



**VOETPADEN
VOOR
IEDEREEN**

09-06-2020

Bouw
Advies
Toegankelijkheid

Heel veel mensen en organisaties hebben gereageerd op onze oproep om deze richtlijn te verbeteren.

Heel veel dank !

De bruikbaarheid en de leesbaarheid is daardoor sterk verbeterd.
Wij stellen deze richtlijn met veel genoegen aan iedereen beschikbaar om samen de woonomgeving te verbeteren.

Job & Frans

Voetpaden voor iedereen

eerste uitgave	(PSGU)	28 augustus 1992	'Toegankelijk trottoir'
eerste druk	(BAT)	16 december 2004	
9° herziening	(BAT)	1 december 2013	
Aanvulling	(BAT)	9 juni 2020	

Auteur J.J.M. Haug & F.Schuurman
tekstadvies Van Tilburgtekst Communicatie www.woordendiespreken.nl

Bouw Advies Toegankelijkheid
(Midden Nederland)
Sjanghaidreef 1
3564 JN Utrecht
mob 06 50 846 154
e-mail batutrecht@telfort.nl
web www.batutrecht.nl

Bouw Advies Toegankelijkheid
(Noord Nederland)
Anjerweg 26
8042 CS Zwolle
tel (038) 42 27 794
e-mail fransschuurman@telfort.nl
website www.batutrecht.nl

VOORWOORD

Heeft u het wel eens meegemaakt? U loopt met een grote doos in uw armen naar uw geparkeerde auto en struikelt omdat u niet weet waar het voetpad ophoudt en de parkeerstrook begint? Of er staan klike's midden op het voetpad, waardoor u er in uw rolstoel niet langs kunt? Wat te denken van het ontbreken van een voelbare markering, waardoor u met uw geleidestok niet kunt horen en voelen dat u via een oprit voor rolstoelen midden op de rijbaan bent gelopen? De voorbeelden zijn eindeloos en wijzen naar dezelfde conclusie: bij veel voetpaden is verbetering nodig om bruikbaarheid en veiligheid te realiseren. Dat geldt voor iedere voetganger, of men nu jong is, oud is of men goed ter been is of gebruik maakt van een rollator of blindengeleidehond.

Voetpaden onveilig en slecht bruikbaar

Die conclusie kwam ook uit een onderzoek van Bouw Advies Toegankelijkheid (BAT). Tussen 2000 en 2008 heeft BAT in een aantal gemeenten in de provincie Utrecht – Amersfoort, Baarn, Breukelen, Utrecht, Maarssen, Houten en De Bilt– voetpaden nagelopen om hun bruikbaarheid en toegankelijkheid voor mensen met beperkingen te onderzoeken. De resultaten waren schokkend: zowel in bestaande wijken als in nieuwbouwwijken laat de kwaliteit van de voetpaden veel te wensen over. En wel zo, dat aanpassing van alle bestaande voetpaden niet realistisch was. Dezelfde gemeenten hebben, mede naar aanleiding van deze onderzoeken, hun beleid inmiddels gewijzigd en doen er van alles aan om de toegankelijkheid te waarborgen.

Toegankelijke voetpaden realiseren

Bestaande voetpaden herstellen is zeer kostbaar en niet realistisch. Goede toegankelijke voetpaden zijn wel te realiseren bij herbestrating, reconstructie en nieuwbouw. Dan kan er vanaf de tekentafel rekening mee worden gehouden, waardoor er nauwelijks meerkosten zijn. Wanneer deze strategie gevolgd wordt, kan over 15 jaar iedereen zonder problemen van voetpaden gebruik maken.

Criteria voor toegankelijkheid

In deze richtlijn heeft BAT punt voor punt concreet uitgewerkt aan welke minimale criteria moet worden voldaan, wil een voetpad geschikt zijn voor elke gebruiker. Het gaat bijvoorbeeld niet alleen over het voetpad zelf, maar ook over de inrichting van oversteekplaatsen en de situering van straatmeubilair. De criteria zijn ontleend aan wettelijke normeringen (zie bijlage) én aan de 25 jaar praktijkervaring van BAT.

Voor wie?

Deze richtlijn is bestemd voor wethouders, ambtenaren en bedrijven die zich bezig houden met het realiseren van voetpaden voor alle gebruikers. Daarnaast kan de notitie gebruikt worden door lokale belangengroepen om met de gemeente in gesprek te gaan over de toegankelijkheid van voetpaden.

De richtlijn wordt regelmatig geactualiseerd en aangevuld met praktijkvoorbeelden. De meest actuele versie staat op www.batutrecht.nl. Het is ook mogelijk om BAT te laten assisteren bij het toepassen van de criteria. Meer hierover vindt u op blz [41](#).

Job Haug
Bouwkundig adviseur toegankelijkheid

Frans Schuurman
Bouwkundig adviseur toegankelijkheid

Wanneer deze richtlijn u helpt bij het realiseren van toegankelijke voetpaden,
zijn we in onze opzet geslaagd.

Alle onderstaande organisaties steunen deze notitie van harte!



Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland

[Chronisch Zieken en Gehandicaptenraad Nederland](#)



[Stichting Gehandicapten Overleg Vianen](#)



[Gehandicapten en Patiënten Platform Amersfoort](#)



[Gemeente Amersfoort](#)



[Organisatie van en voor mensen met een visuele beperking](#)



[Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn](#)



[Solgu](#)



Gemeente Utrecht

[Gemeente Utrecht](#)



[NVVS Nederlandse Vereniging voor Slechthorenden](#)



[Stichting Gehandicaptenplatform Gemeente De Bilt](#)



[Plaatselijk Overleg Gehandicapten \(POG\) IJsselstein](#)

gemeente Houten



[Gemeente Houten](#)



[Stichting Groen & Handicap](#)



[Stichting Integratie Gehandicapten Wijk bij Duurstede \(SIGW\)](#)



[Platform Gehandicaptenbeleid Oudewater \(PGO\)](#)



[Gemeente Bunnik](#)



[Stichting KUBES](#)



[Stichting Platform Gehandicapten Eemnes \(PGE\)](#)



[Platform voor Mensen met een Functiebeperking](#)



[Gehandicapten en Patiënten Platform Zeist \(GPPZ\)](#)



[Platform GGz Utrecht](#)



[Platform Gehandicapten Westland](#)



[Cliëntenplatform Lopik](#)



[MIMAX Woerden](#)



[ToegankelijkNederland](#)



[werkgroep BTB Stichting CIGW](#)



[Duwgroep Leusden](#)



[Gehandicapten Platform Stichtse Vecht \(GPSV\)](#)



[Van Tilburg Communicatie](#)



[WMO raad Soest](#)



[Stichting Platform Gehandicaptenbeleid Woudenberg](#)



[Stichting 't WEB \(Zuid-Kennemerland\)](#)



[WAC Amersfoort](#)

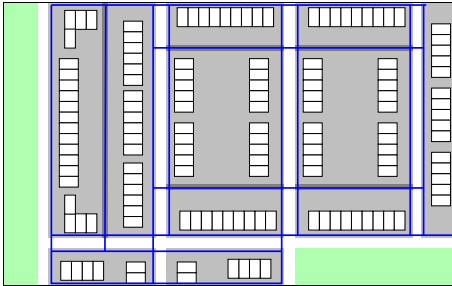


[Gemeente Heerlen](#)

INHOUD

1 Grondslagen voor voetpaden	<u>1</u>
Uitgangspunt	<u>1</u>
Nieuwbouwplannen en herbestrating	<u>1</u>
Kwaliteitseis	<u>1</u>
2 Criteria voor inrichting voetpaden	<u>2</u>
Locatie van voetpaden	<u>2</u>
Herkenbaarheid/taal	<u>2</u>
Vrije breedte	<u>3</u>
Palen/obstakels	<u>3</u>
Obstakelvrije zone	<u>3</u>
Manoeuvrerruimte	<u>3</u>
Sluizen	<u>4</u>
Maatvoering sluizen	<u>4</u>
Vrije hoogte	<u>5</u>
Afwerking voetpaden	<u>5</u>
Boomwortels	<u>5</u>
Boomkransen	<u>5</u>
Gleuven en mazen	<u>5</u>
Spoorweg en tramwegovergang	<u>6</u>
Hellingen	<u>7</u>
Keerruimte/ bordes	<u>7</u>
Extreme hoogteverschillen	<u>7</u>
Breedte van hellingen	<u>8</u>
Beveiliging van hellingen	<u>8</u>
Dwarshellingen	<u>8</u>
Trappen	<u>8</u>
Leuningen	<u>8</u>
Bruggen (algemeen)	<u>9</u>
Bruggen (ronde)	<u>9</u>
Hekwerk	<u>9</u>
Talud beveiliging	<u>9</u>
3 Criteria voor oversteekplaatsen	<u>10</u>
50 km-zones	<u>10</u>
30 km-zones	<u>10</u>
Situering oversteken	<u>11</u>
Vrije breedte overstek	<u>11</u>
Manoeuvrerruimte (achter oprit)	<u>11</u>
Manoeuvrerruimte (middengeleider)	<u>12</u>
Voorkomen van opritten	<u>12</u>
Hellingshoek van opritten	<u>13</u>
Abrupte hoogteverschillen	<u>13</u>
Hoogteverschillen en straatkolken	<u>13</u>
Zebrapaden	<u>14</u>
4 Criteria voor uitritconstructies	<u>15</u>
Vormgeving	<u>15</u>
5 Voorzieningen blinden en slechtzienden	<u>16</u>
Gidslijnen	<u>16</u>
Geleidelijnen	<u>16</u>
Locatie van geleidelijnen	<u>17</u>
Oversteeklijnen	<u>17</u>
Soorten markering	<u>17</u>
Geleidelijnen bij oversteken	<u>20</u>
Geleidelijnen bij rotonde	<u>21</u>
Aansluiting geleidelijn op trappen	<u>21</u>
Markering traptreden	<u>21</u>
6 Aansluiting voetpaden op bebouwing	<u>22</u>
Aansluiting op nieuwe gebouwen	<u>22</u>
Aansluiting op bestaande gebouwen	<u>22</u>
Voorbeelden	<u>22</u>
7 Criteria voor straatmeubilair	<u>23</u>
Vrije doorgang	<u>23</u>
Maatregelen voor blinden en slechtzienden	<u>23</u>
Rustpunten	<u>23</u>
Brievbussen	<u>23</u>
Kliko's	<u>23</u>
Straatnaamborden	<u>23</u>
Ondergrondse afvalcontainers	<u>24</u>
Verkeerslichten	<u>25</u>
Lantaarnpalen	<u>25</u>
Armatuur	<u>25</u>
Overige voorzieningen	<u>25</u>
8 Voetpaden in parken en speelplaatsen	<u>26</u>
Uitgangspunt paden in parken	<u>26</u>
Uitgangspunt paden bij speelplaatsen	<u>26</u>
Situering paden in parken	<u>26</u>
Materiaal	<u>26</u>
9 Gehandicaptenparkeerplaatsen	<u>27</u>
Soort	<u>27</u>
Aantal	<u>27</u>
Afstand	<u>27</u>
Bereikbaarheid	<u>27</u>
Verkeersbord	<u>27</u>
Maatvoering	<u>28</u>
Hoogteverschillen	<u>28</u>
(Betaal)automaten	<u>28</u>
10 Criteria voor bus-, tram- en metrohaltes	<u>29</u>
Algemeen	<u>29</u>
Mensen met een visuele beperking	<u>29</u>
Bereikbaarheid	<u>30</u>
Toegankelijkheid	<u>30</u>
Opstelplaats rolstoelgebruikers	<u>30</u>
Instaphoogte busperron	<u>31</u>
Hoogteverschillen	<u>31</u>
Dynamische reisinformatie	<u>31</u>
Inrichtingabri	<u>31</u>
Geleidelijn naar busperron	<u>32</u>
Instapmarkering	<u>33</u>
Aanduiding naar perroneilanden	<u>33</u>
Perroninrichting	<u>33</u>
11 Wegomleidingen voor voetgangers	<u>34</u>
Algemeen	<u>34</u>
Maatregelen	<u>34</u>
Plan van maatregelen	<u>35</u>
Bewegwijzering	<u>35</u>
Maatregelen door derden	<u>35</u>
Tijdelijke hekwerken	<u>36</u>
Kabels & leidingen	<u>37</u>
Tijdelijke trappen	<u>37</u>
BIJLAGE	<u>38</u>
12 Checklist	<u>39</u>
13 Terminologie	<u>39</u>
Adressen	<u>40</u>
BAT: Bouw Advies Toegankelijkheid	<u>41</u>



<p>1 Grondslagen voor voetpaden</p> <p>Dit hoofdstuk vormt de basis voor het realiseren van inclusief beleid. Het mag dan ook niet ontbreken in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte', dat elke gemeente voor zichzelf vaststelt. Inclusief beleid wil zeggen dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat iedereen van dezelfde voorzieningen en mogelijkheden gebruik kan maken en niemand wordt buitengesloten.</p>	
Aandachtspunten	Criteria
19-05-2016 Uitgangspunt	<p>1.1 Voetgangers zijn verkeersdeelnemers en moeten in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch¹ gelegen voetpaden te verplaatsen. Deze voetpaden moeten <u>alle</u> mensen in de gelegenheid stellen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle woningen te bezoeken; • alle gebouwen met een publieksfunctie* te bezoeken; • alle voorzieningen** die voor het publiek zijn aangebracht te bezoeken; • alle haltes voor het OV *** te bereiken en gebruiken; • alle gehandicaptenparkeerplaatsen te bereiken; • een ommetje te maken; • andere wijken te bereiken. <p>* Denk aan winkels, overheidsgebouwen, kantoren e.d. ** Denk aan parken, pleinen, monumenten, straatmeubilair zoals afvalcontainers e.d. *** De rijksoverheid heeft vastgesteld dat al het OV toegankelijk moet zijn.</p>
16-12-2018 Nieuwbouwplannen en herbestrating	<p>1.2 Van elk ontwerp is een plattegrond met looproutes (de voetpaden genoemd in 1.1) beschikbaar. (zie ook filmpje over looproutes)</p> <p>* Wij raden aan om naast zones voor auto's, fietsen en voetgangers ook functie- of obstakelzones in de plannen op te nemen. In deze zone worden parkeerplaatsen, fietsklemmen, terrassen, bomen, vuilnisbakken enz. gesitueerd.</p> <p>1.3 Van elke looproute (blauwe lijn in bovenstaande afbeelding) moeten de volgende voorzieningen worden aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opritten; - hellingen (met hellingshoek); - hoogteverschil tussen het maaiveld en het vloerpeil van elke woning; - voetgangers- en fietsssluisen.  <p>Voorbeeld plattegrond met looproutes (blauw)</p>
30-06-2016 Kwaliteitseis	<p>1.4 Alle voetpaden aangegeven op de plattegrond in 1.2 en alle voorzieningen genoemd in 1.3 moeten voldoen aan de criteria in deze brochure.</p> <p>* De zwakste schakel in de looproute is bepalend voor de bruikbaarheid.</p> <p>1.5 Deze richtlijn onderscheidt 30km-zones en zones van 50 km/uur en meer. Aan deze zones worden verschillende kwaliteitseisen gesteld (zie 3.1).</p> <p>1.6 Deze richtlijn gaat uit van een minimaal bruikbaarheidsniveau. Bij een concentratie van gebruikers (denk aan verpleeghuizen en focuswoningen, activiteitencentra) moet het toegankelijkheidsniveau worden verhoogd.</p> <p>* Betrek de gebruikers en omwonenden altijd bij de plannen.</p>
19-05-2016 Lerend vermogen van de organisatie	<p>Investerings leveren meer op wanneer er achteraf getoetst wordt of de voorziening voldoet aan de gestelde doelen en er leerpunten voor volgende projecten worden vastgesteld. Het gaat deels om het toetsen van de detaillering maar het gaat ook om na te gaan of het doel waarom een voorziening is aangebracht voldoet.</p> <p>Wij adviseren om vooraf prestatie-eisen te formuleren zoals;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iemand in een handbewogenrolstoel kan de looproute zelfstandig rijden. • Een blinde kan zelfstandig de route met behulp van gidslijnen vinden. <p>1.7 Stel voorafgaand aan elk project prestatie-eisen op.</p> <p>1.8 Evalueer na afloop of deze prestatie-eisen zijn gehaald.</p> <p>1.9 Stel leerpunten op voor volgende projecten.</p>




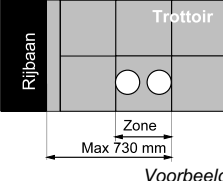

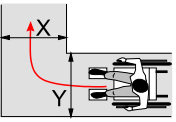
¹ Logisch vanuit het perspectief van de voetganger




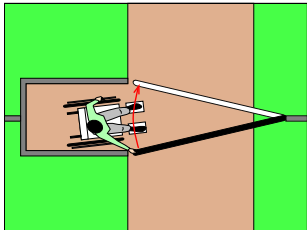
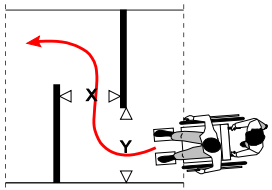
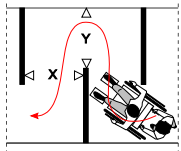

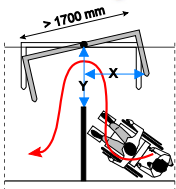
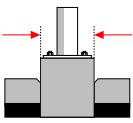
2 Criteria voor inrichting voetpaden

Aandachtspunten	Criteria
<p>7-12-2012</p> <p>Locatie van voetpaden</p>	<p>2.1 Een voetpad is bij voorkeur een afgebakende verkeersstrook. Wanneer het niet anders kan, kan een voetpad gedeeld worden met andere verkeersstroken.</p> <p>In sommige wijken ontbreken vrijliggende voetpaden (denk aan woonerven). Wanneer deze ontbreken wordt verwacht dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Is het wel realistisch om dit te verwachten van kleine kinderen, verwarde ouderen, mensen met een oriëntatiestoornis of bijvoorbeeld blinden en slechtzienden?</p> <p>Het is de ervaring van BAT dat zo'n mix van verkeersdeelnemers een aantal voetgangers ervan zal weerhouden om gebruik te maken van de openbare ruimte.</p> <ul style="list-style-type: none"> Een nieuwe tendens is het inrichting van straten volgens het principe van "Shared Spaces". Verkeersstromen worden gemengd en de verkeersdeelnemers moet op elkaar letten. Wanneer helder is dat het gemotoriseerd verkeer te gast is, zoals in winkelgebieden, is er doorgaans geen probleem. Naarmate het gemotoriseerd verkeer en fietsers minder te gast zijn, wordt de situatie voor voetgangers lastiger. Met name mensen met een visuele stoornis, kinderen en ouderen missen dan veilige loopzones. De stoep als veilige zone is verdwenen. Kleine kinderen spelen niet meer op straat en mensen met een visuele beperking en ouderen mijden de situatie. BAT adviseert om in deze situaties de bestrating visueel in zones te verdelen, zodat fietsers, bromfietzers en automobilisten weten in welke zone zij geacht worden zich te bevinden. Van deze vorm van Shared Spaces zijn al vele voorbeelden.  <p><i>De veiligheid voor kinderen, ouderen en mensen met een visuele beperking is hier in het geding !</i></p>  <p><i>Vorm met aparte verkeersstroken.</i></p>  <p><i>Idem.</i></p>
<p>19-08-2013</p> <p>Herkenbaarheid/taal</p>	<p>Verkeersvoorzieningen moeten voor zich spreken. Er ontstaat verwarring wanneer er aan verkeersvoorzieningen verschillende betekenissen worden gegeven. Rood asfalt heeft de betekenis van fietspad, grijze tegels (300 x 300 mm) hebben de betekenis van voetpad. Dit zijn definities die algemeen in Nederland geaccepteerd zijn. BAT pleit voor eenduidig gebruik van materialen.</p> <p>2.2 Zorg dat voorzieningen en maatregelen voor zichzelf spreken en herkenbaar zijn. Let op eenduidig materiaalgebruik en goede sterke kleurcontrasten.</p> <ul style="list-style-type: none"> Men mag niet van verkeersdeelnemers verwachten dat zij alleen door verschil in bestratingsverband (visgraat of halfsteens) de verschillende zones kunnen onderscheiden.

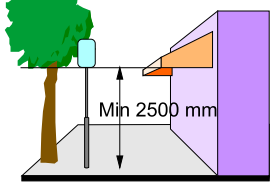



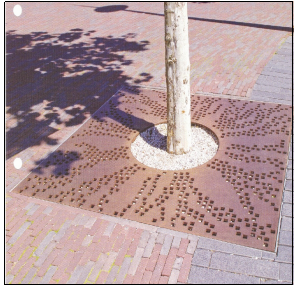


22-09-2016	Vrije breedte	<p>2.3 Een voetpad dat intensief gebruikt wordt en/of regelmatig door mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel wordt gebruikt is bij voorkeur breder dan 2,4 m maar tenminste 1,8 meter breed (exclusief de trottoirband). Deze situatie doet zich bijvoorbeeld voor bij winkelcentra, scholen, recreatieve voorzieningen, woonvoorzieningen, activiteitencentra en voetpaden die wijken ontsluiten.</p> <p>2.4 Incidenteel mag een voetpad dat weinig wordt belopen 1,2 meter breed zijn (exclusief de trottoirband).</p> <ul style="list-style-type: none"> Een voetpad dat 1,2 m breed is, is te smal voor het plaatsen van lantaarnpalen en palen met verkeersborden. <p>2.5 Bij vernauwingen, zoals boomkranen, paaltjes, lantaarnpalen, terrassen enz is het voetpad bij voorkeur breder dan 1,2 m maar tenminste 0,9 m breed (exclusief de trottoirband).</p> <ul style="list-style-type: none"> Wanneer er een groenvoorziening direct naast het pad is aangebracht geldt dat de vrije doorgang tot het overgroeïende groen tenminste 0,9 m moet zijn. Bij heggen moet er rekening mee worden gehouden dat deze tot 1 m over het pad groeien. 	 <p>Hoe komt een rolstoel hier langs?</p>  
22-09-2016	Palen/obstakels	<p>2.6 Stel in uw Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor lantaarnpalen en verkeersborden plaatsingsmarge vast, zodat de vrije doorgang niet belemmert kan worden door fout geplaatste lantaarnpalen en verkeersborden.</p>	 <p>Voorbeeld</p>
22-09-2016	Obstakelvrije zone	<p>2.7 Voetgangers hebben loopruimte nodig en moeten elkaar kunnen passeren. Houdt in uw ontwerp altijd een obstakelvrije zone van 1,5 m aan.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij vernauwingen (denk aan uitstallingen en terrassen) adviseren wij om de obstakelvrije loopzone zichtbaar en herkenbaar in de bestrating aan te geven. 	 <p>Uitstallingen mogen alleen in de rode zone !</p>
16-12-2004	Manoeuvrerruimte	<p>Rolstoelen en scootmobielen hebben ruimte nodig om te draaien.</p> <p>2.8 Bij een bocht (bijvoorbeeld op de hoek van een straat) moet het voetpad voldoende breed te zijn. De som² van de vrije breedten (X + Y) dient minimaal 2350 mm te zijn. Waarbij X groter dan 0,9 m en Y groter dan 0,9 m</p> <p>2.9 Voorzie lange voetpaden op maximale afstanden van 75 m van een draairuimte (horizontaal vlak dat minimaal 2 x 2 meter groot is).</p>	



16-12-2004	Sluizen	<p>2.10 Een fiets- of voetgangerssluis mag geen barrière vormen voor mensen met een rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Al jaren worden er alternatieve sluisen bedacht die brommers en fietsen zouden moeten weren en tegelijk geschikt zouden zijn voor rolstoelen en scootmobielen. <p>BAT heeft in de ruim 25 jaar van haar bestaan slechts een enkele sluis gezien die bruikbaar was. Het merendeel van de sluisen vormt een barrière voor de rolstoelen en scootmobielen, terwijl een sportieve fietser zijn fiets gewoon over de sluis tilt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>'Kissing gate' is een geschikte sluis</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Principe 'Kissing gate'</i></p>
04-02-2009	Maatvoering sluisen	<p>2.11 De som van de vrije breedten (X+Y) van de doorgang moet ten minste 2350 mm zijn</p> <p style="text-align: center;">$X + Y \geq 2350 \text{ mm}$</p> <p>waarbij: X groter dan 0,9 m en Y groter dan 0,9 m. Omdat een scootmobiel meer ruimte nodig heeft om te draaien, adviseert BAT om zowel X als Y niet smaller te maken dan 1,05 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> De bovenstaande maatvoering geldt ook bij meerdere hekken achter elkaar. Kiwisluisen zijn voor rolstoel- en scootmobielgebruikers vrijwel niet bruikbaar. <p>Wanneer er kiwisluisen worden toegepast, raden wij een sluis aan met een breedte van minimaal 1700 mm. De vrije doorgang X en Y dient altijd te voldoen aan de bovenstaande formule.</p> <ul style="list-style-type: none"> Met de vrije doorgang wordt niet alleen de ruimte tussen de hekken bedoeld, maar ook de vlakke bestrating tussen de hekken. De boven de bestrating uitstekende fundatie en/of bevestigingspunten beperken de doorgang. <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;">      </div>

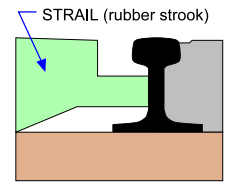


22-09-2016	Vrije hoogte	<p>2.12 De vrije hoogte boven het voetpad dient ten minste 2,5 meter te zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denk aan luifels, bewegwijzering en groen. 	
16-12-2004	Afwerking voetpaden	<p>Het loopoppervlak dient effen, horizontaal en berijdbaar te zijn. Er mogen geen losliggende tegels, drempels, kuilen of verticale obstakels in het loopoppervlak voorkomen.</p> <p>2.13 Bij het opleveren van een bestrating mogen er geen hoogteverschillen in het straatmateriaal van dezelfde stenen of tegels zijn (marge +/- 1 mm).</p> <p>2.14 Tussen verschillende straatmaterialen is bij voorkeur geen hoogteverschil (klik).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een 'Klik' in de looproute mag maximaal 5 mm hoog zijn. 	 <p><i>Hoogteverschil maximaal 0 mm</i></p>  <p><i>Hoogteverschil tussen verschillende straatmaterialen maximaal 5 mm</i></p>  <p><i>Klik in looproute maximaal 5 mm</i></p>
16-12-2004	Boomwortels	<p>2.15 Boomwortels</p> <p>Na verloop van tijd kunnen boomwortels de bestrating omhoog duwen. Door een diep en goed doorwortelbaar plantgat te maken kan men voorkomen, dat bomen oppervlakkig onder de bestrating wortelen. Bij bestaande bomen kan men veel schade voorkomen door het nemen van groeiplaatsverbetering en opgroeivoorkomende maatregelen. Bij het planten kan men rekening houden met de boomsoort. Wij raden het toepassen van soorten als de populier, acacia, vleugelnoot en iep langs voetpaden af, omdat deze de neiging hebben om zeer oppervlakkig te wortelen.</p> <p>(informatie van Copijn Utrecht Boomspecialisten; www.Copijn.nl)</p>	
07-04-2020	Boomkransen	<p>2.16 Metalen boomkransen vormen vaak een onderdeel voetpaden en kunnen de doorgang belemmeren. Wij raden aan om het hoogteverschil met het omliggende voetpad te beperken tot maximaal 5 mm.</p>	
14-12-2012	Gleuven en mazen	<p>2.17 Gleuven en mazen van roosters of van putdeksels dienen smaller te zijn dan 20 mm.</p>	

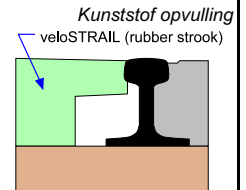


2.18 Zorg dat de gleuf bij een spoorovergang zo smal mogelijk is.

- Met behulp van een kunststof opvulling (STRAIL) kan de gleuf bij een spoorweg- en tramovergang smaller worden gemaakt .



Met behulp van VeloSTRAIL is er zelfs helemaal geen sprake meer van een gleuf. VeloSTRAIL is zeer gebruiksvriendelijk voor rollator-, rolstoel- en scootmobielgebruikers. Het is vooral bedoeld voor toepassing in stadscentra, nabij stations of haltes en zeer geschikt voor overwegen met fietspaden. Voor meer informatie zie www.nedstrail.nl



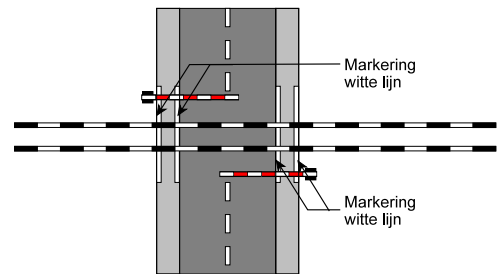
Kunststof opvulling



Voorbeeld van veloStrail

2.19 Situeer de oversteek zo haaks mogelijk op de spoorbaan.

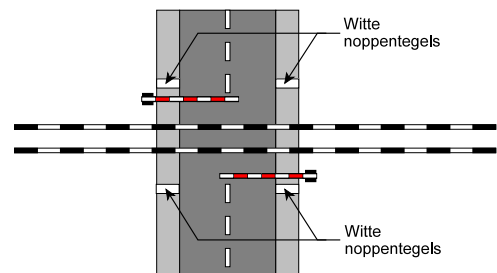
2.20 Voorzie het voetpad over de oversteek aan beide zijde van een opvallend witte markering.



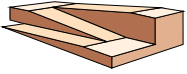
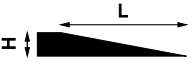
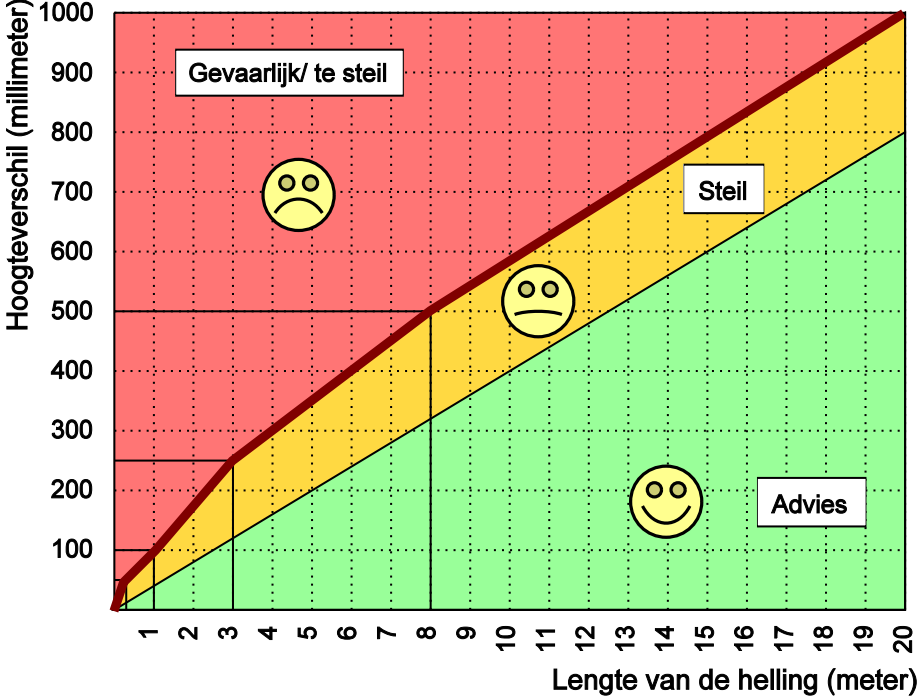

Markering van een spoorwegovergang

2.21 Breng aan beide zijde van de spoorwegovergang een voelbare en zichtbare markering aan van witte noppentegels, die 0,6 m breed is.

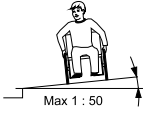


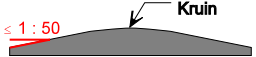

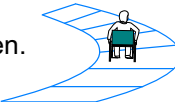
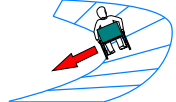
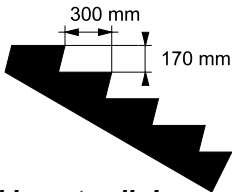

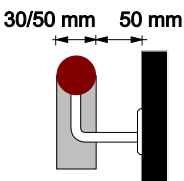

- Blinden en slechtzienden moeten kunnen signaleren waar de spoorwegovergang begint en waar deze eindigt. Alleen dan weten zij dat zij veilig zijn.



Markering van een spoorwegovergang

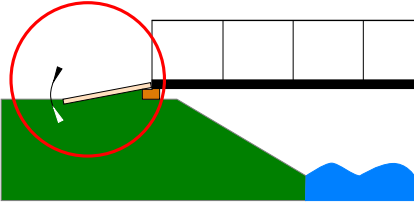

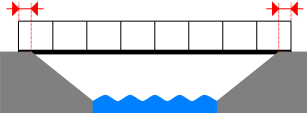
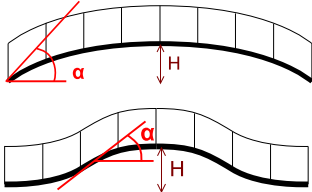


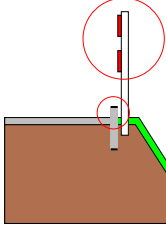
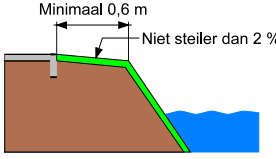
09-10-2013	Hellingen	<p>2.22 Hoogteverschillen groter dan 20 mm dienen te worden overbrugd door een hellend vlak of een lift.</p> <ul style="list-style-type: none"> Als een hellingbaan of lift fysiek niet inpasbaar of haalbaar is, dient het hoogteverschil via een alternatieve gewone route overwonnen te kunnen worden, binnen een acceptabele afstand. <p>2.23 Het maximale hoogteverschil dat volgens de normen met één helling overbrugd mag worden is 1 meter. Grotere hoogteverschillen moeten met meerdere geschakelde hellingen worden overbrugd.</p>  <ul style="list-style-type: none"> Bedenk dat hellingen hoger dan 0,3 meter een groot obstakel zijn voor mensen met weinig kracht. Hellingen hoger dan 1 m zijn alleen geschikt voor elektrische rolstoelen en scootmobielen. <p>2.24 In het onderstaande overzicht vindt u de hellingshoek die minimaal nodig is om een bepaald hoogteverschil te overbruggen (conform de NEN 1814).</p> <p><i>De hellingshoek van een helling is bij voorkeur niet steiler dan 1:25 ($\leq 4\%$)</i></p> <p>Hoogteverschil 0,00 tot 0,05 m hellingshoek minder steil 1: 6 ($\leq 17\%$)</p> <p>Hoogteverschil 0,05 tot 0,10 m hellingshoek minder steil 1:10 ($\leq 10\%$)</p> <p>Hoogteverschil 0,10 tot 0,25 m hellingshoek minder steil 1:12 ($\leq 8\%$)</p> <p>Hoogteverschil 0,25 tot 0,50 m hellingshoek minder steil 1:16 ($\leq 6\%$)</p> <p>Hoogteverschil 0,50 tot 1,00 m hellingshoek minder steil 1:20 ($\leq 5\%$)</p>  <p>De bovenstaande hellingshoeken voldoen weliswaar aan de norm, maar zijn voor veel mensen te steil.</p> <p>U krijgt een beter inzicht wanneer u de onderstaande grafiek toepast.</p> 
16-12-2004	Keerruimte/ bordes	<p>2.25 Aan het begin en aan het eind van elk hellingdeel dient een horizontale keerruimte te zijn van minimaal 2 x 2 m.</p> 
14-12-2012	Extreme hoogteverschillen	<p>2.26 Bij bruggen en stations zien we grote hoogteverschillen die door meerdere hellingen en korte tussenbordessen worden overbrugd. Deze ontwerpen voldoen aan de norm, maar de bordessen zijn zo kort zijn dat ze niet functioneren. BAT pleit voor een pragmatische benadering. Zorg in de eerste plaats dat de hellingshoek zo klein mogelijk is, pas minder bordessen toe maar maak ze extra diep en zorg dat ze opvallend zichtbaar zijn.</p>



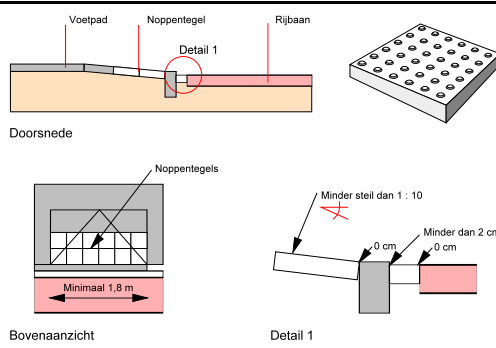
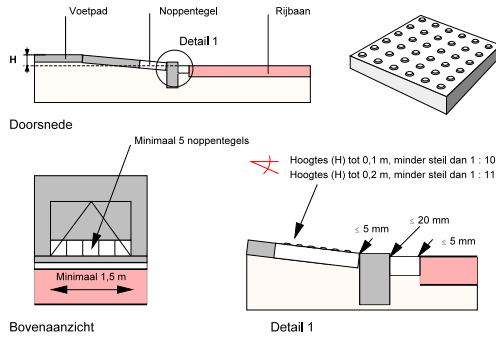
22-09-2016	Breedte van hellingen	2.27 De vrije breedte van een helling is bij voorkeur 1800 mm en tenminste 1200 mm.
16-12-2004	Beveiliging van hellingen	<p>2.28 Hellingen met een open zijde moeten worden voorzien van een afrolbeveiliging in de vorm van een opstaande rand die tenminste 50 mm hoog is.</p> <p>2.29 Hellingen hoger dan 250 mm moeten worden voorzien van een leuning (leuningën zie 2.33).</p>
16-12-2004	Dwarshellingen	<p>2.30 Dwarshellingen in voetpaden mogen niet steiler zijn dan 1:50. Dwarshellingen worden meestal aangebracht om het regenwater af te voeren (afschot). In de ASVV 2012³ blz 1160 worden profielen van afschot (dwarshelling) genoemd.</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Alle profielen voldoen mits de dwarshelling niet steiler is dan 1 : 50. <ul style="list-style-type: none"> Tonrond profiel  Dakprofiel  Gewijzigd dak profiel  Op één oor  • De voorkeur gaat uit naar het gewijzigde dakprofiel. Bij dit profiel kan de kleinste dwarshelling worden toegepast en voert het regenwater goed af. • Het tonrond profiel voldoet alleen indien de hellingshoek aan de zijkant van het voetpad niet steiler is dan 1 : 50. • Bochten in hellingen moeten worden vermeden. Een bocht met afschot (figuur B) is niet of berijdbaar voor rollators, rolstoelen, winkelwagens, kinderwagens en buggy's.   <p><i>In de afbeelding wordt met rood aangegeven welk deel van de helling niet steiler dan 1 : 50 mag zijn.</i></p>
07-03-2013	Trappen	<p>2.31 De optrede is bij voorkeur 170 mm hoog en de aantrede is bij voorkeur 300 mm diep.</p> <p>2.32 De trappen dienen aan beide zijden voorzien te zijn van een handomvatbare leuning.</p>  <p>Naast een trap dient altijd een hellingbaan of een lift beschikbaar te zijn! Meer info over trappen zie richtlijn 'Toegankelijk bouwen'.</p>
16-12-2004	Leuningën	<p>2.33 Een leuning moet tussen 850 mm en 950 mm hoogte zijn aangebracht. Voor kinderen en kleine mensen is een lage 2^e leuning op ca 600 mm hoogte wenselijk.</p> <p>2.34 Een leuning moet handomvatbaar zijn. Dat wil zeggen dat een leuning max 50 mm breed is en ten minste 50 mm van een eventuele wand is aangebracht.</p>   

³ ASVV staat voor 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'.



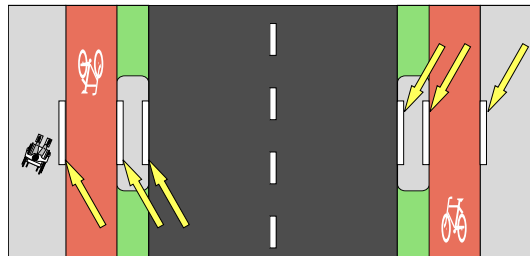
16-12-2004	Bruggen (algemeen)	<p>2.35 De aansluiting van het voetpad met het brughoofd moet zo worden vormgegeven dat verzakkingen niet voorkomen of dat na een verzakking het hoogteverschil nog steeds voldoet aan 2.22 . Bijvoorbeeld door de aansluiting mee te laten draaien wanneer het wegdek verzakt met behulp van een stelconplaat.</p>  <p>2.36 Een brug moet zijn voorzien van een valbeveiliging (bijv. een leuning). Deze valbeveiliging dient <u>ruim</u> voor het begin van het brughoofd (talud) te beginnen.</p> <p>2.37 De hellingshoek van een brug moet voldoen aan 2.23.</p> <p>2.38 Pas bij bruggen, viaducten en tunnels geluiddempende materialen toe, zodat slechthorenden de verkeersbewegingen beter kunnen waarnemen.</p>	 
14-12-2012	Bruggen (ronde)	<p>2.39 Ronde bruggen zijn voor rolstoelen niet geschikt, omdat de hellingshoek te steil is. Er is geen norm voor de hellingshoek van een ronde brug.</p> <p>De steilste hellingshoek 'α' mag slechts een fractie steiler zijn dan de hellingshoek die volgens 2.24 bij hoogteverschil 'H' hoort.</p>  <p style="text-align: right;"><i>'Steilste hellingshoek'</i></p>  <p><i>Goed voorbeeld Rechte helling alleen aan de bovenzijde rond!</i></p>  <p><i>Deze ronde fietsbrug is zelfs te steil voor fietsers!</i></p>	
01-04-2013	Hekwerk	<p>2.40 Wanneer er sprake is van enig risico voor voetgangers (denk aan kinderen, ouderen, rolstoelgebruikers enz) dient er langs een hoogteverschil een afrolbeveiliging voor rolstoelen en een hekwerk te worden aangebracht.</p> <p>2.41 Looproutes die haaks op een hoogteverschil uitkomen moeten altijd worden voorzien van een hekwerk en een afrolbeveiliging (uitgezonderd trappen).</p>	 <p style="text-align: right;"><i>Voorbeeld hekwerk</i></p>
01-04-2013	Talud beveiliging	<p>2.42 Wanneer er aansluitend en op dezelfde hoogte van het voetpad een berm is met een breedte van 0,6 m, mag een afrolbeveiliging en hekwerk achterwege blijven. De hellingshoek van deze berm mag niet steiler zijn dan 1 : 50 (2%).</p>	



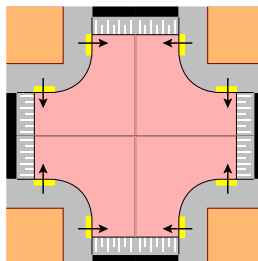
3 Criteria voor oversteeplaatsen	
Aandachtspunten	Criteria
09-06-2020	<p>Locatie en uitvoering</p> <p>Voetgangers moeten in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen. 'Logisch' vanuit het perspectief van de voetganger. 'Veilig' voor iedereen, dus ook voor mensen die verkeersstromen van fietsen en auto's niet kunnen overzien (denk aan kinderen, verwarde mensen, ouderen, enz). Door het verwijderen van verkeerslichten en door het optimaliseren van verkeersafwikkelingen bij rotondes, ontstaan ondoorbroken verkeersstromen met beperkte snelheden. Mensen met beperkingen waaronder blinden/slechtzienden, ouderen, kinderen, mensen met een verstandelijke beperking enz. kunnen verkeersstromen van fietsen en auto's niet overzien.</p> <p>3.1 Stroomwegen dienen op 'logische' locaties voorzien te zijn van 'veilige' geregelde oversteken denk aan verkeerslichten of zebra's.</p>
01-07-2016	<p>50 km-zones</p> <p>3.2 Oversteekplaatsen over rijbanen vanaf 50 km-zones en looproutes die specifiek worden ingericht voor mensen met een visuele beperking moeten voldoen aan de richtlijn van de <i>Oogvereniging Nederland</i>.</p> <p>Deze oversteeplaatsen dienen over de volledige breedte te worden voorzien van een 0,6 m brede waarschuwingsmarkering (zie 5.11).</p>  <p>The drawings for 50 km-zones include a cross-section (Doorsnede) showing a footpath (Voetpad) with tactile paving (Noppentegel) and a curb (Rijbaan). A detail (Detail 1) shows the transition between the footpath and the curb. A top view (Bovenaanzicht) shows a grid of tactile paving with a minimum width of 1.8 m. A detail (Detail 1) shows a cross-section of the curb with a height of 0 cm and a slope of less than 1:10. Another detail shows a cross-section of the curb with a height of 0 cm and a slope of less than 2 cm.</p>
01-07-2016	<p>30 km-zones</p> <p>Toegankelijkheid heeft betrekking op alle voetpaden, ook de voetpaden rond woningen. Het is praktisch onmogelijk en ook onwenselijk om alle wijken in een gemeente 100 % conform de regels van de Oogvereniging Nederland in te richten. In 1980 is de 'wijkopritmarkering' ontwikkeld die praktisch, duurzaam en betaalbaar is. Deze oplossing is geoptimaliseerd. 'Voetpaden voor iedereen' stelt dat alle voetpaden in 30 km-zones ten minste voor rollator- en rolstoelgebruikers worden ontsloten met behulp van deze 'wijkopritmarkering'.</p> <p>3.3 Een wijkopritmarkering wordt aangebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alleen in 30 km-zones, - om toegankelijke routes te markeren; - als zichtbare herkenning voor voetgangers; - om te voorkomen dat automobilisten voor de oprit parkeren; - als zichtbare herkenning voor de wegbeheerder.  <p>The drawings for 30 km-zones include a cross-section (Doorsnede) showing a footpath (Voetpad) with tactile paving (Noppentegel) and a curb (Rijbaan). A detail (Detail 1) shows the transition between the footpath and the curb. A top view (Bovenaanzicht) shows a grid of tactile paving with a minimum width of 1.5 m. A detail (Detail 1) shows a cross-section of the curb with a height of H and a slope of less than 1:10 for H up to 0.1 m, and less than 1:11 for H up to 0.2 m. Another detail shows a cross-section of the curb with a height of less than 5 mm and a slope of less than 20 mm.</p>



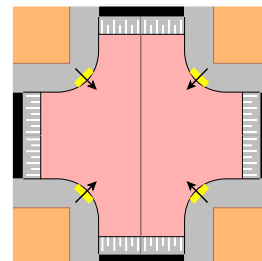
- 3.4 Een oversteek dient bij elke aansluiting met een andere verkeersstrook voorzien te zijn van een wijkopritmarkering bestaande uit een strook witte noppentegels met een lengte van minimaal 1,5 m en een breedte van 0,3 m (één trottoirtegel)*.



Op kruispuntplateau's mag een markering van witte noppentegels niet ontbreken. Voetgangers moeten tijdig gewaarschuwd worden dat zij op de rijbaan gaan lopen.



Hoge verkeersdruk

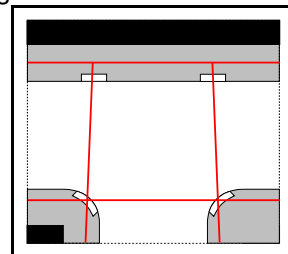


Lage verkeersdruk

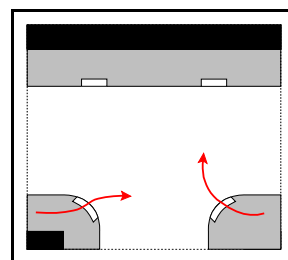
Bij weinig verkeersdruk mag de wijkopritmarkering op de hoek worden aangebracht.

Situering oversteken

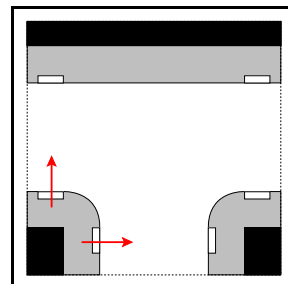
- 3.5 Oversteekplaatsen moeten op elkaar aansluiten. In elk bestratingsontwerp moeten de looproutes worden aangegeven (zie 1.2.), zodat opritten logischisch ten opzichte van elkaar worden gesitueerd.

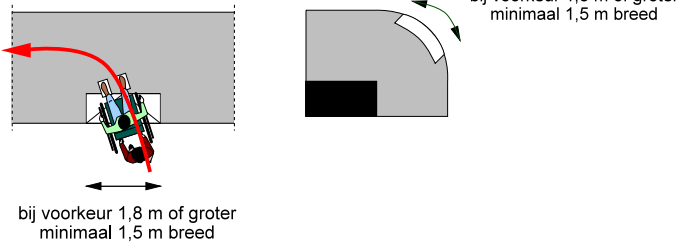
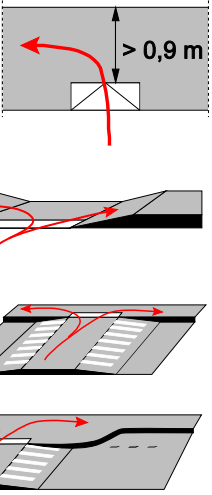
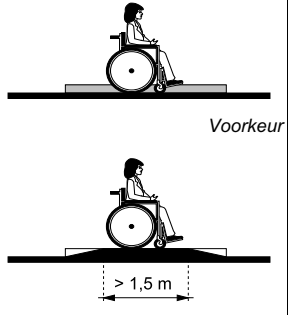


- 3.6 In **30 km-zones** (waar weinig verkeer is) mag de oversteek in de ronding van het voetpad worden aangebracht.








- 3.7 Vanaf **50 km/uur** en in 30 km-zones met een hoge verkeersdruk *moet* de oversteek in verband met de veiligheid loodrecht op de rijbaan worden aangebracht.

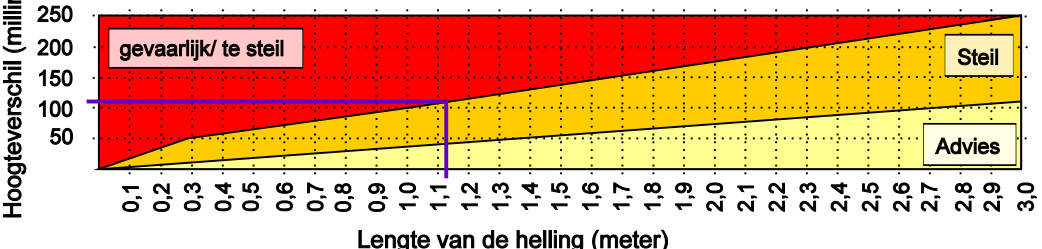
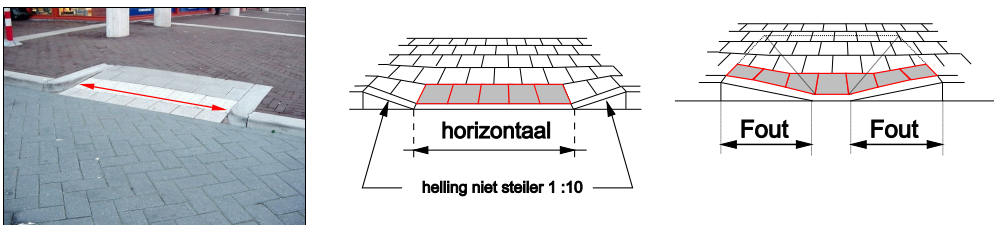
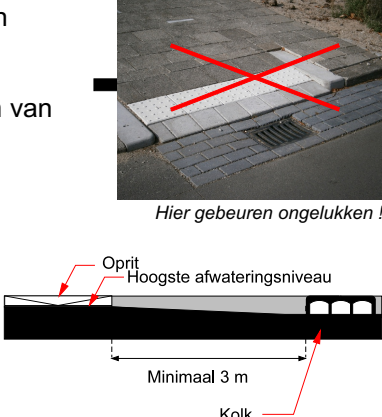
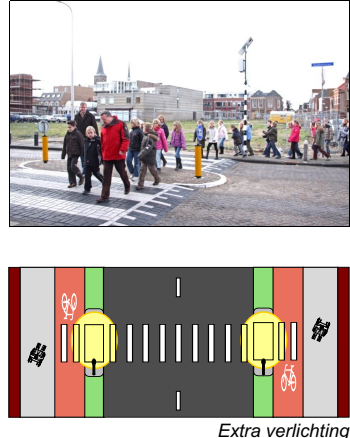


22-09-2016	Vrije breedte oversteek	<p>3.8 De vrije doorgangsbreedte van de oversteek is bij voorkeur 1,8 m of groter en minimaal 1,5 meter.</p> 
16-12-2004	Manoeuvrerruimte (achter oprit)	<p>3.9 Achter een oprit dient een horizontaal vlak te zijn dat tenminste 0,9 m diep is, zodat een rolstoelgebruiker de gelegen heeft om te draaien. Wanneer het voetpad smal is en er onvoldoende ruimte beschikbaar is, zijn er de volgende alternatieven,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verlagen van het gehele voetpad. • Verhoog de rijbaan, pas een verkeersdrempel, een kruispuntplateau of een uitritconstructie toe. <p>Tijdens het inrichten van 30 km-zones zijn deze voorzieningen kosteloos aan te brengen, omdat deze voorzieningen al als snelheidsremmers worden aangebracht.</p> 
13-03-2015	Manoeuvrerruimte (middengeleider)	<p>3.10 Op een middengeleider moet rolstoelgebruiker en ook iemand met een kinderwagen zich veilig kunnen opstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een middengeleider is bij voorkeur minimaal 2 m diep en minimaal 1,8 m breed. • De voetgangerszone op een middeiland is bij voorkeur niet verhoogd. • Een verhoogde middengeleider (vluchtheuvel) dient voorzien te zijn van een horizontaal vlak dat minimaal 1,5 x 1,5 m groot is. • Voorzie de middengeleider van witte noppentegels, zodat de overgang naar de rijbaan zichtbaar en voelbaar is voor blinden en slechtzienden. <p>* <i>Middengeleiders verhogen de veiligheid. Voetgangers (denk aan mensen met oriëntatie problemen, waaronder slechtzienden, ouderen en kinderen) hoeven maar op één rijbaan te letten Pas op wegen vanaf 50 km/uur altijd middengeleiders toe.</i></p> 



22-09-2016	Gelijkvloerse oversteek	<p>3.11 Veel rolstoelgebruikers ervaren opritten als hinderlijke obstakels. De voorkeur gaat uit naar looproutes zonder opritten. Dat is mogelijk;</p> <ul style="list-style-type: none"> - door verkeersdrempels op oversteken te situeren, - door middengeleiders te verlagen, - door kruispuntplateau's toe te passen. • Wanneer een verkeersdrempel als oversteek wordt gebruikt, dient deze te worden voorzien van een markering van witte noppentegels. • Om te voorkomen dat er op de verkeersdrempel wordt geparkeerd kan een gele lijn worden aangebra <p><i>Het combineren van een verkeersdrempel met een oversteek, verhoogd de kwaliteit van de looproute en scheelt kosten voor het aanbrengen van opritten.</i></p>	 <p><i>Geen hoogteverschillen ideaal !</i></p>  <p><i>Mooi voorbeeld !</i></p>  
22-09-2016	Abrupte hoogteverschillen	<p>3.12 Abrupte hoogteverschillen bij de aansluiting van het voetpad op de rijbaan mogen maximaal 5 mm bedragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combinaties van hellingen en abrupte hoogteverschillen zijn de oorzaak dat veel opritten onveilig zijn. 	 



<p>22-09-2016</p> <p>Hellingshoek van opritten</p>	<p>3.13 Met behulp van de onderstaande grafiek kunt u eenvoudig de vereiste hellingshoek bepalen van een oprit.</p> <p>* Een standaard trottoir heeft een hoogte van 120 mm dat betekent dat de helling van de oprit tenminste 1,13 m diep moet zijn.</p>  <p>3.14 Het hoogteverschil van het voetpad dient over de volledige breedte van de oprit aan de criteria te voldoen.</p>  <ul style="list-style-type: none"> • De witte noppen tegels dienen <u>horizontaal</u> te worden aangebracht.
<p>16-12-2004</p> <p>Hoogteverschillen en straatkolken</p>	<p>3.15 In de looproute mogen geen straat- en trottoirkolken voorkomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situeer straat- en trottoirkolken tenminste 3 m van elke oprit. • Een oprit wordt bij voorkeur op het hoogste afwateringsniveau aangebracht. Enerzijds om plasvorming te voorkomen anderzijds om steile hellingen te voorkomen.  <p><i>Hier gebeuren ongelukken!</i></p> <p>Oneffenheden zijn vaak de oorzaak van val-incidenten en blijvend letsel.</p>
<p>22-09-2016</p> <p>Zebraleden</p>	<p>3.16 Voorzie rijbanen met een hoge verkeersdruk van zebraleden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhoogde zebraleden dwingen automobilisten om af te remmen en hebben de voorkeur. • Zorg dat een zebraleden ook 's nachts goed zichtbaar zijn en plaats straatlantaarns boven de oversteek. • Laat het zebraleden doorlopen over vrijliggende fietspaden. Dit geeft mensen met oriëntatie problemen, waaronder slechtzienden, ouderen en kinderen, rust en overzicht. • Wanneer de zebra niet over de fietspaden wordt doorgetrokken moet de middengeleider minimaal 2 m diep te zijn, zodat ook scootmobielen en rolstoelen zich kunnen opstellen (zie ook 3.9). 



4 Criteria voor uitritconstructies

17-11-2011	Aandachtspunten	Criteria
	Vormgeving	<p>4.1 Een uitritconstructie is een voetpad. Een uitritconstructie is een voetpad en dient voor automobilisten als zodanig herkenbaar te zijn. Elke afwijking die de indruk geeft dat de rijbaan doorloopt, ondergraaft het principe van de uitritconstructie.</p> <ul style="list-style-type: none">• Voer uitritconstructies visueel uit als voetpad zodat automobilisten begrijpen dat zij een voetpad passeren en te gast zijn. <p>* <i>Veel uitritconstructies zijn aangebracht als overgang naar een 30 km-zone. Er is in 1997 voor deze oplossing gekozen omdat een uitritconstructie in de jurisprudentie voor kwam en er geen wetwijziging nodig was.</i></p> <p>* De wegbeheerder kan aansprakelijk worden gesteld wanneer een voetganger wordt aangereden op een uitritconstructie.</p> <p>* Een uitritconstructie met een voorrangregeling van haaiantanden is juridisch onmogelijk Deze situatie ondermijnt de betekenis van uitritconstructies en dient vermeden te worden (zie foto).</p>



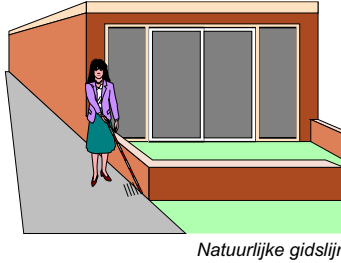
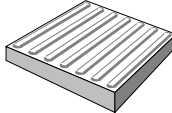
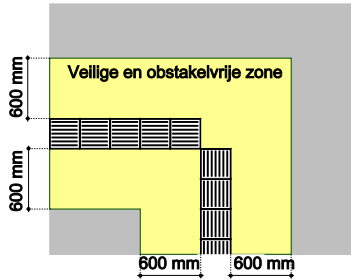
Heldere vormgeving




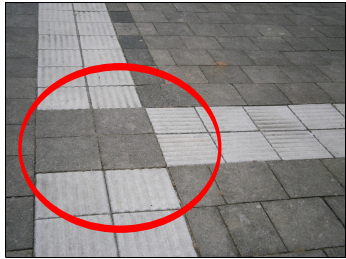

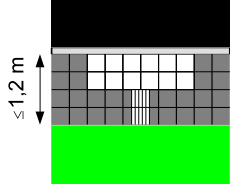
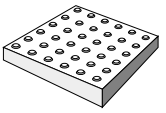
Heldere vormgeving



Onjuiste vormgeving!
straat loopt visueel door.

5 Voorzieningen blinden en slechtzienden	
Aandachtspunten	Criteria
07-04-2020	<p>Gidslijnen</p> <p>5.1 'Natuurlijke' gidslijnen Mensen met een visuele beperking moeten zich kunnen oriënteren. Zij zoeken naar voelbare elementen zoals lijnen die worden gevormd door een gazon langs een tegelpad. Zo'n lijn geeft hen de mogelijkheid om zelfstandig te wandelen. Denk ook aan een tuinmuur, een regengoot, een stoeprand enz. Dit zijn natuurlijke gidslijnen. Zorg dat deze natuurlijke lijnen zoveel mogelijk in elkaars verlengde liggen. (zie het filmpje van Klokhuis uit 2014).</p> <ul style="list-style-type: none"> Zorg dat uw ontwerpers op de hoogte zijn van het belang van 'natuurlijke' gidslijnen en laat ze dat tenminste één keer ervaren (maak een afspraak met Oogvereniging Nederland voor een proefwandeling). <p><i>Eén van de belangrijkste opdrachten voor ontwerpers is, dat de omgeving zo wordt ingericht, dat alle voorzieningen als vanzelfsprekend voldoen zonder dat er sprake is van aanpassingen.</i></p>  <p style="text-align: right;"><i>Natuurlijke gidslijn</i></p>
15-12-2015	<p>Geleidelijnen</p> <p>5.2 Geleidelijnen Wanneer natuurlijke gidslijnen ontbreken, kan iemand met een visuele beperking te weinig oriëntatiepunten hebben om het voetpad zelfstandig op de tast te volgen. In dat geval kan de wegbeheerder geleidelijnen aanbrengen. Deze 'kunstmatige' lijnen moeten voelbaar en zichtbaar zijn en maken het mogelijk dat blinden en slechtzienden <i>zelfstandig</i> een route lopen. In principe moet de wegbeheerder zorgen dat er zoveel mogelijk natuurlijke gidslijnen zijn (zie 5.1), zodat een geleidelijn niet nodig is. Het bepalen of een geleidelijn noodzakelijk is en het vaststellen van de locatie kan alleen gebeuren door een deskundige. Neem bijvoorbeeld contact op met de Oogvereniging Nederland.</p> <ul style="list-style-type: none"> BAT raadt het op voorhand aanleggen van 'kunstmatige' geleidelijnen af. Een uitzondering vormt het openbaar vervoer. <p>5.3 Een geleidelijn bestaat uit ribbels die contrasteren met de omgeving. De lijn is tussen 0,3 en 0,6 m breed. De Nederlandse Oogvereniging staat ook lijnen van 0,3 m toe.</p> <ul style="list-style-type: none"> In een vlakke omgeving (denk aan betonnen trottoirtegels van 0,3 x 0,3 m) is een lijn van 0,3 m breedte goed voelbaar.  <p>5.4 In een ruwe omgeving (denk aan klinkers) kan een lijn van 0,3 m met de taststok niet goed voelbaar zijn en kan een lijn van 0,6 m breedte wenselijk zijn.</p> <p>5.5 Geleidelijnen mogen uitsluitend op voetpaden worden aangebracht. Een geleidelijn mag nooit op de rijbaan worden aangebracht !</p> <p>5.6 Aan beide zijden van de geleidelijn dient een veilige en obstakelvrije zone te zijn, zodat een voetganger zich vrij kan bewegen. Een obstakelvrije zone is 0,6 m breedte.</p> 



22-09-2016	Locatie van geleidelijnen	<p>5.7 Locatie van geleidelijnen</p> <p>Het ideaal is dat voorzieningen in een woonomgeving natuurlijke gidslijnen vormen, zodat iemand met een visuele beperking zich makkelijk kan oriënteren. 'Kunstmatige' geleidelijnen moeten spaarzaam worden aangebracht. Veel mensen met een visuele beperking hebben een beperkt ruimtelijk inzicht. Veel verschillende geleidelijnen leiden tot chaos. Breng geleidelijnen alleen aan in nauw overleg met belanghebbenden ! Vuistregels voor de locatie van geleidelijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanaf OV-halteplaatsen naar het stadscentrum of winkelgebied. • Vanaf OV-halteplaatsen naar zeer belangrijke gebouwen. • Om OV-haltes met elkaar te verbinden (bijvoorbeeld bussen/metro/trein).
16-12-2018	Oversteeklijnen	<p>5.8 Oversteeklijnen</p> <p>Oversteeklijnen zijn uitsluitend bedoeld als hulpmiddel bij het oversteken. Er mag nooit verwarring ontstaan met de geleidelijn die aangeeft dat men veilig op een voetpad staat. Daarom adviseren wij om slechts één smalle zichtbare en voelbare lijn toe te passen en deze altijd vooraf te laten gaan door een waarschuwingsmarkering. Wij kennen in Nederland nog geen voorbeelden van deze lijnen. In Parijs zijn meerdere zebrapaden met een dergelijke lijn uitgerust.</p> 
20-03-2017	Soorten markering	<p>5.9 Attentievlak</p> <p>Een verandering in de looproute wordt in principe aangegeven met een attentievlak. Een attentievlak is een fictief vlak en bestaat uit hetzelfde materiaal als het voetpad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een verandering in de looprichting. Het attentievlak is 0,6 x 0,6 m groot. • Een verandering naar een andere markering bijvoorbeeld een waarschuwingsmarkering. Het attentievlak is 0,3 m diep.   <p>5.10 Wanneer de geleidelijn korter wordt dan 1,2 m is er onvoldoende ruimte en dient het attentievlak te vervallen.</p>  <p>5.11 Waarschuwingsmarkering (gevaar)</p> <p>Gevaar wordt aangegeven met een waarschuwingsmarkering. Een waarschuwingsmarkering bestaat uit een 0,6 m brede strook met noppen met een positief contrast. Dat wil zeggen, dat de waarschuwingsmarkering lichter is dan de omgeving. Witte betonnen noppentegels, kunststoftegels met noppen of handmatig opgebrachte witte noppen voldoen aan deze voorwaarden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Het gebruik van zwarte tegels wordt sterk afgeraden, omdat mensen met een beperkt zicht deze als gat/kuil kunnen ervaren.</i> 

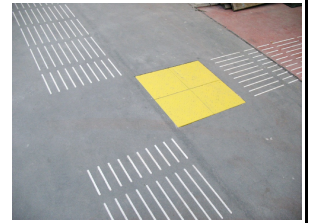
5.12 Object-/informatiemarkering

Dit is een nieuwe vorm van markeren.

Deze markering wordt langs de looproute aangebracht om mensen te informeren/attenderen op een aangepaste voorziening zoals, auditieve informatie of informatie in braille.

Een informatie-/objectmarkering moet voelbaar en zichtbaar zijn en volledig afwijken van ribbeltegels en noppentegels. Er mag geen verwarring ontstaan.

Deze tegels zullen in de toekomst verder ontwikkeld worden. Tot die tijd zijn rubbertegels of metalentegels in een positieve contrasterende kleur goed te gebruiken. Bijvoorbeeld vlakke gele rubbertegels (zonder noppen!).



5.13 Instapmarkering

Om aan te geven waar de passagiers zich moeten opstellen om in de bus te stappen wordt elke bushalte voorzien van een instapmarkering.

Deze moet aan de onderstaande eisen voldoen:

- goed zichtbaar en een positief contrast;
- goed voelbaar met de voeten;
- goed hoorbaar wanneer men er met de taststok op tikt;
- geheel vlak (geen noppen);
- goed zichtbaar vanuit de bus voor de chauffeur.

Het CROW heeft gekozen voor een vlak van 600 x 900 mm.

De voorkeur van de Oogvereniging Nederland (voorheen VIZIRIS) is 900 x 900 mm.

BAT hoopt dat er een universele instapmarkering wordt ontwikkeld die voor alle reizigers en ook voor de buschauffeur herkenbaar is als 'de instap' voor het openbaar vervoer.



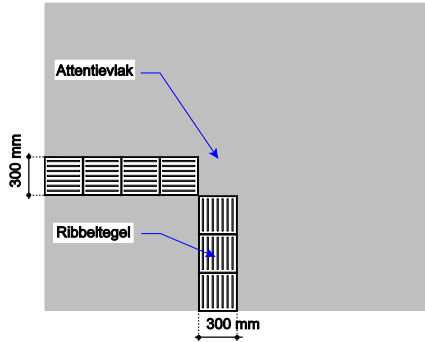
Aangebracht bij haltes in de Provincie Utrecht, Woerden en Amersfoort.



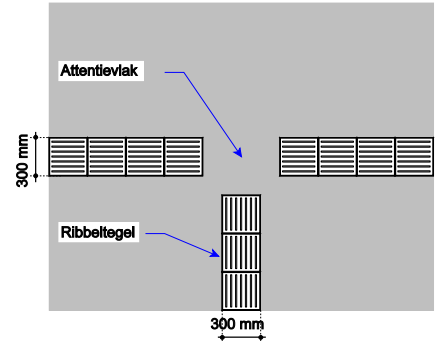
Voorbeeld van een mogelijke markering....

5.14 Standaard oplossingen voor geleidelijnen

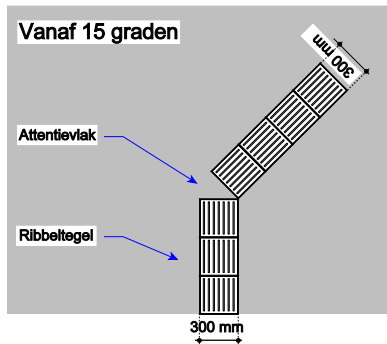
Afslag 90 graden



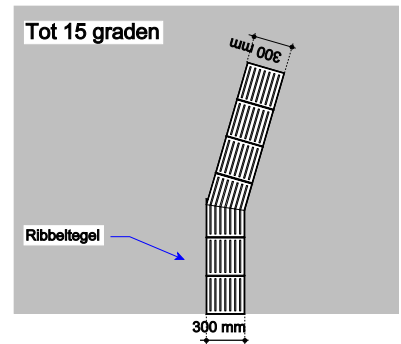
Doorgaande route met afslag 90 graden



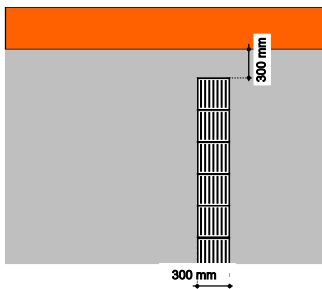
Afslag vanaf 15 graden



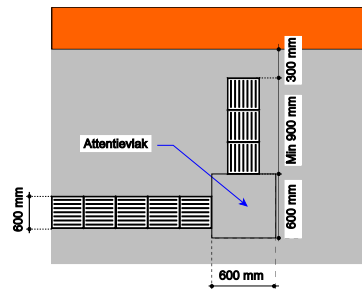
Afslag tot 15 graden



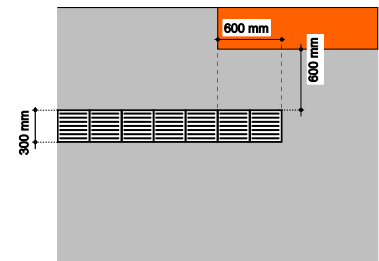
Aansluiting natuurlijke gidslijn (bijvoorbeeld een gevel)



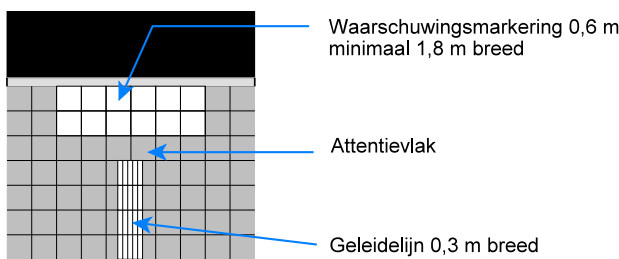
Aansluiting met afslag 90 graden op natuurlijke gidslijn (bv gevel)



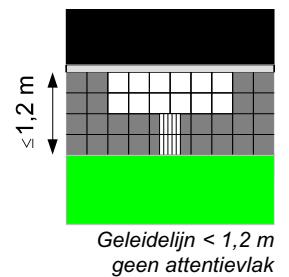
Aansluiting op natuurlijke gidslijn (bijvoorbeeld een gevel)



Aansluiting op oversteek (waarschuwingsmarkering)

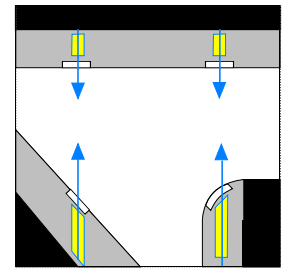


Geen attentievlak bij smal voetpad.

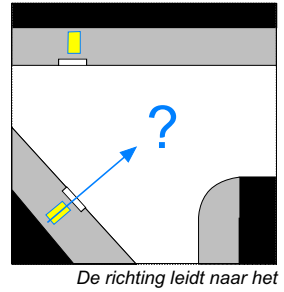


5.15 Oversteekplaatsen met rijbanen waar snelheden van meer dan 30 km/uur zijn toegestaan, moeten worden voorzien van een geleidelijn met een waarschuwingsmarkering. Deze is nodig om blinden tijdig te attenderen op de rijbaan.

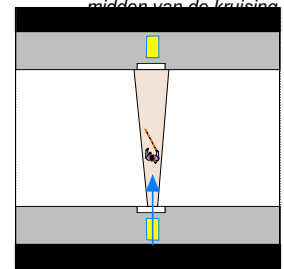
- Door de geleidelijn (in afbeelding geel gemarkeerd) te volgen, voelt een blinde de richting van de oversteek. De waarschuwingsmarkeringen moeten in één rechte lijn tegenover elkaar liggen.



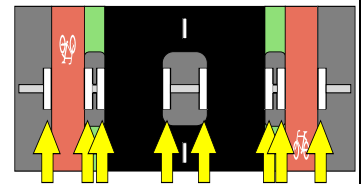
- In deze situatie verdwaalt een blinde midden op het kruispunt.....



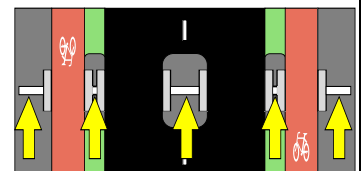
5.16 De tegenover gelegen markering moet voldoende breed zijn om de looproute te vinden. Het recht oversteken is alleen mogelijk wanneer er rateltickers worden toegepast.

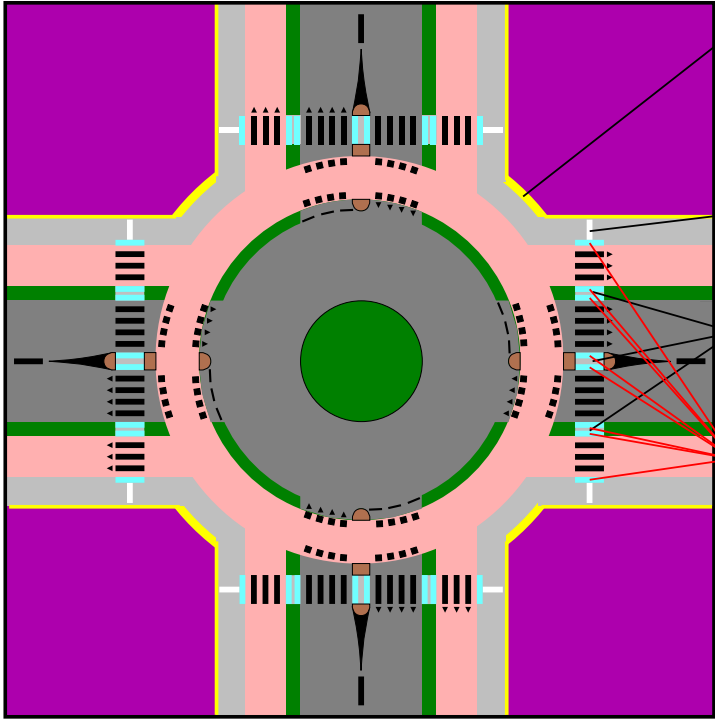
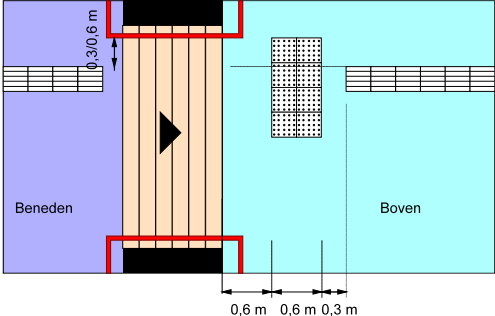
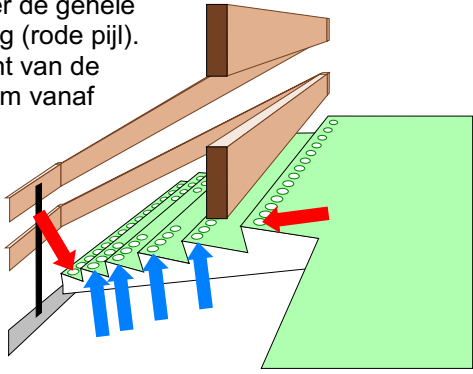


- Elke kruising van de looproute met een fietspad of rijbaan moet worden voorzien van een waarschuwingsmarkering van noppentegels die bij voorkeur over de volledige breedte van de oversteek aangebracht. Een waarschuwingsmarkering is 0,6 m diep en minimaal 1,8 m lang.








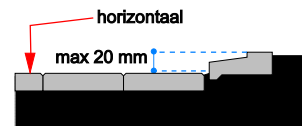
- Vanaf de doorgaande looproute wordt de oversteek met behulp van een geleidelijn aangegeven.

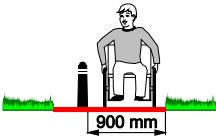

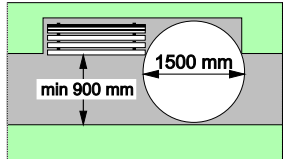




10-05-2015	Geleidelijnen bij rotonde	<p>5.17 Voorbeeld geleidelijnen en waarschuwingsmarkering bij een rotonde</p>  <p>Gidslijn (natuurlijk) Voelbaar met taststok. Materiaal, Gevel Gras Muurtje Hek enz</p> <p>Geleidelijn Breed = 60 cm Materiaal = witte ribbel</p> <p>Geleidelijn Toepassen bij eiland > 1,8 m Indien gidslijn ontbreekt</p> <p>Waarschuwingsmarkering Breed = 60 cm Lengte = breedte oeversteek Materiaal = witte noppen</p>
20-03-2017	Aansluiting geleidelijn op trappen	<p>5.18 De geleidelijn sluit boven aan de rechterzijde van de trap aan. Aan de bovenzijde van de trap wordt over de volledige breedte van de trap een waarschuwingsmarkering aangebracht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beneden kan de geleidelijn worden vervolgt. • Beneden wordt geen waarschuwingsmarkering aangebracht.  <p>Beneden</p> <p>Boven</p> <p>0,6 m 0,6 m 0,3 m</p>
12-08-2014	Markering traptreden	<p>5.19 De bovenste en onderste trede worden over de gehele breedte voorzien van een contrastmarkering (rode pijl). De overige aantredes worden aan de zijkant van de trap gemarkeerd over een breedte van 0,3 m vanaf de leuning (blauwe pijl).</p> 



6 Aansluiting voetpaden op bebouwing	
Aandachtspunten	Criteria
16-12-2004 Aansluiting op nieuwe gebouwen	<p>6.1 Vanaf de rijbaan tot de entree een gebouw moet het voetpad voldoen aan 'Criteria voor inrichting voetpaden' (Hoofdstuk 2).</p> <p>In het Bouwbesluit is vastgesteld dat het hoogteverschil tussen het aansluitende terrein en een toegang van het gebouw niet groter mag zijn dan 20 mm. In de toelichting van het Bouwbesluit wordt vermeld: <i>"Met dit artikel is beoogd dat een rolstoelgebruiker zelfstandig een woning of woongebouw kan binnengaan".</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Uitgaande van het inklinken van de grond na het opleveren van de bestrating, zou het hoogteverschil tijdens oplevering niet meer dan 10 mm moeten bedragen.
22-09-2016 Aansluiting op bestaande gebouwen	<p>6.2 Bij een herbestrating dient men te streven naar een aansluiting van het voetpad op het pand met zo min mogelijk hoogteverschil bij toegangsdeuren (denk aan 5 mm).</p> <ul style="list-style-type: none"> Wanneer het hoogteverschil te groot is zou men een helling kunnen toepassen.
16-12-2004 Voorbeelden	<p>6.3 Goed voorbeeld van een aansluiting van de bestrating op een winkel (geen drempel).</p>  <ul style="list-style-type: none"> Goed voorbeeld van een aansluiting van een woning (geen drempel).  Goed voorbeeld van een aansluiting van een gebouw met publieksfunctie (geen drempel - rooster geïntegreerd in bestrating).  Van een verhoogd bordes kan geen sprake zijn ! Deze aansluiting voldoet niet aan het Bouwbesluit.  Dit hoogteverschil is ca 60 mm. Deze aansluiting voldoet niet aan het Bouwbesluit. 



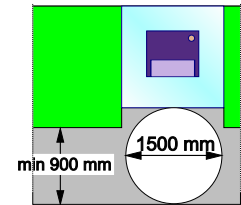
7 Criteria voor straatmeubilair	
Aandachtspunten	Criteria
16-12-2004	<p>Vrije doorgang</p> <p>7.1 Straatmeubilair (reclamezuilen, vuilnisbakken, brievenbussen, paaltjes, enz.) moet zodanig worden gesitueerd dat het geen belemmering is voor de vrije doorgang in de looproute. De vrije doorgang van de looproute moet minimaal 0,9 meter zijn, zie Hoofdstuk 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> Soms worden voetpaden voorzien van paaltjes om te voorkomen dat auto's gebruik maken van het voetpad. Zorg dat deze paaltjes de doorgang niet blokkeren. 
16-12-2004	<p>Maatregelen voor blinden en slechtzienden</p> <p>7.2 Zorg dat alle voorzieningen in de looproute goed zichtbaar zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorzie paaltjes, stootbanden en andere lage elementen van een opvallende contrastkleur, zodat zij overdag én 's avonds goed zichtbaar zijn. <p>7.3 Voorkom dat iemand met een visuele beperking tegen zwevende objecten loopt (denk aan plattegronden, informatieborden of vitrines).</p> <ul style="list-style-type: none"> Breng rond het object op een verhoging aan of voorzie het object van een lage stang. 
16-12-2004	<p>Rustpunten</p> <p>7.4 In parken, winkelcentra en rond gebouwen, ziekenhuizen, verpleeg- en verzorgingshuizen dient de afstand tussen zitbanken niet groter te zijn dan 200 meter.</p> <ul style="list-style-type: none"> In geaccidenteerd terrein dient de afstand tussen zitbanken niet groter te zijn dan 100 meter. <p>7.5 Zorg dat banken bereikbaar zijn via toegankelijke voetpaden.</p> <p>7.6 Zorg dat er naast de bank ruimte is voor een rolstoel of scootmobiel (draaicirkel 1500 mm).</p>   <p><i>Naast deze bank is extra ruimte</i></p>  <p><i>Naast deze bank ontbreekt ruimte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Voorzie banken van armleuningen voor het opstaan.
16-12-2004	<p>Brievenbussen</p> <p>7.7 BAT adviseert een bedieningshoogte van brievenbussen van 1,45 m, geschikt voor iedereen.</p> <ul style="list-style-type: none"> De NEN 1814 stelt dat de bedieningshoogte van onder andere brievenbussen zich tussen 0,9 en 1,2 m hoogte moeten bevinden. In de praktijk is dit niet altijd realiseerbaar.
14-12-2012	<p>Kliko's</p> <p>7.8 Kliko's mogen geen obstakel vormen voor de vrije doorgang. De opstelruimte voor kliko's moet duidelijk in de bestrating worden aangegeven.</p> <ul style="list-style-type: none"> Omdat kliko's na het legen rommelig worden teruggeplaatst, is het belangrijk dat de ophaaldienst geïnstrueerd wordt hoe kliko's moeten worden teruggeplaatst. Zorg dat de vrije doorgang naast de kliko's minimaal 2 m is.
01-05-2013	<p>Straatnaamborden</p> <p>7.9 Breng straatnaamborden zodanig aan dat zij zowel overdag als 's nachts goed verlicht en leesbaar zijn.</p>



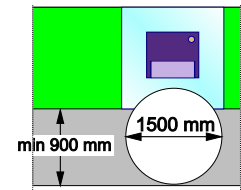
7.10 Afvalcontainers dienen bereikbaar en bruikbaar te zijn voor iedereen. Extra aandacht is nodig voor de bereikbaarheid van de containers en de manoeuvreerruimte naast de containers.

- Bedenk dat een rollatorgebruiker de vuilniszak los op de rollator moet transporteren. Bij elke drempel en elke oprit is het risico dat de vuilniszak van de rollator valt.

7.11 Recht voor het bedieningspunt van de vuilcontainer dient een horizontale manoeuvreerruimte te zijn voor een rolstoel (minimaal 1,5 x 1,5 m).



- In uitzonderlijke situaties waar nauwelijks ruimte beschikbaar is, mag de draaicirkel over de staalplaat van de afvalcontainer lopen, mits er geen hoogteverschillen in de bestrating zijn.

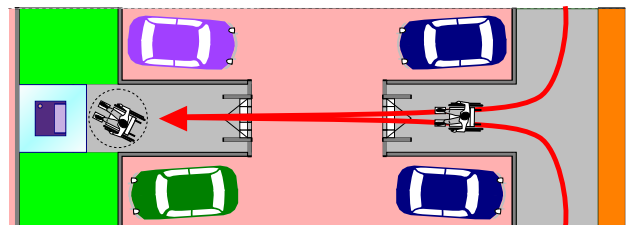


- Plaats ondergrondse containers zodanig dat aan de bedieningszijde extra veel ruimte is.



Hier is alle ruimte !

- Wanneer een afvalcontainer in de berm van een ventweg met parkeerplaatsen staat moet deze bereikbaar zijn vanaf de omliggende voetpaden.



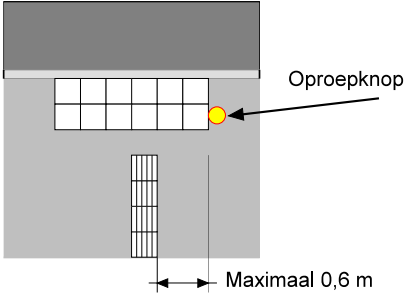
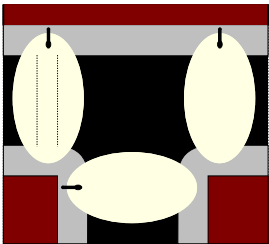
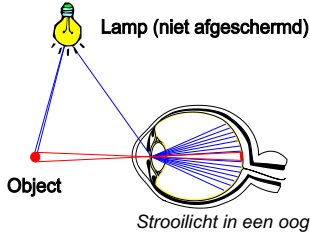
- Ook de drempel van de afvalcontainer moet niet meer dan 20 mm bedragen.



Onbereikbaar een drempel !





Goed voorbeeld

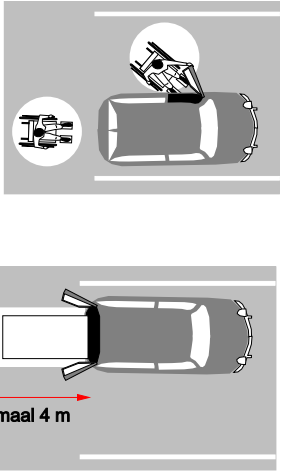
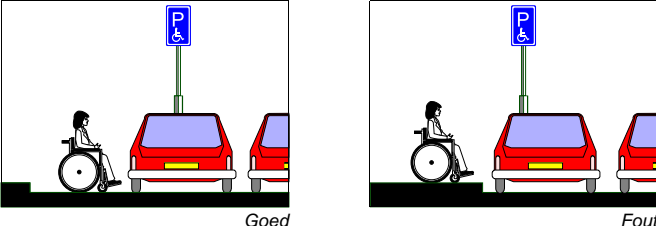
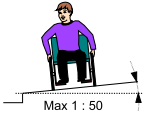
20-03-2017	Verkeerslichten	<p>7.12 Voetgangerslichten dienen voorzien te zijn van een akoestisch signaal bij rood en groen licht (rateltikker).</p> <p>7.13 Stem de tijd dat het groene licht blijft branden af op de verplaatsingssnelheid van voetgangers.</p> <ul style="list-style-type: none"> In bepaalde situaties kan het wenselijk zijn dat de tijdsduur van het groene licht verlengd wordt zodat langzame voetgangers de overkant veilig kunnen bereiken (bijvoorbeeld bij verpleeghuizen, ziekenhuizen, wooncomplexen voor ouderen, scholen, kinderopvang, enz.). <p>7.14 Breng bij een oversteekplaats met verkeerslichten voor voetgangers de oproepknop altijd aan dezelfde zijde aan, bij voorkeur rechts.</p> <p>7.15 De oproepknop moet zijn aangebracht tussen 0,9 en 1,2 meter hoogte.</p>	
16-12-2018	Lantaarnpalen	<p>Het is van belang dat overstekende voetgangers ook 's nachts goed zichtbaar zijn voor fietsers, bromfietzers en automobilisten.</p> <p>7.16 Zorg dat elke oversteek extra verlicht is.</p>	
16-12-2018	Armatuur	<p>7.17 Voorkom dat verkeersdeelnemers, waaronder voetgangers, verblind worden door onafgeschermd lichtbronnen in armaturen.</p> <p>In 2018 heeft Bartimeus op verzoek van het Solgu verschillende nieuwe LED armaturen getest toegepast in de wijk Vleuterweide. De nu geteste armaturen zijn niet geschikt in verband met de verblinding die optreedt door de inkijk in de LED-lichtbronnen !</p> <ul style="list-style-type: none"> Op verzoek van het Solgu heeft de gemeente Utrecht verschillende LED armaturen op de Carnegiedreef geplaatst en vinden momenteel onderzoek plaats naar de mate van verblinding. 	
22-09-2016	Overige voorzieningen	<p>7.18 Voorzieningen die voor voetgangers zijn aangebracht, dienen bereikbaar en bruikbaar te zijn voor iedereen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Stadsplattegronden dienen bijvoorbeeld zo opgesteld te worden dat rolstoelgebruikers deze kunnen bereiken en kunnen lezen. 	



8 Voetpaden in parken en speelplaatsen	
Aandachtspunten	Criteria
07-12-2012 Uitgangspunt paden in parken	<p>8.1 Parken moeten toegankelijk zijn. Dit is extra belangrijk omdat ouderen, gehandicapten en ouders met kinderen zijn aangewezen op het groen in hun directe omgeving.</p> <p>Aandachtspunten voor toegankelijke parken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maak één of meerdere routes geschikt voor rolstoelgebruikers. • Kies bestratingsmaterialen die geschikt zijn als natuurlijke gidslijnen voor blinden en slechtzienden. • Plaats op regelmatige afstand banken voor mensen met weinig uithoudingsvermogen. • Soms is de toegang voor honden verboden. Mensen met een blindengeleide hond en rolstoelgebruikers met een hulphond kunnen niet zonder. Maak voor hen een uitzondering en maak dit kenbaar.
24-11-2011 Uitgangspunt paden bij speelplaatsen	<p>8.2 Speelplaatsen moeten bereikbaar zijn voor rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagen (naast het spelen hebben speelplaatsen ook een sociale en ontmoetingsfunctie).</p> <p>Aandachtspunten om dit te realiseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zorg dat de speelplaats bereikbaar is via een toegankelijk voetpad. • Zorg dat de speeltoestellen worden aangebracht vlak naast een toegankelijk voetpad. • Plaats banken met de zijkant op de spelende kinderen. • Zorg dat er bij de banken opstelruimte is voor een rolstoel of scootmobiel.
07-12-2012 Situering paden in parken	<p>8.3 Probeer een rondgaand pad te realiseren, waarbij de rolstoelgebruiker een representatief beeld krijgt van het park.</p> <ul style="list-style-type: none"> • We adviseren hier een rondgaand pad, omdat het minder leuk is om over hetzelfde pad terug te moeten gaan. • Zorg dat de route als zodanig herkenbaar is (bijvoorbeeld met gekleurde paaltjes met een rolstoelvignet).
07-12-2012 Materiaal	<p>8.4 Zorg dat het pad uit een aaneengesloten vlakke verharding bestaat, waar de wielen niet in weg kunnen zakken. Het is belangrijk dat het pad in elk jaargetijde berijdbaar is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asfalt is een ideale ondergrond. Dit materiaal is vlak en bestand tegen doorgroei van planten. Het heeft minimaal onderhoud. • Een steenachtige ondergrond zoals betontegels of klinkers voldoet. • De laatste jaren wordt veel geëxperimenteerd met halfverhardingen zoals Dolomiet, Gralux, Kfp-mix, Provence, Baromix en Leem. Wanneer deze materialen juist worden aangebracht, voldoen zij aan de eisen voor toegankelijke looproutes. <p>Uitgebreide informatie vindt u in het Handboek 'Samen op Pad' van de stichting Groen & Handicap (www.natuurzonderdempels.nl).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schelpenpaden kunnen geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, mits de schelpen na het aanbrengen goed worden gewalst. • Gras en grind zijn ongeschikt, maar het is mogelijk om dit materiaal met behulp van kunststof rasters over een korte afstand rolstoeltoegankelijk te maken. Dit is een kostbare oplossing en de rasters en het vulmateriaal moeten precies worden aangebracht.

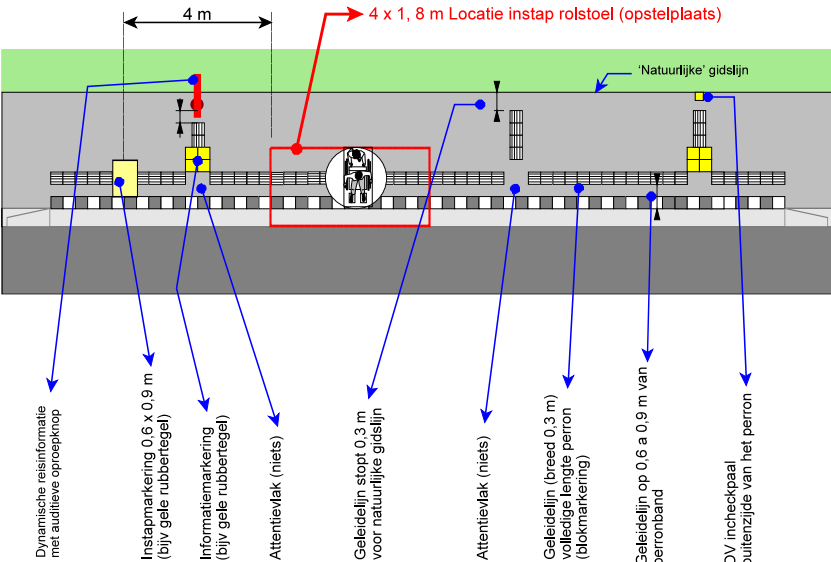
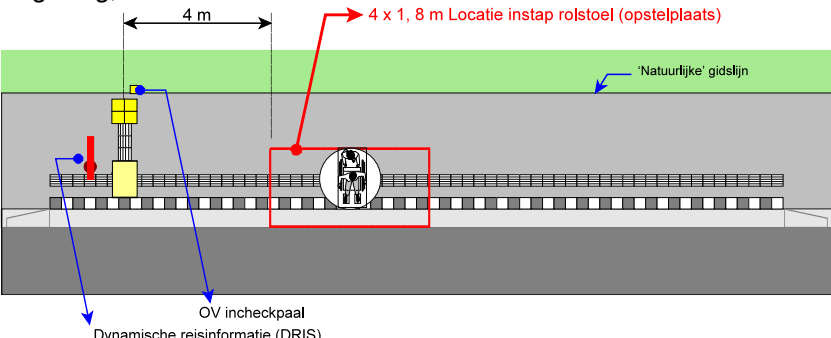


9 Gehandicaptenparkeerplaatsen	
Aandachtspunten	Criteria
07-12-2012	<p>Soort</p> <p>Er zijn verschillende soorten gehandicaptenparkeerplaatsen zoals een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.</p> <p>Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt ingericht naar de behoefte van de aanvrager. Deze parkeerplaatsen zijn voorzien van verkeersbord E6 en een aanduiding met het kenteken van de auto. Deze parkeerplaatsen hebben de vaak afmeting van een gewone parkeerplaats omdat het gaat om mensen die niet rolstoelgebonden zijn.</p> <p>Dit hoofdstuk gaat specifiek over 'algemene' gehandicaptenparkeerplaatsen.</p> <p>9.1 Een algemene parkeerplaats moet altijd voor iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart geschikt zijn, dus ook voor rolstoelgebruikers.</p>   <p>Parkeerplaats op kenteken</p>  <p>Algemene gehandicaptenparkeerplaats</p>
16-12-2004	<p>Aantal</p> <p>9.2 In de openbare ruimten en bij gebouwen met publieksfuncties moeten voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Volgens de NEN 1814 is dat 2 % van het aantal parkeerplaatsen. Deze norm moet gezien worden als richtlijn. Rond een schouwburg, theater, ziekenhuis of een bijzondere woonvoorzieningen zijn meer gehandicaptenparkeerplaatsen wenselijk.</p> <p>BAT adviseert u om in overleg met het lokale Gehandicapten Platform in uw gemeente of de Wmo-raad de meest gewenste locatie en het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen te bepalen.</p>
16-12-2004	<p>Afstand</p> <p>9.3 De afstand van een gehandicaptenparkeerplaats tot de entree van een gebouw (bijvoorbeeld bij een ziekenhuis, theater, kerk of gemeentehuis) is bij voorkeur niet groter dan 50 m.</p>
16-12-2004	<p>Bereikbaarheid</p> <p>9.4 De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten bereikbaar zijn met een voetpad. Zie 'Criteria voor inrichting voetpaden' (Hoofdstuk 2).</p> <p>9.5 De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten eenvoudig te vinden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geef de locatie aan in de gemeentegids. • Geef de locatie aan op alle plattegronden van de gemeente. • Geef de locatie aan op de website van de gemeente.
16-12-2004	<p>Verkeersbord</p> <p>9.6 Een algemene gehandicaptenparkeerplaats moet voorzien zijn van verkeersbord E6. Verkeersbord E6 moet vanaf het aanrijden zichtbaar zijn, zodat automobilisten weten waar deze parkeerplaats zich bevindt.</p>  <p>E6</p>  <p>Verkeersbord E6 hoog aangebracht en goed zichtbaar.</p>


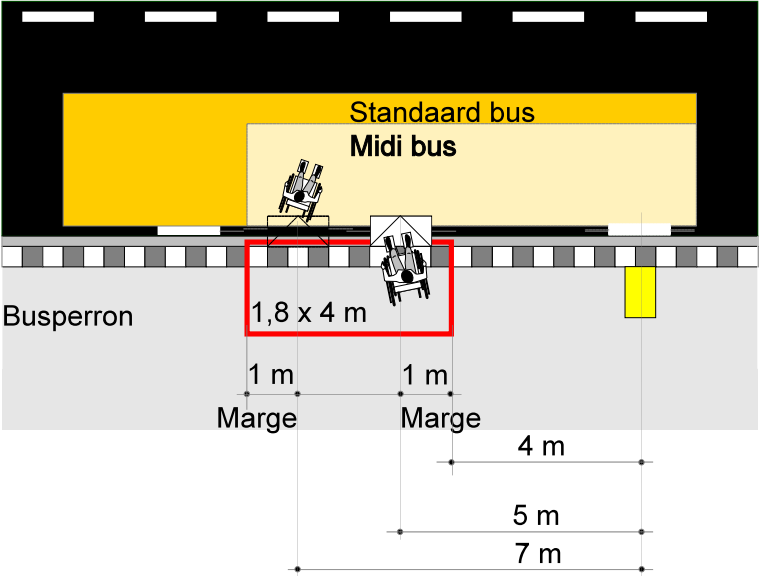
16-12-2004	Maatvoering	<p>9.7 Omdat zowel een passagier als de chauffeur rolstoelgebruiker kan zijn, moet een transfer vanaf de zijkant en via de achterkant van de geparkeerde auto plaats kunnen vinden. Naast de auto en achter de auto moet een vrije draaicirkel van minimaal 1,5 m zijn voor een rolstoelgebruiker.</p> <p>Bij busjes waar de rolstoel via de achterdeur naar binnen wordt gereden, is achter de auto ca 4 m vrije ruimte nodig.</p>	 <p>BAT adviseert om altijd 'haakse parkeerplaatsen' toe te passen, omdat deze ook geschikt zowel geschikt zijn voor personen auto's als voor busjes.</p> <ul style="list-style-type: none"> De norm voor de lengte van een langspaarkeervak is 6 meter. Voor een personenbusje zoals doelgroepenvervoer en de regiotaxi is eigenlijk 10 m nodig. Bij haaksparkeren en bij schuinparkeren is het parkeervak minimaal 3,5 meter breed.
16-12-2004	Hoogteverschillen	<p>9.8 De afmeting van de algemene gehandicaptenparkeerplaats moet duidelijk zichtbaar zijn op het wegdek (bijvoorbeeld met een witte belijning).</p> <p>9.9 Tussen de opstelruimte van de rolstoel (bestuurderszijde van de auto) en de bestrating van de gehandicaptenparkeerplaats mag geen hoogteverschil zijn.</p>	 <p>Wilt u in de praktijk zien hoe een gehandicaptenparkeerplaats gebruikt wordt ? bekijk dit filmpje van BAT.</p> <p>9.10 Een eventueel aanwezige helling of afschot mag niet steiler zijn dan 1:50.</p> <p>9.11 De bestrating moet vlak zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zorg dat de bestrating van de gehandicaptenparkeerplaats vrij is van putten en straatkolken.
16-12-2004	(Betaal)automaten	<p>9.12 Parkeer-betaalautomaten moeten zo zijn gesitueerd dat deze via een geschikt voetpad ook voor een rolstoeler bereikbaar en bruikbaar zijn (zie Hoofdstuk 2).</p> <p>9.13 Indien automaten voorzien zijn van auditieve signalen, dienen deze voor doven en slechthorenden met visuele informatie ondersteund te worden. Dit geldt ook voor een intercom bijvoorbeeld bij een slagboom.</p>	



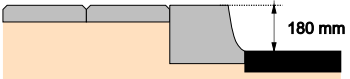
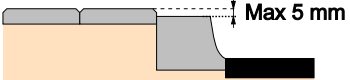
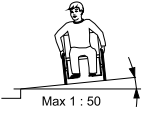
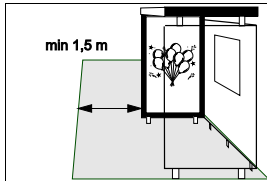
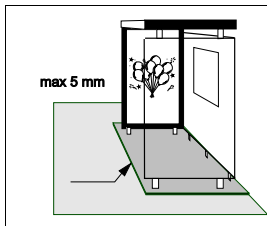
10 Criteria voor bus-, tram- en metrohaltes

Aandachtspunten	Criteria
07-12-2012 Algemeen	<p>Al het stads- en streekvervoer is vanaf 2016 toegankelijk.</p> <p>10.1 In 2016 is 46 % van de bushaltes met subsidie van de rijksoverheid aangepast. Op de website geeft de rijksoverheid aan dat de overige bushaltes vanaf 2016 door de gemeenten zelf worden aangepast.</p> <p>Een bushalte is toegankelijk als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De halte vanaf de omliggende voetpaden bereikbaar is voor rolstoelgebruikers. • Een rolstoelgebruiker zelfstandig de transfer naar de bus kan maken. • Iemand met een visuele beperking vanuit de omliggende voetpaden zelfstandig het instappunt van de halte kan vinden. <p>Wilt u de bus in de praktijk zien ? bekijk dit filmpje van BAT</p>
20-03-2017 Mensen met een visuele beperking	<p>Een bruikbare halte of perron voldoet aan de onderstaande criteria;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het busperron wordt over de volle lengte van de blokmarkering voorzien van een geleidelijn (30 of 60 cm breed), zodat het perron herkenbaar is voor mensen met een visuele beperking. • Passagiers met een visuele beperking moeten het perron kunnen vinden en kunnen verlaten via logische looproutes. Geleidelijnen moeten aansluiten op doorgaande looproutes (natuurlijke gidslijn zie 5.1). • Het instappunt is voorzien van een instapmarkering (zie 5.2). • Passagiers met een visuele beperking kunnen de dynamische reisinformatie vinden en gebruiken. <p>Alle voorzieningen in beeld</p>  <p>Een combinatie van geleidelijnen maakt de structuur eenvoudiger en heeft de voorkeur. De ideale vormgeving,</p> 



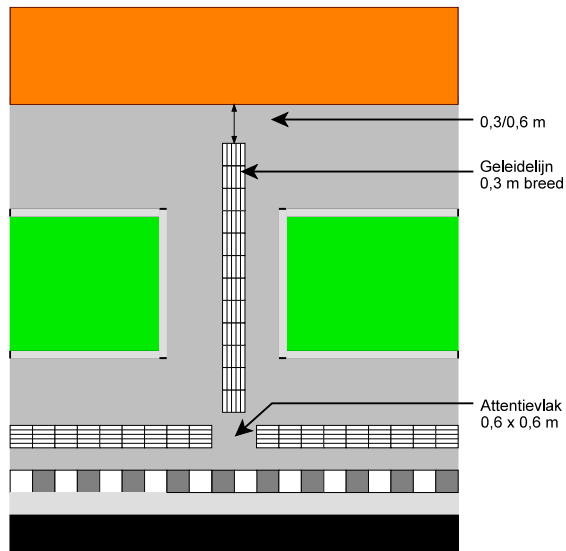
11-03-2009	Bereikbaarheid	10.2 Alle perrons van bus-, tram- en metrohaltes moeten bereikbaar zijn via toegankelijke looproutes conform ' Criteria voor inrichting voetpaden ' (Hoofdstuk 2).
11-03-2009	Toegankelijkheid	10.3 Elk bus-, tram- en metroperron wordt gebruikt als voetpad en dient aan de aan ' Criteria voor inrichting voetpaden ' (Hoofdstuk 2) te voldoen.
01-01-2010	Opstelplaats rolstoelgebruikers	<p>10.4 Een rolstoelgebruiker moet op het perron voldoende ruimte hebben om via de uitklapplank de bus in te rijden. Het perron dient ter hoogte van de toegangsdeur voor rolstoelgebruikers voldoende breed en obstakelvrij te zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> BAT heeft metingen gedaan en geconstateerd dat bij de huidige stadsbussen 1,50 m ongeschikt is en dat $1,50 + 0,3$ m (lengte van de helling) = 1,80 m de minimaal noodzakelijke perronbreedte is voor rolstoelgebruikers. <p><i>Voor ontwerpers is het belangrijk om te bedenken dat het hanteren van minimale maten leidt tot vertraging bij het instappen. Juist bij het halteren (parkeren van de bus op de halte) moet gestreefd worden naar een korte halteringstijd. Een breed busperron verkort de halteringstijd.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> De grootte en de locatie van de opstelplaats voor een rolstoel is afhankelijk van het bustype en de toegankelijke ingang. Voor de stad Utrecht moet gerekend worden op een opstelplek van 1,8 x 4 m vanaf 4 m van de ingang van de bus.   <p style="text-align: right;"><i>Benodigde opstelruimte bussen stad Utrecht</i></p>



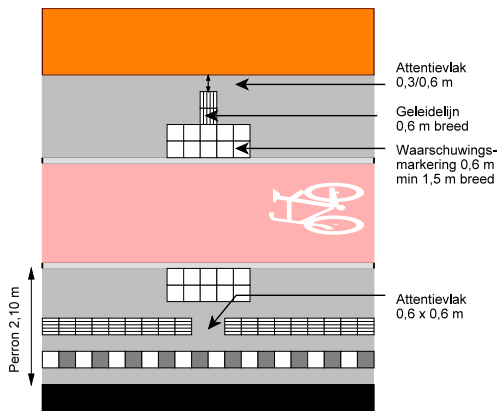
11-03-2009	Instaphoogte busperron	<p>10.5 Conform de richtlijn van het CROW dient een busperron 180 mm hoog te zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> Er rijden steeds meer kleine busjes die ongeschikt zijn om te halteren naast zo'n verhoogd perron. De wetgever heeft vastgesteld dat iedereen met een beperking die zelfredzaam, zelfstandig gebruik moet kunnen maken van al het openbaar vervoer. <i>Zelfstandig = zonder hulp van anderen !</i> <p>* De wetgever heeft nagelaten om vast te stellen dat alle leveranciers van openbaar vervoer hun producten op elkaar moeten afstemmen. Buurt en servicebussen zijn wel toegankelijk maar kunnen niet halteren bij de voor het OV bestemde verhoogde halte. De instanties die de concessies vaststellen, zijn niet duidelijk. Dure vervoermiddelen voldoen aan de Europese wetgeving maar sluiten niet aan op de toegankelijke haltes die lokale overheden maken. BAT vindt dat in concessies eisen moeten worden gesteld aan de afstemming van materieel en haltes, om te voorkomen dat voor elk voertuig een aparte halte moet worden gemaakt.</p>	
01-01-2010	Hoogteverschillen	<p>10.6 Het hoogteverschil met de perronband (klik) mag maximaal 5 mm hoog zijn.</p> <p>10.7 De dwarshelling van het perron mag niet steiler zijn dan 1 : 50 (zie ook 2.30).</p>	 
22-09-2016	Dynamische reisinformatie	<p>10.8 Dynamische reisinformatie, die voorzien is van een oproepknop voor auditieve informatie, dient bereikbaar en bruikbaar te zijn voor blinden en slechtzienden. Dat wil zeggen dat zij er via een geleidelijn en een een informatiemarkering (zie 5.12) de oproepknop moeten kunnen vinden.</p>	
01-01-2010	Inrichtingabri	<p>10.9 BAT adviseert om de vrije doorgang voor deabri minimaal 1,5 m te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> Volgens de normen is een vrije doorgang van 0,9 m toelaatbaar, maar veel rolstoelgebruikers vinden zo'n smalle doorgang vlak langs een hoogteverschil van 180 mm bij de perronband griezellig en gevaarlijk. Let op ! Bij de rolstoeltoegankelijke in- en uitstap moet een vrije breedte van 1,8 m zijn. Deabri mag niet in de weg staan (zie ook 10.4). <p>10.10 Zorg dat er in deabri ruimte is voor een rolstoel (0,9 x 1,2 m).</p> <p>10.11 Zorg dat het hoogteverschil tussen de vloer van deabri en het perron niet hoger is dan 5 mm.</p> <p>10.12 Zorg dat de teksten in deabri op een leesbare hoogte voor rolstoelgebruikers worden aangebracht (tussen 0,8 en 1,6 m hoogte).</p> <p>10.13 Zorg dat er voor tekstborden opstelruimte voor een rolstoel is (vrije draaicirkel 1,5 m).</p>	 



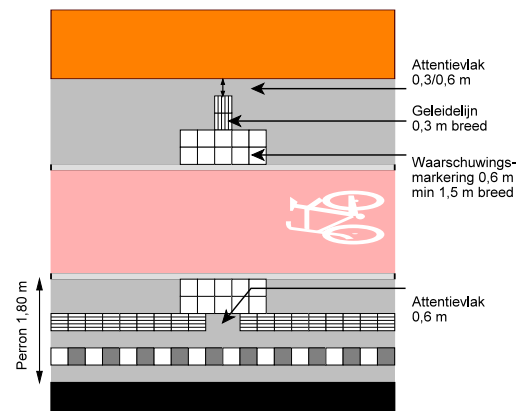
Standaard oplossing



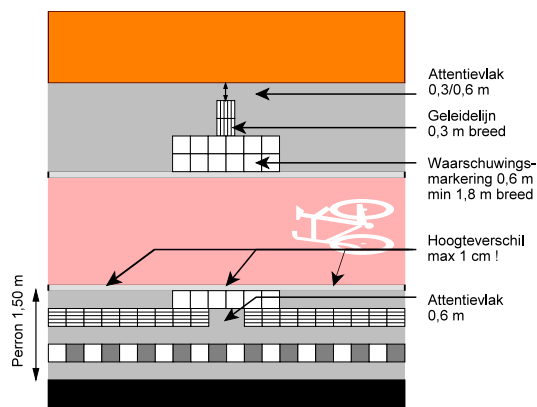
Combinatie busperron 2,1 m met fietspad



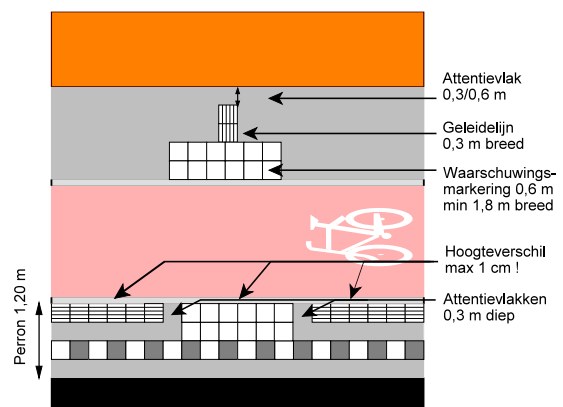
Combinatie busperron 1,8 m met fietspad



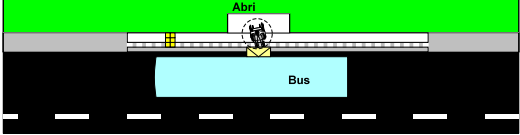
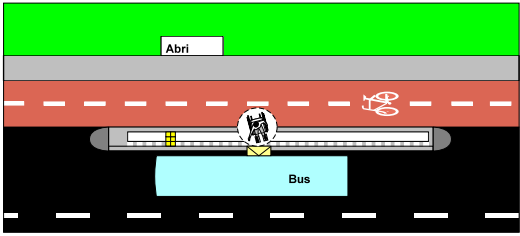


Combinatie busperron 1,5 m met fietspad



Combinatie busperron 1,2 m met fietspad


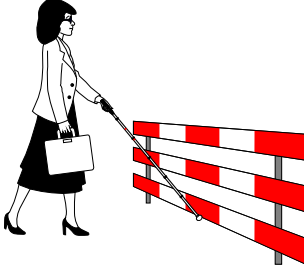


07-12-2012	Instapmarkering	<p>10.15 Voorzie elke bushalte van een instapmarkering (zie 5.13).</p> <ul style="list-style-type: none"> Voorlopig is door de Oogvereniging Nederland en het CROW vastgesteld dat de instapmarkering minimaal 600 x 900 mm groot is. Onderzoekers van Bartiméus hebben aangegeven dat de instapmarkering het beste loodrecht op de geleidelijn kan worden aangebracht. Hieronder is in twee situaties weergegeven hoe de instapmarkering kan worden aangebracht:   <p><i>Goed voorbeeld instapmarkering op station Amersfoort! Ook zichtbaar voor de chauffeur.</i></p>
22-09-2016	Aanduiding naar perroneilanden	<p>10.16 Wanneer perroneilanden worden toegepast, dienen deze vindbaar en herkenbaar te zijn voor mensen met een visuele beperking. Om reizigers te informeren worden informatiezuilen geplaatst. Deze zuilen dienen te worden voorzien van een geleidelijn.</p>
26-04-2013	Perroninrichting bij beperkte ruimte	<ul style="list-style-type: none"> Bij haltes waar vrijwel geen ruimte beschikbaar is, mag de instap voor rolstoelgebruikers gecombineerd worden met de ruimte in de abri. De bus moet dan zo halteren dat de ingang voor de rolstoel zich altijd voor de abri bevindt.  <p><i>Situatie met een smal trottoir</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Bij haltes smaller dan 1,8 m met een vrijliggend fietspad adviseren wij om de opstelruimte voor rolstoelgebruikers te combineren met het fietspad. Voor blinden en slechtzienden mag geen gevaarlijke situatie ontstaan. Zij moeten de rand van het perron kunnen detecteren. BAT adviseert om een klein hoogteverschil van 5 a 10 mm tussen het fietspad en het perron aan te houden.  <p><i>Perron met vrijliggend fietspad</i></p>

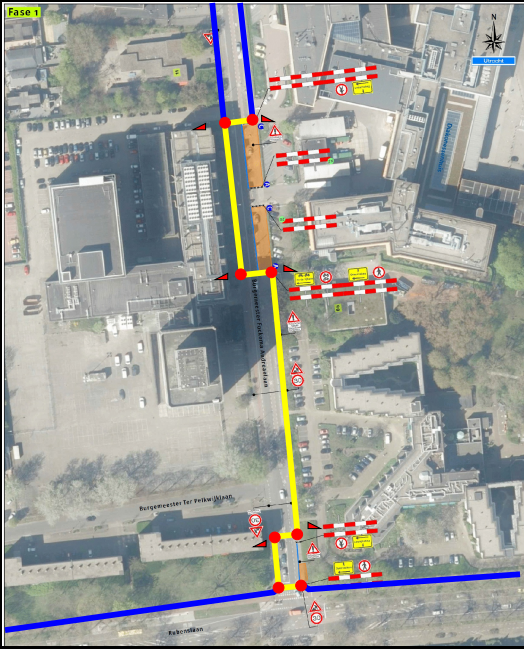

11 Wegomleidingen voor voetgangers

Dit hoofdstuk is momenteel in ontwikkeling en niet compleet.

Heeft u suggesties of beeldmateriaal....laat het ons weten.

Aandachtspunten	Criteria
22-11-2011 Algemeen	<p>Voetgangers moeten in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen. Dit geldt ook voor tijdelijke maatregelen. Nu moet de voetganger nog te vaak zelf uitvinden welke route toegankelijk en bruikbaar is.</p> <p>11.1 BAT adviseert Gemeenten om in beleid vast te stellen dat voetgangers bij een een blokkade van het voetpad recht hebben op een bruikbaar, veilig en logisch gelegen 'tijdelijk' voetpad (zie ook 1.1).</p> <p>11.2 Bij wegwerkzaamheden worden vaak tijdelijke maatregelen getroffen. Er is volop aandacht voor de afwikkeling van het verkeer, maar nauwelijks of geen aandacht voor tijdelijke alternatieve looproutes.</p> <p>* <i>Voor zover wij kunnen nagaan is de wegbeheerder niet verplicht om voor tijdelijke looproutes te zorgen. Wil een gemeente garanderen dat voetgangers tijdens wegwerkzaamheden zich op een veilige manier kunnen verplaatsen, zal zij hier beleid op moeten maken.</i></p>
16-12-2018 Maatregelen	<p>Elke handicap stelt zijn eigen eisen aan de toegankelijkheid. Wij maken hier onderscheid tussen mensen met een rolstoel en mensen met een visuele beperking. Het is van belang om de maatregelen voor deze twee groepen apart van elkaar te beoordelen.</p> <p>11.3 Maatregelen voor de rollator, rolstoel of scootmobiel</p> <ul style="list-style-type: none">• Stel vooraf bij het plannen van wegwerkzaamheden vast of de toegankelijkheid van een looproute wordt geblokkeerd.• Indien er sprake is van een blokkade, stel vast of er voor de voetganger alternatieve en toegankelijke routes zijn. Er moet tenminste één veilige en toegankelijke route worden gerealiseerd. Laat deze alternatieve route testen door iemand in een rolstoel.• Wanneer deze route niet vanzelfsprekend is, voorzie deze dan van een duidelijke bewegwijzering.  <p style="text-align: right;"><i>Goede voorbeeld</i></p> <p>11.4 Maatregelen voor mensen met een visuele beperking</p> <ul style="list-style-type: none">• Bekijk looproutes als geheel. Een voetganger komt ergens vandaan en heeft een bepaald doel. Sluit de tijdelijke maatregelen aan op de aanlooproute en op de vervolgroute ?• Zorg dat tijdelijke veranderingen in looproutes voelbaar en volgbaar zijn met de taststok.• Zorg dat tijdelijke veranderingen in looproutes opvallend zichtbaar zijn. Verleng zo mogelijk tijdelijke hekwerken zodat een zichtbare en voelbare geleiding van de tijdelijke looproute ontstaat.• Een hekwerk dient vlak bij de grond te worden aangebracht zodat het bijtijds met de taststok gedetecteerd kan worden (zie afb).• Scherm graafwerkzaamheden af met een degelijk hekwerk om val incidenten te voorkomen.• Voorkom uitstekende poten onder hekwerken waar men over kan struikelen.• Zorg dat kruisingen met rijbanen en fietspaden voelbaar zijn (noppenmarkering).• Voorzie oversteken met verkeerslichten (ook tijdelijke verkeerslichten) van rateltickers zodat voetgangers veilig kunnen oversteken.  <p style="text-align: right;"><i>Goede voorbeeld</i></p>

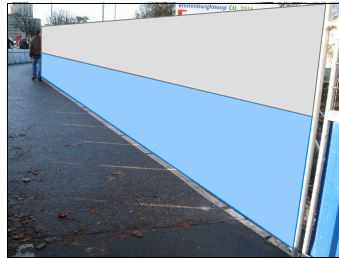


16-12-2018	Plan van maatregelen	<p>11.5 Stel vast dat elke tijdelijke omlegging van voetpaden pas is toegestaan wanneer de tijdelijke maatregelen zijn getoetst. Daarvoor dient er een plattegrond met maatregelen worden ingediend.</p> <p>In dit voorbeeld zijn de looproutes (blauwe lijn) en de tijdelijke looproute (gele lijn) aangegeven. De rode stippen staan voor tijdelijke maatregelen zoals tijdelijke opritten.</p>	
16-12-2018	Bewegwijzering	<p>Bij wegwerkzaamheden wordt vrijwel altijd een bewegwijzering aangebracht. Voor automobilisten is dit altijd correct. Bij fietsers wordt het meestal afgedaan met de tekst 'Afstappen' (alsof fietsers geneigd zijn om hele stukken te lopen).</p> <p>Voor voetgangers worden meestal verbodsborden aangebracht, maar hoe men geacht wordt te lopen, wordt zelden aangegeven. Juist voor mensen met beperkingen is dit wel van belang.</p> <p>11.6 Stel vast wie er verantwoordelijk is voor de bewegwijzering.</p> <p>11.7 Stel vast dat de verantwoordelijke verplicht is om direct na het aanbrengen van de bewegwijzering de route na te lopen. Dit kan samen met iemand uit de doelgroep.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indien een voetpad eindigt met een verbodsbord, dient middels een onderbord aangegeven te worden wat het legale alternatief is. 	 <p>Hoe verder ?</p>
16-12-2018	Maatregelen door derden	<p>11.8 Verantwoordelijkheid</p> <p>De gemeente dient als wegbeheerder eisen te stellen aan de bruikbaarheid en de veiligheid van tijdelijke maatregelen. Wij pleiten voor de pragmatische oplossing, waarbij elke tijdelijke maatregel door de aannemer wordt getoetst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stel in opdrachten vast dat de aannemer bij werkzaamheden verantwoordelijk is voor toegankelijke en veilige routes voor voetgangers en rolstoelgebruikers en dat hij/zij verplicht is om deze route op verzoek van de opdrachtgever zelfstandig zonder hulp, zittend in een ter beschikking gestelde rolstoel te berijden. 	

Hekwerken

Hekwerken kan men gebruiken om een looproute aan te geven. Een hekwerk kan een aaneengesloten lijn vormen en daarmee een natuurlijke lijn die ook geschikt is voor mensen met een visuele beperking.

- Maak geen inhammen en laat hekwerken niet zomaar stoppen, maar plaats hekwerken volledig langs de route.



Logische geleiding en plaatsing



Vreemde inham

- Zorg dat de blokken/poten van hekwerken nooit buiten de hekwerken steken.



Vragen om valpartijen !



Goed !



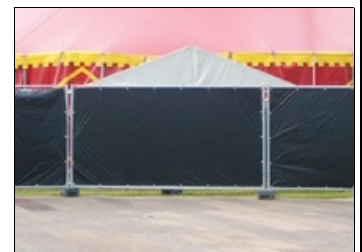
Nog beter, tot de vloer afgeschermd !

- Blokkeer geen bestaande looproutes voor blinden !







Deze geleide lijn is niet bruikbaar

- Zorg dat de hekwerken vrij zijn van scherpe onderdelen. Een gesloten hekwerk, bijvoorbeeld met folie of doek, is een goede oplossing. Een blinde kan een hekwerk met zijn hand aanraken om de route te volgen.



Mooie oplossing

16-12-2018	Kabels & leidingen	<p>11.10 Kabelgoten en leidingen Kabels en leidingen die tijdelijk worden geplaatst, mogen geen obstakel vormen. Er zijn verschillende oplossingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ideaal is wanneer kabels en leidingen hoog worden aangebracht zodat men er onderdoor kan lopen.  <ul style="list-style-type: none"> Soms kunnen tijdelijke leidingen onder de grond worden aangebracht.  <ul style="list-style-type: none"> Ook kan men een kabelgoot of slangenbrug aanbrengen. Zorg dat de hellingshoek altijd voldoet. Voor kabelgoten tot 5 cm hoogte kan men uitgaan van een helling van 1:6. Is het hoogteverschil groter zie 2.24. * <i>De zwart/gele kabelgoot is veel te steil en ongeschikt voor rolstoelen. De rode kabelgoten voldoet !</i> 
16-12-2018	Tijdelijke trappen	<p>11.11 Tijdelijke trappen BAT krijgt jaarlijks signalen dat mensen blijvend letsel hebben opgelopen door een val van een trap in de openbare ruimte. Ook de consumentenbond maakt hier regelmatig melding van. Aan vaste trappen worden hoge eisen gesteld. Aan tijdelijke trappen kunnen niet dezelfde eisen worden gesteld, maar de veiligheid moet men altijd waarborgen. Hieronder een opsomming van vereiste voorzieningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Alle traptreden hebben eenzelfde maatvoering. De op- en aantreden zijn voor elk trapdeel identiek. Elke traptrede is stroef. Elke trede is van bovenaf en van onderaf goed zichtbaar en van elkaar te onderscheiden (denk aan markeringen en denk aan verlichting). Aan beide zijden van elk trapdeel is een handvatbare leuning aangebracht. Voor kleine mensen en kinderen is aan beide zijden van elk trapdeel een lage leuning aangebracht. Leuningen beginnen ruim voor de eerste traptrede en eindigen ruim na de laatste traptrede. De delen van de trap die men kan aanraken zijn vrij van scherpe delen. 



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

Vrije breedte	Breedte	ASVV 2004 14.4.1	
	Manoeuvreerruimte	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. Standardisatie in materiaalgebruik.
	Bruikbaarheid	NEN 1814	Berijdbaarheid
	Oppervlakte afwerking	NEN 1814	

- ASVV De ASVV bevat aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom en wordt uitgegeven door het [CROW](#).
- NEN 1814 De NEN 1814 is de Nederlandse Norm over Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen uitgegeven door het Nederlands Normalisatie-instituut.
- Oogvereniging Nederland De Oogvereniging Nederland stelt de vormgeving voor geleidelijnen vast. Deze worden gepubliceerd door het bureau PBT [zie hun brochure](#).
- HOR Utrecht [Handboek Openbare Ruimte](#) gemeente Utrecht

12 Checklist

BAT heeft een checklist ontwikkeld om de mate van toegankelijkheid van een straatdeel in beeld te brengen. ([checklist straten](#))

13 Terminologie

Middengeleider	Langwerpig verkeerseiland dat tegengestelde verkeersstromen scheidt (ASVV 2004).
Looproute	Een stelsel van voetpaden.
Oversteek	Een voorziening voor voetgangers om andere verkeersstroken te kruisen.
Trottoir	Een trottoir is een verhoogd voetpad.
Uitrit	Voor voertuigen bestemde toegang tot particulier terrein. Een uitrit wordt dikwijls toegepast bij een kruising met een voetpad. Het voetpad wordt niet onderbroken en het voertuig moet voorrang geven.
Uitritconstructie	Voor voertuigen bestemde toegang tot een gebied dat is ingericht als 30 km-zone. Het voetpad wordt niet onderbroken en het voertuig moet voorrang geven. Uitritconstructies worden bij voorkeur met inritblokken uitgevoerd.
Voetgangers	Personen die zich te voet verplaatsen of daaraan gelijk gesteld. Personen met een hulpmiddel als een rollator, een handbewogen rolstoel, een elektrische rolstoel of een scootmobiel en ook personen met een kinderwagen behoren tot de groep voetgangers.
Voetpad	Veilige verkeerszone voor voetgangers. Deze verkeerszone moet herkenbaar en goed zichtbaar zijn voor alle weggebruikers.

Adressen

Bouw Advies Toegankelijkheid (Midden Nederland)	Sjanghaidreef 1 3564 JN UTRECHT	mob e-mail website	06 50 846 154 batutrecht@telfort.nl www.batutrecht.nl
Bouw Advies Toegankelijkheid (Noord Nederland)	Anjerweg 26 8042 CS, Zwolle	tel e-mail website	(038) 42 27 794 fransschuurman@telfort.nl
Stichting Groen & Handicap		e-mail website	info@natuurzonderdempels.nl www.natuurzonderdempels.nl
Ieder(in) voorheen Chronisch Zieken en Gehandicaptenraad Nederland	Churchillaan 11 3527 GV UTRECHT	tel. e-mail website	(030) 7200000 post@iederin.nl www.iederin.nl
Oogvereniging Nederland (netwerkorganisatie van en voor mensen met een visuele beperking)	Churchillaan 11 3527 GV UTRECHT	tel. e-mail website	(030) 299 28 78 info@oogvereniging.nl www.oogvereniging.nl/
CROW Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek	Galvanistraat 1 6716 AE EDE GLD	tel e-mail website	(0318) 69 53 14 klantenservice@crow.nl www.crow.nl



BAT: Bouw Advies Toegankelijkheid

De specialist in toegankelijkheid. Veel mensen met een beperking komen in hun dagelijks leven obstakels tegen: hoge stoepen zonder oprit, een trap naar de ingang van een gebouw, een gehandicaptoilet waar geen rolstoel in past. Veel van deze drempels/obstakels zijn eenvoudig en goedkoop te slechten. Bouw Advies Toegankelijkheid 'BAT' is er al vanaf 1990 in gespecialiseerd om hierover te adviseren. BAT werkt onafhankelijk en zonder winstoogmerk. We werken nauw samen met de doelgroep om de bruikbaarheid van onze adviezen te waarborgen.

De advisering van BAT kenmerkt zich door professionaliteit én jarenlange praktijkervaring. Job Haug en Frans Schuurman zijn de personen achter BAT. Beide hebben zij meer dan 20 jaar ervaring in toegankelijkheid. BAT werkt voor overheden, zorgaanbieders, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, ondernemers, belangenorganisaties en particulieren.

U kunt bij BAT terecht voor

- **Advisering op maat**

Zowel bij nieuwbouw als bij verbouw kunt u BAT inschakelen voor een advies op maat. Dat wil zeggen: een advies dat past binnen de technische mogelijkheden én de financiële kaders. De advisering kan bestaan uit het beoordelen van:

- woningen en woongebouwen;
- bouw- en inrichtingsplannen;
- bestaande gebouwen;
- verbouwingsplannen;
- bestratingsplannen en plannen voor routes voor voetgangers en rolstoelgebruikers.

- **Richtlijnen** voor de toegankelijkheid van ,

- woningen en woongebouwen;
- openbare ruimten, zoals voetpaden en oversteekplaatsen;
- gebouwen met een publieksfunctie.

Onze richtlijnen zijn gebaseerd op bestaande normeringen van onder andere het Bouwbesluit, NEN 1814 en het Handboek voor Toegankelijkheid. Daarnaast zijn in onze richtlijnen de kennis en ervaringen verwerkt van onze toegankelijkheidsadvisering in de afgelopen 25 jaar. De combinatie van theorie én praktijk maakt onze richtlijnen uniek. We stellen de richtlijnen regelmatig bij, zodat u gegarandeerd de meest actuele versie heeft. De richtlijnen kunt u downloaden van de website www.batutrecht.nl .

Wilt u meer weten?

Neem gerust contact op. Wij zijn u graag van dienst. U kunt ook contact met ons opnemen voor een (vrijblijvende) offerte over een toegankelijkheidsadvies of -inventarisatie. En wilt u een (gratis) abonnement op onze digitale nieuwsbrief ? Stuur ons een e-mail.

Toegankelijkheid is gemakkelijk (en goedkoper!) te realiseren als u BAT in een zo vroeg mogelijk stadium inschakelt.



Bouw Advies Toegankelijkheid

Job Haug
mob 06 50 846 154
e-mail batutrecht@telfort.nl

Frans Schuurman
tel (038) 422 77 94
e-mail fransschuurman@telfort.nl

www.batutrecht.nl