruimte om te bewegen en ruimte om te verblijven. Gedurende een groot deel van de 20^e eeuw heeft het parkeren van auto's een deel van de openbare ruimte in beslag genomen. In stadscentra worden de laatste jaren grote investeringen gedaan om het parkeren van auto's in gebouwde voorzieningen of buiten het centrum te plaatsen, om ruimte vrij te maken voor voetgangers, fietsers en andere activiteiten zoals terrassen, pleinen en kunst.

Woonwijken vormen in dit opzicht een grotere uitdaging. Bewoners zijn gewend zo dicht mogelijk bij hun voordeur te parkeren. Verder zijn ondergrondse parkeervoorzieningen voor woningen vaak niet haalbaar. Parkeren op straat kan daarom een aanzienlijke belemmering vormen voor de toegankelijkheid, vooral op plekken waar toch al ruimtegebrek bestaat.



Dit werd ook duidelijk in de buurtbezoeken met ervaringsdeskundigen. Aanpassingen in het parkeerbeleid kunnen daarom een middel zijn om de toegankelijkheid te verbeteren. Minder geparkeerde auto's betekent meer ruimte, wat ook mogelijkheden biedt voor een meer toegankelijke openbare ruimte. Vaak wordt er gesproken over dat die ruimte gebruikt kan worden voor groen of klimaatadaptatie. Die ruimte zou echter ook gebruikt kunnen worden voor toegankelijkheid. Hier moeten keuzes in gemaakt worden. Deze veranderingen gaan niet van de ene op de andere dag. Het is belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de effecten die parkeren heeft op de toegankelijkheid wanneer er wijzigingen komen in het parkeerbeleid. Een mogelijke (lange termijn) oplossing zijn kleinschalige parkeerterreinen op loopafstand van woningen. Op deze manier parkeert iedereen op een apart parkeerterrein en loopt naar hun huis toe in plaats van rondjes door de wijk rijden op zoek naar een parkeerplek.

c) Groen

Toen het groen in veel Nijmeegse straten werd aangeplant, zag de stad er grotendeels anders uit en functioneerde ze heel anders. Er reden minder auto's op de wegen en de term 'bereikbaarheid' betekende weinig voor de gemeente en de gemiddelde Nijmegenaar. Het is dan ook logisch dat de manier waarop groen nu onderdeel is van de stad, soms botst met moderne overwegingen en prioriteiten zoals toegankelijkheid. Dit kwam ook naar voren in de terugkoppeling van ervaringsdeskundigen.

Groenvoorzieningen dragen bij aan zowel comfort en uitstraling van het straatbeeld, als de luchtkwaliteit, wateroverlast (door water vast te houden), schaduw tijdens hittegolven en de biodiversiteit van de stad. Tegelijkertijd staan bomen en struiken vaak op het trottoir en nemen ze waardevolle voetgangersruimte in beslag. Brede boomspiegels staan vaak midden op de stoep waardoor het loopoppervlak smaller wordt en er struikelgevaar ontstaat. Soms duwen boomwortels de bestrating omhoog en maken ze stoeptegels los, waardoor het loopoppervlak ongelijk wordt. Op andere locaties nemen overgroeïende struiken ruimte op het trottoir in beslag. In het geval van bomen of struiken op privéterrein kunnen bewoners dit onderling oplossen, maar begroeiing op straat of in parken valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Deze locaties vormen knelpunten maar de waarde van groen voor de stad is te groot om alle bomen die obstakels vormen te verwijderen. Wanneer een straat in aanmerking komt voor vernieuwing, kan de gemeente een erfontwerp overwegen waarin de bomen kunnen blijven staan. Als een boom dood is en moet worden verwijderd, kan de gemeente opnieuw bekijken waar een nieuwe boom moet worden geplant op een manier die de toegankelijkheid in die straat verbetert.

d) Beheer

De rol van beheer is voornamelijk om de openbare ruimte te onderhouden en kapotte of versleten onderdelen weer functioneel te maken. Op veel plaatsen in de stad werd infrastructuur ontworpen en geïnstalleerd in een tijd dat toegankelijkheid nog geen bekend onderwerp was. Deze infrastructuur was gemaakt om de stad meerdere decennia in de toekomst van dienst te zijn. Helaas betekent dit dat veel van de infrastructuur die jaren geleden is aangelegd niet meer voldoet aan de verwachtingen en normen van vandaag.

Enerzijds heeft alle infrastructuur een bepaalde levensduur. Als het aan vervanging toe is, kan het worden vernieuwd naar de nieuwste norm, maar dit alleen al betekent dat verandering extreem langzaam zou gaan. Anderzijds heeft de gemeente niet de middelen om door de hele stad te gaan en elk element één voor één te vernieuwen.



Nu pakt Nijmegen toegankelijkheidsknelpunten voornamelijk reactief aan. Dit betekent dat problemen pas worden aangepakt als ze worden gemeld en onder de aandacht van de gemeente worden gebracht (grotendeels via de Meld & Herstelapp).

Een meer proactieve aanpak zou betekenen dat de bestaande infrastructuur en gemeentelijke processen regelmatig tegen het licht worden gehouden om problemen te voorkomen voordat ze zich voordoen.

Het proactief aanpakken van toegankelijkheid in de hele stad is een enorme opgave die veel geld en tijd zou kosten. Er zijn drie meer realistischere proactieve benaderingen. Een daarvan is op projectbasis (of per wijk) waarbij een bepaald stratelement wordt aangepast of toegevoegd aan de buurt, zoals stoepopritjes. Het nadeel van deze aanpak is dat er een beslissing moet worden genomen over welk gebied het eerst wordt aangepakt.

De tweede proactieve aanpak is op basis van individuele gevallen. Als groenbeheer bijvoorbeeld wortelopdruk ziet, melden ze dat en komen ze in actie. Deze aanpak vereist dat het personeel getraind wordt in het herkennen van een bepaald probleem (of meerdere) en een procedure om dit te melden. Het voordeel van deze aanpak is dat alle buurten dezelfde prioriteit krijgen. Het nadeel daarvan is dat het afhankelijk is van de inzet van individuele medewerkers en dat het veel tijd zou kosten om de hele stad te dekken.

Tot slot kan de expertise van ervaringsdeskundigen beter benut worden in het beheer en onderhoud proces. Op dit moment worden ontwerp getoetst op het handboek en wordt het opgeleverde resultaat in de openbare ruimte gecontroleerd. Het is ook mogelijk om al aan de start van een onderhoudsproces met ervaringsdeskundigen te toetsen hoe de huidige inrichting wordt ervaren. Zo kan de toegankelijkheid zeer gericht verbeterd worden wanneer een straat vervangen wordt.

e) Handhaving

Om de orde in de openbare ruimte te behouden, heeft de gemeente van allerlei regels over hoe men zich moet gedragen. Denk bijvoorbeeld aan hoe winkels mogen uitstallen, waar fietsen geparkeerd mogen worden, wanneer het vuilnis aan straat mag staan en waar terrassen mogen staan. Handhaving zorgt dat de afspraken worden nageleefd.

Doordat handhaving de afspraken in de openbare ruimte controleert, hebben ze ook een rol in het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Vaak is de inzet van handhaving een reactieve aanpak als ze reageren op klachten of signaleren dat er ergens een afspraak wordt overschreden. Doordat er vooral reactief te werk wordt gegaan, ontstaat er een gewoonterecht. Een structurele verbetering zou gerealiseerd kunnen worden door proactiever handhaving in te zetten. Handhaving gaat in dat geval in gesprek voordat er een klacht is. Bijvoorbeeld in gesprek met horecaeigenaren over hun terras, met fietsparkeerders over hun geparkeerde fiets of met ondernemers over hun uitstallingsbeleid.



Foto 7: Het probleem van smalle stoepen door terrassen ligt eerder bij het verguningsverleningsproces dan bij handhaving.

In woonwijken kunnen veel problemen worden aangepakt door een dialoog te faciliteren tussen buurtbewoners. Wanneer bijvoorbeeld een overhangende plant de stoep blokkeert, kunnen bewoners dit samen oplossen. Vanwege de toenemende individualisering van de samenleving en vaak weinig contact tussen burens blijft het een uitdaging om inwoners aan te moedigen de dialoog aan te gaan voordat ze naar de handavingsinstanties kijken voor een oplossing. Ook hier zou handhaving pro-actiever kunnen handelen door het gesprek in de buurten te initiëren en mensen bewust te maken van hun gedrag. Een pro-actievere werkwijze vergt wel meer capaciteit vanuit handhaving.

5.3 Bewustwording

In sommige gevallen is de oplossing een kwestie van besef. De oplossing is misschien heel simpel, maar door een gebrek aan bewustzijn van het probleem of de juiste methode om het aan te pakken wordt er weinig gedaan om het op te lossen. Het vergroten van de bewustwording onder Nijmegenaren, ambtenaren en hulporganisaties van ervaringsdeskundigen kan allemaal bijdragen aan een toegankelijker Nijmegen.

a) Richting inwoners van Nijmegen

Niet alles kan worden opgelost door meer of betere handhaving. In veel gevallen kunnen knelpunten ook opgelost worden door inwoners bewuster te maken van goed gedrag om problemen in de eerste plaats te voorkomen. Dit geldt met name voor woonwijken. Ervaringsdeskundigen kwamen bijvoorbeeld veel gevallen tegen van meubilair en planten van geveltuinen die extra ruimte op het trottoir innemen. Dit vermindert de vrije doorloopruimte, waardoor het moeilijk wordt om te manoeuvreren. Als het niet begaanbaar is, moeten rolstoelgebruikers of mensen die een bredere doorloopruimte nodig hebben de rijweg gebruiken. Hierdoor komen mensen in onveilige en ongemakkelijke situaties met auto- en fietsverkeer terecht.



Foto 8, 9: In woonwijken wordt de vrije doorloopruimte vaak ingenomen door planten of geveltuinen. Een beter bewustzijn onder bewoners over de effecten hiervan op hun medebewoners zou de toegankelijkheid kunnen verbeteren.



Foto 10: In sommige woonwijken wordt het toegestaan om met twee wielen op de stoep te parkeren waardoor de stoep smaller en dus minder toegankelijk wordt.

Verder heeft het parkeergedrag van mensen ook een impact op de toegankelijkheid van de buurt. Automobilisten die hun auto half op de stoep parkeren, versmallen de vrije doorloopruimte van de stoep aanzienlijk. Ook al is het niet toegestaan, wordt dit gedrag in veel buurten gedoogd en als gewoonterecht behandeld door handhaving.

Het bewust maken van inwoners over hun bijdrage aan toegankelijkheid kan een eerste stap zijn voor het stimuleren van gedragsverandering. Dit kan door middel van een campagne of een bericht in de wijkkrant. Door de impact van bepaald gedrag op mensen met een beperking te laten zien, zullen sommige inwoners hun gedrag veranderen. Het is belangrijk dat deze boodschap positief wordt geformuleerd. In plaats van te focussen op de negatieve effecten van een bepaald gedrag, is het zinvoller om de positieve gevolgen van gedragsverandering te laten zien.

b) Richting ambtenaren

In veel gevallen ontstaan toegankelijkheidsproblemen doordat ontwerpers, projectleiders of aannemers zich niet bewust zijn van toegankelijkheid en het effect van de inrichting op mensen met een beperking. Deze ontwerpen voldoen meestal aan de basisrichtlijnen.

Toch zorgen ze in de praktijk voor ontoegankelijke plekken doordat degenen die het ontwerp toetsen niet altijd de context van de plek te zien krijgen. Hierdoor kan er niet geconcludeerd worden of het een logische inrichting is die goed aansluit op de omgeving.

Sommige ontwerpen worden uitbesteed aan externe partijen. In dat geval zijn het niet de ontwerpers van de gemeente zelf die een ruimte (her)ontwerpen, maar mensen van buiten de gemeentelijke organisatie. Om ervoor te zorgen dat de kwesties van toegankelijkheid ook door externen worden meegenomen, zijn twee stappen nodig. Eerst moet de gemeente zorgen dat hun eigen toegankelijkheidsnorm is gewaarborgd in het aanbestedingsproces voor extern partijen. Vervolgens, zodra de gemeente een ontwerp ontvangt van een externe partij, moet er een controle plaatsvinden of het voldoet aan de gemeentelijke toegankelijkheidsnormen.

Een voorbeeld uit het buurtbezoek in West liet zien dat de ruimte te krap was ontworpen met onvoldoende manoeuvreerruimte voor rolstoelgebruikers. Tussen het groen, een fietsenrek, een vuilnisbak en de parkeerplaats blijft er weinig ruimte over voor iemand in een rolstoel. Terwijl dit leidt naar de ingang van de multifunctionele ruimte de Biezantijn. Als ontwerpers zich meer bewust worden van toegankelijkheidsknelpunten, kunnen ze dit soort situaties voorkomen. Verder bespaart de gemeente het geld dat ze anders kwijt zou zijn aan werkzaamheden op een later moment om het op te lossen.



Foto 11: Deze ruimte is te krap ontworpen. Tussen de parkeerplek, het fietsenrek, de vuilnisbak en het groen is er weinig ruimte over voor rolstoelgebruikers.

Terwijl een fout soms in het ontwerp zit, bleek uit de werksessies dat knelpunten vaker voortkomen uit een tekortkoming in het gemeentelijke proces. Een concreet voorbeeld is een oversteek waar de geleidestrook slechts aan één kant van een voetgangersoversteekplaats was geplaatst. De voetgangersoversteekplaats bleek op de grens van twee projecten te liggen met twee verschillende projectleiders. Dit suggereert een miscommunicatie tussen projectleiders en hun ontwerpers. Daarnaast is er een extra uitdaging als er één of twee externe projectleiders bij betrokken zijn. Zij zouden door de organisatie gefaciliteerd moeten worden om verbinding te maken met aangrenzende projecten.



Foto 12: Deze oversteekplaats bevindt zich op de grens tussen twee projecten, elk met een andere projectleider. Door gebrek aan communicatie tussen projectleiders ontbreken geleidelijnen aan één kant van de kruising.

Met name in de binnenstad zijn terrassen een veelbesproken onderwerp tijdens de werksessies. We leerden van een deelnemende ambtenaar dat een deel van het vergunningsverleningsproces vraagt dat de afdeling veiligheid advies geeft over elke aanvraag. Er wordt dan gekeken naar de impact van de vergunning op de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Er is echter geen verplichting dat het advies wordt opgevolgd. Dit heeft tot gevolg dat er terrasvergunningen kunnen worden verleend ondanks hun negatieve impact op de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte. Dit gebeurt in sommige gevallen ook. Het advies lijkt geen status te hebben.

Tot slot zien we ook dat er tijdens bouw- en wegwerkzaamheden de toegankelijkheid niet altijd op orde is. Hoewel er bestaande toegankelijkheidsnormen en -richtlijnen zijn, bleek uit de feedback van ervaringsdeskundigen tijdens de buurtbezoeken dat er nog veel knelpunten zijn die erop wijzen dat een andere aanpak nodig is. Op een bouwplaats was een oversteekplaats slordig ingericht met planken over het gat in de grond, of er was een hek achtergelaten op de stoep waardoor de vrije doorloopruimte geblokkeerd. Idealiter wordt dit voorkomen door toezicht te houden op de projectontwikkeling en -uitvoering om ervoor te zorgen dat uitvoerders zich goed aan het contract houden. Betere bewustwording van toegankelijkheid bij projecttoezichthouders van de gemeente kan bijdragen aan het voorkomen van dergelijke knelpunten. Regelmatiger toezicht op projectontwikkeling en -uitvoering zou helpen. Dit kan bijvoorbeeld door toegankelijkheidscontroles in te bouwen in eerdere fasen van de projectontwikkeling.

Kortom, meer bewustzijn binnen de gemeente en bij ambtenaren over waar in processen fouten worden gemaakt kan bijdragen aan een toegankelijker Nijmegen.



c) Richting hulporganisaties van ervaringsdeskundigen

Grotere ontwerpfouten worden eerder opgemerkt en aangepakt. Tegelijkertijd worden veel van de (kleinere) knelpunten tijdens de buurtbezoeken niet onder de aandacht van de verantwoordelijke partij gebracht. In Nijmegen wordt er gewerkt met de Meld & Herstelapp voor inwoners om (onder andere) ontoegankelijke locaties in de openbare ruimte te melden. Zodra een probleem in de app is geregistreerd, wordt het onder de aandacht gebracht van de gemeente die vervolgens met de verantwoordelijke afdeling een oplossing zoekt.

Een intensiever gebruik van de app kan daardoor bijdragen aan een betere toegankelijkheid. We bevelen aan dat de gemeente samen met hulporganisaties en vertegenwoordigers van ervaringsdeskundigen permanente campagne opzet om het gebruik van de app bij de ervaringsdeskundigen te stimuleren. Hulporganisaties kennen hun cliënten al goed en weten hoe ze hen het beste kunnen instrueren om de app te gebruiken. Om dit te faciliteren zou de gemeente een korte handleiding voor hulporganisaties kunnen maken.

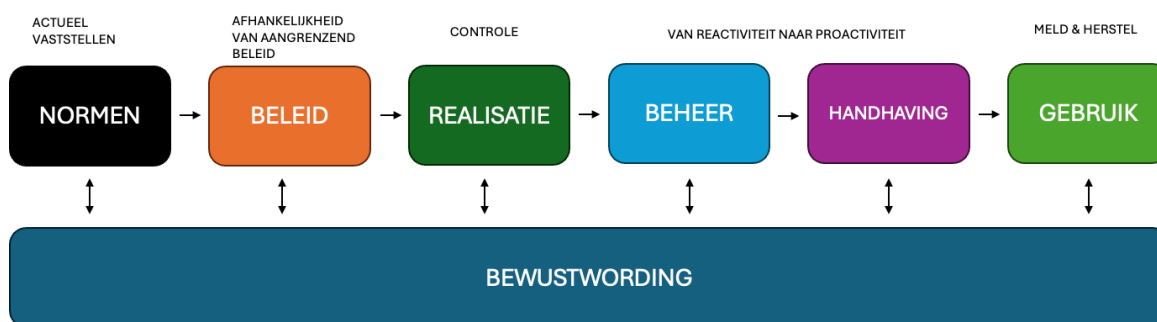


6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De aanleiding voor dit rapport is allereerst de twee moties 'design for all, overall' en 'ontwerpen voor iedereen als leidend principe'. De andere aanleiding was de slotvraag van de evaluatie van het Handboek Nijmegen Toegankelijk. Deze vraag luidt: 'Hoe kan het Handboek Nijmegen Toegankelijk verder verbreed worden naar de gehele fysieke ruimte?' Op basis van het onderzoek dat we hebben uitgevoerd komen we tot onderstaande conclusie en advies.

Er gaat al veel goed in Nijmegen als het gaat om toegankelijkheid. In de laatste jaren zijn er veel knelpunten opgepakt en is ook de samenwerking met ervaringsdeskundigen steeds vaker benut om hun ervaringen vroegtijdig in een proces te benutten. Het venijn blijkt vaak in het detail te zitten en dit vraagt om verbetering in verschillende werkprocessen. Toegankelijkheid is namelijk meer dan alleen een goed ontwerp dat voldoet aan de richtlijnen uit het handboek. We concluderen dat goede toegankelijkheid in alle pijlers van de gemeentelijke organisatie wordt beïnvloed en niet alleen op het moment dat er een ontwerp voor een straat of gebied wordt gemaakt. We adviseren daarom om het pad naar een betere toegankelijkheid in te zetten door toegankelijkheid integraal op te nemen in gemeentelijke werkprocessen. Dit is nodig om ontoegankelijkheid in de toekomst te voorkomen of te herstellen.

Het pad naar betere toegankelijkheid



Figuur 1 Schematisch overzicht van het pad naar toegankelijkheid

Het pad naar een betere toegankelijkheid start volgens ons bij het aanscherpen van een aantal richtlijnen in het Handboek Nijmegen Toegankelijk. Hierbij gaat het om geleidelijnen bij bushaltes en op- en afritjes van de stoep naar de rijbaan. Het is wenselijk dat het handboek wordt aangevuld met specifieke richtlijnen voor het plaatsen van obstakels om auto's te weren. Daarnaast adviseren we expliciete richtlijnen in het handboek op te nemen voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte tijdens renovaties en bouwwerkzaamheden.

In het handboek zou er ook een verwijzing gemaakt kunnen worden naar de richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte rondom gebouwen. Het is van belang dat de overgang tussen openbare ruimte en de ingang van een gebouw ook voldoet aan toegankelijkheidsrichtlijnen. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de locatie van een gehandicapten parkeerplaats en de route tussen parkeerplaats en hoofdingang. In principe valt dit onder de richtlijnen voor de gebouwen. Door een koppeling te maken in het handboek, groeit de aandacht voor deze overgangszone.



De richtlijnen voor binnenruimten wordt geregeld via het wettelijk verplichte bouwbesluit. In de Nijmeegse bouwverordening kunnen aanvullingen gedaan worden ten opzichte van het landelijke bouwbesluit. We adviseren om de nieuwe NEN 9120 norm hiervoor te raadplegen.

Vervolgens is een toegankelijker Nijmegen afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden op verschillende beleidsterreinen. Door het belang van toegankelijkheid expliciet te maken en mee te nemen in beeldvorming, wordt er al vroeg in het beleidsproces nagedacht over de impact van een beleidskeuze op toegankelijkheid in de uitvoering. We hebben geconstateerd dat de mate van toegankelijkheid is van beleidskeuzes rondom ontwerpprincipes, parkeren, groenvoorzieningen, beheer en handhaving.

In de fase van realisatie adviseren we dat de interne communicatieprocessen verbeterd worden zodat projecten beter op elkaar aansluiten. Veel toegankelijkheidsknelpunten zijn simpelweg het gevolg van miscommunicatie tussen projectleiders, wat leidt tot inconsequentie tussen projecten en situaties. Daarnaast moeten ervaringsdeskundigen eerder worden geraadpleegd om zo vroeg mogelijk in de ontwerpfase te toetsen hoe een straat of gebied toegankelijker gemaakt wordt. Op het moment dat een straat of gebied gerealiseerd gaat worden, is het aan te raden om proactiever toezicht te houden op de werkzaamheden. Zo worden fouten in de realisatie eerder hersteld en de overlast van werkzaamheden op het omliggende gebied blijven beperkt.

Vanuit zowel beheer als handhaving ligt een mogelijkheid om proactiever te werk te gaan. Op dit moment pakt beheer meldingen uit de Meld & Herstelapp op. Zo verbeteren ze stap voor stap de openbare ruimte. Als ze proactiever te werk gaan, kunnen ze bijvoorbeeld een heel gebied toetsen op toegankelijkheid en hiervoor een plan maken. Handhaving reageert veelal op klachten en meldingen. Een voorbeeld van een proactievere aanpak is het in gesprek gaan met Nijmegenaren en ondernemers. Door het gesprek aan te gaan zonder dat er een directe melding is waarover het gesprek gevoerd moet worden, kunnen ze helpen om Nijmegenaren bewuster te maken van hun rol in de toegankelijkheid voor andere Nijmegenaren. Een proactievere aanpak vergt wel meer capaciteit vanuit handhaving.

Al deze mogelijke verbeteringen in de gemeentelijke processen staat of valt bij het bewustzijn van het belang van toegankelijkheid. De gemeente moet actief werken aan het bewustzijn, zowel binnen de gemeentelijke organisatie als bij inwoners. Hoe meer aandacht hiervoor, hoe groter de kans dat het standhoudt tegen concurrerende belangen. Het vergroten van de bewustwording kan door het thema systematisch op te nemen in alle processen van de gemeente. Dit zal niet alleen het gemeentepersoneel bewuster maken, maar ook het publiek laten zien dat de gemeente het thema toegankelijkheid serieus neemt. Om het bewustzijn van het publiek nog verder te vergroten, is sterk aan te raden om een bewustwordingscampagne over het thema te lanceren die met name de knelpunten van mensen met een beperking belicht.

Tot slot, aangezien het gedrag van bewoners een bepalende factor is voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte, moet de gemeente aan de slag met het verspreiden en communiceren van het gebruik van de Meld en Herstelapp. Sommige knelpunten van toegankelijkheid zijn eenvoudig aan te pakken als ze maar onder de aandacht van de gemeente worden gebracht. Met de hulp van bewoners die knelpunten melden via Meld en Herstelapp blijft de gemeente op de hoogte van de locaties waar actie gewenst en/of nodig is.



7. BIJLAGE 1 OVERZICHT RICHTLIJNEN

7.1 VN-verdrag handicap

Het VN-verdrag Handicap bepaalt dat mensen met een beperking volledig mee moeten kunnen doen in de samenleving. Dit houdt in dat zowel de fysieke als digitale wereld toegankelijk moet zijn.

Detailniveau

Het verdrag omschrijft de rechten van de mens. Het zijn eisen van de Staten die Partij zijn. Mobiliteit is maar een klein onderdeel van het verdrag. Er worden geen technische uitwerkingen besproken alleen het streven van een universeel ontwerp en recht op toegankelijke woonplaatsen.

Doelgroepen

De doelgroep zijn personen met een handicap.

Onderscheid basis- en topniveau

Schets de basiseisen van Staten die Partij zijn om de rechten van personen met een handicap te respecteren.

Relatie tot andere richtlijnen

Uit het VN-verdrag is onder andere de Nederlandse Wet gelijke behandeling van handicap of chronische ziekte voortgekomen. Europese norm is een technische uitwerking van het VN-verdrag.

7.2 Europese richtlijnen voor toegankelijkheid (NEN ISO 21542, NEN EN 17210)

7.2.1 ISO 21542 building construction – accessibility and usability of the built environment

Dit is een internationale norm met voorwaarden en aanbevelingen om een veilige, inclusieve, leeftijdsvriendelijke en duurzame gebouwde omgeving die toegankelijk en bruikbaar is voor iedereen.

Detailniveau

Technische uitwerking zoals benodigde ruimte tussen deuren etc.

Doelgroepen

Het doel is toegankelijkheid voor iedereen (veilig, inclusief, leeftijdsvriendelijk en duurzaam).



Onderscheid basis- en topniveau

Er wordt alleen een minimum maatvoering gegeven.

Relatie tot andere richtlijnen

Vormt de basis voor NEN-EN 17210.

7.2.2 NEN-EN 17210 Accessibility and usability of the built environment – Functional requirements

Dit document bepaalt de Europese toegankelijkheidsnormen door basis functionele toegankelijkheidseisen voor ontwerp, (ver)bouw, en onderhoud van stedelijke buitenruimtes voor voetgangers.

Detailniveau

Beschrijft de functionele eisen voor de gebouwde omgeving. Schrijft niet voor hoe aan deze eisen moet worden voldaan.



Doelgroepen

De doelgroepen zijn alle die cognitieve, zintuiglijke of fysieke beperkingen hebben. Sommige eisen richten zich ook op mensen met immunologische beperkingen.

Onderscheid basis- en topniveau

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende kwaliteitsniveaus.

Relatie tot andere richtlijnen

Deze norm is gebaseerd op de internationale norm ISO 21542.

7.3 Richtlijnen buitenruimten

7.3.1 Richtlijn toegankelijkheid CROW

De richtlijnen van het CROW zijn er zodat mensen – met of zonder beperkingen – zich zonder belemmeringen en wanneer zij dat willen kunnen verplaatsten. Zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit zijn belangrijke factoren voor deelname aan de maatschappij. Hiervoor moet de openbare ruimte op orde zijn.

Detailniveau

Per object – bijvoorbeeld trappen of hellingbanen – worden richtlijnen beschreven en maatvoering gegeven. Daarnaast wordt ook een uitgebreide toelichting in de tekst gegeven.

Doelgroepen

Toegankelijkheid is voor iedereen, dus de richtlijnen moeten voor elk mens van toepassing zijn.

Onderscheid basis- en topniveau

Er worden minimale afmetingen gegeven, dit geeft de suggestie dat meer ruimte zorgt voor meer comfort.

Relatie tot andere richtlijnen

Het VN-verdrag vormt de wettelijke basis van deze richtlijnen.

7.3.2 Voetpaden voor iedereen

Detailniveau

Voetpaden voor Iedereen bevat een overzicht van gedetailleerde toegankelijkheidsrichtlijnen van verschillende straatelementen voor personen met een beperking. De richtlijnen zijn vooral gericht op ontwerpnormen op straatniveau. Het gaat om technische richtlijnen.



Doelgroepen

Iedereen, waaronder rolstoel of rollator gebruikers, mensen met een handicap, slechtzienden en kinderen.

Onderscheid basis- en topniveau

Er wordt onderscheid gemaakt tussen een minimum maatvoering waaraan aspecten moeten voldoen en een voorkeurs maatvoering.

Relatie tot andere richtlijnen

Deze uitgave is gebaseerd op Bouwbesluit, NEN 1814, het Handboek voor Toegankelijkheid, ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) van het CROW en het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht.

Normbladen en ontwerprijtlijnen waar de criteria "Voetpaden voor iedereen" van afgeleid zijn

Vrije breedte	Breedte	ASVV 2004 14.4.1	
	Manoeuvrerruimte	NEN 1814	
Vrije hoogte	Hoogte	HOR- Utrecht	
Oversteek	Hellingshoek	NEN 1814	
	Vrije breedte	NEN 1814	
	Voorziening blinden en slechtzienden	Oogvereniging Nederland	Geleidelijnen, markeringen, attentievlakken
	Markering	BAT	Elke oversteek voorzien van een zichtbare en voelbare markering.
Hoogteverschillen		NEN 1814	
Materiaal	Herkenbaarheid	BAT	Voetpaden, fietsbanen en rijbanen zijn ten opzichte van elkaar goed zichtbaar (kleurstelling en contrast) en herkenbaar. Standaardisatie in materiaalgebruik.
	Bruikbaarheid	NEN 1814	Berijdbaarheid
	Oppervlakte afwerking	NEN 1814	

Figuur 3. Overzicht afgeleiden ontwerprijtlijnen "Voetpaden voor iedereen"

7.3.3 Handboek Nijmegen Toegankelijk

In het Handboek Nijmegen Toegankelijk staan uitgangspunten om de openbare ruimte zo toegankelijk mogelijk te maken. Het beleid van Nijmegen is om zoveel mogelijk belemmering weg te nemen voor ouderen en mensen met een functiebeperking.

Detailniveau

Eerst worden in het algemeen de uitgangspunten van Nijmegen besproken, vervolgens worden per onderdeel (trottoir en voetpad, routegeleiding, voetgangers oversteek locatie, fietspad, plein, park, trap, helling, straatmeubilair, parkeerplaats, bushalte) en aspect (zien, horen, tasten, verplaatsen, gebruiken) richtlijnen benoemd met maatvoering.



Doelgroepen

De richtlijnen zijn ingedeeld op 5 aspecten: zien, horen, tasten, verplaatsen en gebruiken. Dit is toegepast voor (respectievelijk) slechtzienden (ouderen), personen met gehoorbeperkingen, personen met visuele beperkingen (die gids- en geleidelijnen nodig hebben), mensen met functiebeperking of ouderen, en mensen met functiebeperking, ouderen en gedrag van anderen.

Onderscheid basis- en topniveau

In dit handboek wordt onderscheid gemaakt naar basis en hoge kwaliteit.

Relatie tot andere richtlijnen

Het handboek is een vertaling van de richtlijnen van het CROW ('Richtlijn toegankelijkheid' 2014) door een werkgroep aangepast naar de situatie voor Nijmegen. Dit geeft een handzaam maar algemeen overzicht, voor details raadplegen specialisten en bouwkundigen de CROW publicatie, de gemeentelijke standaardmodellen en de andere handboeken o.a. de volgende publicaties:

- richtlijn toegankelijkheid CROW publicatie 337 Uitgever: CROW, 21 januari 2014 ISBN:9789066286337;
- handboek voor Toegankelijkheid Maarten Wijk Uitgever: Bim Media BV, oktober 2012 ISBN 9789012585057;
- zicht op Ruimte Berry den Brinker, Atja Apituley en Jeroen Smeets Uitgever: Stichting SILVUR, januari 2014, ISBN 9789082150407;
- standaard detailboek projecten afdeling gemeente Nijmegen Gemeente Nijmegen – interne communicatie.

7.4 Tactiele & visuele routegeleiding voor mensen met een visuele beperking 2021

Naast de ITS standaard heeft PBT consult ook een richtlijn gemaakt voor routegeleiding.

Detailniveau

In deze standaard worden eerst de kernwaarden genoemd, de basis uitgangswaarden voor gids- en geleidelijnen. Daarna worden voor verschillende situaties op detailniveau punten uitgewerkt (met maatvoering).

Doelgroepen

De routegeleiding besproken in deze handreiking is bedoeld voor personen met een visuele beperking.

Onderscheid basis- en topniveau

Alleen basisvoorzieningen worden besproken.

Relatie tot andere richtlijnen

De uitgangspunten uit ISO/FDIS 23599 die in de Nederlandse situatie kunnen worden geïmplementeerd zijn in de vorige versie van dit document (2013) overgenomen, dit is een vernieuwde uitgave.



7.5 Richtlijnen binnenruimten

7.5.1 Integrale Toegankelijkheidsstandaard (Itstandaard) 2023

Detailniveau

De Itstandaard is ontwikkeld als een praktisch toepasbare objectieve standaard om integraal toegankelijke projecten te kunnen realiseren op het niveau van maatvoeringen. De Itstandaard is hierdoor bruikbaar bij de opstelling van een Programma van Eisen en het bouwbestek. Ook is het bruikbaar als checklist voor het uitvoeren van een toegankelijkheidskeuring van een gebouw, evenement of object.

Doelgroepen

De Itstandaard is gebaseerd op de filosofie van 'Design for All'. Hieronder valt iedereen die redelijkerwijs in staat wordt geacht de voorziening gelijkwaardig en zelfstandig te gebruiken.

Onderscheid basis- en topniveau

Afhankelijk van het objectsoort hanteert de Itstandaard vier categorieën:

1. ITS Basis;
2. ITS Totaal;
3. ITS Plus;
4. ITS Wonen.

Voor alle vier de Itstandaard-categorieën gelden dezelfde toegankelijkheidseisen. Het verschil kan zitten in het van toepassing verklaren van de eisen of niet. Een en ander is afhankelijk van de locatie en de situatie.

Relatie tot andere richtlijnen

De opzet en hoofdstukindeling loopt grotendeels parallel met de NEN-ISO 21542 omdat de NEN-ISO 21542 wereldwijd wordt gezien als het basisdocument voor criteria voor toegankelijkheid.

7.5.2 Bouwbesluit

Er zijn wettelijke regels over de toegankelijkheid van nieuwbouwgebouwen opgenomen in het bouwbesluit. Dit zijn basiseisen waaraan nieuwbouw moet voldoen. De onderwerpen in het Bouwbesluit die relevant zijn voor toegankelijkheid zijn:

- afdeling 2.12 vluchtroutes, eisen voor nieuwbouw en bestaande bouw;
- afdeling 2.4 overbrugging van hoogteverschille;
- afdeling 2.5 trap, eisen voor nieuwbouw en bestaande bouw. Zijn op basisniveau omschreven;
- afdeling 2.6 hellingbaan, eisen voor nieuwbouw en bestaande bouw zijn op basisniveau omschreven;
- afdeling 6.10 bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, nieuwbouw en bestaande bouw.

Detailniveau

De eisen voor toegangsroutes en doorgangen zijn: breedte toegangsroute vanaf openbare weg minimaal 1,1m en hoogteverschil maximaal 0,02m. Doorgang minimaal 0,85m breed en 2m hoog.

Doelgroepen

Er wordt summier verwezen naar personen met een functiebeperking, waar het gaat over hoogteverschillen in de route tussen openbare weg en voordeur.



Onderscheid basis- en topniveau

Er is alleen een basisniveau omschreven.

Relatie tot andere richtlijnen

Er wordt verwezen naar meetmethodes die omschreven zijn in NTA (Nederlandse Technische Afspraak), zoals NTA 8800. Er zijn geen verwijzingen naar andere richtlijnen als het om toegankelijkheid gaat.

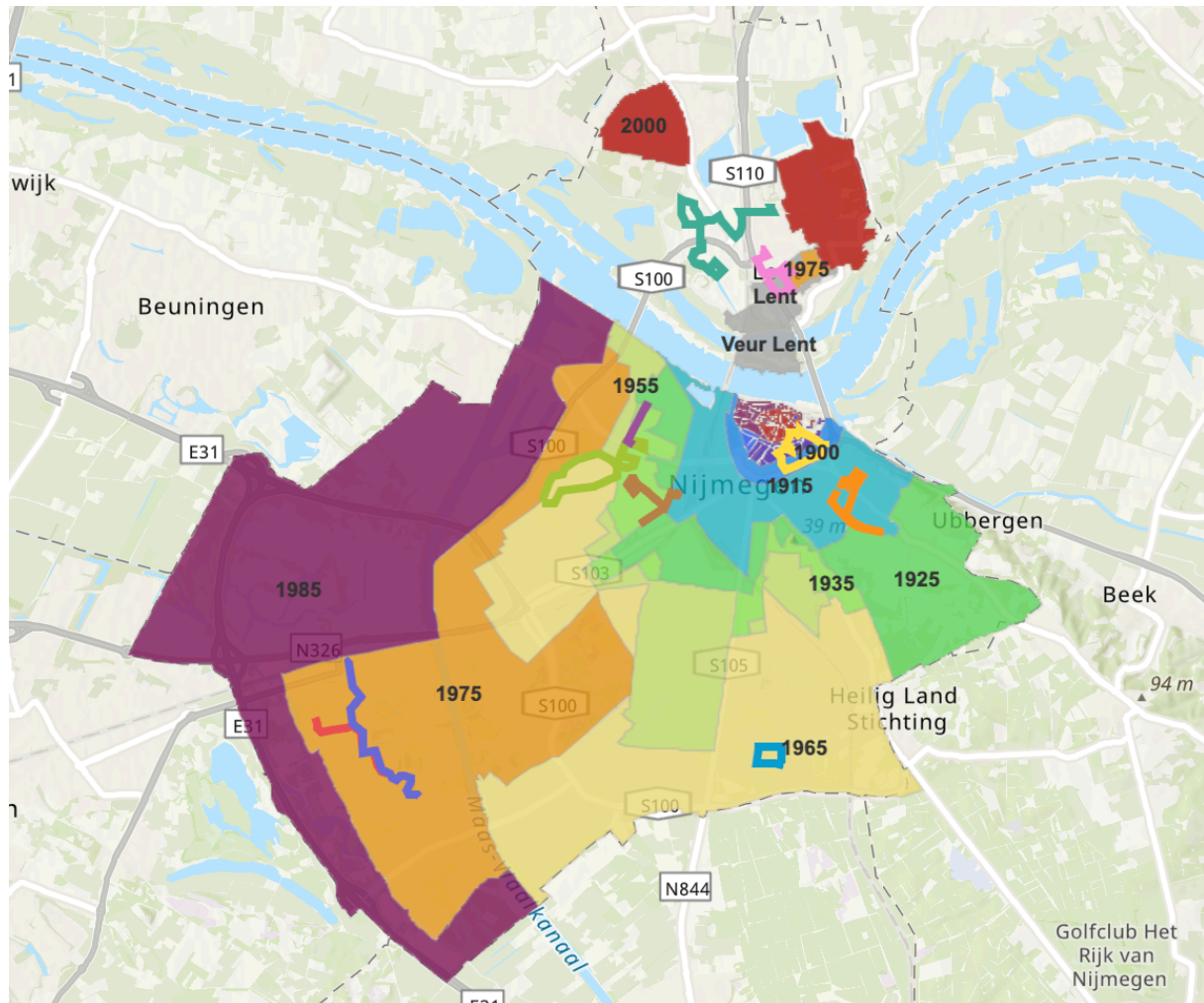
7.5.3 NEN 9120

Begin 2024 wordt het concept van de nieuwe norm NEN 9120 gepubliceerd voor een consultatieronde. Deze norm is in eerste instantie alleen voor nieuwe gebouwen bedoeld. In een later stadium zal ook de openbare ruimte en verbouw worden toegevoegd.



8. BIJLAGE 2 BEVINDINGEN PER BUURTPROFIEL

In totaal hebben we 10 buurtbezoeken uitgevoerd en 1 bezoek voor het beoordelen van auditieve toegankelijkheid. Op onderstaande kaart staat weergegeven waar de buurtbezoeken hebben plaatsgevonden. In bijna iedere ontwikkelperiode heeft een bezoek plaatsgevonden. Lang niet alle wijken en buurten zijn bezocht. Per buurtbezoek beschrijven we welke knelpunten kenmerkend zijn voor die type wijk. De conclusies van de buurtbezoeken delen we in hoofdstuk 4. De adviezen die eruit volgen staan in hoofdstuk 6.



Figuur 4. De tien routes geprojecteerd op de kaart van Nijmegen met ontwikkelperiode per wijk

8.1 Stadscentrum

Het buurtbezoek dat we in het centrum van Nijmegen aflegden, vond plaats in het oostelijke deel van het centrum. De benedenstad heeft een heel ander karakter dan het bezochte gebied. Er is in de benedenstad meer hoogteverschil en er worden kinderkopjes gebruikt als wegdek. De conclusies van dit buurtbezoek zijn daarom niet op de hele binnenstad van toepassing.

Kenmerkend voor de binnenstad is de drukte in de straten. Er zijn veel voetgangers, fietsers, geparkeerde fietsen, automobilisten en geparkeerde auto's.

Dit zorgt ervoor dat er veel meer obstakels zijn dan in andere buurten. De bevindingen over te smalle trottoirs en obstakels op de stoep uit voorgaande paragraaf zijn hier nadrukkelijk van toepassing.

Een ander knelpunt dat typisch is voor de binnenstad is de balans tussen terrassen en een toegankelijk trottoir. Zoals foto 3 laat zien is de doorgang bij Kelfkensbos in het geding als de terrassen in gebruik zijn. Er zijn meerdere plekken in en aan de rand van de binnenstad waar dit het geval is. Ook in de ringstraten is de ruimte beperkt op het trottoir als er terrassen zijn uitgestald.

De lift op het Mariënburg plein is al enige tijd defect. Zowel tijdens dit buurtbezoek als bij andere deelnemers van de buurtbezoeken hebben we hier klachten over ontvangen. Voor hen vormt dit een grote belemmering, als ze vanuit de binnenstad komen, om bij de ingang van bijvoorbeeld de bibliotheek of de stadswinkel te komen. Bovendien is de communicatie hierover beperkt en is het onduidelijk wanneer de lift weer werkt.

Een ander opvallend knelpunt is ter hoogte van kruising Sint Canisiussingel en Van der Bruggenstraat, te zien op Foto 13. Hier liggen de geleidelijn, waarschuwingsmarkering en afrit van het trottoir op zo'n twee meter van de rateltikker en verkeerslicht. Een persoon met een visuele beperking, die de geleidelijn volgt, vindt de rateltikker moeizaam. Een persoon met een fysieke beperking moet manoeuvreren tussen de rateltikker en de afrit als hij of zij om groen vraagt bij het verkeerslicht.



Foto 13 Afstand tussen rateltikker en geleidelijnen

In dit buurtbezoek zijn we ook in de bibliotheek en de stadswinkel geweest. In beide gebouwen wordt er gewerkt aan het toegankelijker maken van het gebouw. Zoals al geschreven in Hoofdstuk 4.2 is de stadswinkel recent getoetst door ervaringsdeskundigen bezocht. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen waardoor het voortaan weer prettiger is om naar de Stadswinkel te gaan. In de bibliotheek hebben we een aantal punten gesignaleerd, zoals de toegankelijkheid van het minder validen toilet en het gebruik van contrast op de trap, die nog verbeterd kunnen worden. Algemene les is hier dat het loont om samen met ervaringsdeskundigen de gebruiksvriendelijkheid van het gebouw te toetsen.

8.2 Hees

Het buurtbezoek in Nijmegen Nieuw-West vond plaats in de wijk Hees. Hees is een voormalig dorp dat lag ter hoogte van de Schependomlaan, Kerkstraat en Bredestraat. Het buurtprofiel zoals we dat in het voormalige dorp zien is uniek voor Nijmegen. De afgelegde route loopt voornamelijk door vooroorlogse wijken.



De wijk heeft een beperkt aantal voorzieningen, deze zijn voornamelijk aan de randen van de wijk te vinden. Bijvoorbeeld medische faciliteiten en supermarkten aan de Marialaan en het winkelcentrum aan de Molenweg.

Tijdens het buurtbezoek is er vooral aandacht besteed aan de kwaliteit van het trottoir en het wegdek. De Schependomlaan is uitgevoerd als fietsstraat met daarnaast een groenstrook en voetpad. Omdat het voetpad enigszins schuin afloopt en op bepaalde plekken smal is, wordt door rolstoelgebruikers de voorkeur gegeven aan het asfalt van de fietsstraat.

In de Voorstadslaan vielen ook oneffenheden in het voetpad op, hier is uitwijken naar de weg geen aangenaam alternatief vanwege de slechte kwaliteit van het wegdek. In de smalle straten zoals de Prinsenlaan en Bredestraat zorgt het gebrek van openbare parkeerplaatsen voor obstakels op het voetpad. Auto's staan hier namelijk deels op de stoep geparkeerd. Dit is hinderlijk voor zowel mensen met een fysieke en visuele beperking.

Tijdens dit buurtbezoek hebben we het medisch centrum aan de Marialaan bezocht. Dit centrum was niet goed toegankelijk met een scootmobiel, om na het aanbellen binnen te komen moet je eerst een aantal keer steken en keren. Daarnaast was er een drempel bij de ingang en geen intercom aanwezig.

8.3 Wolfskuil

In Nijmegen Oud-West vond het buurtbezoek plaats in de wijk Wolfskuil. Wolfskuil is een volkswijk die gebouwd werd in het begin van de twintigste eeuw. Na de tweede wereldoorlog is de wijk gerenoveerd. De wijk wordt gekenmerkt door hoogteverschillen

. In Wolfskuil zijn veelal eengezinswoningen te vinden, veel daarvan zijn sociale huurwoningen. Een groot deel van deze woningen hebben een klein voortuintje. Bredere lanen wisselen af met smalle straatjes. Parkeren vindt plaats langs de weg. In de Wolfskuil zijn veel kinderdagverblijven en basisscholen te vinden. De resultaten van dit buurtbezoek zullen vergelijkbaar zijn aan wijken zoals Hengstdal, Biezen en delen van Nije Veld.

Knelpunten die we tijdens het buurtbezoek tegen zijn gekomen zijn voornamelijk oneffenheden en smalle voetpaden. In sommige gevallen zien we dat de voortuintjes ook ruimte in nemen van het voetpad, doordat de begroeiing ook ruimte in neemt op het voetpad. In deze wijk zien we zeer beperkt gebruik van geleidelijnen en waarschuwingstegels. Smalle steegjes, zoals de Oude Nonnendaalseweg op Foto 14, zijn niet toegankelijk vanwege een smal voetpad en obstakels (geparkeerde auto's en fietsen).

Tijdens het bezoek in Wolfskuil zijn we langs de Wijkfabriek gekomen. Deze wijkvoorziening is niet toegankelijk voor mensen in een rolstoel. Daarnaast zijn we naar het winkelcentrum aan de Molenweg gegaan. Het winkelcentrum is niet toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking. Te steile afritjes, het ontbreken van gids- en geleidelijnen zorgen voor een onoverzichtelijke situatie.



Foto 14 Smal voetpad Oude Nonnendaalseweg



Foto 15 Openbare ruimte voor privégebruik

8.4 Altrade en Hunnerberg

Het buurtbezoek in Nijmegen-Oost vond plaats in het deel van de wijk dat grotendeels aan het begin van de 20^e eeuw is ontwikkeld. Vooral in Altrade zijn veel voorzieningen te vinden waardoor buurtbewoners hun dagelijkse boodschappen makkelijk in de buurt kunnen doen. In delen van de buurten Hunnerberg en Altrade zijn er veel studentenwoningen en bovenwoningen te vinden. In Altrade komen veel woonerven voor. In Hunnerberg zijn er enkele ruim opgezette straten en meerdere straten met langsparkeren⁴ en drukbezette trottoirs. De bevindingen van dit buurtbezoek zijn redelijk te vergelijken met Bottendaal.

Tijdens dit buurtbezoek valt het extra op dat de strijd om de stoep gevoerd wordt. Deze wijken zijn grotendeels gebouwd toen de auto nog nauwelijks deel uitmaakte van het straatbeeld. Nu is er een grote druk op de openbare ruimte door de hoeveelheid auto's en alles wat erbij komt kijken. Er staan steeds meer laadpalen, er zijn parkeermeters en verkeersborden. Daarnaast staat er sinds kort een luiercontainer op de stoep (Foto 16). Natuurlijk zijn er dan ook nog lantaarnpalen. Deze nemen allemaal ruimte in van de voetganger.

Voor een persoon in een rolstoel zijn dit fysieke obstakels waaromheen gemanoeuvreerd moet worden (Foto 17). Als deze obstakels door de kleur en/of hoogte wegvallen tegen de achtergrond, zijn ze ook nog eens moeilijk zichtbaar voor mensen met een visuele beperking. In een aantal straten, zoals de Heydenrijckstraat, valt het ook op dat de verlichting onvoldoende is voor iemand met een zichtbeperking. Aan een zijde van de weg heb je minder licht doordat de lantaarnpalen aan de andere kant staan en vrij hoog zijn.

⁴ Parkeren onder een hoek van 0 graden ten opzichte van de rijrichting langs de rijbaan, ook wel parallelparkeren.



Foto 16 Luiercontainer



Foto 17 Een smalle stoep met obstakels

Door de deelnemers werd opgemerkt dat de Oranjesingel een barrière is. De oversteektijd wordt als kort ervaren en met een rolstoel heb je een aantal op- en afritjes die moeite kosten. Tijdens het buurtbezoek stuitte we ook op de oversteek op de Berg en Dalseweg, Daalseweg en Tooropstraat. Deze straten zijn op een aantal punten lastig over te steken. Op Foto 18 hieronder is de oversteek ter hoogte van de Mesdagstraat te zien. De verlaagde trottoirband en het afritje liggen scheef tegenover elkaar, er ligt een drempel in de weg en de gereden snelheid door fietsers en automobilisten is zo hoog dat je hier bijna niet durft over te steken. Het zebrapad over de Daalseweg ter hoogte van de supermarkt wordt ook als niet prettig ervaren. Er staan vaak auto's geparkeerd op de aangrenzende parkeerplaatsen. De deelnemer in een rolstoel geeft aan dat hij hier vaak een stukje de weg oprijdt om te bepalen of hij veilig kan oversteken.



Foto 18 Oversteek Tooropstraat

8.5 Biezen

Een tweede buurtbezoek in Oud West vond plaats in het Waterkwartier in de wijk Biezen. In het begin van de 19^e eeuw was er vele industrie aan de Waal, voor werknemers werden woningen in de buurt gerealiseerd. Inmiddels is er ook veel nieuwbouw in de wijk, voornamelijk in de buurt van de haven en het noordelijke deel van de wijk. In de driehoek die gevormd wordt door de Voorstadlaan, Marialaan en het spoor zijn veel jaren tachtig woningen te vinden. Aan de randen zijn vooral vooroorlogse woningen. Het buurtbezoek vond plaats in de Waterstraat, waar aan de ene kant vooroorlogse woningen staan en aan de andere kant complete wijken die na de oorlog zijn gerealiseerd. In de Biezen zijn verschillende medische faciliteiten, supermarkten, bibliotheek, basisschool en een buurtcentrum te vinden. Ook is er een complex met seniorenwoningen.

De resultaten van dit buurtbezoek zijn redelijk vergelijkbaar aan de bevindingen in de Wolfskuil en zouden we ook terug kunnen vinden in Hengstdal en delen van Nije Veld.

Obstakels specifiek voor dit buurtbezoek waren wegwerkzaamheden in de Waterstraat. Hierdoor stonden overal op de stoep niet opgeruimde hekken of was de stoep nog opengebrouwen zonder duidelijke afbakening (Foto 19). Andere obstakels waren ontbrekende op- en afritjes en de daarbij behorende geleidelijnen en tegels (Foto 20). In de wijk wordt veel ruimte opgenomen door de auto.



Foto 19 Werkzaamheden



Foto 20 Onduidelijke oversteek

Tijdens het buurtbezoek hebben we wijkcentrum de Biezantijn bezocht. Volgens de deelnemer is het gebouw zelf voldoende toegankelijk. Op weg naar de entree komen we toch een aantal obstakels tegen. Zo is de opgang voor rolstoelen slecht te vinden en kruist deze route met de parkeergelegenheid voor fietsen, waardoor de ruimte beperkt is. Daarnaast is er geen markering voor slechtzienden op de trap aangebracht en lopen de traptreden langs de gevel geleidelijk over in de hellingbaan.



8.5 Dukenburg

In Dukenburg hebben twee buurtbezoeken plaatsgevonden in de buurten Malvert, Tolhuis en Meijhorst. Het stadsdeel Dukenburg is ontwikkeld vanaf eind jaren 60 en ziet eruit als typische jaren '70 wijk dankzij de scheiding van functies tussen wonen, werken en voorzieningen. De autowegen vormen het raamwerk van de opbouw van de wijk.⁵ Dit is ook terug te zien in het brede profiel van straten waar veel ruimte is voor de auto dankzij de brede geasfalteerde rijbaan en aanliggende parkeerplaatsen. Het trottoir is vaak ook vrij breed. De andere buurten in Dukenburg en Lindenholt zijn vergelijkbaar aan de resultaten van deze buurtbezoeken.

Doordat er veel parkeerruimte is ingericht voor auto's en mensen veelal een eigen berging of schuur hebben, staan er geen geparkeerde fietsen of auto's op de stoep. Hier en daar staan er obstakels zoals paaltjes of bomen maar over het algemeen heeft de stoep een vrije doorgang. De manoeuvreerruimte op de stoep is ook ruimer dan in andere buurten.

Er zijn een aantal knelpunten die kenmerkend zijn voor buurten zoals deze in Dukenburg. Allereerst zijn er weinig oversteekplaatsen. De ruimtelijke structuur is opgebouwd rondom de auto. Het grootste deel zijn 30 kilometer per uur straten maar ze zien er niet zo uit. Door de breedte van de straten is het een uitdaging om over te steken. Tijdens de buurtbezoeken deden we dit op punten waar de deelnemers dit zichzelf hadden aangewend omdat de aanwezige oversteekplaats te ver weg was of niet veilig voelde.

De toegankelijkheid van het winkelcentrum Dukenburg is niet op orde. Als men richting de ingang loopt vanuit het Zwanenveld, aan de zuidzijde, loop je letterlijk vast. Er is geen duidelijke oversteekplek, er zijn geen geleidelijnen en geen markering op de trap (Foto 21). Hier zien we dat de toegankelijkheid in de directe omgeving van een voorziening minstens zo belangrijk is als de toegankelijkheid van de gebouwen zelf.

De toegankelijkheid van het winkelcentrum in Meijhorst werd daarentegen door beide deelnemers anders ervaren. De geleidelijnen worden op de parkeerplaats onderbroken ter hoogte van de drempels (Foto 22). Hierdoor raakte de ene deelnemer de oriëntatie kwijt terwijl de andere hier zijn weg nog vond.

⁵ Ontwikkelagenda Dukenburg





Foto 21 Toegang tot winkelcentrum Dukenburg vanuit de zuidzijde



Foto 22 Geleidelijnen op de parkeerplaats bij winkelcentrum Meijhorst

8.6 Brakkenstein

Het buurtbezoek heeft plaatsgevonden in Brakkenstein. Deze buurt is onderdeel van stadsdeel Nijmegen-Zuid en gebouwd in de begin jaren 60. In dezelfde periode zijn ook buurten zoals Hatert, Grootstal en Groenewoud gebouwd. Het stratenpatroon van Brakkenstein heeft veel weg van een gridstructuur⁶. De woonstraten zijn veelal geasfalteerd en hebben op straat parkeren. Er zijn veel eengezinswoningen en seniorenflats.

Kenmerkend voor de toegankelijkheid in Brakkenstein is de slechte staat van de openbare ruimte. Het asfalt is sterk verouderd, zoals bijvoorbeeld te zien is op Foto 23. Ook de trottoirs en de afritjes zijn vaak niet op orde. Op de trottoirs zijn veel stoeptegels ongelijk en zijn de gootjes bij afritjes vaak verzakt waardoor wielen van rollators niet soepel doorrollen, zoals te zien op Foto 24. Bovendien nemen bomen en lantaarnpalen veel ruimte in op het trottoir waardoor de breedte op meerdere plekken niet voldoet aan de richtlijnen uit het handboek toegankelijkheid Nijmegen.

⁶ Rechthoekig stratenpatroon waar straten loodrecht op elkaar worden aangelegd



Foto 23 Slecht wegdek in de Kanunnik Pelsstraat



Foto 24 Blad dat zich ophoopt bij een afritje op de Kanunnik Faberstraat

Auto's kunnen parkeren aan de rand van de weg. Toch zien we op verschillende plekken tijdens het buurtbezoek dat automobilisten ervoor kiezen hun auto half op het trottoir te zetten, zoals op foto 25. Hierdoor wordt het lastiger manoeuvreren voor personen in een scootmobiel, rolstoel of met een rollator.



Foto 25 Auto deels op de stoep geparkeerd op de Deken de Raetstraat

In de wijk wonen veel senioren. De hoeveelheid bankjes om te rusten is toch beperkt. In het handboek toegankelijkheid wordt voorgeschreven dat er rustplekken zijn om de 200 meter in drukke gebieden. In een buurt zoals Brakkenstein zou deze norm ook toegepast kunnen worden om het ommetje in de buurt toegankelijker te maken. De deelnemer aan het buurtbezoek gaf aan dat er soms een wachtrij is bij het bankje bij de Aldi.

8.7 Lent

Het voormalige dorp Lent bestaat uit Oud Lent en de uitbreiding Nieuw Lent. Tijdens het buurtbezoek zijn we zowel in het nieuwbouw gedeelte als in het naoorlogse gedeelte van Lent geweest. In Lent zijn voornamelijk eengezinswoningen te vinden. Lent heeft voldoende voorzieningen, zoals scholen, medische voorzieningen, winkels, horeca en een treinstation.

Het nieuwbouwgedeelte van Lent is ruim opgezet met veel groen. Voetpaden zijn over het algemeen (in de nieuwere wijken) breed. In het oude gedeelte zijn de stoepen soms nog te smal, zoals op Foto 26. Specifieke knelpunten die wij tegenkwamen in Lent waren voornamelijk oneffenheden in het voetpad, te steile op- en afritjes, schuin aflopende stoepen en obstakels op de stoep zoals prullenbakken, brievenbussen, borden, achterstallig onderhoud en paaltjes (zoals te zien op Foto 27).



Foto 26 Te smal voetpad



Foto 27 Obstakels op het smalle voetpad

Tijdens het buurtbezoek hebben we de bushalte aan de Pastoor van Laakstraat bezocht. Deze bushalte is voorzien van geleidelijnen, attentiemarkeringen en visuele blokmarkering. Ook is er een voorziening voor gesproken informatie, deze is echter slecht te verstaan door het voorbijrijdende verkeer. Vlak langs de geleidelijn zijn obstakels geplaatst en de opstelruimte is vrij smal.

8.8 Hof van Holland en Woenderskamp

Het allernieuwste deel van Nijmegen is ook bezocht. Vanaf de Vrouwe Udasingel zijn we op weg gegaan naar de Aldi en de Boog in het Hof van Holland. De Woenderskamp is ontwikkeld vanaf 2018 en sinds enige tijd voltooid. Het Hof van Holland is nog volop in ontwikkeling. We hebben ons gericht op de straten die al wel af en/of in gebruik zijn.

In de Woenderskamp en Hof van Holland wordt zichtbaar wat plannen en ontwerpen voor fietsers en voetgangers kan betekenen. Er zijn veel fietsstraten te vinden waardoor de toegankelijkheid voor scootmobielen en rolstoelen als prettig beleefd wordt. Door het gebruik van afgeschuinde trottoirbanden wordt het gebruik van de openbare ruimte door mensen in een rolstoel en scootmobiel veel flexibeler. Ze kunnen op meerdere plekken oversteken en uitwijken wanneer er een obstakel op het trottoir staat.

Toch zijn er op een aantal plekken tijdelijke situaties gecreëerd die al heel lang in gebruik zijn waar de voetganger niet centraal staat in het ontwerp.

De oversteek van de Griftdijk-Noord (Foto 28) ter hoogte van de Dijkstraat is onduidelijk. Er is een voetgangersoversteek maar deze is niet logisch geplaatst aan het fietspad zonder een trottoir ernaast.

De situatie rondom de Boog is ook niet ideaal voor de toegankelijkheid voor de voetganger, zoals ook al is beschreven in Hoofdstuk 4.2. Komend vanaf de Graaf Allardsingel is het trottoir oneffen en voor mensen met een visuele beperking onduidelijk dat er een fietspad overgestoken moet worden. Hetzelfde geldt voor de entree richting de Boog. Het trottoir is hier oneffen en het is niet overzichtelijk door geparkeerde fietsen en auto's. We zijn ons ervan bewust dat beide situaties tijdelijk zijn maar, dit kan beter. De aanleg rond de ingang van de tijdelijke Aldi is hiervoor een goed voorbeeld.



Foto 28 Oversteek Griftdijk-Noord



9. BIJLAGE 3 KNELPUNTEN UIT DE EVALUATIE

Gemeente Nijmegen heeft de toegankelijkheid over de jaren 2019 tot 2021 geëvalueerd. Samen met een werkgroep van ervaringsdeskundigen zijn een aantal voltooide projecten beoordeeld. Daarnaast is er een enquête uitgevoerd onder de leden van het stadspanel.

De gemeente heeft als beleid om bij projecten de openbare ruimte meteen goed vorm te geven volgens de uitvoeringsnormen van 'Handboek Nijmegen Toegankelijk'. Daarbij wordt niet langer uitgegaan van aanpassingen voor een aantal personen maar van "design for all". Uit de evaluatie van 2019 kwamen de volgende acties:

- hoofdroutes beter in beeld brengen;
- advies over stadsverlichting en slechthoofzienheid uitbrengen;
- horeca als (openbare) toiletmogelijkheid gebruiken.

De afgelopen jaren zijn de onderstaande stappen gemaakt:

- toegankelijkheid als uitgangspunt is stevig ingebed in de gemeentelijke organisatie:
 - criteria van het handboek toegankelijkheid zijn opgenomen in het digitale handboek integraal beheer openbare ruimte (hior). Bij nieuwe inrichting wordt altijd getoetst aan deze normen;
- alle bushaltes aangepast;
- alle winkelcentra zijn getoetst op toegankelijkheid en waar mogelijk verbeterd;
- meer-jaren programma is aangepast op toegankelijkheid gemeentelijke accommodaties;
- nijmegen doet mee met onderzoek projecten en landelijke acties;
- er is structureel budget voor knelpunten.

Vanuit de groep ervaringsdeskundigen zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- stadverlichting voldoet slecht;
- toiletten zijn slecht toegankelijk;
- combinatie bus en rolstoel is lastig;
- voortgang uitvoeringsplan, sommige onderwerpen verdienen extra aandacht:
 - trappen;
 - esplanade;
 - winkelcentrum Molenweg;
- shared space is niet goed voor inclusie;
- stimuleringsfonds voor openbare gebouwen.

De kwaliteit van een selectie van projecten die zijn uitgevoerd in 2019 en 2020 is beoordeeld door een werkgroep van ervaringsdeskundigen. Er is geobserveerd dat het beheer (bijvoorbeeld kapotte straatverlichting, scheve stoeptegels, afzettingen, etc.) beter kan. Hetzelfde geldt voor obstakels op de stoep, zoals fietsen, auto's en andere hinderlijke objecten.

Uit de enquête die is gehouden onder de leden van het stadspanel komt als belangrijkste uitkomst naar voren dat mensen hinder ervaren van obstakels op voetpaden. De meerderheid ervaart dit en mensen met een lichamelijke beperking hebben hier het meeste last van.



De werkgroep vraagt zich af hoe het beleid van Nijmegen zich verhoudt tot de recent uitgekomen Integrale Toegankelijkheid Standaard (ITS) en stelt voor deze te gebruiken als uitgangspunt. Daarnaast zijn er nieuwe Europese en landelijke normeringen. De gemeente verwacht dat de huidige normen hier grotendeels aan voldoen.

