

Initiatiefvoorstel

Toegankelijke Haarlemse Straten

zo maakt Haarlem ruimte voor iedereen

D66
haarlem

Januari 2025



1 Inleiding

Toegankelijkheid is een mensenrecht

In juli 2016 werd in Nederland het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap van kracht. Dit verdrag verplicht gemeenten om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking gelijkwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. In Haarlem zette de gemeenteraad in 2017 belangrijke stappen door vier moties aan te nemen om de toegankelijkheid van de stad te verbeteren. Dit leidde tot het 'Jaar van de Toegankelijkheid' in 2018 en het daaropvolgende 'Actieprogramma Toegankelijk Haarlem 2019-2021', inclusief de aanstelling van een coördinator toegankelijkheid.

De straten van Haarlem, de openbare ruimte, vormt het fundament voor een inclusieve samenleving - het is de plek waar mensen elkaar ontmoeten, zich verplaatsen en deelnemen aan het dagelijks leven. Door ons te richten op de fysieke toegankelijkheid van straten, pleinen en voorzieningen, creëren we ruimte voor iedereen om volwaardig mee te kunnen doen in Haarlem.

De urgentie hiervan wordt onderstreept door de cijfers: in Nederland leven ongeveer 2,5 miljoen mensen met een beperking, waarvan meer dan 1,4 miljoen mensen slecht ter been zijn en gebruik maken van een rolstoel, rollator of scootmobiel [1]. Door de vergrijzing neemt dit aantal de komende jaren verder toe - van de 65-75 jarigen gebruikt 9% een hulpmiddel voor mobiliteit, bij 75-plussers is dat zelfs 31%. Deze demografische ontwikkeling maakt het nog belangrijker om nu werk te maken van een toegankelijke stad [2].

Hoewel er stappen zijn gezet, zoals de recente hernieuwde aanstelling van een coördinator toegankelijkheid in juli 2024 na een aangenomen D66-motie, is er nog veel werk te doen. De afwijzing van een motie voor een 'Modelstraat voor Toegankelijkheid' in juni 2024 illustreert dat er nog geen breed gedragen visie is op hoe we de stad écht toegankelijk maken voor iedereen [3].

Het gaat hierbij fundamenteel om prioriteiten: toegankelijkheid is

een mensenrecht en moet als randvoorwaarde worden gezien bij alle stedelijke ontwikkeling. Andere belangen kunnen pas aan bod komen nadat de toegankelijkheid is gewaarborgd. Toch blijft de toegankelijkheid van de openbare ruimte in Haarlem een urgent probleem. Dit wordt onderstreept door het recente kritische VN-rapport over de Nederlandse omgang met mensen met een beperking. Het rapport stelt dat er te grote verschillen bestaan tussen gemeenten op het gebied van inclusie en dat het ontbreekt aan een effectieve strategie om de verdragsafspraken na te komen [4].

In Haarlem ervaren veel mensen dagelijks belemmeringen bij het gebruik van de stad. Denk aan te smalle stoepen, geparkeerde fietsen die de doorgang blokkeren, en terrassen en uitstallingen die het pad versperren. Deze obstakels maken het voor bijvoorbeeld mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen moeilijk om zich vrij door de stad te bewegen. Voor blinde mensen en slechtzienden kunnen deze belemmeringen een gevaar vormen.

Een specifiek knelpunt is het tekort aan openbare toiletten. De Maag Lever Darm Stichting benadrukt het belang van voldoende openbare toiletten en hanteert een norm die stelt dat er binnen een straal van 500 meter een openbaar of opengesteld toilet in het stadscentrum en in drukke voetgangersgebieden dient te zijn. Hoewel Haarlem deze norm volgens de gemeente haalt, is er nog veel ruimte voor verbetering in termen van aantal, toegankelijkheid en vindbaarheid van toiletten. Dit gebrek aan goede toiletvoorzieningen beperkt de bewegingsvrijheid van veel mensen, waaronder ouderen, mensen met chronische aandoeningen en gezinnen met jonge kinderen.

Deze situatie vraagt om een duidelijke aanpak met concrete maatregelen. Want een toegankelijke stad is niet alleen een verplichting vanuit het VN-verdrag, het is ook een voorwaarde voor een inclusieve samenleving waarin iedereen kan meedoen. Of je nu jong of oud bent, met of zonder beperking, met een kinderwagen loopt of boodschappentassen draagt - iedereen heeft baat bij een toegankelijke openbare ruimte.

Doel van het voorstel

Dit initiatiefvoorstel heeft als doel om de straten en pleinen in Haarlem toegankelijk te maken voor iedereen. We willen toe naar een stad waarin toegankelijkheid niet als een extra voorziening wordt gezien, maar als een vanzelfsprekend uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte.

Het voorstel presenteert een concreet, stadsbreed plan dat zich richt op vijf samenhangende thema's:

- Een toegankelijke openbare ruimte die voor iedereen bruikbaar en veilig is
- Een inclusief verkeer- en vervoersysteem dat mobiliteit voor alle inwoners waarborgt
- Een dekkend netwerk van openbare toiletvoorzieningen dat bijdraagt aan de bewegingsvrijheid van mensen
- Een effectief systeem van handhaving en monitoring om toegankelijkheid te waarborgen
- Een breed gedragen bewustwording over het belang van toegankelijkheid

Met dit voorstel willen we niet alleen voldoen aan onze verplichtingen onder het VN-verdrag, maar Haarlem ontwikkelen tot een stad die werkelijk uitnodigend is voor iedereen. Door doelgericht te werk te gaan, bouwen we aan een inclusieve stad waarin niemand wordt belemmerd om volwaardig deel te nemen aan de samenleving.



2 Inrichting Openbare Ruimte

Meer Bewegingsvrijheid

Huidige situatie

Een toegankelijke, openbare ruimte is essentieel voor een inclusieve samenleving waar iedereen kan participeren. In de praktijk zien we echter dat veel straten en pleinen in Haarlem nog niet aan de toegankelijkheidsnormen voldoen. Stoepen zijn vaak te smal of worden geblokkeerd door obstakels, waardoor mensen met een rollator of rolstoel moeten uitwijken naar de rijbaan. Op belangrijke looproutes ontbreken rustpunten, wat het voor mensen die slecht ter been zijn moeilijk maakt om zelfstandig boodschappen te doen of een wandeling te maken. Ook is de bestrating op veel plekken ongelijk of beschadigd, wat risico's oplevert voor alle voetgangers. Deze dagelijkse belemmeringen hebben grote impact op de bewegingsvrijheid en zelfstandigheid van Haarlemmers.

Ambitie

We willen dat toegankelijkheid het uitgangspunt wordt bij de inrichting van de stad, waarbij we proactief en preventief handelen in plaats van achteraf repareren. Dit bereiken we door concrete normen te stellen voor de inrichting, te zorgen voor goed dagelijks onderhoud, en door toegankelijkheid stevig te verankeren in het beleid. We anticiperen op toekomstige behoeften door bij elk ontwerp, bij elke herinrichting en bij elk onderhoudsprogramma toegankelijkheid voorop te stellen. Zo voorkomen we dat nieuwe obstakels ontstaan en werken we systematisch aan het wegnemen van bestaande barrières.

Het doel is een stad die voor iedereen veilig, comfortabel en uitnodigend is, waarbij toegankelijkheid niet meer een 'extra' is waar we naar streven, maar het vertrekpunt vormt bij alle ontwikkelingen in de openbare ruimte. Door deze preventieve en proactieve aanpak bouwen we aan een duurzaam toegankelijke stad - niet als reactie op klachten, maar als bewuste keuze voor een inclusieve toekomst.

Voorgestelde Maatregelen

Tegelteam

Het huidige onderhoudsteam van Spaarnelanden behandelt ongeveer 350 meldingen per maand over problemen met stoepen, tegels en andere oneffenheden in de openbare ruimte. Bij gevaarlijke situaties komt het team binnen 30 minuten in actie en reguliere meldingen moeten binnen 14 werkdagen worden opgelost.

We stellen voor om dit bestaande team door te ontwikkelen tot een breed inzetbaar 'Tegelteam' met een specifieke focus op toegankelijkheid. Het team zal niet alleen reageren op meldingen, maar ook proactief de stad monitoren op toegankelijkheid. Nieuw is dat elke melding een toegankelijkheidskenmerk krijgt, waardoor we beter kunnen monitoren welke problemen de toegankelijkheid van de stad belemmeren. Dit kenmerk helpt ook om patronen te herkennen en knelpunten structureel aan te pakken.

Door deze nieuwe aanpak verschuift de focus van alleen reageren op meldingen naar het actief verbeteren van de toegankelijkheid in de hele stad. Het team krijgt de bevoegdheid om direct kleine aanpassingen door te voeren waar dit de toegankelijkheid verbetert. Om effectief te kunnen werken heeft het team duidelijke kaders nodig voor de frequentie en prioritering van inspecties, en voor hun bevoegdheden om zelfstandig aanpassingen door te voeren. Ook moeten de financiële kaders en de afstemming met andere afdelingen helder zijn vastgelegd.

We vragen het college, om in 2025, met een beleidsvoorstel te komen voor de doorontwikkeling van het huidige onderhoudsteam naar een proactief Tegelteam in 2026. Dit voorstel moet de werkwijze, bevoegdheden en (financiële) kaders van het team beschrijven, zodat zij effectief kunnen bijdragen aan een toegankelijke stad. Indien er aanvullende middelen nodig zijn, vragen we het college met een voorstel naar de raad te komen.

Overhangende takken en groen

Overhangende takken en groen vormen een onderschat obstakel in de openbare ruimte, vooral voor mensen met een visuele beperking. Voor mensen die gebruik maken van natuurlijke gidslijnen langs gevels is dit extra problematisch, omdat zij vaak pas op het laatste moment merken dat er takken en groen in hun looproute hangen. Overhangend groen kan ook de doorloopruimte beperken, waardoor voetgangers soms gedwongen worden om op de rijweg te lopen.

Hoewel de APV al regels stelt over hinderlijke beplanting, willen we deze graag aanpassen naar de HIOR-norm van 2.10m doorloopruimte. Om de signalering te verbeteren, stellen we voor dat het Tegelteam tijdens hun reguliere inspecties ook let op overhangende takken en groen. Dit als aanvulling op het bestaande systeem waarbij bewoners via het Meldpunt Toegankelijkheid meldingen kunnen doen.

We vragen het college om, in 2025, de APV aan te vullen met concrete hoogtevorschriften boven voetpaden en trottoirs en de norm voor doorloopruimte te verruimen. Daarnaast vragen we het college om de taak van het Tegelteam uit te breiden met het proactief signaleren van overhangende takken en groen tijdens hun reguliere inspecties

Normen voor de stoep

Een toegankelijke en bruikbare stoep is essentieel voor een inclusieve stad. De normen voor vrije doorloopruimte zijn al vastgelegd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). In de praktijk zien we echter dat vaak wordt teruggevallen op de minimale norm, terwijl we juist naar de wenselijke maat zouden moeten streven.

We moeten het denken over toegankelijkheid om draaien: niet beginnen bij de minimale norm en daar soms bovenuit stijgen, maar starten bij de wenselijke norm en daar alleen beredeneerd van afwijken. Dit betekent concreet dat de norm van 2,10 meter vrije doorloopruimte het nieuwe uitgangspunt wordt bij alle nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen. Voor drukke straten blijven de hogere normen uit het HIOR van kracht.



Afwijken van deze norm mag alleen na het doorlopen van een vaste onderzoeksprocedure, waarbij wordt onderzocht:

- Of obstakels kunnen worden verwijderd of verplaatst
- Of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven
- Of de verdeling van de straatruimte kan worden aangepast
- Of functies kunnen worden gemengd (bijvoorbeeld fiets/auto)
- Of de straat kan worden omgevormd tot voetgangersgebied

Pas wanneer al deze opties zijn onderzocht en niet haalbaar blijken, kan met een gedegen onderbouwing worden afgeweken van de standaardnorm van 2,10 meter. Dit zorgt ervoor dat toegankelijkheid niet meer een “extra” is waar we naar streven, maar het vertrekpunt vormt bij alle ontwikkelingen in de openbare ruimte.

We vragen het college om deze aanscherping van het beleid, in 2025, te verwerken in het HIOR, de vergunningverlening voor objecten op de stoep en in herverdelingsplannen voor bestaande situaties.

Trappen in de openbare ruimte

In Haarlem kunnen trappen in de openbare ruimte een obstakel vormen voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen. Om de stad toegankelijker te maken willen we onderzoeken waar verbeteringen mogelijk zijn. Dit kan gaan om het aanleggen van een hellingbaan waar dat haalbaar is, maar ook om andere aanpassingen die de trap beter bruikbaar maken.

Bij het verbeteren van de toegankelijkheid richten we ons eerst op trappen bij belangrijke bestemmingen zoals overheidsgebouwen, culturele voorzieningen en OV-knooppunten. Per locatie kijken we naar mogelijke verbeteringen, waarbij we rekening houden met de beschikbare ruimte en het gebruik van de trap.

We vragen het college om op termijn een inventarisatie uit te voeren van trappen in de openbare ruimte en een verbeterplan op te stellen, met prioriteit voor locaties bij belangrijke voorzieningen.

Geleidemarkering voor blinden en slechtzienden

In het HIOR zijn duidelijke normen opgenomen voor geleidemarkering, van natuurlijke gidslijnen tot kunstmatige geleidelijnen en waar-

schuwingsmarkeringen. In de praktijk worden deze normen echter niet altijd consequent toegepast of voldoen bestaande geleidemarkeringen niet meer aan de huidige standaarden.

We vragen het college daarom om met een voorstel te komen voor het inventariseren en updaten van alle bestaande geleidemarkering in de stad, met prioriteit voor belangrijke looproutes en voorzieningen. Dit is in 2027 afgerond.

Looplijnen

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte is het essentieel om rekening te houden met natuurlijke looplijnen, de intuïtieve routes die voetgangers kiezen om van A naar B te komen. Mensen lopen bij voorkeur in een rechte lijn naar hun bestemming en vermijden omwegen of het zigzaggen tussen obstakels. Daarom moeten we zorgen voor doorgaande, rechte looproutes zonder onderbrekingen.

Bij het plaatsen van straatmeubilair, zoals bankjes, fietsenrekken en afvalbakken, kiezen we locaties die de natuurlijke looplijnen niet hinderen. Ook kruispunten en oversteekplaatsen worden zo aangelegd dat ze logisch aansluiten op deze routes. Op pleinen en grote open ruimtes maken we de looproutes zichtbaar door bestrating of andere markeringen.

De looplijnen stemmen we af op de locaties van belangrijke bestemmingen zoals winkelentrees, OV-haltes en andere voorzieningen. Op plekken waar veel voetgangersstromen elkaar kruisen, zorgen we voor extra ruimte om opstoppingen te voorkomen. Zo creëren we een logische, toegankelijke en prettige openbare ruimte die aansluit bij het natuurlijke loopgedrag van mensen.

Wij verzoeken het college om de uitgangspunten voor natuurlijke looplijnen, in 2025, op te nemen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en deze te vertalen naar concrete ontwerprichtlijnen voor de positie van straatmeubilair, oversteekplaatsen en de inrichting van pleinen.

Rustpunten

Voor mensen die slecht ter been zijn of snel vermoeid raken, zijn voldoende rustplekken in de openbare ruimte cruciaal. Bij voorkeur zou om de 200 meter op belangrijke looproutes een zitbank aanwezig

zijn, met rugleuning en arMLEUNINGEN voor comfortabel opstaan. Deze banken moeten op logische plekken komen, zoals bij winkelstraten, verzorgingshuizen en in de buurt van voorzieningen.

Bij de plaatsing is toegankelijkheid essentieel: naast elke bank moet minimaal 1,5 meter vrije ruimte zijn voor rolstoelen of scootmobielen. Banken die in het groen staan moeten een logische verharde route ernaartoe hebben. De banken komen bij voorkeur op plekken met beschutting en uitzicht, maar niet in de looplijn. Vuilnisbakken worden zo geplaatst dat gebruikers van de bank geen overlast hebben van geuren.

Rond specifieke gebouwen zoals verzorgingshuizen en winkelcentra zijn extra zitgelegenheden nodig, omdat hier meer mensen komen die behoefte hebben aan rustmogelijkheden.

We vragen het college om, in 2026, een plan op te stellen voor het systematisch plaatsen van zitbanken in de openbare ruimte, met daarin concrete normen voor de afstand tussen rustpunten, de inrichting en plaatsing van de banken, en extra aandacht voor locaties waar veel mensen komen die behoefte hebben aan rustmogelijkheden. We vragen deze nieuwe normen op te nemen in het HIOR.

Terrassen en reclame-uitingen

Een toegankelijke stad vraagt om obstakelvrije stoepen waar iedereen zich veilig kan verplaatsen. Losse reclameborden, winkeluitstallingen en overvolle terrassen maken de stoep moeilijk begaanbaar, vooral voor mensen met een beperking, ouderen en ouders met kinderwagens.

Voor nieuwe situaties, zoals bij nieuwe terrassen of herinrichting van straten, streven we naar een minimale doorloopruimte van 210 centimeter. Deze ruimte moet recht en zonder obstakels zijn, zodat voetgangers niet hoeven te zigzaggen.

Voor reclameborden en winkeluitstallingen geldt een strenge lijn: deze mogen in geen geval de doorgang belemmeren. Als zij de minimale doorloopruimte beperken, worden ze niet toegestaan en zal hier actief op worden gehandhaafd.



Voor bestaande terrassituaties werken we toe naar verbetering van de toegankelijkheid, rekening houdend met het huidige terrassenbeleid en reeds verstrekte vergunningen. Bij het opstellen van het nieuwe terrasindelingsplan nemen we de ambitie voor een betere toegankelijkheid mee als belangrijk uitgangspunt. Het doel is om op termijn overal een adequate doorloopruimte te realiseren.

Deze aanpak is nodig omdat:

- Vrije doorloopruimte essentieel is voor een inclusieve stad
- Obstakels gevaarlijk zijn voor mensen met een visuele beperking
- Zigzaggen tussen terrassen en uitstallingen oncomfortabel is
- De stoep primair bedoeld is voor voetgangers

We vragen het college om bij nieuwe terrassen een minimale obstakelvrije doorloopruimte van 210 centimeter vast te leggen, om in 2025 een handhavingsplan op te stellen voor reclameborden en winkeluitstallingen, en samen met ondernemers een plan te maken voor het verbeteren van bestaande terras situaties.

Toegankelijke centrum route

We stellen voor om een speciale centrumroute door de stad te ontwikkelen die specifiek is ontworpen voor mensen met diverse toegankelijkheidsbehoeften.

Deze route zou langs belangrijke bezienswaardigheden en culturele hotspots gaan, waarbij regelmatige rustpunten en openbare toiletten worden voorzien. Voor slechtzienden zou de route duidelijk gemar-



keerd zijn met tactiele en visuele gidslijnen. Rolstoelgebruikers zouden profiteren van een obstakelvrije route met een vlakke, stabiele ondergrond. Voor families zou de route veilige speelzones voor kinderen bevatten. Bovendien zou er informatie beschikbaar zijn over de toegankelijkheid van aangrenzende gebouwen en voorzieningen, zodat bezoekers hun reis goed kunnen plannen.

We vragen het college om in 2026 een plan te ontwikkelen voor een toegankelijke centrumroute, inclusief een voorstel voor de routing, de benodigde aanpassingen in de openbare ruimte, de informatievoorziening en de financiering. Bij het opstellen van dit plan dienen ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties actief te worden betrokken. Dit plan is uitgevoerd in 2027.

Speeltuinen

In Haarlem willen we dat kinderen met en zonder beperking samen kunnen spelen. Voortbouwend op de twee bestaande toegankelijke speeltuinen (Ramplaankwartier en Papegaai), stellen we voor om in overleg met speeltuinverenigingen te onderzoeken hoe we bestaande speeltuinen kunnen omvormen tot toegankelijke en inclusieve speelplekken. We denken hierbij aan minimaal vier locaties verspreid over de stad (Noord, Oost, Centrum/Zuid-West en Schalkwijk).

Bij deze toegankelijke speeltuinen richten we ons op rolstoeltoegankelijke ondergrond (bijvoorbeeld rubberen tegels of speciaal verdicht zand), speeltoestellen die bereikbaar en bruikbaar zijn voor kinderen met een beperking en multisensorische elementen voor kinderen met verschillende zintuiglijke beperkingen. Ook voorzien we in rustplekken en schaduwplekken voor kinderen die snel vermoeid raken, duidelijke routegeleiding voor kinderen met een visuele beperking en veilige afscheidingen en een overzichtelijke indeling voor kinderen met een verstandelijke beperking.

Voor de kleinere speelplekken in de wijken, waar vaak maar enkele speeltoestellen staan, kijken we per locatie wat mogelijk is. Bij iedere nieuwe speelplek of grote renovatie wordt een toegankelijkheidstoets uitgevoerd. Natuurspeeltuinen behouden hun natuurlijke karakter, maar krijgen waar mogelijk toegankelijke elementen.

Aansluitend bij de recent aangenomen motie 'Extra middelen voor vervanging en vergroening van speeltoestellen in speeltuinen' en de lopende inventarisatie, vragen we het college om in 2025 met de speeltuinverenigingen in gesprek te gaan over het omvormen van hun speeltuinen tot toegankelijke speelplekken en samen met ervaringsdeskundigen, ouders en kinderen met een beperking een plan te maken voor de realisatie. Vanaf 2026 kan er elk jaar een toegankelijke speeltuin gemaakt worden. Daarnaast vragen we het college om een toegankelijkheidstoets op te stellen voor nieuwe speelplekken en renovaties, en met een voorstel te komen naar de raad voor de benodigde middelen.

Toegankelijkheid in het Haarlems Civiel Planproces

In het Haarlems Civiel Planproces moet toegankelijkheid een vast onderdeel worden van de besluitvorming. Dit bereiken we door: In de definitiefase worden de toegankelijkheidseisen uit het HIOR opgenomen in het Programma van Eisen (PvE). Bij projectspecifieke situaties worden deze waar nodig aangevuld. Bij het opstellen van de Klant Eisen Specificatie (KES) worden belangenorganisaties voor toegankelijkheid actief betrokken.

Voordat een Definitief Ontwerp (DO) wordt afgerond, wordt het getoetst op toegankelijkheid door experts van de gemeente. Zij controleren of het ontwerp voldoet aan de gestelde eisen en normen voor toegankelijkheid.

Bij planproducten die naar de raad gaan wordt een expliciete toelichting op toegankelijkheid opgenomen. Hierin worden de gemaakte keuzes en eventuele dilemma's helder onderbouwd, vergelijkbaar met de huidige groenparagrafen.

Voor de definitieve oplevering van elk project wordt een schouw georganiseerd met ervaringsdeskundigen. Deze schouw vindt plaats op een moment dat eventuele aanpassingen nog mogelijk zijn. Daarnaast organiseert de gemeente periodieke schouwen om de algemene toegankelijkheid in de stad te evalueren. De inzichten uit al deze schouwen worden gebruikt om het toegankelijkheidsbeleid en de normen waar nodig aan te scherpen.

We vragen het college om, in 2025, met een voorstel te komen om het Haarlems Civiel Planproces aan te passen, zodat toegankelijkheid wordt

geborgd in alle fasen: van de definitiefase en het ontwerp tot aan de oplevering en evaluatie. Dit betekent het opnemen van toegankelijkheidseisen in het PvE, het betrekken van toegankelijkheid belangenorganisaties bij de KES, het toetsen van het DO op toegankelijkheid, het toevoegen van een toegankelijkheidsparagraaf bij raadsstukken en het organiseren van schouwen met ervaringsdeskundigen.



3 Verkeer en Mobiliteit

Veilig en Comfortabel Verkeer

Huidige situatie

De toenemende drukte in de openbare ruimte van Haarlem zorgt voor verschillende uitdagingen op het gebied van toegankelijkheid en verkeersveiligheid. Veel inwoners ervaren dagelijks problemen met verkeer en vervoer, waarbij vooral kwetsbare verkeersdeelnemers extra risico lopen. De verkeerssituatie kent diverse knelpunten die dringend aandacht vragen.

Haarlem heeft als beleid dat de voetganger op één staat. In de praktijk zien we echter dat de inrichting van oversteekplaatsen ruimte biedt voor verbetering om de veiligheid en het comfort voor alle gebruikers te verhogen. Zo kunnen verlichting en zichtbaarheid worden verbeterd en ontbreken soms rustpunten halverwege drukke oversteekplaatsen. Ook bij verkeerslichten is het principe 'voetganger op één' nog niet zichtbaar. De oversteektijden zijn bijvoorbeeld niet altijd afgestemd op mensen die wat meer tijd nodig hebben om over te steken.

De parkeersituatie voor mensen met een beperking is eveneens problematisch. Met slechts 150 gehandicaptenparkeerplaatsen op 17.230 parkeervakken (0,87%) voldoet Haarlem bij lange na niet aan de gewenste norm van 2%. Bovendien zijn veel bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen te krap bemeten, waardoor het in- en uitstappen met hulpmiddelen wordt bemoeilijkt.

Bij het openbaar vervoer ligt de focus op het toegankelijk maken van bushaltes in samenwerking met de provincie, maar blijft met name de bereikbaarheid van de routes naar de haltes een aandachtspunt.

Ambities

Haarlem streeft ernaar een stad te worden waar de kwetsbare verkeersdeelnemer de maat der dingen is. Dit betekent een fundamentele herinrichting van de openbare ruimte waarbij niet de doorstroming, maar de toegankelijkheid en veiligheid van voetgangers met een beperking het uitgangspunt vormt.

Door consequent te ontwerpen vanuit hun perspectief ontstaat een stad die voor iedereen goed en veilig toegankelijk is. Het gaat daarbij om de volledige verplaatsingsketen: van de voordeur, via parkeerplaats of bushalte, tot aan de eindbestemming. Deze omkering in denken - van snelheid naar toegankelijkheid - vormt de basis voor de mobiliteitskeuzes in de stad.

Voorgestelde Maatregelen

Oversteekplaatsen

Een veilige oversteek is essentieel voor een toegankelijke stad. Oversteekplaatsen moeten voor iedereen bruikbaar zijn, of je nu goed ter been bent, een rollator gebruikt of slechtziend bent. Bij de inrichting kiezen we voor twee type oversteekplaatsen, afhankelijk van de situatie:

Bij drukke straten worden oversteekplaatsen op een verhoogd plateau aangelegd. Dit zorgt ervoor dat auto's automatisch afremmen en dat voetgangers gelijkvloers kunnen oversteken. Deze verhoogde oversteekplaatsen worden voorzien van een zebepad dat ook 's nachts goed zichtbaar is door adequate verlichting.

Bij alle oversteekplaatsen is goed zicht essentieel. De voetganger moet 1 à 2 meter voor de over te steken rijbaan goed zichtbaar zijn voor de automobilist. Binnen deze zichtafstand mogen geen zichtbelemmerende objecten staan zoals geparkeerde auto's of groenvoorzieningen. Ook de voetganger moet het aankomende verkeer goed kunnen zien.

Bij andere oversteekplaatsen worden verlaagde trottoirbanden met een helling aangebracht, die tegenover elkaar liggen zodat voetgangers in een rechte lijn kunnen oversteken. Voor mensen met een visuele beperking markeren we alle oversteekplaatsen met voelbare waarschuwingstegels met noppenpatroon.

Op plekken waar veel voetgangers oversteken, plaatsen we een middegeleider van minimaal 2 meter diep. Dit geeft mensen de moge-

lijkheid om halverwege veilig te pauzeren en zich te oriënteren op het verkeer uit de andere richting. De middengeleider moet ook toegankelijk zijn voor rolstoelen en scootmobielen. Het zebrapad loopt bij voorkeur door over eventuele fietspaden, zodat ook daar de voorrang voor voetgangers duidelijk is.

Deze combinatie van verhoogde plateaus, verlaagde trottoirbanden, adequate verlichting en ruime oversteektijden zorgen voor veilige oversteekplaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn.

Wij verzoeken het college om in 2026 een beleidskader 'Veilige en toegankelijke oversteekplaatsen' te ontwikkelen waarin bovengenoemde uitgangspunten worden verankerd. Dit kader dient de technische eisen en ontwerprichtlijnen vast te leggen voor alle oversteekvoorzieningen in Haarlem. Het beleidskader moet zorgen voor een consistente en inclusieve aanpak bij zowel nieuwe als te renoveren oversteekplaatsen.

Slimme verkeerslichten

Voor oversteekplaatsen en verkeerslichten kiezen we voor optimale service aan voetgangers en fietsers: zodra zij zich melden bij het verkeerslicht krijgen ze direct groen, behalve wanneer er bussen naderen. Het openbaar vervoer behoudt zijn prioriteit om de dienstregeling betrouwbaar te houden - voetgangers wachten in dat geval tot alle bussen gepasseerd zijn. Deze aanpak zorgt voor minimale wachttijden voor voetgangers en fietsers, terwijl de doorstroming van het openbaar vervoer gewaarborgd blijft.

Bij verkeerslichten houden we rekening met mensen die langzamer lopen - de oversteektijd wordt afgesteld op een loopsnelheid van maximaal 0,8 meter per seconde. Deze ruime ontruimingstijd zorgt ervoor dat ook mensen die minder mobiel zijn veilig kunnen oversteken.

Wij verzoeken het college begin 2026 te starten met een pilot 'Slimme verkeerslichten' op minimaal twee locaties in de stad. Bij de ene locatie wordt onderzocht wat de effecten zijn van directe groenverlening aan voetgangers en fietsers bij de andere locatie de effecten van ruime oversteektijden. De resultaten van deze pilot dienen als input voor het te ontwikkelen beleidskader 'Veilige en toegankelijke oversteekplaatsen'.

Parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking

Een toegankelijke stad vereist voldoende parkeermogelijkheden voor mensen met een beperking. Momenteel telt Haarlem slechts 150 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op 17.230 parkeervakken (0,87%) en zijn veel bestaande parkeerplaatsen te krap bemeten met een lengte van ongeveer 6 meter in plaats van de vereiste 7,5 meter, wat het gebruik van rolstoelliften en andere hulpmiddelen bemoeilijkt.

Bij reguliere parkeerlocaties worden de bestaande normen uit het HIOR strikt toegepast. Dit betekent dat 2% van alle openbare parkeerplaatsen wordt ingericht als gehandicaptenparkeerplaats volgens de vastgestelde afmetingen en toegankelijkheidseisen. Bestaande algemene gehandicaptenparkeerplaatsen die nog niet aan deze normen voldoen worden op termijn aangepast.



In het autoluwe centrum komt een speciale regeling met dubbelfunctie parkeerplaatsen. Gehandicaptenkaarthouders kunnen een speciale toegangspas aanvragen die toegang geeft via de verzinkbare paaltjes. De laad- en losplekken zijn tot 11:00 uur gereserveerd voor bevoorrading, daarna worden deze beschikbaar als parkeerplaats voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart met toegangspas. Deze dubbelfunctie wordt duidelijk aangegeven met bebording die de actuele gebruiksfunctie toont.

Wij verzoeken het college om in 2026 een uitvoeringsplan te ontwikkelen voor het realiseren van de 2%-norm voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betekent een verdubbeling van het huidige aantal van 150 plaatsen. Het plan moet ook voorzien in de aanpassing van bestaande algemene gehandicaptenparkeerplaatsen naar de juiste afmetingen en de implementatie van een centrumregeling. We verzoeken ook om het voldoen aan de 2%-norm als een concrete indicator op te nemen in de P&C cyclus.

Openbaar vervoer toegankelijkheid

Toegankelijk openbaar vervoer is essentieel om ervoor te zorgen dat iedereen in Haarlem zelfstandig kan reizen. De komende jaren wordt, in samenwerking met de Provincie Noord-Holland, geïnvesteerd in het toegankelijk maken van bushaltes.

De uitdaging ligt nu vooral bij de bereikbaarheid van de bushaltes. Een bushalte is pas echt toegankelijk als deze vanaf alle kanten goed bereikbaar is. Dit vraagt om een netwerk van toegankelijke routes met brede stoepen, voldoende rustpunten, goede verlichting en aangepaste oversteeptijden bij verkeerslichten. Ook tijdens werkzaamheden moet deze toegankelijkheid gewaarborgd blijven, met tijdelijke toegankelijke haltes, duidelijke omleidingsroutes en goede informatievoorziening.

We verzoeken het college om de toegankelijkheid van de routes naar bushaltes te verbeteren en om tijdens werkzaamheden altijd te zorgen voor toegankelijke alternatieven.



4 Openbare Toiletten

Een Gastvrij Haarlem

Huidige situatie

De beschikbaarheid van openbare toiletten is een essentieel onderdeel van een toegankelijke en gastvrije stad. In Haarlem zijn verschillende soorten toiletvoorzieningen beschikbaar. De gemeente beheert zelf 9 openbare toiletten, die allen urinoirs zijn. Daarnaast is er in het station één openbaar toilet dat tot 21:00u toegankelijk en geschikt is voor rolstoelgebruikers. Een belangrijke aanvulling hierop zijn de diverse opengestelde toiletten in maatschappelijk vastgoed, waaronder het Gemeenteloket, Stadhuis, Toneelschuur, PHIL Haarlem, Museum van de Geest, fietsenstalling Smedestraat en de verschillende locaties van de Bibliotheek Haarlem. Tot slot stellen ook verschillende horecagelegenheden en culturele instellingen hun toiletten beschikbaar voor passanten.

Hoewel deze opengestelde toiletten een waardevolle toevoeging zijn, kennen ze belangrijke beperkingen: ze zijn alleen toegankelijk tijdens openingsuren van de instellingen, bezoekers moeten eerst de ingang van het gebouw vinden en naar binnen durven gaan, en tijdens evenementen of drukke momenten kunnen deze toiletten beperkt beschikbaar zijn voor passanten. Dit maakt ze minder laagdrempelig dan echte openbare toiletvoorzieningen.

Naast de bestaande toegankelijke toiletten is er in Haarlem dringend behoefte aan een Changing Places Toilet: een speciale voorziening voor mensen die liggend verschoond moeten worden.

De Maag Lever Darm Stichting benadrukt het belang van voldoende openbare toiletten en hanteert een norm die stelt dat er binnen een straal van 500 meter een openbaar of opengesteld toilet in het stadscentrum en in drukke voetgangersgebieden dient te zijn. Hoewel Haarlem deze norm volgens de gemeente haalt, is er nog veel ruimte voor verbetering in termen van aantal, toegankelijkheid en vindbaarheid van toiletten.

De HogeNood-app is een initiatief om openbare en opengestelde toiletten beter vindbaar te maken. Het gebruik van een app heeft beperkingen: niet iedereen heeft altijd toegang tot een smartphone, de app moet constant worden bijgewerkt om accuraat te blijven, en in noodgevallen kan het zoeken in een app te tijdrovend zijn. Bovendien is niet iedereen even handig met een telefoon of is de app niet 24 uur per dag beschikbaar, bijvoorbeeld vanwege een lege batterij of gebrekkige internetverbinding.

Ambities

Haarlem wil een stad zijn waar niemand zich zorgen hoeft te maken over de beschikbaarheid van toiletten. Inwoners, dagjesmensen, toeristen en mensen die hier werken moeten met een gerust hart de stad in kunnen gaan, wetende dat er altijd een toilet in de buurt is. Deze toiletten moeten niet alleen aanwezig zijn, maar ook gemakkelijk te vinden, schoon, en voor iedereen toegankelijk. Of je nu een ouder bent met jonge kinderen, iemand met een beperking, een toerist die de weg niet kent, of een inwoner die plotseling een toilet nodig heeft - in Haarlem moet je erop kunnen vertrouwen dat je binnen enkele minuten een geschikt toilet kunt vinden en gebruiken. Dit is geen luxe maar een basisbehoefte die bijdraagt aan een inclusieve, gastvrije en toegankelijke stad waar iedereen zich welkom voelt.



Voorgestelde Maatregelen

Uniforme bewegwijzering

We stellen voor om een uniforme bewegwijzering en aanduiding te introduceren voor alle openbare en opengestelde toiletten in de stad. Dit geldt niet alleen voor gemeentelijke voorzieningen, maar ook voor toiletten bij ondernemers die hun faciliteiten openstellen voor het publiek. Deze uniforme aanpak zal de vindbaarheid aanzienlijk verbeteren en het gebruiksgemak voor iedereen vergroten.

Changing Places Toilet

Naast reguliere toegankelijke toiletten is er in Haarlem dringend behoefte aan een Changing Places Toilet: een speciale voorziening voor mensen die liggend verschoond moeten worden. Deze voorziening is essentieel voor gezinnen met kinderen met een ernstige motorische beperking, maar ook voor volwassenen die deze faciliteit nodig hebben. Zonder deze voorziening kunnen deze gezinnen geen dagje uit in onze stad.



We stellen voor om binnen twee jaar één Changing Places Toilet te realiseren in het centrum van Haarlem. De voorziening moet komen in een openbaar gebouw met ruime openingstijden, bij voorkeur op een centrale locatie die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en waar voldoende parkeergelegenheid is voor invalide parkeerplaatsen.

Het Changing Places Toilet wordt ingericht volgens internationale normen en bevat een volledig uitgeruste ruimte van minimaal 12m² met alle essentiële voorzieningen, waaronder een in hoogte verstelbare verzorgingstafel, plafondtillift, aangepast toilet met beugels, verstelbare wastafel, douche en voldoende manoeuvreerruimte voor rolstoelen. De investering voor deze voorziening wordt geschat op €75.000 tot €100.000. Deze voorziening zal Haarlem tot één van de eerste gemeenten in Nederland maken met een Changing Places Toilet.

Stoma-afvalbakken

In openbare toiletten en toiletten bij gemeentelijke of gemeentelijk gesubsidieerde instellingen dienen afsluitbare stoma-afvalbakken geplaatst te worden, zowel in de heren- als damestoiletten. Deze voorziening is essentieel voor mensen met een stoma om hun stomamateriaal op een hygiënische manier weg te kunnen gooien.

Zelfreinigende toiletvoorziening

We stellen voor om binnen 2 jaar één openbare, zelfreinigende toiletvoorziening te plaatsen. Deze voorziening moet 24 uur per dag toegankelijk en rolstoeltoegankelijk zijn. Een zelfreinigend toilet op een zichtbare plek in de openbare ruimte vormt een laagdrempelige oplossing voor iedereen die een toilet nodig heeft. Anders dan bij opengestelde toiletten in gebouwen hoeven mensen niet eerst een winkel of instelling binnen te gaan en om toegang te vragen. De duidelijke zichtbaarheid en permanente beschikbaarheid maken het een herkenbaar punt in de stad waar iedereen zonder aarzeling gebruik van kan maken. Dit kan dienen als pilot voor mogelijke toekomstige uitbreidingen.



Samenwerking met lokale ondernemers

We stellen voor om de samenwerking met lokale horeca en winkels te intensiveren. Door hen te stimuleren hun toiletten open te stellen voor passanten en deel te nemen aan de uniforme bewegwijzering, kan het aantal beschikbare toiletten snel en kosteneffectief worden uitgebreid.

Verzoek aan het college

Wij verzoeken het college om in 2025 te komen met een beleidsnotitie "Openbare Toiletvoorzieningen Haarlem 2025-2030" waarin de volgende punten zijn uitgewerkt:

- *Een plan voor uniforme bewegwijzering van alle openbare en opengepaste toiletten in de stad.*
- *In 2025 de realisatie van één Changing Places Toilet in het centrum van Haarlem, ingericht volgens internationale normen met een volledig uitgeruste ruimte van minimaal 12m², inclusief in hoogte verstelbare verzorgingstafel, plafondtillift, aangepast toilet met beugels, verstelbare wastafel, douche en voldoende manoeuvreerruimte voor rolstoelen. De investering wordt geschat op €75.000 tot €100.000.*
- *De plaatsing van afsluitbare stoma-afvalbakken in alle openbare toiletten en toiletten bij gemeentelijke of gemeentelijk gesubsidieerde instellingen, zowel in de heren- als damestoiletten.*
- *in 2026 pilot voor één openbare, zelfreinigende en rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening die 24 uur per dag toegankelijk is.*
- *Een meerjarig investeringsplan, na de succesvolle pilot, met een jaarlijkse investering van €200.000 voor nieuwe voorzieningen (totaal €1.000.000 over 5 jaar) en een groeiend onderhoudsbudget van €20.000 in het eerste jaar tot €100.000 in jaar 5.*
- *Een plan voor structurele samenwerking met lokale ondernemers voor het openstellen van toiletten en deelname aan de uniforme bewegwijzering.*

De beleidsnotitie dient tevens een concrete planning te bevatten voor de implementatie van bovengenoemde maatregelen, met als doel alle voorzieningen uiterlijk in 2030 gerealiseerd te hebben. Bij de notitie dient een dekkingsvoorstel te worden gevoegd voor de benodigde investeringen en structurele kosten.

5 Handhaving en Monitoring

Obstakelvrij Bewegen

Huidige situatie

Een toegankelijke stad vraagt om effectieve handhaving en monitoring. Zonder consequente controle en actie kunnen obstakels als foutgeparkeerde fietsen, auto's op de stoep en uitpuilende terrassen de bewegingsvrijheid van Haarlemmers ernstig beperken. Vooral voor mensen met een beperking, ouderen of ouders met kinderwagens kunnen deze dagelijkse hindernissen het verschil maken tussen wel of niet zelfstandig ergens kunnen komen.

In de praktijk zien we dat foutgeparkeerde fietsen regelmatig een probleem vormen in de stad. Deze fietsen blokkeren vaak de geleidelijnen die essentieel zijn voor blinden en slechtzienden om zich zelfstandig door de stad te kunnen bewegen. Ook auto's die op hoeken en stoepen worden geparkeerd, vormen een significant probleem. Ze belemmeren niet alleen het zicht voor overstekers en aankomend verkeer, maar maken het ook moeilijk voor mensen in een rolstoel of met een kinderwagen om hun weg te vervolgen.

De situatie rond terrassen en reclameborden vraagt eveneens om aandacht. Hoewel er regels bestaan, worden deze regelmatig overschreden. Dit zorgt voor knelpunten in de toegankelijkheid, vooral in drukke winkelgebieden en op plekken met horeca.

Het huidige systeem voor het melden van problemen kent ook beperkingen. Hoewel inwoners en bezoekers toegankelijkheidsproblemen kunnen melden via de BuitenBeter app, website, telefoon of balie van de gemeente, maakt het systeem geen specifiek onderscheid voor toegankelijkheidsgerelateerde meldingen. Er ontbreekt een systematische manier om toegankelijkheidsproblemen te monitoren en te evalueren. Hierdoor is het moeilijk om structurele problemen te identificeren en de effectiviteit van het toegankelijkheidsbeleid te beoordelen.

Ambities

Haarlem wil een stad zijn waar de openbare ruimte niet alleen op papier, maar ook in de praktijk voor iedereen toegankelijk is. We streven naar een stad waar niemand wordt belemmerd door vermijdbare obstakels, waar de minimale doorloopruimte altijd gegarandeerd is, en waar overtredingen snel en effectief worden aangepakt. Door proactieve handhaving en een goed functionerend monitoringssysteem willen we ervoor zorgen dat toegankelijkheid niet alleen wordt gepland, maar ook wordt gewaarborgd in de dagelijkse praktijk. Daarbij staat de ervaring van de gebruiker centraal: iedere Haarlemmer moet zich vrij en veilig door de stad kunnen bewegen, zonder zich zorgen te maken over onverwachte obstakels of ontoegankelijke routes.

Voorgestelde Maatregelen

Fietsen op de stoep

Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te garanderen is goede handhaving op geparkeerde fietsen essentieel. Vooral fietsen die op de geleidelijnen voor blinden en slechtzienden staan vormen een gevaarlijk obstakel. Deze geleidelijnen zijn voor mensen met een visuele beperking cruciaal om zich zelfstandig door de stad te kunnen bewegen.

Dit probleem is vooral nijpend in drukke gebieden zoals het stationsgebied en de winkelstraten. Hier staan regelmatig fietsen op de geleidelijnen, wat de bewegingsvrijheid van mensen met een visuele beperking ernstig beperkt. Ook fietsen die de minimale doorloopruimte van twee meter op de stoep blokkeren worden aangepakt. Deze vrije ruimte is nodig zodat iedereen, van mensen in een rolstoel tot ouders met kinderwagens, ongehinderd kan passeren.

De gemeente gaat actief handhaven op foutgeparkeerde fietsen die deze toegankelijkheid in drukke gebieden belemmeren. Fietsen die in de weg staan worden verwijderd en naar het fietsdepot gebracht. Door deze strikte handhaving blijven belangrijke voorzieningen als geleidelijnen en minimale doorloopruimtes beschikbaar voor wie ze nodig heeft.

Wij verzoeken het college om te onderzoeken hoe het bestaande handhavingsregime voor foutgeparkeerde fietsen kan worden uitgebreid en geïntensiveerd, met speciale aandacht voor het stationsgebied en de winkelstraten. We vragen het college om in 2025 aan de raad te rapporteren welke aanvullende middelen en maatregelen nodig zijn om deze intensivering te realiseren.

Hoek en stoeparkeren

Parkeren op hoeken en stoepen vormt een grote belemmering voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de D66-motie 'Verbeter de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid door betere handhaving' van 28 maart 2024 wordt het college gevraagd om: Een helder handhavingsarrangement te ontwikkelen ten aanzien van fout parkeren en hoekparkeren en hierover duidelijk te communiceren [5]. En om vervolgens consequent te handhaven op de geldende verkeersregels.

Auto's die op de hoek van een straat parkeren, ontnemen het zicht voor zowel voetgangers die willen oversteken als voor aankomend verkeer. Voor mensen in een rolstoel of met een kinderwagen zijn deze geparkeerde auto's extra hinderlijk omdat zij door de hoge stoepwand niet kunnen uitwijken.

Ook auto's die half op de stoep parkeren zorgen voor problemen. Ze beperken de doorloopruimte waardoor de minimaal benodigde twee meter vaak niet wordt gehaald. Voor mensen met een visuele beperking zijn deze obstakels gevaarlijk, omdat ze de natuurlijke gidslijnen langs gevels onderbreken. Bovendien beschadigen deze auto's de stoepen en trottoirs, wat weer leidt tot gevaarlijke situaties voor mensen die slecht ter been zijn.

De gemeente gaat in ieder geval strenger handhaven op hoekparkeren. Foutparkeerders krijgen een boete. In gebieden waar dit veel voorkomt kunnen extra fysieke maatregelen overwogen worden zoals paaltjes of verhoogde stoepanden. Het doel is om de openbare ruimte veilig en toegankelijk te houden voor iedereen.

Wij verzoeken het college om de motie 'Verbeter de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid door betere handhaving' per direct uit te voeren. Als directe uitvoering niet mogelijk blijkt, verzoeken wij het college om begin

2025 aan de raad te rapporteren welke middelen en maatregelen nodig zijn om de motie alsnog volledig uit te voeren.

Terrassen en reclameborden

Zoals eerder beschreven zijn klappborden en winkeluitstallingen niet toegestaan op de stoep als ze de doorloopruimte te veel beperken. Ook terrassen moeten voldoende vrije doorloopruimte garanderen. Handhavers controleren hier op en geven bij een eerste overtreding een waarschuwing, waarna een boete of intrekking van de terrasvergunning kan volgen bij herhaalde overtredingen. Voor een effectieve handhaving worden niet-vergunde objecten direct verwijderd, waarbij de verwijderingskosten worden doorberekend aan de eigenaar.

Meldpunt toegankelijkheid en klachtenprocedures

Via bestaande kanalen voor meldingen openbare ruimte kunnen inwoners en bezoekers toegankelijkheidsproblemen melden. Net als bij andere meldingen kan dit via de BuitenBeter app, website, telefoon of balie van de gemeente.



Door het toegankelijkheidskenmerk dat aan meldingen wordt toegevoegd (zie ook hoofdstuk 2), kunnen we patronen herkennen zonder een apart systeem op te tuigen. Dit helpt om structurele problemen te identificeren zonder extra administratieve last. Bij elke melding krijgt de melder niet alleen bericht dat de melding is afgehandeld, maar ook duidelijke feedback over het resultaat: of het probleem is opgelost en zo nee, waarom niet. Deze uitkomsten worden geregistreerd voor beter inzicht in welke toegankelijkheidsproblemen wel en niet kunnen worden aangepakt.

Om te zorgen dat ons toegankelijkheidsbeleid effectief blijft, voeren we jaarlijks een evaluatie uit samen met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties. Tijdens deze evaluatie beoordelen we de voortgang van de implementatie, analyseren we de meldingen uit het klachtensysteem en inventariseren we nieuwe knelpunten in de stad.

Het jaarlijkse evaluatierapport bevat een vergelijking van de huidige situatie met de gestelde normen, een overzicht van uitgevoerde aanpassingen en verbeteringen, analyse van klachten en meldingen, resultaten van toegankelijkheidsschouwen met ervaringsdeskundigen, effectiviteit van handhaving op terrassen en obstakels, en aanbevelingen voor het komende jaar.

Deze rapportage wordt besproken in de gemeenteraad en openbaar gepubliceerd, zodat alle belanghebbenden kunnen zien welke vooruitgang er is geboekt en welke uitdagingen er nog zijn. Op basis van de evaluatie stellen we waar nodig het beleid bij en bepalen we de prioriteiten voor het volgende jaar.

We verzoeken het college om het bestaande meldsysteem uit te breiden met een specifiek toegankelijkheidskenmerk voor alle meldingen die de toegankelijkheid van de openbare ruimte betreffen. Daarnaast vragen we het college om jaarlijks een evaluatie uit te voeren met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties over de effectiviteit van het toegankelijkheidsbeleid. Deze evaluatie dient te worden vastgelegd in een rapportage aan de raad waarin de meldingen worden geanalyseerd, uitgevoerde verbeteringen worden beschreven, resultaten van toegankelijkheidsschouwen worden gepresenteerd en de effectiviteit van handhaving wordt beoordeeld.



6 Bewustwording en Communicatie

Publiekscampagne

Om het belang van een toegankelijke stad onder de aandacht te brengen, sluit de gemeente Haarlem aan bij de landelijke Week van de Toegankelijkheid in oktober. Deze campagne is in Haarlem dan bedoeld voor twee belangrijke doelgroepen: ondernemers en organisaties in de stad én de Haarlemse inwoners.

Voor ondernemers en organisaties is het essentieel om zich bewust te zijn van hun rol in het toegankelijk maken en houden van de openbare ruimte en toegankelijkheid in hun eigen werkomgeving. De campagne biedt hen praktische handvatten voor het vrijhouden van looproutes en informatie over de regelgeving rond terrassen, uitstallingen en reclame-uitingen. Ondernemingen die al goed bezig zijn met toegankelijkheid worden tijdens de campagne in het zonnetje gezet als inspirerend voorbeeld voor anderen.

Voor de inwoners van Haarlem richt de campagne zich op het vergroten van begrip voor verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Door concrete voorbeelden uit het dagelijks leven te laten zien - zoals het manoeuvreren met kinderwagens, het sjouwen met boodschappentassen of het gebruik van een rollator - wordt duidelijk dat een toegankelijke stad voor iedereen van belang is. Ook krijgen inwoners handelingsperspectief aangereikt om zelf bij te dragen aan een toegankelijke stad, met speciale aandacht voor het belang van vrije looproutes zonder obstakels.

Door aan te haken bij de landelijke Week van de Toegankelijkheid kunnen we gebruik maken van bestaande communicatiemiddelen en wordt de boodschap versterkt. De campagne legt de nadruk op herkenbare, alledaagse situaties waarmee iedereen zich kan identificeren. Zo maken we duidelijk dat toegankelijkheid niet alleen belangrijk is voor mensen met een beperking, maar voor alle Haarlemmers die zich door de stad bewegen.

Wij verzoeken het college om nog in 2025 met een voorstel te komen voor

een meerjarenbudget voor de periode 2025-2029 om deze publiekscampagne op te zetten en uit te voeren. Dit budget dient voldoende te zijn voor zowel de aansluiting bij de landelijke Week van de Toegankelijkheid als voor een doorlopende lokale campagne die aansluit bij de Haarlemse situatie.



7 Conclusie en Implementatie

Haarlem heeft in 2016 het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking ondertekend. Acht jaar later moeten we constateren dat er nog veel werk te doen is om de stad werkelijk toegankelijk te maken voor iedereen. Dit initiatiefvoorstel biedt een concrete aanpak om hier verandering in te brengen.

Om van papier naar praktijk te komen, werken we in drie fases:

Fase 1: Eerste stappen (2025) In het eerste jaar leggen we de fundamenten voor een toegankelijker Haarlem:

- Actualisatie HIOR met aangescherpte toegankelijkheidsnormen
- Handhaving van obstakels op de stoep
- Start publiekscampagne voor bewustwording
- Aanpassing APV voor overhangende takken en groen
- Beleidsnotitie openbare toiletten

Fase 2: Verdieping en eerste uitvoering (2026) In deze fase combineren we verdere beleidsontwikkeling met de eerste concrete verbeteringen:

- Ontwikkeling beleidskader voor veilige en toegankelijke oversteekplaatsen
- Start Tegelteam voor proactief onderhoud
- Begin pilot slimme verkeerslichten
- Uitvoeringsplan voor gehandicaptenparkeerplaatsen
- Plan voor systematische plaatsing van zitbanken
- Start pilot zelfreinigende toiletten
- Ontwikkeling plan toegankelijke centrumroute

Fase 3: Van plan naar praktijk (2027-2030) In deze fase ligt de nadruk op het realiseren van concrete verbeteringen:

- Uitvoering van de ontwikkelde plannen
- Realisatie van vier toegankelijke speeltuinen
- Uitbreiding netwerk openbare toiletten
- Structurele verbetering van oversteekplaatsen
- Volledige implementatie van de centrumroute
- Doorlopende evaluatie en bijsturing waar nodig

Door deze gefaseerde aanpak maken we de opgave behapbaar en kunnen we leren van de eerste ervaringen. De jaarlijkse evaluatie met ervaringsdeskundigen zorgt dat we op koers blijven en waar nodig kunnen bijsturen.

Met dit voorstel zetten we een belangrijke stap naar een stad die werkelijk toegankelijk is voor iedereen. Een stad waar geen Haarlemmer wordt belemmerd om volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Een stad waar toegankelijkheid geen uitzondering is, maar de norm. Daar gaan we de komende jaren samen aan werken



Bijlage A

Overzicht Verzoeken aan College

1. We vragen het college, om in 2025, met een beleidsvoorstel te komen voor de doorontwikkeling van het huidige onderhoudsteam naar een proactief Tegelteam in 2026. Dit voorstel moet de werkwijze, bevoegdheden en (financiële) kaders van het team beschrijven, zodat zij effectief kunnen bijdragen aan een toegankelijke stad. Indien er aanvullende middelen nodig zijn, vragen we het college met een voorstel naar de raad te komen.

2. We vragen het college om, in 2025, de APV aan te vullen met concrete hoogtevoorschriften boven voetpaden en trottoirs en de norm voor doorloopruimte te verruimen. Daarnaast vragen we het college om de taak van het Tegelteam uit te breiden met het proactief signaleren van overhangende takken en groen tijdens hun reguliere inspecties

3. We vragen het college om deze aanscherping van het beleid, in 2025, te verwerken in het HIOR, de vergunningverlening voor objecten op de stoep en in herverdelingsplannen voor bestaande situaties.

4. We vragen het college om op termijn een inventarisatie uit te voeren van trappen in de openbare ruimte en een verbeterplan op te stellen, met prioriteit voor locaties bij belangrijke voorzieningen.

5. We vragen het college daarom om met een voorstel te komen voor het inventariseren en updaten van alle bestaande geleidemarkering in de stad, met prioriteit voor belangrijke looproutes en voorzieningen. Dit is in 2027 afgerond.

6. Wij verzoeken het college om de uitgangspunten voor natuurlijke looplijnen, in 2025, op te nemen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en deze te vertalen naar concrete ontwerprichtlijnen voor de positie van straatmeubilair, oversteekplaatsen en de inrichting van pleinen.

7. We vragen het college om, in 2026, een plan op te stellen voor het systematisch plaatsen van zitbanken in de openbare ruimte, met daarin concrete normen voor de afstand tussen rustpunten, de inrichting en plaatsing van de banken, en extra aandacht voor locaties waar veel mensen komen die behoefte hebben aan rustmogelijkheden. We vragen deze nieuwe normen op te nemen in het HIOR.

8. We vragen het college om bij nieuwe terrassen een minimale obstakelvrije doorloopruimte van 210 centimeter vast te leggen, om in 2025 een handhavingsplan op te stellen voor reclameborden en winkeluitstallingen, en samen met ondernemers een plan te maken voor het verbeteren van bestaande terras situaties.

9. We vragen het college om in 2026 een plan te ontwikkelen voor een toegankelijke centrumroute, inclusief een voorstel voor de routing, de benodigde aanpassingen in de openbare ruimte, de informatievoorziening en de financiering. Bij het opstellen van dit plan dienen ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties actief te worden betrokken. Dit plan is uitgevoerd in 2027.

10. Aansluitend bij de recent aangenomen motie 'Extra middelen voor vervanging en vergroening van speeltoestellen in speeltuinen' en de lopende inventarisatie, vragen we het college om in 2025 met de speeltuinverenigingen in gesprek te gaan over het omvormen van hun speeltuinen tot toegankelijke speelplekken en samen met ervaringsdeskundigen, ouders en kinderen met een beperking een plan te maken voor de realisatie. Vanaf 2026 kan er elk jaar een toegankelijke speeltuin gemaakt worden. Daarnaast vragen we het college om een toegankelijkheidstoets op te stellen voor nieuwe speelplekken en renovaties, en met een voorstel te komen naar de raad voor de benodigde middelen.

11. We vragen het college om, in 2025, met een voorstel te komen om het Haarlems Civiel Planproces aan te passen, zodat toegankelijkheid wordt geborgd in alle fasen: van de definitiefase en het ontwerp tot aan de oplevering en evaluatie. Dit betekent het opnemen van toegankelijkheidseisen in het PvE, het betrekken van toegankelijkheid belangenorganisaties bij de KES, het toetsen van het DO op toegankelijkheid, het toevoegen van een toegankelijkheidsparagraaf bij raadsstukken en het organiseren van schouwen met ervaringsdeskundigen.

12. Wij verzoeken het college om in 2026 een beleidskader 'Veilige en toegankelijke oversteekplaatsen' te ontwikkelen waarin bovengenoemde uitgangspunten worden verankerd. Dit kader dient de technische eisen en ontwerprichtlijnen vast te leggen voor alle oversteekvoorzieningen in Haarlem. Het beleidskader moet zorgen voor een consistente en inclusieve aanpak bij zowel nieuwe als te renoveren oversteekplaatsen.

13. Wij verzoeken het college begin 2026 te starten met een pilot 'Slimme

verkeerslichten' op minimaal twee locaties in de stad. Bij de ene locatie wordt onderzocht wat de effecten zijn van directe groenverlening aan voetgangers en fietsers bij de andere locatie de effecten van ruime oversteektijden. De resultaten van deze pilot dienen als input voor het te ontwikkelen beleidskader 'Veilige en toegankelijke oversteekplaatsen'.

14. Wij verzoeken het college om in 2026 een uitvoeringsplan te ontwikkelen voor het realiseren van de 2%-norm voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betekent een verdubbeling van het huidige aantal van 150 plaatsen. Het plan moet ook voorzien in de aanpassing van bestaande algemene gehandicaptenparkeerplaatsen naar de juiste afmetingen en de implementatie van een centrumregeling. We verzoeken ook om het voldoen aan de 2%-norm als een concrete indicator op te nemen in de P&C cyclus.

15. We verzoeken het college om de toegankelijkheid van de routes naar bushaltes te verbeteren en om tijdens werkzaamheden altijd te zorgen voor toegankelijke alternatieven.

16. Wij verzoeken het college om in 2025 te komen met een beleidsnotitie "Openbare Toiletvoorzieningen Haarlem 2025-2030" waarin de volgende punten zijn uitgewerkt:

- Een plan voor uniforme bewegwijzering van alle openbare en opengepaste toiletten in de stad.
- In 2025 de realisatie van één Changing Places Toilet in het centrum van Haarlem, ingericht volgens internationale normen met een volledig uitgeruste ruimte van minimaal 12m², inclusief in hoogte verstelbare verzorgingstafel, plafondtillift, aangepast toilet met beugels, verstelbare wastafel, douche en voldoende manoeuvreerruimte voor rolstoelen. De investering wordt geschat op €75.000 tot €100.000.
- De plaatsing van afsluitbare stoma-afvalbakken in alle openbare toiletten en toiletten bij gemeentelijke of gemeentelijk gesubsidieerde instellingen, zowel in de heren- als damestoiletten.
- in 2026 pilot voor één openbare, zelfreinigende en rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening die 24 uur per dag toegankelijk is.
- Een meerjarig investeringsplan, na de succesvolle pilot, met een jaarlijkse investering van €200.000 voor nieuwe voorzieningen (totaal €1.000.000 over 5 jaar) en een groeiend onderhoudsbudget van €20.000 in het eerste jaar tot €100.000 in jaar 5.

- Een plan voor structurele samenwerking met lokale ondernemers voor het openstellen van toiletten en deelname aan de uniforme bewegwijzering.

De beleidsnotitie dient tevens een concrete planning te bevatten voor de implementatie van bovengenoemde maatregelen, met als doel alle voorzieningen uiterlijk in 2030 gerealiseerd te hebben. Bij de notitie dient een dekkingsvoorstel te worden gevoegd voor de benodigde investeringen en structurele kosten.

17. Wij verzoeken het college om te onderzoeken hoe het bestaande handhavingsregime voor foutgeparkeerde fietsen kan worden uitgebreid en geïntensiveerd, met speciale aandacht voor het stationsgebied en de winkelstraten. We vragen het college om in 2025 aan de raad te rapporteren welke aanvullende middelen en maatregelen nodig zijn om deze intensivering te realiseren.

18. Wij verzoeken het college om de motie 'Verbeter de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid door betere handhaving' per direct uit te voeren. Als directe uitvoering niet mogelijk blijkt, verzoeken wij het college om begin 2025 aan de raad te rapporteren welke middelen en maatregelen nodig zijn om de motie alsnog volledig uit te voeren.

19. We verzoeken het college om het bestaande meldsysteem uit te breiden met een specifiek toegankelijkheidskenmerk voor alle meldingen die de toegankelijkheid van de openbare ruimte betreffen. Daarnaast vragen we het college om jaarlijks een evaluatie uit te voeren met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties over de effectiviteit van het toegankelijkheidsbeleid. Deze evaluatie dient te worden vastgelegd in een rapportage aan de raad waarin de meldingen worden geanalyseerd, uitgevoerde verbeteringen worden beschreven, resultaten van toegankelijkheidsschouwen worden gepresenteerd en de effectiviteit van handhaving wordt beoordeeld.

20. Wij verzoeken het college om nog in 2025 met een voorstel te komen voor een meerjarenbudget voor de periode 2025-2029 om deze publiekscampagne op te zetten en uit te voeren. Dit budget dient voldoende te zijn voor zowel de aansluiting bij de landelijke Week van de Toegankelijkheid als voor een doorlopende lokale campagne die aansluit bij de Haarlemse situatie.

Bijlage B - Bronnen

1 Inleiding

- [1] <https://ongehinderd.nl/toegankelijke-gangen-en-paden/>
- [2] <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83005NED/table?ts=1544446488569>
- [3] <https://gemeentebestuur-haarlem.notubiz.nl/document/14206259/1#search=%22modelstraat%20toegankelijkheid%22>
- [4] <https://www.mensenrechten.nl/actueel/nieuws/2024/08/15/rapport-aan-vn-comite-rechten-van-mensen-met-een-beperking-woorden-niet-volledig-beschermd>

Hoofdstuk 2

Normen voor de stoep

https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865282/iv1281-beleidskader-ruimte-voor-voetganger-update-2023-v3_hr.pdf

Speeltuinen

<https://www.samenspeelnetwerk.nl/>
<https://gehandicaptkind.nl/>
<https://speeltuinbende.nl/>
<https://www.ruimtevoorbewegen.nl/>
<https://hior.amsterdam.nl/documenten/Informatiekaart%20Kinderen%20niet%20meer%20Buiten%20Spel.pdf>

Hoofdstuk 3

Gehandicapten parkeren

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-281021.pdf>
<https://mobiele-recreatie.nl/gehandicaptentparkeerplaats/>
<https://haarlem.incijfers.nl/mosaic/haarlem-in-cijfers---dashboard/mobiliteit>

Oversteken

<https://www.zwolle.nl/file/een-stap-vooruit-vop-def-lrpdf>
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR635987#:~:text=Dit%20betekent%20dat%20het%20uitzicht,Wachttijd%20maximaal%2030%20seconden.>

Bushaltes

https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2024/April_2024/Haltes_aanpassen_belangrijkste_stap_voor_toegankelijk_OV
<https://www.oogvereniging.nl/standpunten/verkeer-en-openbaar-vervoer/toegankelijke-busstations/>
<https://dova.nu/themas/toegankelijkheid>
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0029974/2015-01-01>
https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBI/Richtlijn_toegankelijkheid/Toegankelijke_haltes/24161
https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/5nSX8KsjxmkzstOKy3lpl6/1f004a3548cfec43ef889665328e634f/toegankelijke_haltes_20221005.pdf

Hoofdstuk 4

[5] https://gemeentebestuur-haarlem.notubiz.nl/modules/6/moties_en_amendementen/929876?parent_event=1221538

Openbare WC's

<https://www.kennisnetwerktogankelijkheid.nl/nieuws/549-west-maas-en-waal-opnieuw-meest-toiletvriendelijke-gemeente>
<https://www.stomavereniging.nl/2022/07/iedere-wc-telt/>
<https://www.iederewctelt.nl/>

Overige Bronnen

Ervaringsdeskundigen
Technische vragen aan ambtelijke organisatie
Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van Haarlem van mei 2024
<https://haarlem.incijfers.nl/>
<https://www.accessibility.nl/>
<https://www.arch2o.com/tips-design-successful-public-spaces/>
<https://dezwijger.nl/programmareeks/designing-cities-for-all>

Handboek toegankelijkheid Openbare Ruimte Gemeente Montferland
<https://www.montferland.info/sites/default/files/2020-03/Handboek%20toegankelijkheid%20openbare%20ruimte%202017.pdf>

Colofon

Initiatiefvoorstel Toegankelijke Haarlemse Straten zo maakt Haarlem ruimte voor iedereen

Datum: 30 januari 2025
Door: Dimitry van den Berg - raadslid D66 Haarlem
Met hulp van: Pauline van Heuven - Drempelloos Haarlem
Maarten Kleinman
Anthony Vroom
Fractie D66 Haarlem
You know who you are
En vele anderen

Vormgeving: Dimitry van den Berg
Foto's: Pag. 9 en 18: Pauline van Heuven
Pag. 11 en 13: Google Maps
Pag. 14: Changing-Places.org
Pag. 15: Envato Elements
Alle overige foto's: D66 Haarlem