

Nota
toegankelijkheid
openbare ruimte
2017 – 2022



Samenvatting

Wat is een toegankelijke openbare ruimte?

Deze nota gaat over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In een toegankelijke openbare ruimte kunnen mensen zonder en met (tijdelijke) beperkingen zich veilig en zonder problemen naar behoefte verplaatsen en deelnemen aan het maatschappelijke verkeer. In deze nota gaat het niet alleen over de inrichting van de looproutes, maar ook bewegwijzering, routegeleiding, parkeren en de inrichting van de bushaltes. Het gaat ook verder dan alleen fysieke maatregelen, maar gaat ook over educatie, gedragsbeïnvloeding en hoe om te gaan met toegankelijkheid bij evenementen.

Aanleiding

In de eerste plaats zorgt de toenemende vergrijzing er in Epe voor dat de noodzaak groeit om de openbare ruimte toegankelijker te maken. In Epe wonen meer ouderen dan het landelijke gemiddelde. Ouderen blijven bovendien langer mobiel (al dan niet gebruikmakend van hulpmiddelen) en het is de Eper ambitie dat ouderen zo lang mogelijk thuis blijven wonen. Verder heeft Nederland op 14 juli 2016 het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking (IVRPH) officieel bekrachtigd. Met het ondertekenen van het verdrag neemt de overheid de verplichting op zich om maatregelen te nemen die er voor zorgen dat mensen met een beperking zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving kunnen deelnemen.

Eper ambitie

Het is de Eper ambitie dat **“Uiterlijk in 2022 de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar én in de centra toegankelijk zijn ingericht.”**

De totstandkoming van de nota

De nota is tot stand gekomen middels een interactief proces samen met een klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangenorganisaties, zoals de WMO-adviesraad, SWOE, Oogvereniging, vertegenwoordigers van zorginstellingen, Emster belang en Oener belang.

De Eper aanpak

Voor nieuwe situaties – zijnde (her)ontwikkellocaties - maken of toetsen wij het ruimtelijke ontwerp aan de hand van toegankelijkheidsrichtlijnen. Deze toegankelijkheidsrichtlijnen zijn vastgelegd in deze nota.

Voor de bestaande situatie hebben wij samen met belangenorganisaties de knelpunten in beeld gebracht. Om de knelpunten te kunnen aanpakken, zijn maatregelen nodig. Deze maatregelen omvatten: koppeling met andere beleidsvelden (reclamebeleid, groenbeleid en handhaving APV), borging toegankelijkheid bij evenementen, educatie en gedragsbeïnvloeding, beheer en onderhoud en aanpassingen van infrastructuur. De aanpassing van de infrastructuur in bestaande situaties is altijd maatwerk, omdat de fysieke ruimte vaak beperkt is, er een brede belangenafweging dient te worden gemaakt en ook de financiële middelen gelimiteerd zijn. Er is daarom bij de fysieke maatregelen als eerste onderzocht welke verbeteringen kunnen worden gerealiseerd door werk-met-werk (bijv. bij infrastructurele projecten, vervanging riolering) en vanuit het gebiedsgericht werken. Als laatste stap is voor de speerpunten - de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar én in de centra - een maatregelenpakket vastgesteld, waarvoor financiële middelen bij de Raad worden aangevraagd.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Wat is toegankelijkheid?	5
1.2 Voor welke doelgroepen is toegankelijkheid bedoeld?	5
1.3 Toegankelijkheid vraagt allereerst om een andere houding en mentaliteit.....	7
1.5 Afbakening Nota.....	7
1.6 Waarom een Nota Toegankelijkheid openbare ruimte?.....	8
1.7 Doel nota	8
1.8 Interactief proces	10
1.9 Opzet nota.....	11
2 Toegankelijkheidsrichtlijnen voor ontwerpen.....	12
2.1 Inleiding.....	12
2.2 Huidig beleid.....	12
2.3 Toegankelijkheidsrichtlijnen.....	12
2.3.1 Gebiedsgerichte uitwerking	12
2.3.2 Richtlijnen looproutes	13
2.4 Routegeleiding.....	20
2.4.1 natuurlijke gidslijnen	20
2.4.2 Geleidelijnen.....	20
2.4.3 Markeringen	21
2.5 Parkeren	21
2.6 Inrichting bushaltes	23
2.7 Voetgangersbewegwijzering	24
3 Knelpunten op belangrijke looproutes.....	27
3.1 Inleiding.....	27
3.2 Algemene knelpunten	27
3.3 Sociale analyse.....	27
3.4 Knelpunten en maatregelen op looproutes.....	31
4 Maatregelen	40
4.1 Inleiding.....	40
4.2 Reclamebeleid, bomenbeleid, foutparkeren en hondenbeleid	40

4.3 Evenementen	43
4.4 Educatie en gedragsbeïnvloeding.....	43
4.5 Meldingen beheer en onderhoud, overhangend groen.....	44
4.6 Aanpassingen infrastructuur	45
4.6.1 Werk-met-werk	45
4.6.2 Gebiedsgericht werken.....	45
4.6.3 Maatregelenpakket	45
4.7 (Openbare) gebouwen	46
Literatuur.....	49
Bijlage 1 Geïnteriseerde knelpunten	50

1 Inleiding

1.1 Wat is toegankelijkheid?

Deze nota gaat over de toegankelijkheid van de openbare ruimte in de gemeente Epe. Maar wat is toegankelijkheid eigenlijk? Wat toegankelijkheid precies is, ervaart u het beste als u op pad gaat met iemand met een beperking. Stelt u zich voor dat u op pad gaat met iemand die is gebonden aan een rolstoel. Diegene wil vanuit zijn of haar woonlocatie naar het centrum om daar te winkelen. Op de route vanuit huis naar het centrum komt u allerlei lastige situaties tegen. Hoe komen we met de rolstoel veilig het verhoogde trottoir af zonder om te vallen? Hoe steken we de drukke weg op een veilige manier over? Hoe kunnen we die tegemoetkomende moeder met kinderwagen op een veilige manier passeren op het trottoir? Bij de toegankelijkheid van de openbare ruimte gaat het over deze vragen.

Toegankelijkheid is als volgt te omschrijven: “In een toegankelijke openbare ruimte kunnen mensen zonder en met (tijdelijke) beperkingen zich veilig en zonder problemen naar behoefte verplaatsen en deelnemen aan het maatschappelijke verkeer”.

“Een toegankelijke openbare ruimte is een belangrijk voorwaarde voor mensen met een (tijdelijke) beperking om te kunnen participeren in de samenleving.”

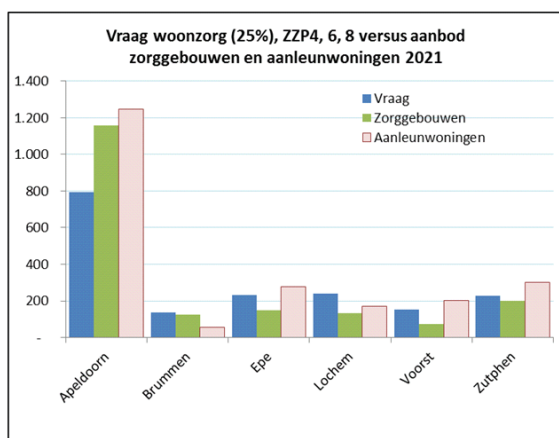
1.2 Voor welke doelgroepen is toegankelijkheid bedoeld?

Er zijn verschillende type beperkingen te onderscheiden die allemaal hun eigen wensen hebben en eisen stellen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Er is onderscheid te maken in de volgende doelgroepen:

- Mensen met een motorische beperking (er zijn circa 1,75 miljoen mensen in Nederland met geen of een beperkte loopfunctie)
- Mensen met een visuele beperking (er zijn in Nederland meer dan 300.000 slechtzienden en ongeveer 16.000 mensen zijn blind)
- Mensen met een auditieve beperking (er zijn ongeveer 1,5 miljoen mensen in Nederland met een verminderd gehoor)
- Mensen met een cognitieve en verstandelijke beperking (zoals mensen met oriëntatieproblemen, spraakproblemen en mensen met een verstandelijke beperking. Zij hebben bijvoorbeeld moeite met ontbrekende of te complexe bewegwijzering)
- Mensen met een tijdelijke beperking (hierbij gaat het bijvoorbeeld om mensen met een blessure, mensen met een kinderwagen of mensen met een reiskoffer/bagage).

Doelgroepen toegankelijkheid binnen de gemeente Epe

Er zijn geen exacte cijfers bekend van de omvang van de doelgroepen in de gemeente Epe. Wel zijn er algemene cijfers voorhanden vanuit de Monitor Wonen-Zorg van de regio Stedendriehoek. Daarin is te zien dat de vraag naar woonzorg in de gemeente Epe ten opzichte van omliggende gemeenten relatief hoog is. Het aantal woningeenheden in de gehandicaptenzorg is in de gemeente Epe ligt in 2016 op 176 éénheden.



Gehandicaptenzorg				
	2016	2026	2036	2046
Apeldoorn	899	891	834	811
Brummen	114	111	100	97
Epe	176	172	162	162
Lochem	173	167	152	143
Voorst	131	132	127	126
Zutphen	152	157	149	147
Stedendriehoek	1.753	1.730	1.611	1.566

Bron: Monitor Wonen-Zorg (regio Stedendriehoek)

Tevens blijkt uit gegevens van het CBS dat het aandeel ouderen in de gemeente Epe hoger ligt dan het landelijke gemiddelde. Het aandeel 65-80 jaar ligt in de gemeente Epe op 18%, terwijl dit landelijk 14% is. Ook het aandeel 80+ ligt hoger, namelijk 6% in de gemeente Epe en landelijk op 4%.

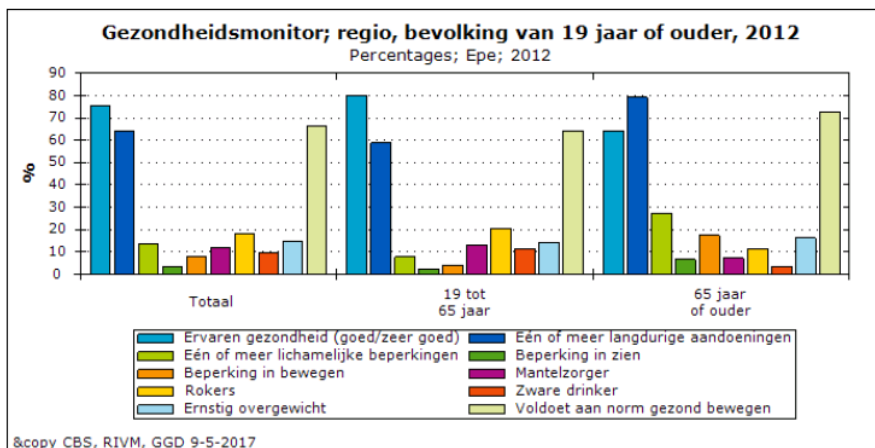
Bevolkingsomvang, 2016

	Gemeente Epe		Midden-IJssel/Oost-Veluwe	Noord- en Oost-Gelderland	Nederland
Aantal inwoners	32.282	100%	347.005	814.854	16.979.120
Per leeftijdscategorie					
0-19 jaar	6.914	21%	22%	23%	22%
20-44 jaar	7.995	25%	27%	27%	31%
45-64 jaar	9.666	30%	30%	30%	28%
65-80 jaar	5.761	18%	16%	16%	14%
80+	1.946	6%	5%	5%	4%
Demografische druk		83%	77%	77%	69%
Groene druk		39%	39%	40%	38%
Grijze druk		44%	38%	37%	31%

Bron: CBS
Als er een **significant** verschil ($p < 0,05$) ten opzichte van de gemeente is, dan is dat **vet** weergegeven.

Bron: www.kvnog.nl

In 2012 is de Gezondheidsmonitor uitgevoerd. Hieruit kunnen we bij benadering gegevens halen over mensen met een beperking in de gemeente Epe. In onderstaande afbeelding is te zien dat meer dan 10% van de Eper bevolking in 2012 heeft aangegeven een beperking in bewegen te hebben en iets minder dan 10% van de mensen heeft aangegeven moeite te hebben met zien. Dit geeft bij benadering aan dat de doelgroepen van significante omvang zijn.



De verschillende doelgroepen stellen allen hun eigen eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Deze eisen kunnen ook tegengesteld zijn. Zo heeft een persoon met een visuele beperking behoefte aan een stoeprand ter oriëntatie, terwijl dit voor een rolstoelgebruiker juist een obstakel kan vormen. Het is daarom essentieel elke situatie apart te beoordelen op basis van de individuele en gemeenschappelijke behoeften en het afwegen van de voor- en nadelen. Het is essentieel om in elke situatie maatwerk te leveren.

Toegankelijkheid is niet alleen van belang voor mensen met een beperking, maar voor alle burgers. Ook burgers zonder een fysieke over cognitieve beperking hebben baat bij een toegankelijke openbare ruimte, zodat ze zich comfortabel, vlot en veilig kunnen verplaatsen en verblijven.

1.3 Toegankelijkheid vraagt allereerst om een andere houding en mentaliteit

Vooraf is het belangrijk om te onderstrepen dat de Nota Toegankelijkheid openbare ruimte niet alleen gaat over fysieke maatregelen. Toegankelijkheid gaat verder dan de aanleg van een toegankelijke op- en afrit en de aanleg van een geleidelijn. Het vraagt ook om een andere houding en mentaliteit, om respect en begrip. Het gaat erom hoe mensen met een beperking worden bejegend en om goede informatie over toegankelijkheid. Hier willen we in deze nota expliciet aandacht voor vragen hoe we kunnen werken aan deze mentaliteitsverandering. Dit begint uiteraard bij de gemeentelijke organisatie zelf, maar ook bij haar (maatschappelijke) partners en de inwoners van de gemeente Epe.

1.5 Afbakening Nota

Deze nota gaat over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit betreft niet alleen de inrichting van de looproutes, maar ook bewegwijzering, routegeleiding, parkeren en de inrichting van de bushaltes. Het gaat ook verder dan alleen fysieke maatregelen, maar gaat ook over educatie, gedragsbeïnvloeding en hoe om te gaan met toegankelijkheid bij evenementen.

Deze Nota gaat niet over de toegankelijkheid van de (openbare) gebouwen. Wel is in een aparte paragraaf beschreven hoe de toegankelijkheid van (openbare) gebouwen is geborgd in wetgeving en welke rol de gemeente vervult in het bevorderen van de toegankelijkheid van (openbare) gebouwen.

Hoewel deze nota gaat over de toegankelijkheid van de openbare ruimte zet de gemeente zich breed in om toegankelijkheid te bevorderen via het sociale domein. Recent is de toegankelijkheid van de gemeentelijke website verbeterd.

1.6 Waarom een Nota Toegankelijkheid openbare ruimte?

Vergrijzing

In de eerste plaats zorgt de toenemende vergrijzing ervoor dat de noodzaak groeit om de openbare ruimte toegankelijker te maken. Ouderen blijven langer mobiel (al dan niet gebruikmakend van hulpmiddelen) en het is de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk thuis blijven wonen. Een toegankelijke openbare ruimte is een voorwaarde om volwaardig te kunnen participeren in de samenleving.

VN-verdrag en wetgeving

Op 14 juli 2016 heeft Nederland het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking (IVRPH) officieel bekrachtigd. In het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking staat ondermeer dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Het College voor de Rechten van de Mens houdt toezicht op naleving en implementatie van het verdrag. Met het ondertekenen van het verdrag neemt de overheid de verplichting op zich om maatregelen te nemen die er voor zorgen dat mensen met een beperking zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving kunnen deelnemen. Momenteel wordt er gewerkt aan wetgeving om uitvoering te geven aan het VN-verdrag.

De Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz), die tegelijk met de goedkeuring van het verdrag aangepast is, speelt een belangrijke rol. Die wet bepaalt ondermeer dat mensen niet langer wegens hun beperking geweigerd mogen worden in openbare gelegenheden zoals winkels, theaters en cafés. Vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning zijn gemeentes bovendien verplicht ondersteuning en voorzieningen te bieden voor personen met een beperking.

Gebiedsgericht werken

De gemeente Epe heeft de afgelopen jaren ingezet op het gebiedsgericht werken door vanuit deze wijk- en buurtgerichte aanpak in een tweetal wijken wijkavonden te organiseren. Tijdens deze wijkavonden werd samen met de bewoners knelpunten in de wijk in beeld brengen en samengewerkt aan verbeteringen. De komende jaren wordt dit verder ontwikkeld door het aanstellen van verbinders in verschillende gebieden in Epe en het formuleren van gebiedsopgaven voor deze gebieden. Deze gebiedsopgaven bestrijken zowel het sociale als fysieke vlak. Toegankelijkheid vormt een integraal aandachtspunt binnen deze gebiedsopgaven. Binnen de gebiedsgerichte werkwijze willen we het verbeteren van de toegankelijkheid vorm geven door aan te sluiten bij de specifieke behoeften van de bewoners. Deze nota dient daarbij als handvat om hier sturing aan te geven.

1.7 Doel nota

De ambitie van deze nota Toegankelijkheid is:

Ambitie: het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte in de gemeente Epe, zodat mensen met een (tijdelijke) beperking volwaardig kunnen participeren in de samenleving. Ook draagt het verbeteren van de toegankelijkheid bij aan de zelfredzaamheid van mensen met een beperking. Zo zijn zij in staat om bijvoorbeeld zelf naar het winkelcentrum te lopen om boodschappen te doen. En dit heeft ook een bijkomend positief effect op de vitaliteit als gevolg van bewegen en buitenzijn.

Graag willen we deze ambitie specificeren in acties die Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden zijn.

Het is niet haalbaar om de gehele gemeente in één keer toegankelijker te maken. Er dienen daarom keuzes te worden gemaakt. Wij zetten daarom in op de gezamenlijke vastgestelde belangrijke looproutes van de woonzorglocaties voor mensen met een beperking en ouderen die minder mobiel zijn naar de centra en in de centra zelf. In de praktijk zijn dit tevens de toeleidende looproutes ('inprikkers') naar de centra, die ook voor de wijken als geheel van belang zijn en voor de economische bereikbaarheid van de dorpscentra en de sociale bereikbaarheid van de bewoners.

“Uiterlijk in 2022 zijn de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar en in de centra toegankelijk ingericht.”

Specifiek	Er wordt ingezet op de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar en in de centra en aanpak van knelpunten in de wijken via het gebiedsgericht werken.
Meetbaar	De belangrijke looproutes dienen conform de richtlijnen te worden ingericht en waar dit niet mogelijk is, wordt gemotiveerd afgeweken en alternatieven onderzocht.
Acceptabel	De belangrijke looproutes sluiten aan op de gemeenschappelijke behoeften van de mensen met een beperking.
Realistisch	Niet de gehele gemeente wordt in één keer opgepakt, maar er wordt ingezet op de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar én in de centra. De aanpak van knelpunten in de wijken loopt via het gebiedsgericht werken.
Tijdsgebonden	Uiterlijk in 2022 dienen de belangrijke looproutes te zijn aangepakt.

Ouderen die zelfstandig wonen, wonen veelal verspreid in de dorpskernen. Als gemeente stimuleren wij ouderen om zo lang mogelijk (zelfstandig) thuis te wonen. Het verbeteren van de toegankelijkheid in de woonwijken is daarom belangrijk. Daarnaast is ook de toegankelijkheid in schoolomgevingen van belang. In de woonwijken en schoolomgevingen willen we de toegankelijkheidsknelpuntenaanpakken vanuit het gebiedsgericht werken.

Door in te zetten op het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking wordt tevens het lopen voor mensen zonder een beperking vergroot, doordat er aantrekkelijke, comfortabele en veilige looproutes worden gerealiseerd. Lopen biedt veel voordelen:

- fysieke gezondheidsvoordelen (incl. tegengaan overgewicht) door lichamelijke inspanning en psychische gezondheidsvoordelen (verlaging stress)
- Lopen kan een sociale activiteit zijn , bijvoorbeeld twee ouderen die een rondje lopen
- Lopen is een verkeersveilige wijze van verplaatsen
- Bijdrage aan het milieu (geen uitstoot)
- Investerings aan infrastructuur zijn relatief laag en het ruimtebeslag is beperkter ten opzichte van infrastructuur voor de auto
- Mensen die lopen besteden geld bij horeca en detailhandel (verbetering economische bereikbaarheid).

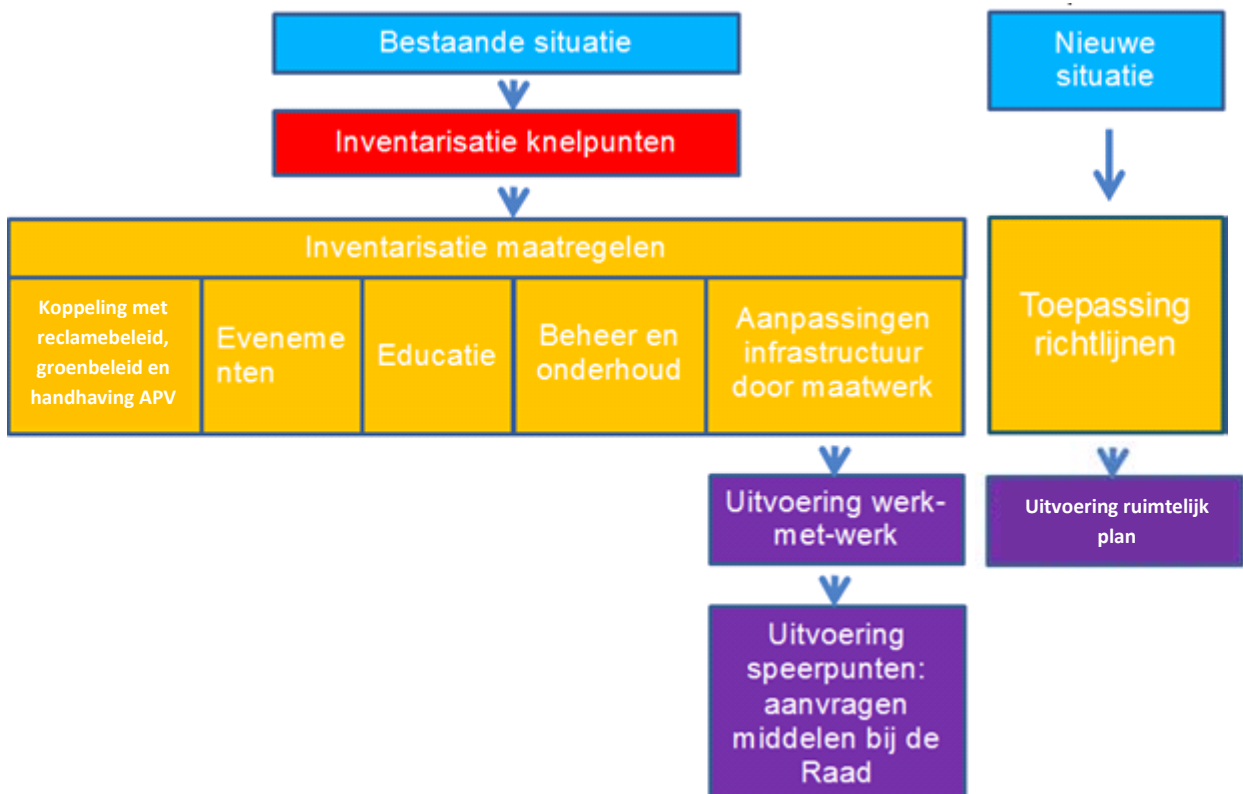
1.8 Interactief proces

De Nota Toegankelijkheid openbare ruimte is tot stand gekomen middels een interactief proces samen met een klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangenorganisaties. In de eerste bijeenkomst is samen met de klankbordgroep de belangrijke looproutes geïnventariseerd, knelpunten en mogelijke maatregelen. In de tweede bijeenkomst is het maatregelenpakket en het conceptrapport besproken. Bij het opstellen van de Nota zijn de volgende belangenorganisaties betrokken geweest:

- Woonzorglocaties Epe:
 - Rutli/Weemekamp
 - 't Slath
 - Klarbeek
 - Boskamp
- Woonzorglocaties Vaassen:
 - 's Heeren Loo Vaassen
 - Speulbrink
 - JP van den Bent
- Emster belang
- Oener belang
- Zorgverleners in de wijken
- Wmo-adviesraad
- SWOE
- Oogvereniging

1.9 Opzet nota

In onderstaand schema is weergegeven hoe de Nota Toegankelijkheid openbare ruimte is opgebouwd. Er dient als eerste onderscheid te worden gemaakt tussen een nieuwe situatie (bijvoorbeeld de bouw van een woonwijk) en bestaande situaties. Voor nieuwe situaties passen wij de toegankelijkheidsrichtlijnen toe. Bij de ruimtelijke plannen dient naast de verkeerskundige toets ook een toegankelijkheidstoets plaats te vinden. De toegankelijkheidsrichtlijnen zijn in hoofdstuk 2 weergegeven. Voor de bestaande situatie hebben wij samen met belangenorganisatie knelpunten in beeld gebracht. In hoofdstuk 3 worden deze knelpunten op de belangrijke looproutes beschreven en welke maatregelen nodig zijn. Om de knelpunten te kunnen aanpakken, zijn maatregelen nodig. Deze maatregelen omvatten: koppeling met reclamebeleid, groenbeleid en handhaving APV, borging toegankelijkheid bij evenementen, educatie (en gedragsbeïnvloeding), beheer en onderhoud en aanpassingen van infrastructuur. De aanpassing van de infrastructuur in bestaande situaties is altijd maatwerk, omdat de fysieke ruimte vaak beperkt is, er een brede belangenafweging dient te worden gemaakt en ook de financiële middelen gelimiteerd zijn. Er is daarom bij de fysieke maatregelen als eerste onderzocht welke verbeteringen kunnen worden gerealiseerd door werk-met-werk (bijv. bij infrastructurele projecten, vervanging riolering) en vanuit het gebiedsgericht werken. Als laatste stap wordt voor de speerpunten, de belangrijke looproutes waar een gemeenschappelijke behoefte ligt, een investering bij de Raad aangevraagd. Het rapport sluit in Hoofdstuk 4 af met een uitwerking van de voorgenoemde maatregelen.



2 Toegankelijkheidsrichtlijnen voor ontwerpen

2.1 Inleiding

Bij een ruimtelijke ontwikkeling heeft de gemeente een (meer) regisserende rol of een faciliterende rol. Echter in beide gevallen is er sprake van een ontwerpproces, waarbij de gemeente zelf het ontwerp maakt of een begeleidende/toetsende rol heeft. Het is essentieel dat de integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte is gewaarborgd in het ontwerp(proces). Hiertoe is het nodig om vastgestelde ontwerprichtlijnen te hebben om als gemeente een toegankelijk ontwerp van de openbare ruimte te maken of als beleidskader om plannen van ontwikkelaars op te toetsen.

2.2 Huidig beleid

Voor het (her)inrichten van de openbare ruimte bij nieuwbouw, beheer en onderhoudsprojecten gebruikt de gemeente het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Daarin staat onder andere een aantal zaken die betrekking hebben tot voetpaden en mindervaliden. Bij een nieuw uitbreidingsplan moeten voetpaden minimaal 1,80 meter breed zijn, een vrije doorgang hebben van 1,50 meter en incidenteel 1,20 meter breed. Daarnaast moeten obstakels, zoals lichtmasten en bomen, buiten de looproute worden geplaatst of het voetpad moet breder worden. Steile hellingen moeten voorkomen worden. Als in het uitbreidingsplan een looproute wordt opgenomen, dan moeten er voldoende bankjes worden ingebouwd in het plan. De voetgangers dienen duidelijk herkenbaar gescheiden te zijn van het overige verkeer en voetpaden horen altijd verhoogd toegepast te worden. Doorgaande voetpaden dienen op kruispunten en aansluitingen te zijn voorzien van een verlaagde opgang. Trottoirs moeten toegankelijk zijn voor invaliden door middel van invalideninritten.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Epe staan ook richtlijnen rond toegankelijkheid. In het GVVP staat dat de algemeen geldende richtlijn voor voetpaden 1,5 meter breed is. Als er obstakels worden geplaatst, dienen die zo geplaatst te worden dat er een vrije doorgang overblijft van minimaal 1,00 meter breed. Dit geldt ook voor voetgangersvoorzieningen in winkelgebieden, hoewel daarbij de voorkeur ligt op meer ruimte. Ook mogen de obstakels er niet voor zorgen dat mensen gebruik gaan maken van de eventueel aanwezige rijbaan. Het GVVP beveelt aan om voor mensen met een kinderwagen, rollator, lichamelijke of visuele beperking een winkelstraat in te richten zonder hoogteverschillen. Dat is vooral wenselijk bij winkelstraten met een hoge winkelbezetting aan beide zijden van de straat. Als er wel hoogteverschillen bestaan tussen de rijbaan en het trottoir dan is de aanwezigheid van niet steile op- en afritten of een oversteek op gelijk niveau op strategische locaties cruciaal.

2.3 Toegankelijkheidsrichtlijnen

De actuele landelijke richtlijnen voor een toegankelijke openbare ruimte zijn vastgelegd in de CROW-publicatie 'Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en routeinformatie' (Van de Vrugt, Schouwenaar & Pietersen, 2014). Het CROW is een onafhankelijke landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. Op basis van de CROW-richtlijnen zijn de gemeentelijke richtlijnen bepaald en is aangegeven als wordt afgeweken van de landelijke CROW-richtlijnen. Bij de uitleg en onderbouwing van de richtlijnen is gebruik gemaakt van de tekst uit de CROW-publicatie (2014).

2.3.1 Gebiedsgerichte uitwerking

In de CROW-publicatie is de openbare ruimte verdeeld in meerdere gebiedstypen.

- Woongebieden

In een woongebied is van belang om bij de (her)inrichting het trottoir toegankelijk te maken voor mensen met een kinderwagen, rolstoelgebruikers, mensen met een scootmobiel, gearmd lopende mensen en mensen die hulpmiddelen nodig hebben zich te kunnen verplaatsen.

- Winkelcentra

In een winkelgebied is de hoeveelheid voetgangers groter dan in de woonwijken. Daarnaast heeft winkelend publiek vaak tassen of wagentjes bij zich en is het loopgedrag anders. Er zijn vaak grote tempoverschillen, men beweegt zich in verschillende richtingen en ze maken onverwachte bewegingen of staan ineens stil. In een winkelgebied gebruiken ondernemers de openbare ruimte om reclame te maken, koopwaar aan te bieden of om terrassen uit te stallen. Ook fietsen worden er geparkeerd. Al deze objecten misbruiken vaak de ruimte die bedoeld is voor voetgangers.

- Bedrijventerrein

Een bedrijventerrein of bedrijvenpark is een gebied dat in eerste instantie bedoeld is voor de vestiging van (commerciële) bedrijven. Voetpaden worden niet altijd aangelegd, maar op basis van de (verwachte) behoefte.

- Parken en natuurgebieden

In parken en natuurgebieden wordt gerecreëerd.

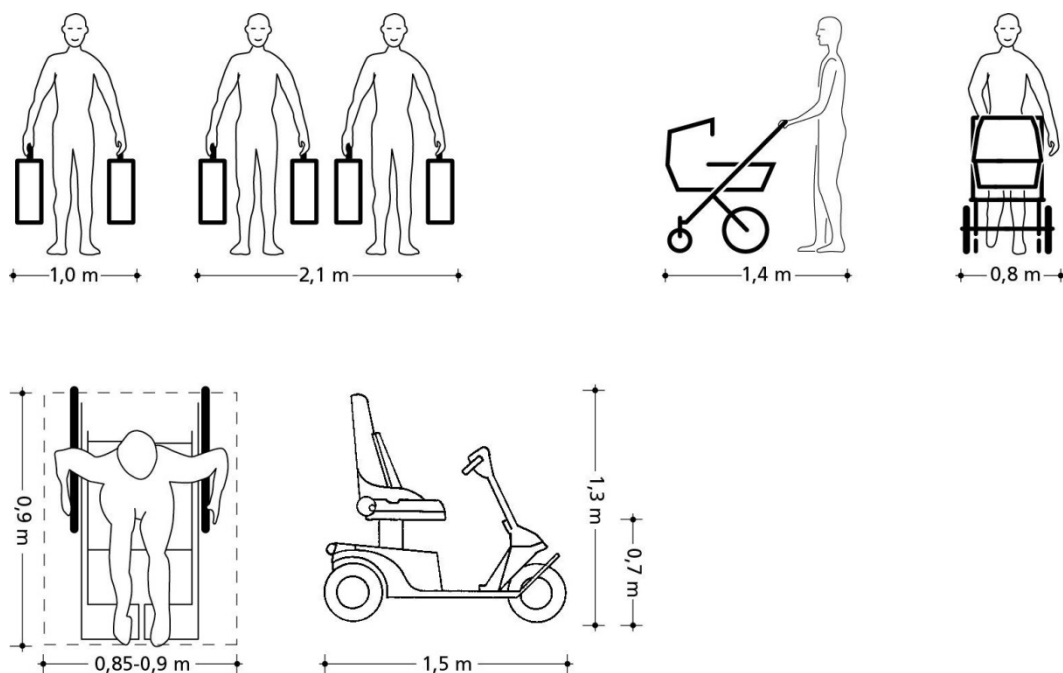
- Bij het ontwerp van parken en plantsoenen is het over het algemeen goed mogelijk een goede toegankelijkheid voor iedereen te waarborgen.
- Een beperkte toegankelijkheid is vaak inherent aan de aard van natuurgebieden. Door ten minste één rondgaand pad te realiseren dat goed toegankelijk is, kan iedere bezoeker een representatief beeld krijgen van het natuurgebied. Dit pad moet bereikbaar zijn vanaf de openbare weg en de lengte van het pad dient bij de ingang te worden aangegeven.
- In natuurgebieden dienen voorzieningen, zoals toiletten, picknickplaatsen, bezoekerscentra en restaurants bereikbaar te zijn via een toegankelijke route. De voorzieningen zelf dienen uiteraard ook te voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

2.3.2 Richtlijnen looproutes

De richtlijnen voor een toegankelijke looproute bestaan uit de volgende onderdelen:

- Vrije breedte

Mensen hebben een bepaalde ruimte nodig om zich te kunnen verplaatsen. De benodigde ruimte is afhankelijk van de lichaamsbouw, benodigde hulpmiddelen, spullen die mensen bij zich hebben en intensiteit waarmee ze elkaar passeren. Voor een ongehinderde verplaatsing is een obstakelvrije looproute noodzakelijk.



In een nieuwe situatie dient het voetpad minimaal 1,80 meter breed te zijn. Die breedte is gebaseerd op de breedte die een rolstoel nodig heeft, namelijk 0,85 -0,90 centimeter. 95% van alle (type) rolstoelen vallen binnen deze maatvoering. Er kunnen dus twee rolstoelen elkaar passeren.

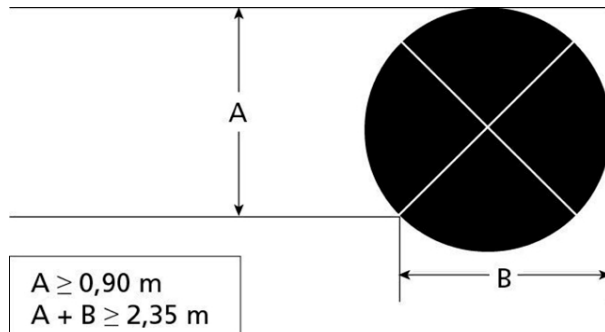
Voor aanpassing van bestaande situaties wordt uitgegaan van voorkeursmaat en een minimummaat. In bestaande situaties is de voorkeursmaat 1,8 meter, maar in praktijk is de voorkeursmaat niet altijd haalbaar. Dit komt, omdat de beschikbare openbare ruimte soms ontbreekt en daarom is er een minimummaat opgenomen voor bestaande situaties. De minimummaat is 1,50 meter.

Plaatselijke versmallingen hebben een minimaal vrije breedte van 1,20 meter over een lengte van maximaal 20 meter. Een puntvernaauwing meter (bijvoorbeeld een verkeersbord of een lantaarnpaal) is toegestaan over een lengte van maximaal 0,50 meter. Hiervoor geldt een minimale vrije breedte van 0,90. Een rolstoel kan deze puntvernauwingen passeren.

Voor winkelstraten gelden specifieke richtlijnen voor de vrije breedte gebaseerd op de intensiteit. In winkelstraten wordt een breedte gehanteerd van >2,4 meter en plaatselijk bij terrassen een vrije breedte van minimaal 1,5 meter.

Type gebied	Vrije breedte
Winkelgebied	<ul style="list-style-type: none"> • Vrije breedte $\geq 2,4$ m • plaatselijk bij terrassen en uitstallingen minimaal 1,5 meter.
Overige gebieden	<ul style="list-style-type: none"> • Minimummaat nieuwe situaties en voorkeursmaat bestaande situaties $\geq 1,8$m • Minimummaat bestaande situaties $\geq 1,5$m • Bij plaatselijke versmallingen over een lengte van maximaal 20 m geldt een minimale vrije breedte van 1,2 m • Bij plaatselijke versmallingen (puntvernaauwing) over een lengte van maximaal 0,5 m geldt een minimale vrije breedte van 0,9 m

In onderstaand figuur is de formule weergegeven om de minimale vrije breedte bij haakse bochten in de looproute te berekenen. Bij haakse bochten in een trottoir geldt ook een vrije breedte. Daarbij geldt een minimale vrije breedte van 0,90 meter vanaf de plek waar de persoon de bocht in gaat. Daarnaast moet de vrije breedtes van de plek waar de bocht in gaat en de plek waar de bocht uitkomt gezamenlijk een vrije breedte hebben van ten minste 2,35 meter.



- Vrije hoogte

Een looproute moet een vrije hoogte hebben, zodat niemand zich hoeft te bukken of de neiging heeft om te bukken. Ook lange mensen moeten zich goed kunnen voortbewegen. De minimale vrije hoogte dient 2,6 m te zijn. Bij incidentele objecten, zoals een verkeersbord, wordt een hoogte van minimaal 2,20 meter gehanteerd. In de uitvoeringsvoorschriften van het BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer) is bepaald dat de hoogte van de onderkant van een verkeersbord ten opzichte van het wegdek binnen de bebouwde kom minimaal 2,20 m bedraagt.

Type gebied	Vrije hoogte
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> Vrije hoogte looproute 2,6 meter Bij incidentele objecten bedraagt de vrije hoogte minimaal 2,2 meter

- Vrije draai/manoeuvrerruimte

Rolstoelen en scootmobielen hebben ruimte nodig om te kunnen keren en te manoeuvreren. De minimale benodigde manoeuvrerruimte is gebaseerd op de breedte van rolstoelen en scootmobielen. Voor rolstoel is een manoeuvrerruimte van minimaal 1,50 bij 1,50 meter nodig. Een scootmobiel heeft een grotere draaicirkel, daarom wordt voor een scootmobiel een minimale ruimte van 2,1 bij 2,1 meter gerekend. Deze afmeting is nodig om het steken te beperken. In afwijking van de CROW-richtlijnen worden manoeuvrerruimtes toegepast op keuzepunten, eindpunten en naar behoefte op de belangrijke routes.

Type gebied	Manoeuvrerruimte
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> Manoeuvrerruimte bedraagt minimaal 2,1 bij 2,1 meter In afwijking van de CROW-richtlijnen worden manoeuvrerruimtes toegepast op keuzepunten, eindpunten en naar behoefte op de belangrijke routes.

- Rustmogelijkheden

Voor mensen die slecht ter been zijn of een beperkte uithoudingsvermogen hebben, dienen loopafstanden voorzien te zijn van zitgelegenheid. Op veel gebruikte routes dienen voldoende zitgelegenheden aanwezig te zijn om te kunnen uitrusten. Het plaatsen van zitbankjes is een bredere afweging. Zitbankjes leiden soms tot overlast van hangjongeren. In afwijking van het CROW wordt

het plaatsen van rustmogelijkheden afgestemd op behoefte van de gebruikers (belangrijke looproutes), beschikbare financiële middelen en aanwezige fysieke ruimte.

Type gebied	Rustmogelijkheden
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • De zithoogte bevindt zich tussen 0,45 en 0,50 m • zitdiepte is minimaal 0,40 • De zitbreedte is ten minste 0,60 m per persoon (gemeten tussen armleggers) • Zitelementen zijn uitgerust met rugleuning en armleggers • De werkbladhoogte van tafels is 0,80 m • De vrije ruimte onder tafels is ten minste 0,75 m over een diepte van ten minste 0,60 m

- Loopoppervlak

Voor alle gebruikers is het belangrijk dat het voetpad een vlakke en stroeve bestrating heeft. Vooral, omdat onverharde paden niet toegankelijk zijn voor mensen met een lichamelijke beperking. Het trottoir dient blijvend vlak en aaneengesloten te zijn.

Type gebied	Vrije breedte
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Het loopoppervlak heeft een stroefheidswaarde van tenminste 65 conform NEN 2873 • Het loopoppervlak is vlak; onregelmatigheden zijn maximaal 5 mm • De maaswijdte van roosters, putdeksels, kolken en dergelijke bedraagt maximaal 20 mm • De dwarshelling op een looproute is maximaal 1:50 • Het loopoppervlak is stevig en draagkrachtig (geen losse en/of zachte ondergronden) • Gleuven en dergelijke zijn dwars op de looprichting aangebracht • Bij hellingen en trappen ligt het loopoppervlak in dwarsrichting zuiver horizontaal

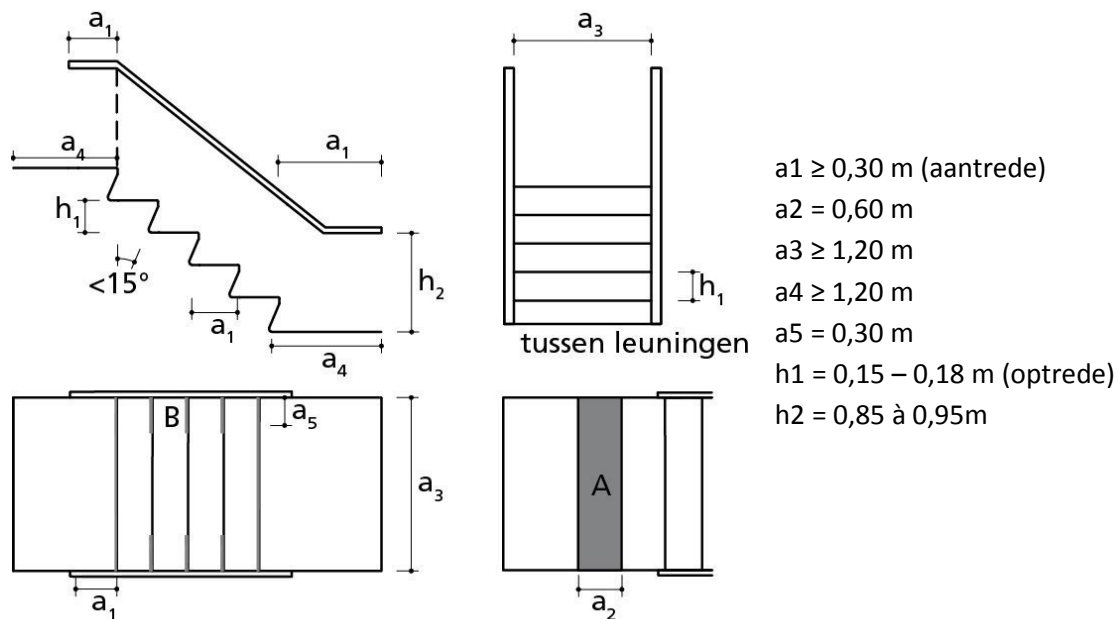
- Valbeveiliging

Om te voorkomen dat mensen vallen bij hoogteverschillen, zijn er veiligheidsmaatregelen nodig. Stoepranden en andere kleine hoogteverschillen hoeven niet met een fysieke afscherming te worden beveiligd. Een opstaande rand kan volstaan als valbeveiliging. Volgens de richtlijnen is bij een hoogteverschil, langs de looproute, tot 0,25 meter de hoogte van de valbeveiliging groter dan 50 millimeter. Bij een grotere hoogteoverbrugging is minimaal een leuning nodig.

Type gebied	Valbeveiliging
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Bij hoogteverschil langs looproute $\leq 0,25$ m is de hoogte van de valbeveiliging ≥ 50 mm • Bij hoogteverschil langs looproute $> 0,25$ m wordt een valbeveiliging van 0,85-0,95 m hoog aangebracht • Openingen in afschermingen zijn maximaal 0,10 m

- Trappen

Om grote hoogteverschillen te overbruggen kan een trap gebruikt worden. Voor bepaalde mensen is een trap niet toegankelijk. Het alternatief daarvoor is een helling. Een trap moet logisch en herkenbaar op de route liggen, zodat omlopen niet nodig is.

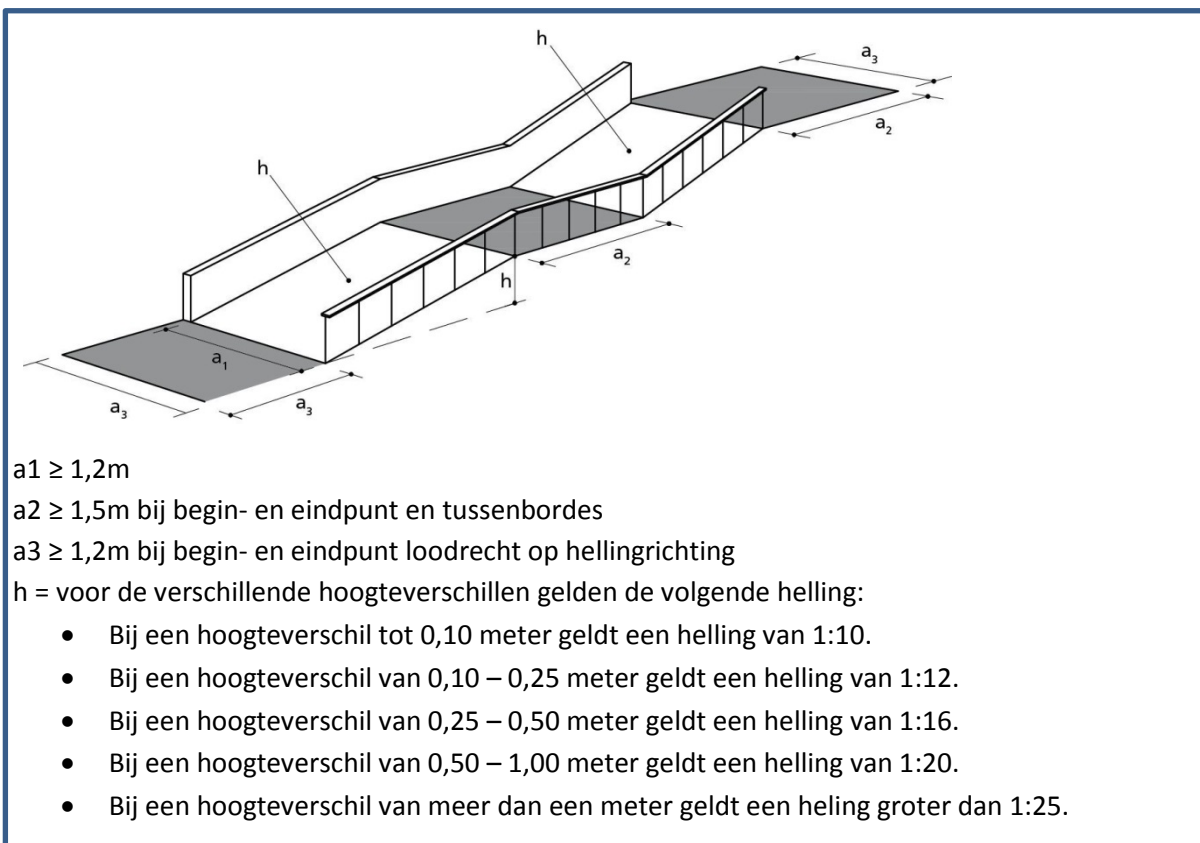


A = waarschuwingsmarkering

B = contrastmarkering

- Hellingen

Het overbruggen van een hoogteverschil wordt door veel mensen als een hindernis ervaren en moet daarom zoveel mogelijk worden voorkomen. Een hoogteverschil van 2 cm tussen twee bestratingsvlakken kan zonder extra voorzieningen ook door rolstoelgebruikers worden overbrugd. Voor kleine hoogteverschillen kan een hellende bestrating toegepast worden en grotere hoogteverschillen behoren in het ontwerp van de buitenruimte te worden geïntegreerd. Als een helling niet steiler is dan 1:25 wordt het gezien als een 'natuurlijk verloop', waardoor er geen speciale voorzieningen in het trottoir nodig zijn door de bestrating licht hellend uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, dient een aparte helling te worden gerealiseerd. Een hoogteverschil tot een halve meter kan zonder bordessen uitgevoerd worden. Is het hoogteverschil groter, dan zijn er twee mogelijkheden: een bordes na elke halve meter of een langere helling die niet steiler is dan 1:25.



Aan het begin en eind van een helling moet er voldoende horizontale ruimte beschikbaar zijn om te kunnen draaien met een rolstoel of scootmobiel van 2,1 bij 2,1 meter. Het tussenbordes heeft een breedte van 1,2 meter en een lengte van 1,5 meter. Bij een helling dient een leuning te worden aangebracht op een hoogte tussen 0,85 en 0,95 meter en de leuning heeft een diameter van 30 tot 40 mm en is vrij omvatbaar. De belastbaarheid van de leuning is minimaal 2000 N. De leuning wordt uitgevoerd in een contrasterende kleur.

Type gebied	Hellingen
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • De vrije breedte tussen leuningen is tenminste 1,20 m • In centra en bij publieke voorzieningen is de vrije breedte tussen de leuningen ten minste 1,5 m • Aan het begin en het eind van de helling bevindt zich een vrije manoeuvreer ruimte van 2,1 x 2,1 m • De tussenbordessen hebben een breedte van 1,2 m en een lengte van 1,5 m • Het loopoppervlak van hellingen ligt dwars op de looprichting en is zuiver horizontaal • Het loopoppervlak is voldoende stroef (minimale waarde 65 volgens NEN 2873) • Het loopoppervlak is vlak; onregelmatigheden bedragen maximaal 5 mm • De leuning bevindt zich op een hoogte tussen 0,85 en 0,95 m, heeft een diameter van 30 tot 50 mm en is vrij omvatbaar • De belastbaarheid van de leuning is minimaal 2000 N • De leuning wordt uitgevoerd in een contrasterende kleur

- Verlichting

Om 's avonds en 's nachts onder alle weersomstandigheden veilig gebruik te kunnen maken van de

openbare ruimte, is het van belang dat deze adequaat wordt verlicht. De gemeente is bezig met het opstellen van een geactualiseerd OV-plan. Een van de doelen is duurzaamheid en energiebesparing doorzetten met verlichting conform ROVL 2011. Het ROVL 2011 voldoet aan de toegankelijkheidseisen.

- Oversteekplaatsen

Een oversteekplaats is een locatie op de rijbaan die bestemd is om over te steken en die als zodanig gemarkeerd is. Het oversteken van een weg door mensen met een lichamelijke beperking is niet zonder risico's. Daarom worden ze in de publicatie gezien als 'langzame voetganger', ze hebben namelijk veel tijd nodig om over te steken. Een oversteek moet zo kort mogelijk zijn. Als een oversteek langer is dan 7,0 meter dan moet er een middengeleider worden toegepast. Die middengeleider moet zo lang zijn dat een rolstoelgebruiker en een begeleider er kunnen blijven wachten. Een middengeleider wordt ook toegepast bij een gebiedsontsluitingsweg met verkeer in twee richtingen. Zo'n een middengeleider is ten minste 2,0 meter lang en minimaal 1,8 meter breed. Voor een oversteek geldt ook de vrije breedte van 1,8 meter. Bij een oversteekplaats is het belangrijk dat er voldoende zicht is op aankomend verkeer en wachtende personen.

Bij verkeerslichten worden altijd rateltickers toegepast ten behoeve van mensen met een visuele beperking.

In verblijfsgebieden worden in principe geen aparte oversteekvoorzieningen aangelegd. Hier geldt een maximum snelheid van 30 km/u en staat het verblijven centraal. Vaak zijn kruispunten verhoogd uitgevoerd in woongebieden. Dat is bedoeld als snelheidsverlagende maatregel, maar heeft ook als voordeel dat de oversteek wordt vergemakkelijkt door het ontbreken van een hoogteverschil in de looproute.

Om oversteekplaatsen bruikbaar te maken voor gebruikers van rolstoelen, scootmobiel en rollators, moeten trottoirafritten of verlaagde trottoirbanden worden aangebracht. Voor trottoirafritten en verlaagde trottoirbanden geldt een minimale breedte van 1,2 en met een helling van maximaal 1:10. De ruimte op het trottoir achter de verlaagde trottoirband is minimaal 2,1 meter breed en lang.

Voorbeeld toegankelijke op- en afrit



- vloeiende overgang van trottoir naar afrit
- vaste hellingbaan 1:10
- vlakke opgang 90 centimeter
- tactiele informatie duidelijk en begrijpelijk (optie)
- goed bruikbaar voor voetgangers zonder handicap
- minimaal afwateringsprobleem bevordert veilige en zelfstandige verkeersdeelname

- Straatmeubilair

Er zijn veel verschillende soorten en maten straatmeubilair, die deel uitmaken van de openbare ruimte. De bedoeling is dat iedereen die objecten kan bereiken en gebruiken. De obstakels dienen buiten de looproute te worden gesitueerd. Daarom is voor het plaatsen van uitstallingen van winkels, terrassen en reclame- en informatieborden is er daarom een duidelijk beleid om te voorkomen dat het ten koste gaat van de looproute. In de bestrating kan aangegeven worden waar uitstallingen geplaatst kunnen worden. Ondersteuning door het gemeentelijke handhavingbeleid is noodzakelijk.

2.4 Routegeleiding

Mensen met een visuele beperking die niet of maar in beperkte mate kunnen zien, maken gebruik van tast, reuk en gehoor om zich te kunnen oriënteren. Zij maken daarom gebruik van tactiele informatie, zoals gidslijnen, geleidelijnen en markeringen. In deze paragraaf zijn de richtlijnen weergegeven¹.

2.4.1 natuurlijke gidslijnen

Natuurlijke gidslijnen zijn natuurlijke en/of reeds aanwezige structuren die obstakelvrij zijn en kunnen dienen om plaats en richting te bepalen. Voorbeelden zijn een gevellijn, een gazonrand, muurtjes, een verhoging in of langs het wegdek en voelbare verschillen in bestratingmateriaal.

richtlijn natuurlijke gidslijnen

- Gebruik waar mogelijk natuurlijke gidslijnen
- Gestreefd dient te worden naar een zodanige inrichting van de buitenruimte dat geleidelijnen en specifieke markeringen niet nodig zijn.
- Het verschil in profiel (bijv. in textuur) is voelbaar met voet en taststok (bestrating versus bijvoorbeeld lijngoot of grasperk)
- Het hoogteverschil is ten minste 50 mm (bijvoorbeeld trottoirband)
- Gidslijnen zijn strak

2.4.2 Geleidelijnen

In sommige situaties ontbreken natuurlijke gidslijnen en kunnen ze ook niet toegepast worden, bijvoorbeeld op pleinen of in winkelstraten met gevels die door uitstallingen niet als natuurlijke gidslijn bruikbaar zijn. In zulke gevallen zijn aanvullende maatregelen in de vorm van geleidelijnen nodig. Routegeleiding wordt alleen toegepast als gidslijnen ontbreken, behalve bij bushaltes; dáár worden altijd geleidelijnen toegepast. Publieke voorzieningen (zoals een gemeentehuis of bibliotheek) of speciale voorzieningen (bijvoorbeeld een zorginstelling) kunnen door routegeleiding veilig worden ontsloten vanaf de dichtstbijzijnde bushalte.

Richtlijn geleidelijnen

- Een geleidelijn is standaard 300 mm breed. Op onveilige en minder voor de hand liggende plekken wordt een 600 mm brede strook toegepast;
- Bij geleidelijnen van 300 mm breed bevinden zich 4 ribbels of 7 golven evenwijdig aan de lijn
- De breedte van de ribbels is afhankelijk van de breedte van de geleidelijn en het aantal ribbels en ligt doorgaans tussen 10 en 25 mm
- De hoogte van ribbels is in de buitenruimte 4 mm; bij een harde, vlakke en een gladde ondergrond is een hoogte vanaf 3 mm mogelijk
- De hart-op-hartafstand tussen golven of ribbellijnen ligt bij geleidelijnen van 300 mm breed tussen 43 en 75 mm en bij geleidelijnen van 600 mm breed tussen 43 en 60 mm
- De ribbels volgen de looprichting

¹ De richtlijnen zijn overgenomen vanuit de publicatie 337 van het CROW en getoetst en geactualiseerd door het bureau PBT Consult.

- Een geleidelijn wordt uitgevoerd in materiaal dat contrasteert met de omliggende bestrating (bij voorkeur wit)
- Links en rechts van een geleidelijn bevinden zich obstakelvrije stroken met een breedte van ten minste 600 mm

2.4.3 Markeringen

Markeringen worden gebruikt om blinden en slechtzienden te attenderen op keuzepunten, richtingveranderingen of een hellingbaan (middels attentievlakken) voor gevaarlijke of onduidelijke situaties in een route (middels waarschuwingmarkering), te attenderen op de instaplocatie bij een bushalte (middels instapmarkering) en te attenderen op objecten (middels objectmarkering).

Type markering	Toepassing	Oppervlak
Attentievlakken	Keuzepunten, richtingverandering meer dan 15 graden, info.punten, hellingbaan van 1:20 of steiler	Vlakte structuur 0,6 * 0,6 m
Waarschuwingmarkering	Oversteekplaatsen, trappen en beëindiging geleidelijn zonder overgang naar gidslijn	Noppenprofiel 0,6 breedte * min. 0,6 m lengte
Instapmarkering	bushaltes	0,9 * 0,6 m (tactiel, visueel en ect. Akoestisch)
Objectmarkering	Bijv. bij balies en info.punten	

2.5 Parkeren

Mensen met een beperking maken noodgedwongen gebruik van een auto. Het is belangrijk dat zij dicht bij de bestemming kunnen parkeren, omdat ze vaak maar een beperkte afstand kunnen overbruggen.

Bewonersparkeren

Als bewoners beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder en niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein kunnen ze in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Er dient dan sprake te zijn van een hoge parkeerdruk, waardoor het lastig is om dichtbij de woning te parkeren. Voor de realisatie van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken dient een verkeersbesluit te worden genomen.

Hoe werkt het?

U komt in aanmerking voor een eigen gehandicaptenparkeerplaats onder de volgende voorwaarden:

- U hebt een gehandicaptenparkeerkaart (bestuurderskaart).
- De auto staat op uw naam.
- U beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid en het is niet mogelijk om een parkeerplaats aan te leggen op uw eigen terrein.
- Parkeren in de directe omgeving van uw woning of bestemming is vaak niet mogelijk, omdat de beschikbare parkeerplaatsen meestal bezet zijn.
- De verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de weg mag niet worden verstoord door de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats.
- Vraagt uw werkgever een gehandicaptenparkeerplaats voor u aan, dan moet hij aantonen dat de locatie van uw werk in de buurt is van de aangevraagde parkeerplaats en dat het niet mogelijk is om een parkeerplaats aan te leggen op het werkterrein. Ook moet de werkgever aantonen dat u bij hem werkt.

Wat moet ik doen?

- Vraag de gehandicaptenparkeerplaats aan bij de gemeente
- Vermeld hierbij het kenteken van uw auto.
- Geef duidelijk aan waar u de parkeerplaats wilt.

Wat kost het?

De eenmalige kosten voor de aanleg van de parkeerplaats, inclusief bebording, zijn € 201,55 (2017). De leges voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bedraagt € 68,20 (2017).

Hoe lang duurt het?

Binnen 8 weken krijgt u antwoord op uw aanvraag. Daarna duurt het nog enkele weken voordat de parkeerplaats is aangelegd, omdat hier een verkeersbesluit voor moet worden genomen, waarbij het mogelijk is voor belanghebbenden om bezwaar te maken.

Bezoekersparkeren

Bestuurders of passagiers die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gebruik maken van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de centra of bij voorzieningen. De parkeerplaats is gemarkeerd met een kruis en het verkeersbord E6 'Gehandicaptenparkeerplaats'. Anderen mogen er niet parkeren. Bij elk openbaar gebouw hoort tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats aanwezig te zijn. De afstand tot de ingang van het gebouw dient minder te zijn dan 50 meter. In totaal moet van elke vijftig openbare parkeerplaatsen er één een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn, oftewel 2% van het totale areaal.

Type	Richtlijnen aantallen, locatie en maatvoering
Algemene gehandicaptenparkeerplaats	<ul style="list-style-type: none"> • In totaal moet van elke vijftig openbare parkeerplaatsen er één een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn, oftewel 2% van het totaal. • De afstand tot de ingang van het gebouw moet minder zijn dan 50 m. • langsparkeren $\geq 2,0 \times 6,0$ m (extra lengte parkeervak $\geq 1,5$ m) • haaksparkeren $\geq 3,5 \times 5,0$ m • Bij een algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt altijd een op- en afrit gesitueerd met een minimumbreedte van 1,2 m en een maximumhelling van 1:10
Individuele gehandicaptenparkeerplaats	<ul style="list-style-type: none"> • langsparkeren $\geq 2,0 \times 6,0$ m (extra lengte parkeervak $\geq 1,5$ m) • haaks parkeren $\geq 3,5 \times 5,0$ m • schuin parkeren $\geq 3,5 \times 5,0$ m

2.6 Inrichting bushaltes

Ook mensen met een beperking maken gebruik van het reguliere openbaar vervoer. De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor het beheer van de buslijnen. De gemeente Epe is verantwoordelijk voor de haltevoorzieningen. De bushalte dienen toegankelijk te zijn ingericht, zodat ook mensen in een rolstoel met de bus kunnen reizen.

Verhoogd perron

In Nederland geldt de standaardnorm voor een toegankelijk perron van 0,18 m boven het niveau van de verharding. Door het toepassen van een verhoogd perron is de verticale afstand tussen perron en bus zo klein mogelijk, waardoor de instap zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt.

Bij een toegankelijke halte is een minimale perronbreedte vereist van 1,5 meter, gemeten vanaf de perronrand.

Markering

Bushaltes worden direct achter de perronband voorzien van zwart-witte blokmarkering. Deze blokmarkering geeft aan dat er hoogte van de markering een parkeerverbod geldt (in combinatie met verkeersbord L3) en dienen als attentiemarkering voor de reizigers op het perron. Ook heeft het attentiewaarde voor andere verkeersdeelnemers, zodat ze kunnen zien dat er een bushalte is gelegen. Tevens worden bij bushalte altijd geleidelijnen toegepast (zie ook hoofdstuk 2.4).

Keuze voorabri

Eenabri biedt de busreizigers beschutting tegen weersomstandigheden. Aanwezigheid van eenabri is niet noodzakelijk uit het oogpunt van toegankelijkheid. Eenabri dient wel toegankelijk te zijn voor een rolstoel. Dit betekent dat deabri voldoende breed (minimaal 1,4 m) en voldoende diep (minimaal 0,9 m) dient te zijn én dat er voldoende ruimte moet zijn om een rolstoel in en uit deabri te draaien. De locatie van deabri dient niet te zijn gesitueerd bij de in- en uitstap van de rolstoel bij de tweede deur van de bus.

Fietsparkeervoorziening

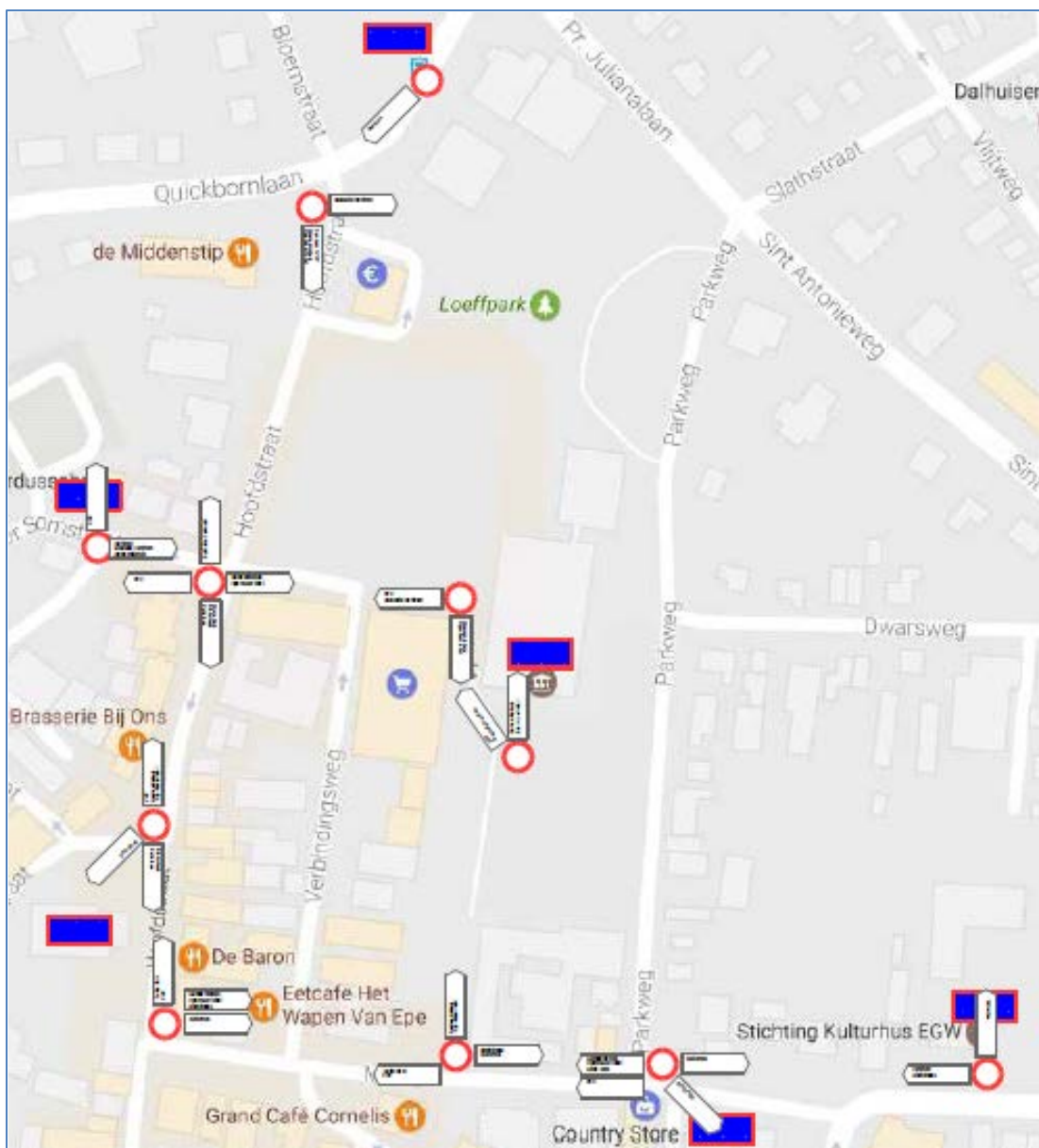
Fietsparkeervoorzieningen mogen geen directe invloed hebben op de vrije ruimte op het perron en evenmin op de toegang tot het perron. Ze dienen daarom buiten de in- en uitstapzone van het perron te worden gesitueerd.

2.7 Voetgangersbewegwijzering

Voetgangersbewegwijzering is niet alleen relevant voor mensen met een verstandelijke beperking, maar is ook relevant voor onbekende bezoekers en toeristen. Hiermee vergroten we de toegankelijkheid evenals de aantrekkelijkheid van het centrum voor toeristen. Dit sluit aan bij het toeristische profiel van de gemeente Epe. Ook de ruimtelijke kwaliteit wordt vergroot door te kiezen voor bewegwijzering met een hoogwaardige uitstraling die past bij de omgeving.

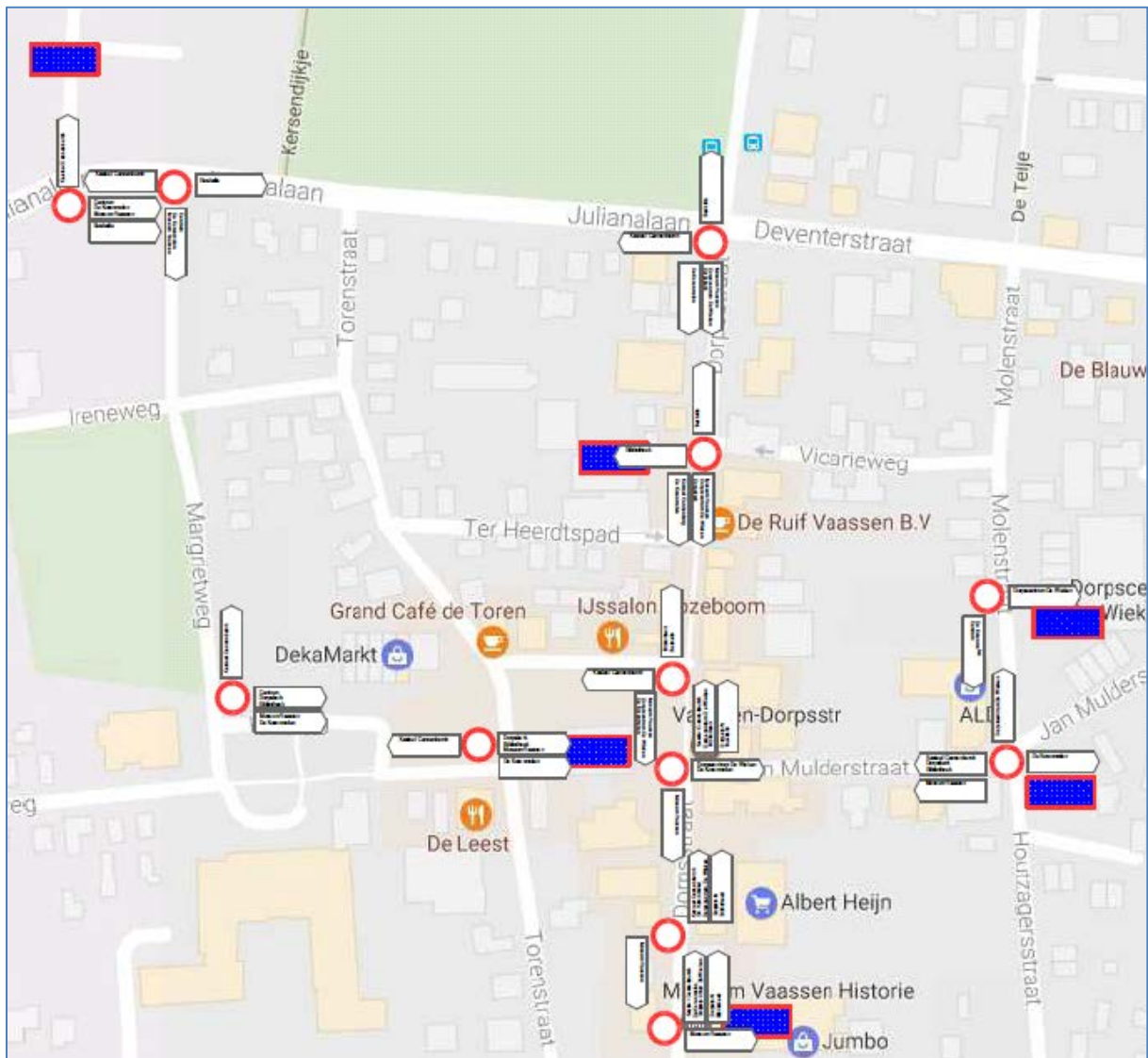
Onderstaand zijn de bronpunten aangegeven welke worden verwezen. Deze worden uitgewerkt in een voetgangersbewegwijzeringsplan voor het centrum van Epe (kaart 1) en Vaassen (kaart 2).

In het centrum van Epe worden de volgende objecten bewegwijzerd: bushaltes centrum-noord, VVV, gemeentehuis, openbaar toilet, grote kerk, bibliotheek en het kulturhus .



Kaart 1 Voetgangersbewegwijzering centrum Epe

In het centrum van Vaassen worden de volgende objecten bewegwijzerd: bushalte centrum, kasteel de Cannenburch, de dorpskerk, historisch museum Vaassen, Daam's molen en dorpscentrum De Wieken.



Kaart 2 Voetgangersbewegwijzering centrum Vaassen

Onderstaand zijn enkele referentiebeelden weergegeven hoe de voetgangersbewegwijzering kan worden vormgegeven².



² Beelden zijn beschikbaar gesteld door de HR groep.

3 Knelpunten op belangrijke looproutes

3.1 Inleiding

Vanuit de vertegenwoordigers van belangenorganisaties en zorginstellingen zijn knelpunten aangedragen ten aanzien van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Al deze knelpunten zijn in bijlage 1 opgenomen. Er is aangegeven of en op welke wijze ze zijn gekoppeld aan een maatregel.

Dit hoofdstuk focust zich op de knelpunten en maatregelen op de belangrijke looproutes. In paragraaf 3.3 is beschreven hoe de belangrijke looproutes zijn geselecteerd. Paragraaf 3.4 beschrijft de knelpunten die zich voordoen op de belangrijke looproutes en welke maatregelen hieraan gekoppeld worden. Het hoofdstuk begint met een aantal algemene (niet-infrastructurele) knelpunten (paragraaf 3.2.).

3.2 Algemene knelpunten

Naast de specifieke knelpunten op looproutes is er bij de inventarisatie een aantal algemene (niet-infrastructurele) knelpunten aangedragen die hieronder kort zijn beschreven.

- Uitstallingen en foutparkeren

Een belangrijk knelpunt zijn de uitstallingen in de centra die een vrije doorgang blokkeren. In de woonwijken vormen geparkeerde auto's op het trottoir een belemmering.

- Knelpunten ten aanzien van toegankelijkheid bij evenementen

Eén van de knelpunten tijdens evenementen in de centra van Epe en Vaassen is een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen die tijdelijk niet bereikbaar zijn.

- Knelpunten ten aanzien van gedrag en educatie

De gedragscomponent rond toegankelijkheid is belangrijk. Enerzijds ouderen die onvoldoende vaardigheden hebben om op een verkeersveilige manier met een scootmobiel deel te nemen aan het verkeer. De VVN organiseert daarom in samenwerking met de gemeente Epe jaarlijks een scootmobieltraining. Het aantal deelnemers is echter beperkt. Belangrijk is om ook juist familie van gebruikers en verpleegkundigen te attenderen op de scootmobieltraining, zodat zij de scootmobielgebruikers ook kunnen mobiliseren.

- Verkeersgedrag middelbare scholieren

Het gedrag van verkeersdeelnemers laat te wensen over ten opzichte van verkeersdeelnemers met een beperking. Het gaat dan bijvoorbeeld om middelbare scholieren die over het voetpad fietsen in plaats van over het fietspad.

In hoofdstuk 4.4 wordt onder 'educatie en gedragsbeïnvloeding' beschreven op welke wijze de beschreven knelpunten worden aangepakt.

3.3 Sociale analyse

Aangezien het niet haalbaar is de gehele gemeente Epe in één keer toegankelijk te maken, is het essentieel te bepalen waar een gezamenlijke behoefte ligt en deze looproutes als eerste en met prioriteit op te pakken. Om te bepalen wat de belangrijke looproutes zijn waar een gemeenschappelijke behoefte ligt, is het nodig te bepalen waar mensen met een beperking wonen.

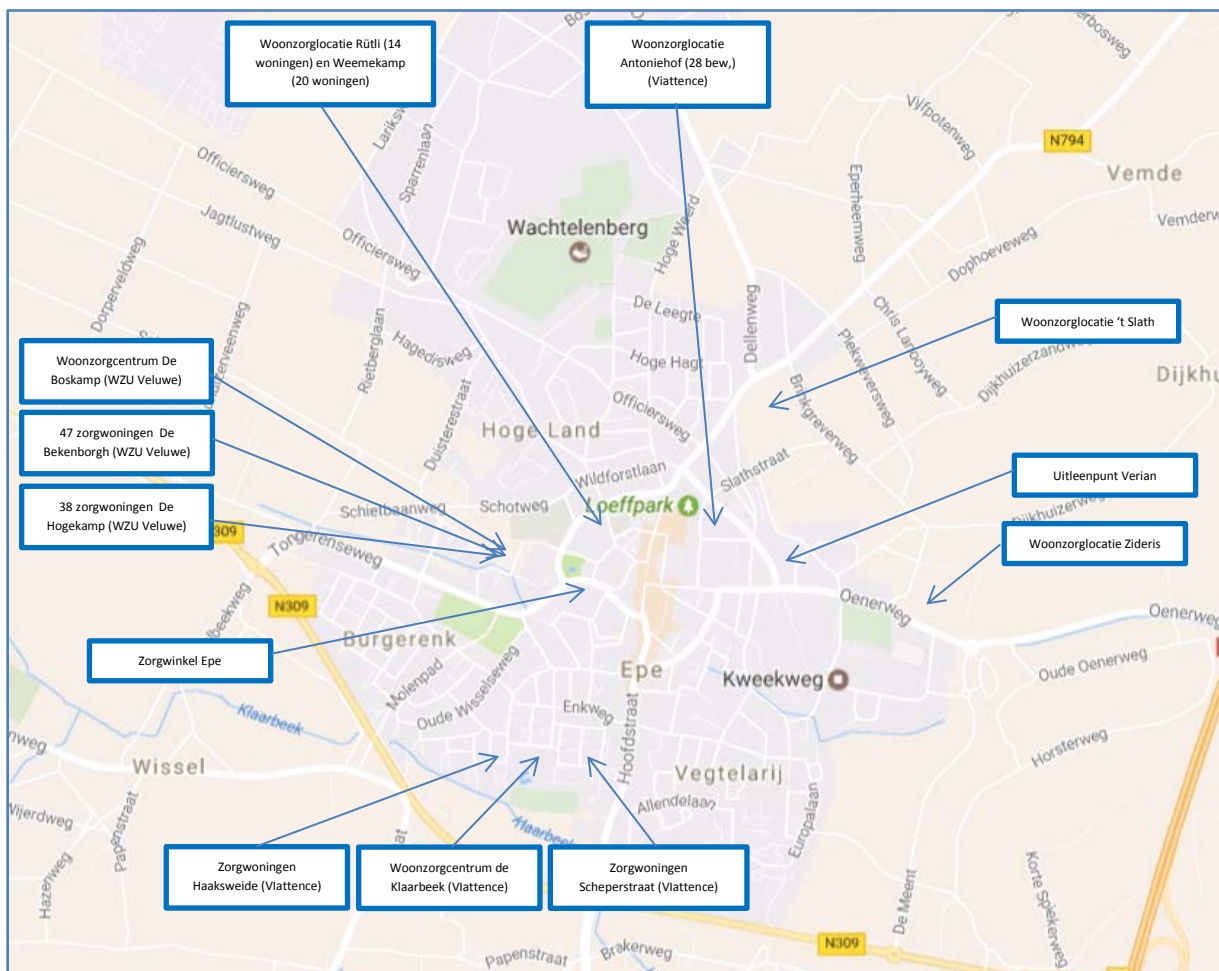
Volgende stap is om te inventariseren hoe deze mensen zich in de omgeving verplaatsen en wat de looproute van/naar het centrum is die veel wordt gebruikt.

Voor alle vier de dorpskernen zijn de zorglocaties in beeld gebracht. Er is onderscheid gemaakt in type woonlocaties: woonzorgcentra, woonzorglocaties voor mensen met een beperking en zorgwoningen. Dit onderscheid is van belang, omdat bewoners van een woonzorgcentrum over het algemeen minder mobiel zijn. Veel bewoners verplaatsen zich nog maar in beperkte mate (zelfstandig). De bewoners van de zorgwoningen daarentegen zijn over het algemeen wel mobieler en verplaatsen zich (al dan niet met hulpmiddelen) in de woonomgeving en van/naar de dorpscentra.

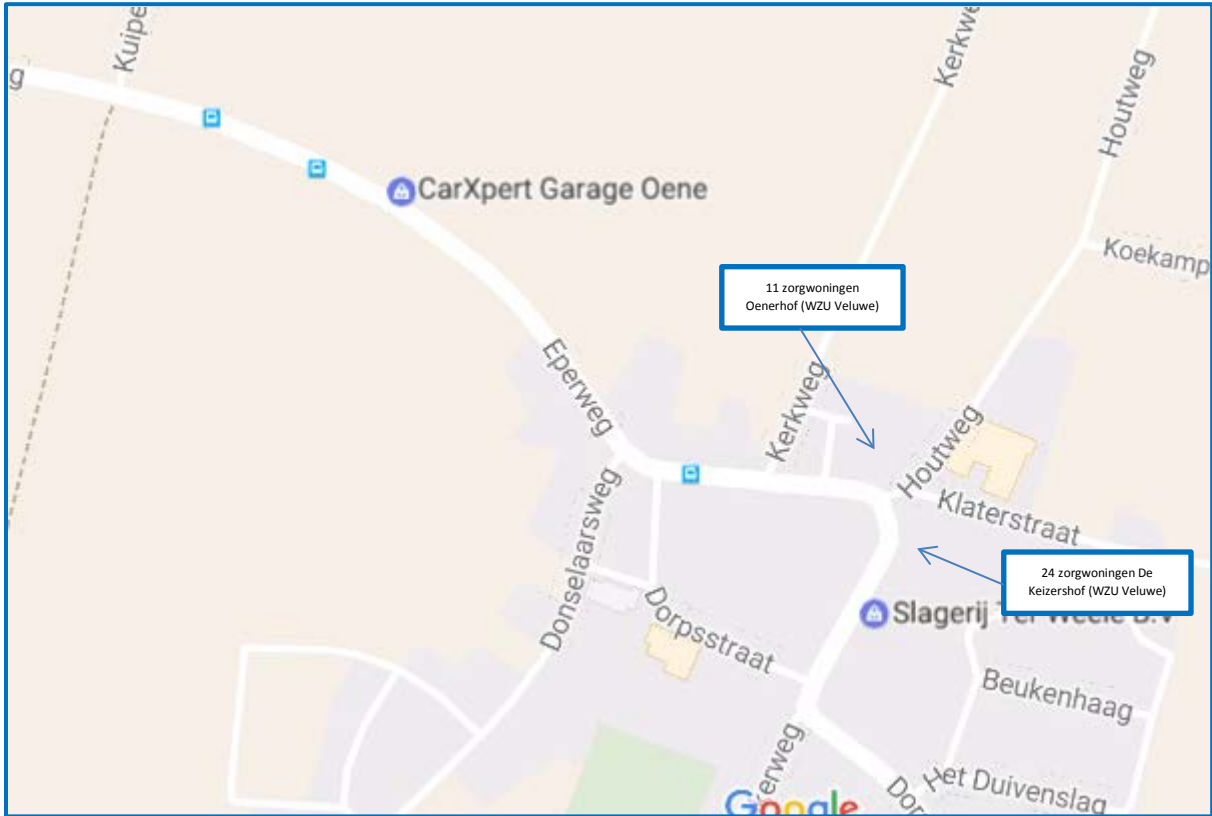
Ouderen die zelfstandig wonen, wonen veelal verspreid in de dorpskernen. Als gemeente stimuleren wij ouderen om zo lang mogelijk (zelfstandig) thuis te wonen. Het verbeteren van de toegankelijkheid in de woonwijken is daarom belangrijk. In de woonwijken willen we de toegankelijkheidsknelpunten aanpakken vanuit het gebiedsgericht werken. Dit geldt tevens voor de knelpunten in en rond de schoolomgevingen.

Tenslotte zijn ook de uitleenpunten/zorgwinkels in kaart gebracht waar mensen met een (tijdelijke) beperking hulpmiddelen kunnen verkrijgen. Ook op deze locaties is toegankelijkheid van belang.

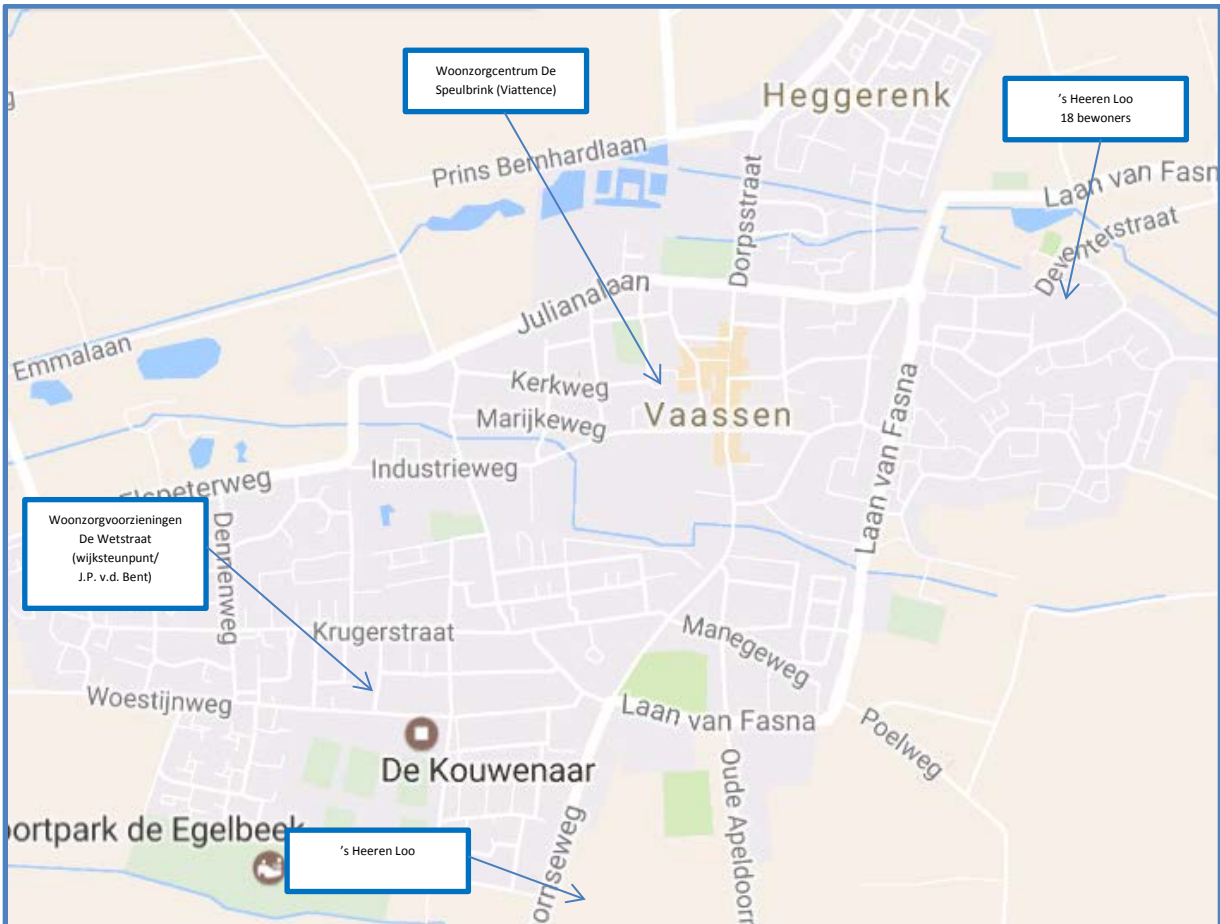
Overzicht woonzorglocaties en uitleenpunten kern Epe



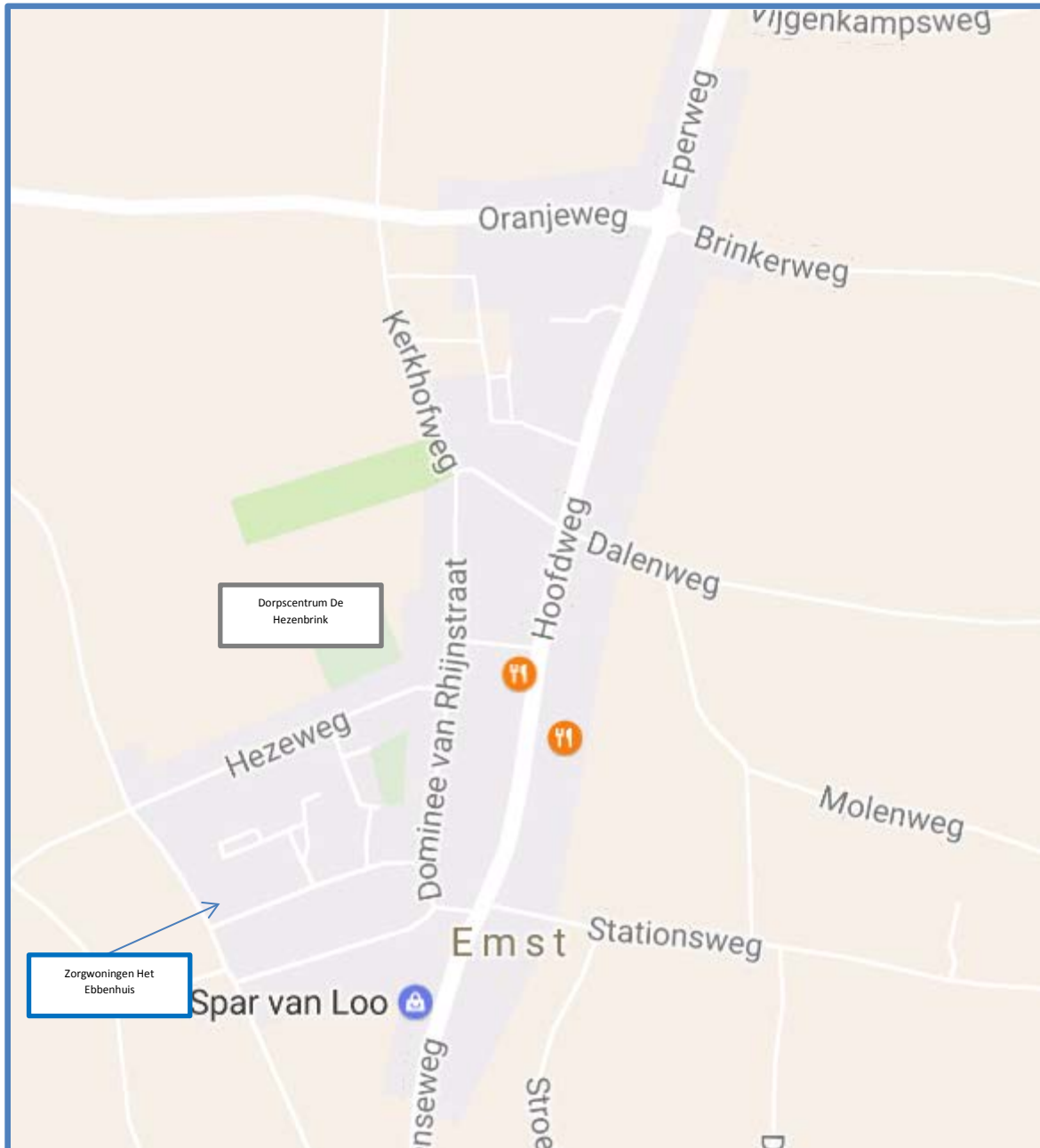
Overzicht woonzorglocaties kern Oene



Overzicht woonzorglocaties kern Vaassen



Overzicht woonzorglocaties kern Emst




3.4 Knelpunten en maatregelen op looproutes

Op basis van de in kaart gebrachte zorginstellingen zijn de belangrijke looproutes uitgewerkt van de woonzorglocaties naar de dorpscentra. In de praktijk zijn dit tevens de toeleidende looproutes ('inprikkers') naar de centra, die ook voor de wijken als geheel van belang zijn en voor de economische bereikbaarheid van de dorpscentra. Deze paragraaf beschrijft de knelpunten op deze belangrijke looproutes en de maatregelen die hieraan gekoppeld worden.

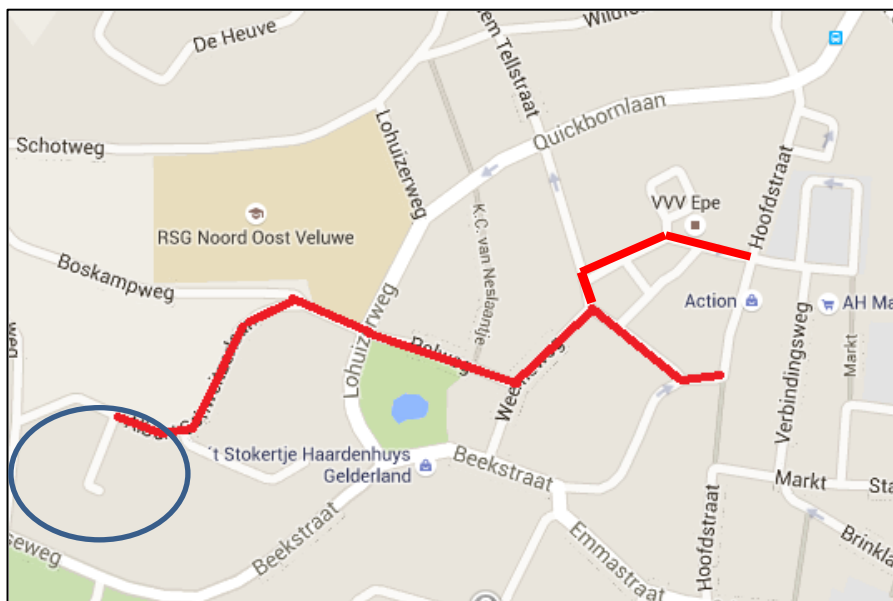
- Centrum Epe

Het centrum van Epe is in 2015 heringericht, waarbij ook de toegankelijk is verbeterd. Knelpunten vormen met name de uitstallingen en het ontbreken van geleidelijnen. Daarnaast wordt in het najaar van 2017 het St. Martinusplein heringericht en de toegankelijkheid verbeterd.

<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
- Gehele centrum: ontbreken geleidelijnen	Er wordt een investering aangevraagd om routegeleiding te verbeteren.
- Uitstallingen en obstakels belemmeren de looproute	Zie hoofdstuk 4.2 'reclamebeleid'
- Looproute op St. Martinusplein langs de Wibra levert knelpunten op qua hoogteverschillen.	Het St. Martinusplein wordt in 2017 heringericht, waarbij de toegankelijkheid van de looproute wordt aangepakt.
- Op het horecaplein voor Cornelis liggen keitjes die lastig toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers en rollators. Tevens is het horecaplein voor mensen met een visuele beperking moeilijk over te steken, mede vanwege het terras voor Cornelis.	Er wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de realisatie van een toegankelijke doorsteek over het horecaplein met klinkerverharding ter hoogte van de aansluiting naar het parkeerterrein. Hiermee wordt tevens de verkeersveiligheid verbeterd, door aan te geven dat hier auto's en voetgangers oversteken. 

- Woonzorglocatie De Boskamp

De bewoners van het woonzorgcentrum De Boskamp maken maar beperkt gebruik van de looproutes rond het tehuis en van/naar het centrum, omdat zij maar beperkt mobiel zijn. De ouderen die wonen in de zorgwoningen De Hoge Kamp en De Bekenborgh maken wel gebruik van de looproutes rond De Boskamp en van/naar het centrum. De looproute van/naar het centrum loopt via de Albert Schweitzerlaan, Polweg, Weemeweg en Willem Telsstraat of de Pastoor Somstraat.



Knelpunt	Maatregel
- De oversteek vanaf de Albert Schweitzerlaan over de Lohuizerweg is een knelpunt voor mindervaliden, omdat de Lohuizerweg een relatief drukke weg is die dient voor de ontsluiting van het centrum.	Dit knelpunt wordt aangepakt bij de rioleringswerkzaamheden op de Polweg, waarbij ook het kruispunt wordt opgebroken en heringericht.
- Het trottoir bij de Polweg is onvoldoende vlak en loopt schuin in de dwarsrichting.	Dit knelpunt wordt aangepakt bij de rioleringswerkzaamheden op de Polweg.
- Het voetpad in de bocht van de Polweg/Weemeweg is te smal.	Dit knelpunt wordt aangepakt bij de rioleringswerkzaamheden op de Polweg.
- Het trottoir langs de Weemekamp is lastig begaanbaar, omdat het voetpad te veel hoogteverschillen kent door inritten van erfjes en aan het einde van de straat er een verhoging ligt. De verhoging bij café 't Tonnetje heeft geen op- en afrit.	Het trottoir voor het Tonnetje wordt vanuit onderhoud meegenomen.
- Vanaf de Willem Tellstraat richting de Weemeweg is er weinig zicht in verband met geparkeerde auto's	Er wordt een verhoogde band aangebracht om parkeren in de bocht tegen te gaan.
- De looproute via de Willem Tellstraat is te smal.	Het is niet mogelijk om de looproute te verbreden, vanwege aangrenzende bebouwing en de minimale maatvoering van de rijbaan.
- De looproute via de Pastoor Somstraat levert knelpunten op qua ontbreken van toegankelijke op- en afritten, in- en uitdraaiend autoverkeer en onderhoud van de rijbaan.	De rijbaan wordt vanuit onderhoud opgepakt. De realisatie van toegankelijke op en afritten en het accentueren van de looproute wordt onderzocht en als maatregel opgenomen.

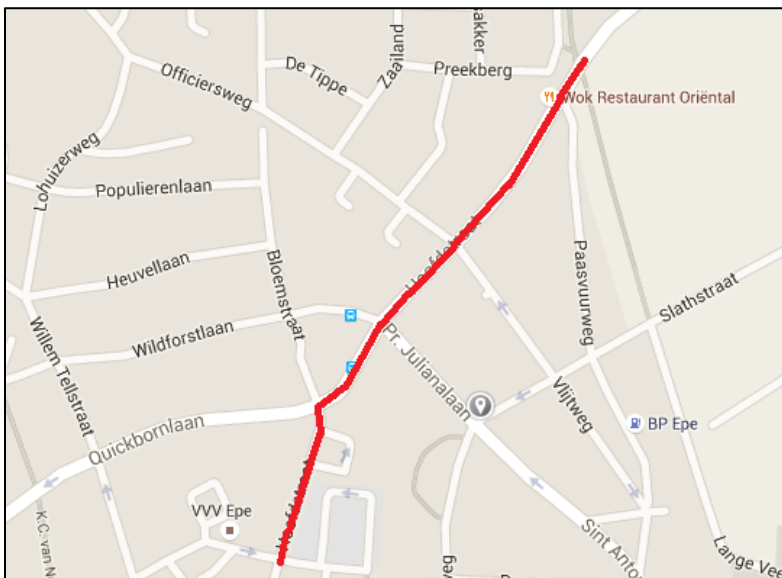
- Rütli/Weemekamp

In woonlocatie Rütli wonen mensen met een niet-aangeboren beperking, onder wie mensen met niet-aangeboren hersenletsel. Het Rütli beschikt over 14 appartementen. Woonlocatie de Weemekamp ligt ook in de Willem Tellstraat, in de voormalige huishoudschool. Hier zijn 20 appartementen gevestigd. Zie voor knelpunten de looproute van/naar de Boskamp.



- Woonzorglocatie Slath

In Het Slath wonen 39 mensen met een lichamelijke beperking en/of niet-angeboren hersenletsel. De looproute van het Slath naar het centrum loopt via de Heerderweg. De Heerderweg is onlangs gereconstrueerd, waarbij de knelpunten, zoals die in het verleden zijn aangedragen, zijn aangepakt.



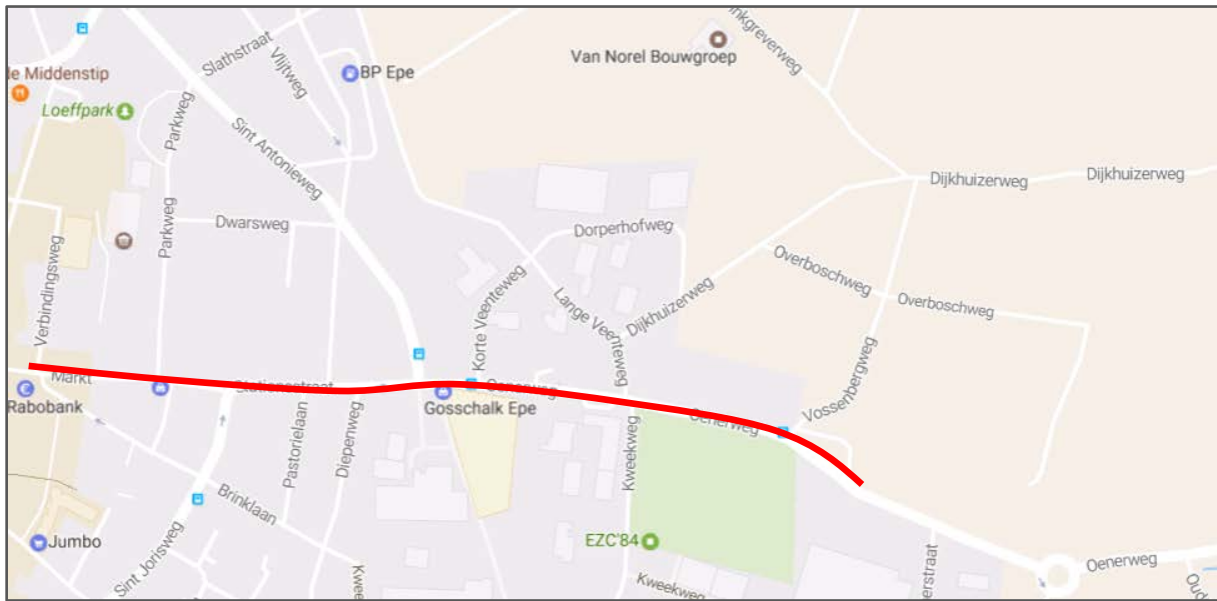
- Woonzorglocatie de Klaarbeek

Viattence heeft in Epe appartementen en woongroepen op basis van kleinschalig wonen in locatie De Klaarbeek en een aantal zorgwoningen aan de Scheperstraat en Haaksweide. De looproute vanuit de wijk naar het centrum zal, gezien de relatief grote afstand, niet frequent worden gebruikt door de doelgroep. Echter deze is wel opgenomen, omdat deze looproute tevens de looproute is voor bewoners uit de wijk Burgerenk naar het centrum van Epe en dus een breder doel dient.



<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Bij de kruising van de Kapelstraat en de Enkweg ontbreken toegankelijke op- en afritten richting de Goede Herder kerk. - Het voetpad op de Kapelstraat is te smal (circa 1,2 meter). 	<p>Realisatie van twee toegankelijke op- en afritten.</p> <p>Het aanpassen van de voetpaden vraagt om een reconstructie van de gehele weg en is pas haalbaar bij de uitvoering van groot onderhoud en/of rioleringswerkzaamheden. Daarnaast is het zo dat er wel aan beide zijden van de straat een voetpad is gelegen, waardoor de kans dat men elkaar moet passeren minder groot is.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Ontbreken van toegankelijke op- en afritten bij de oversteek van de Hoofdstraat ter hoogte van het Gruttersplein. 	<p>Realisatie van twee toegankelijke op- en afritten bij de oversteek Hoofdstraat-Gruttersplein.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Relatief smal voetpad op de Hoofdstraat tot aan de St. Jorisweg 	<p>Het eerste deel ter hoogte van de kruising met de Haverkampsweg is reeds in 2015 aangepakt, waarbij voet- en fietspad verhoogd zijn aangelegd en waar mogelijk op gelijk niveau. In de toekomst is het voornemen om een investering aan te vragen voor het noordelijke deel tot aan de kruising met de St. Jorisweg.</p>

Oenerweg



Aan de Oenerweg is de woonzorglocatie van Zideris gelegen en aan de Korte Veenteweg het uitleenpunt van Verian. In woonzorglocatie Zideris wonen mensen met een verstandelijke beperking. Daarnaast is de Oenerweg een toegangsweg naar het centrum. In het voorjaar van 2017 is er een voetpad aangelegd langs de Oenerweg vanaf de Vossenberweg tot aan de moskee. De looproute vanaf de Lange Veenteweg tot en met de kruising met de Stationsstraat is een knelpunt, waarbij een aantal toegankelijke op- en afritten ontbreken. Daarnaast vormt een aantal bomen een obstakel in de looproute en blokkeren de looproute grotendeels, waarbij voetgangers over de rijbaan moeten lopen. Dit is zowel vanuit toegankelijkheid als vanuit verkeersveiligheid ongewenst. De Oenerweg is een gebiedsontsluitingsweg waar 50 km/u geldt.

<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
- Ontbreken toegankelijke op- en afritten	Realisatie 6 op- en afritten tussen Kweekweg – Korte Veenteweg (zuidzijde)
- Bomen ter hoogte van Gosschalk vormen obstakel en blokkeren de looproute vrijwel volledig.	Mogelijkheid onderzoek te kappen bomen, zowel vanuit toegankelijkheid en vanuit verkeersveiligheid (=50 km/u weg met een gebiedsontsluitende functie)
- Boom t.h.v. nr. 42 vormt knelpunt in looproute	Alternatieven dienen te worden afgewogen. Er geldt een maximum snelheid van 50 km/u en éénrichtingsverkeer. Er ligt aan de overzijde van de rijbaan een alternatief voetpad.

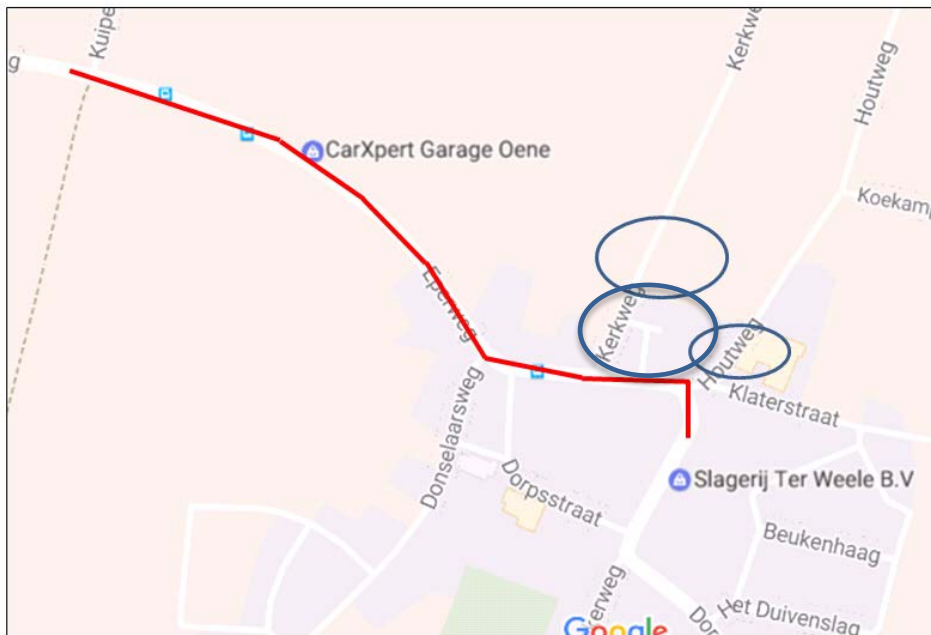
- Antoniehof

De locatie Antoniehof sluit via de Parkweg aan op het centrum. Hier ligt een vrijliggend voetpad, zowel langs het gemeentehuis als via het park.

- Oene

In Oene zijn seniorenwoningen en zorgwoningen gesitueerd aan de Keizerstraat (De Oenerhof en Diekland) en een woonzorglocatie met 24 appartementen (De Keizershof). Belangrijkste knelpunt is

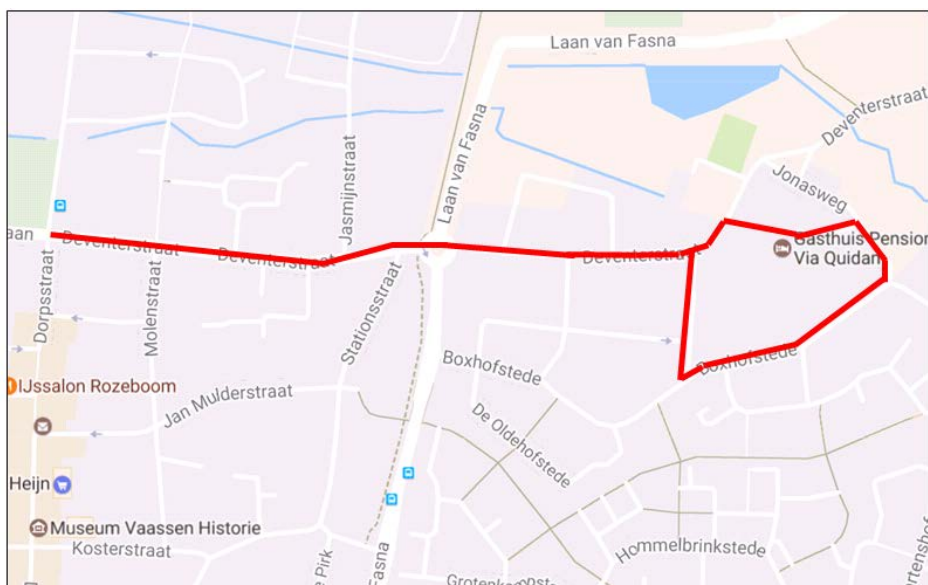
het (deels) ontbreken van een toegankelijke looproute vanaf de woonzorglocaties via de Keizerstraat en Eperweg tot aan de begraafplaats.



<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
Ontbreken volwaardig voetpad (huidige situatie rabatstrook) langs de Eperweg (vanuit het dorpskern naar de begraafplaats)	Maatregel is opgenomen in de Programmabegroting 2018-2022
Onderhoud voetpad langs Keizerstraat	De toegankelijkheid kan worden verbeterd door de klinkers te vervangen door tegels. Deze maatregel wordt opgenomen in de Programmabegroting 2018-2022
Ontbrekend deel voetpad op de Keizerstraat tussen Marktstraat en Donselaarsweg	Maatregel wordt opgenomen in de Programmabegroting 2018-2022
Oversteekplaats vanaf de Keizershof is onvoldoende duidelijk	Optimalisatie wordt onderzocht bij realisatie voetpad.

- 's Heeren Loo Vaassen

Aan de Deventerstraat in Vaassen zijn drie woongroepen waar per woning zes cliënten wonen met een verstandelijke beperking. Een aantal bewoners heeft tevens te maken met een motorische beperking.

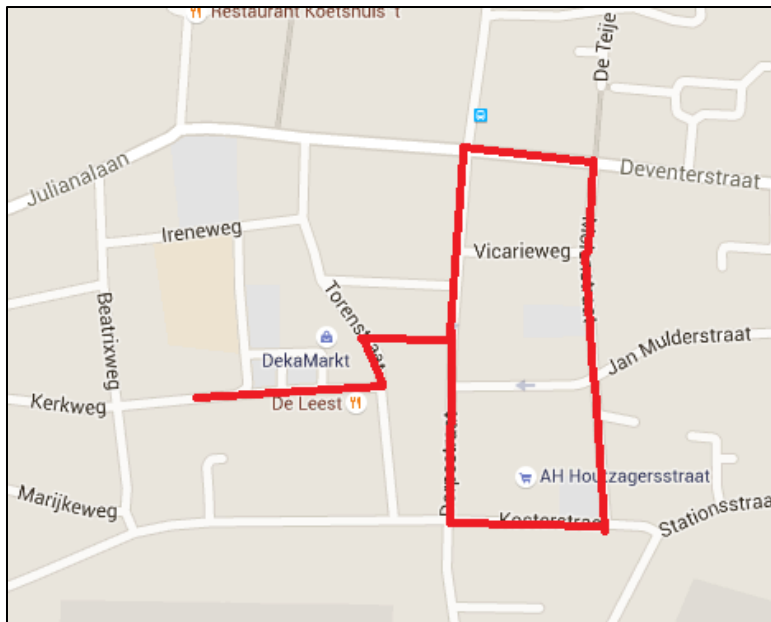


<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
Ontbrekend voetpad Jonasweg tussen Pastoor Hagenstraat en Boxhofstede	Het is niet haalbaar om hier een voetpad aan te leggen, omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is.
Deventerstraat breedte looproute onvoldoende tussen Jonasweg en en Mettenboschstede	Hier staan beeldbepalende bomen. Er is onvoldoende ruimte om een toegankelijke looproute te realiseren. Voorgesteld wordt de alternatieve route via de Boxhofstede te volgen.
De oversteek van de rotonde Laan van Fasna wordt als lastig ervaren.	Optimalisatie van de kruising Deventerstraat-Laan van Fasna wordt meegenomen bij de uitwerking van de snelle fietsroute Apeldoorn -Epe
Deventerstraat ontbreekt voetpad tussen ter hoogte van de Welkoop en groentewinkel Bouwmeester	Momenteel wordt een ontwerp uitgewerkt en onderzocht of dit als werk-met-werk kan worden meegenomen.

Tevens is er een locatie van 's Heeren Loo gelegen aan de Apeldoornseweg ten zuiden van de Lijsterstraat. Op het zuidelijke deel van de Apeldoornseweg worden de fietspaden voorzien van asfalt. Het noordelijke deel, ten noorden van de Laan van Fasna, wordt in 2018 gereconstrueerd, waarbij de toegankelijkheidsknelpunten worden meegenomen.

- Looproute Speulbrink en centrumgebied Vaassen

In het centrum van Vaassen wordt in 2018 uitvoering gegeven aan de herinrichting van het centrum van Vaassen. Daarbij worden de toegankelijkheidsknelpunten aangepakt.



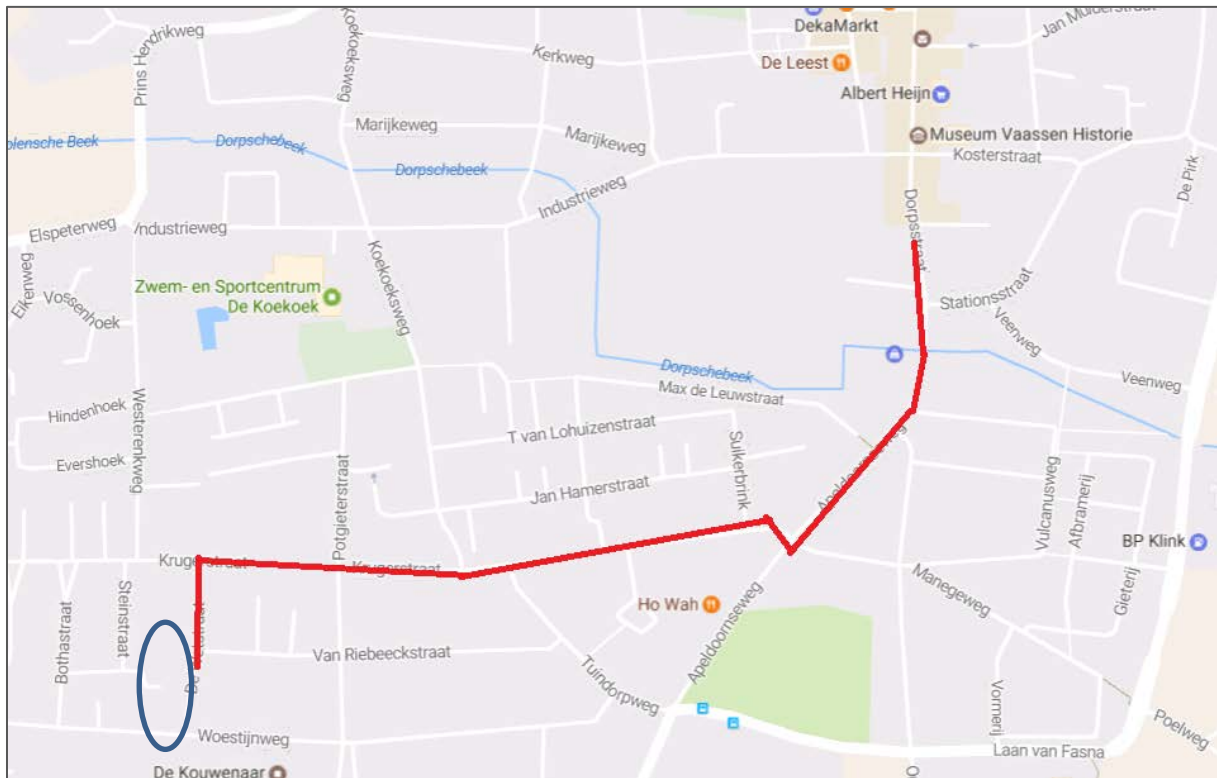
<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
Ontbreken toegankelijke op- en afritten oversteek Dorpsstraat-Deventerstraat	Dit is in het voorjaar van 2017 aangepast. Tevens is een zebra aangelegd.
Ontbreken toegankelijke op- en afritten Dorpsstraat-Marijkeweg	Dit wordt meegenomen bij de reconstructie van de Apeldoornseweg
Ontbreken toegankelijke op- en afritten oversteek Dorpsstraat-Kosterstraat	Dit wordt meegenomen bij de realisatie van de laad- en losplek aan de Kosterstraat. Deze staat gepland voor 2017
Ontbreken toegankelijke op- en afritten op de Dorpsstraat ter hoogte van de apotheek	Dit wordt meegenomen bij de reconstructie van de Apeldoornseweg
Toegankelijkheid looproute vanaf de Speulbrink en verlichting	Dit wordt meegenomen bij de herinrichting van het centrum van Vaassen
In de Molenstraat bij de kruising met de Deventerstraat, staan paaltjes in de weg die de vrije breedte blokkeren.	Voor voetgangers en mindervaliden zijn deze paaltjes hinderlijk, maar er blijft voldoende ruimte over om het voetpad te gebruiken. De paaltjes zijn er ter bescherming van de voetgangers en mindervaliden.

- Emst

In Emst wordt in 2017 uitvoering gegeven aan de reconstructie van de Hoofdweg in Emst. Daarbij worden de toegankelijkheidsknelpunten aangepakt.

<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
Diverse toegankelijkheidsknelpunten op de Hoofdweg in Emst	De toegankelijkheid van de Hoofdweg in Emst wordt verbeterd, ondermeer door het fietspad- en voetpad op gelijk niveau aan te leggen, toegankelijke op- en afritten te realiseren en voetgangersoversteken te realiseren
Ontbreken voetpad Kerkhofweg ter hoogte van de begraafplaats	Deze maatregel wordt uitgevoerd vanuit het wijk- en buurtgericht werken.
De aansluitingen van de voetpaden op de Hoofdweg (ds. Van Rhijnstraat tussen Hanendorperweg/Vaassenseweg, Hezenplein en Kerkhofweg) worden vanuit onderhoud meegenomen.	

- JP van den Bent/Bloemfontein locatie Wetstraat



<i>Knelpunt</i>	<i>Maatregel</i>
Voetpad Wetstraat is te smal (1,2 meter)	Pas bij groot onderhoud is het mogelijk om het voetpad te verbreden indien hier voldoende ruimte voor is in het wegprofiel.
Ontbreken toegankelijk op- en afritten kruising Krugerstraat met Koekoeksweg, met Mr. A.R.P. Meesstraat en kruising met Suikerbrink	Realisatie van 6 toegankelijke op- en afritten.
Knelpunten Apeldoornseweg	Deze knelpunten worden meegenomen bij de herinrichting van de Apeldoornseweg en uitgevoerd in 2018.
<i>Knelpunten overige locaties JP van den Bent in Vaassen</i>	<i>Realisatie van 2 toegankelijke op- en afritten ter hoogte van Berkenoord 10F en Krugerstraat 215E.</i>

4 Maatregelen

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen om de geïnventariseerde knelpunten aan te pakken. Deze maatregelen omvatten: reclamebeleid en handhaving (paragraaf 5.2), borging toegankelijkheid bij evenementen (paragraaf 5.3), educatie en gedragsbeïnvloeding (paragraaf 5.4), beheer en onderhoud (paragraaf 5.5) en aanpassingen van infrastructuur. De aanpassing van de infrastructuur in bestaande situaties is altijd maatwerk, omdat de fysieke ruimte vaak beperkt is, er een brede belangenafweging dient te worden gemaakt en ook de financiële middelen gelimiteerd zijn. Er wordt daarom bij de fysieke maatregelen als eerste onderzocht welke verbeteringen zijn te realiseren door werk-met-werk (bijv. bij infrastructurele projecten of vervanging van riolering) en in de woonwijken vanuit het gebiedsgerichte werken (paragraaf 5.6). Als laatste stap wordt voor de belangrijke looproutes, waar een gemeenschappelijke behoefte ligt, een investering bij de Raad aangevraagd (paragraaf 5.7) voor de resterende knelpunten. In de laatste paragraaf (5.8) gaan we specifiek in op de toegankelijkheid van (openbare) gebouwen.

4.2 Reclamebeleid, bomenbeleid, foutparkeren en hondenbeleid

Reclamebeleid: uitstallingen

Zowel het centrum van Epe als Vaassen kent problemen met uitstallingen, reclameborden en terrassen van ondernemers. Deze objecten blokkeren geregeld de vrije breedte van de looproute. De Raad heeft in het voorjaar van 2017 het gemeentelijke reclamebeleid vastgesteld.

Artikel 11 Uitstallingen en voorwerpen op of aan de weg

11.2 Vanaf de strook voor uitstallingen moet een obstakelvrije ruimte van minimaal 1.50 meter worden gehanteerd (bij geen uitstallingen een strook van 2.30 meter vanaf de gevel); als de doorgang vanwege uitstallingen en/of reclameborden minder breed is dan 1.50 meter zijn uitstallingen en/of reclameborden niet toegestaan;



In 2017 zal het beleid, in overleg met belangenverenigingen, worden 'uitgerold' en onder de aandacht worden gebracht van de leden. Onderzocht wordt of er convenanten kunnen worden afgesloten voor de uitvoering van het beleid met name gericht op de toegankelijkheid van de centra. Er zullen ook situaties voorkomen die dermate onwenselijk zijn dat handhaving noodzakelijk is. Voor deze situaties is capaciteit vrijgemaakt.

Bomenbeleid

Bomen maken de leefomgeving aantrekkelijk. In het verleden zijn er echter in veel gevallen bomen net achter het trottoir geplant. Nu de bomen zijn gegroeid, leveren de stamdiameter en wortelopdruk verkeerskundige knelpunten op. Dit beperkt de vrije breedte en levert hinder op voor voetgangers en mindervaliden die moeten uitwijken naar de rijbaan wat vanuit toegankelijkheid en verkeersveiligheid ongewenst is. Indien de vrije breedte ter plekke van de boom minder is van 0,90 centimeter is er sprake van een knelpunt, omdat mensen met hulpmiddelen dan moeten uitwijken naar de rijbaan.

Probleem: groei boom kan leiden tot onvoldoende vrije breedte van het voetpad, zodat voetgangers en mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel moeten uitwijken naar de rijbaan wat vanuit toegankelijkheid en verkeersveiligheid ongewenst is.

Het kappen van bomen zorgt er voor dat het een negatieve effect heeft de leefomgeving (leefbaarheid, gezondheid, natuurwaarden), de 'groene' uitstraling van de straat wordt verminderd. Het kappen van de boom wordt dan ook alleen als mogelijkheid gezien als blijkt dat andere alternatieven niet tot een duurzame oplossing leiden.


Maatwerk is noodzakelijk:

- 1: Uitgangspunt is dat woonstraten in de huidige situatie minimaal aan een zijde van de rijbaan beschikken over een toegankelijke en veilige looproute. Er kan dan voor worden gekozen om aan één zijde de bestrating te verwijderen en de ruimte geschikt te maken voor de bomen.
- 2: Bij groot onderhoud en/of riolering kan de straat worden heringericht. Uitgangspunt bij dergelijke werkzaamheden is het zoveel mogelijk behouden van de aanwezige kwaliteiten, zoals aanwezige bomen, boomstructuren maar ook cultuurhistorische objecten.
- 3: Boom kappen: Uitgangspunt is dat beeldbepalende bomen en waardevolle structuren (zoals lanen en bomenrijen) worden gehandhaafd. Voor de overige bomen geldt dat op basis van een evenwichtige belangenafweging (verkeerskundig, ruimtelijke-, cultuurhistorische-, klimatologisch (hittestress), etc.) voor de uiteindelijke herinrichting een weloverwogen keuze kan worden gemaakt. Dit vraagt om maatwerk, getoetst aan het belang voor de samenleving. Vanuit verkeer en toegankelijkheid wordt getoetst op functie van de weg, de geldende maximum snelheid, het wegprofiel en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en gebruik door voetgangers.

De hiervoor genoemde uitgangspunten dienen onderdeel uit te maken van de nog te actualiseren bomenbeleidsplan van de gemeente Epe (realisatie 2018). Hierin worden de criteria opgenomen voor beoordeling van kapaanvragen.

Handhaving APV: foutparkeren

Ook foutgeparkeerde auto's blokkeren geregeld de looproute. Foutparkeren op de stoep en/of voetgangersgebied kan worden geverbaliseerd via de algemene verkeerswetgeving (WVV, RVV). Hetzelfde geldt voor illegaal berijden van de voetgangersruimte. Echter per situatie dient te worden beoordeeld of handhaving haalbaar is en/of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn (zie onderstaand schema).

Knelpunt	Maatregel
1: Foutparkeren op het trottoir, waarbij er voldoende ruimte is op de rijbaan voor hulpdiensten om te kunnen passeren in combinatie met voldoende mogelijkheden om te parkeren door de bewoners.	-> aanspreken bewoners en bewustwording (flyer in de bus doen) -> daarna handhaving.
2: Foutparkeren op het trottoir, waarbij er onvoldoende ruimte is op de rijbaan voor hulpdiensten om te kunnen passeren en waarbij het parkeren aan één zijde van de rijbaan mogelijk is en voldoende is om in de parkeerbehoefte te voorzien.	-> Instellen éénzijdig parkeerverbod, indien er voldoende parkeercapaciteit over blijft aan één zijde, middels een verkeersbesluit. -> indien noodzakelijk (de toegankelijkheid en verkeersveiligheid zijn in het geding) en haalbaar het instellen van éénrichtingsverkeer ³ middels een verkeersbesluit.
3: Het instellen van een éénzijdig parkeerverbod is niet haalbaar, omdat het parkeren aan beide zijden van de rijbaan noodzakelijk is vanwege de parkeerbehoefte in de straat en de omliggende straten.	-> tijdelijke toestaan van parkeren op trottoir aan één zijde middels bebording op basis van klachteninventarisatie.  -> Dit blijft toegestaan tot aan de herinrichting van de weg bijvoorbeeld bij groot onderhoud en er extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld door aan één zijde het voetpad op te heffen.

³ Eénrichtingsverkeer kan leiden tot onduidelijkheid bij oudere weggebruikers. Het is daarom belangrijk een logische en eenvoudige verkeerscirculatie te kiezen.

Hondenbeleid gemeente Epe

Hondenpoep op het voetpad is vervelend voor voetgangers. In onderstaand kader is het hondenbeleid weergegeven, zoals dat binnen de gemeente Epe wordt gehanteerd.

Voor 2007 was het binnen de bebouwde kom op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) overal verboden om de hond uit te laten, mits de hondenpoep werd opgeruimd. Omdat dit niet is te handhaven, de Boa kan nu eenmaal niet overal tegelijk zijn, is in 2007 het Hondenbeleid vastgesteld. Basis voor het Hondenbeleid is een positieve benadering van de hondenbezitter. We plaatsen daarom geen verbodsborden. Er staan nu markeringsbordjes bij uitlaatvelden, hier hoeft niet te worden opgeruimd. Daarnaast staan markeringsbordjes bij de zogenaamde losloopvelden, waar de honden even hun pootjes kunnen strekken maar wel moet worden opgeruimd. In de centra zijn zakjesdispensers en afvalbakken opgehangen omdat het daar vaak niet mogelijk is om een uitlaatveld aan te wijzen. De locaties voor deze voorzieningen zijn samen met honden- en niet hondenbezitters tot stand gekomen. De regels met betrekking tot honden (bijvoorbeeld uitlaten binnen de bebouwde kom) zijn onder de artikelen 2:57 t/m 2:59 in de APV opgenomen.

4.3 Evenementen

Bij de aanvraag van een evenementenvergunning dient aandacht te worden besteed aan de toegankelijkheid voor mindervaliden en gehandicaptenparkeren. Bij het verlenen van een evenementenvergunning dient vooraf een toets plaats te vinden op basis van de omvang, de locatie en het type evenement.

Bij evenementen is het belangrijk om voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar te stellen. Dit geldt ook voor de evenementen in de centra, waarbij de reguliere gehandicaptenparkeerplaatsen niet kunnen worden gebruikt. Bij evenementen in het centrum van Epe, zoals de braderie en Jazz comes to town, is een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen tijdelijk niet bereikbaar. Deze kunnen worden gecompenseerd door het plaatsen van klapporden die tijdens de evenementen kunnen worden omgedraaid, bijvoorbeeld langs de centrumring (Emmastraat) in Epe. Onderzocht wordt of en op welke wijze dit kan worden gefaciliteerd binnen de bestaande organisatiestructuur rond evenementen.

4.4 Educatie en gedragsbeïnvloeding

Scootmobieltraining

Veel ouderen hebben onvoldoende vaardigheden om op een verkeersveilige manier met een scootmobiel deel te nemen aan het verkeer. De VVN organiseert daarom in samenwerking met de gemeente Epe jaarlijks een scootmobieltraining, waarbij de bezitters van een scootmobiel persoonlijk worden aangeschreven. Het aantal deelnemers is echter beperkt. In 2015 zijn de eigenaren van een scootmobiel persoonlijk per brief door de gemeente uitgenodigd. Vanuit verschillende zorginstellingen en belangenorganisaties is aangegeven dat zij de achterban ook willen mobiliseren om de scootmobielgebruikers via de hulpverleners en/of familie te stimuleren om deel te nemen aan de scootmobieltraining.

Verkeersgedrag middelbare scholieren

Het verkeersgedrag van middelbare scholieren levert soms problemen op, bijvoorbeeld doordat zij op het voetpad fietsen. De gemeente zet zich actief in middels verkeerseducatie op scholen. De

gemeente zal binnen het regionale verkeersveiligheidsoverleg van de regio Stedendriehoek hier expliciet aandacht voor vragen.

Bewustwording bij ondernemers en maatschappelijke partners

Belangrijk is om ook bij ondernemers en maatschappelijke partners bewustwording te creëren. Hiervoor kan een aantal methodes worden ingezet, die hieronder worden toegelicht.

Motivatiefilm toegankelijkheid

AllesToegankelijk heeft een filmpje ontwikkeld waarin de voorzitter Otwin van Dijk. Hij vertelt waarom 25 landelijke partijen samen de toegankelijkheid in Nederland willen verbeteren. Het filmpje is een pleidooi voor de winst (maatschappelijke voordelen en meer omzet) die je met eenvoudige maatregelen al bereikt. Een toegankelijke samenleving is een verantwoordelijkheid van ons allemaal. In het filmpje ligt de focus op de ondernemers, maar ook op de kracht van goed burgerschap van gemeenten en burgerparticipatie (dienstverlenende sector) komt aan de orde. De meerwaarde en het commercieel belang van werken aan toegankelijkheid staat centraal. Doel is dat de kijker zich bewust is van het feit dat hij iets aan toegankelijkheid kan doen en liefst natuurlijk dat hij het ook gaat doen. Niet alleen om het gemakkelijker te maken voor ouderen en mensen met een beperking, maar ook omdat dit voordelen oplevert voor de ondernemingen en organisaties zelf. Dat kan vaak al met kleine en praktische oplossingen.

Ervaringsparcours

Een ervaringsparcours laat deelnemers ervaren hoe het aanvoelt om een hulpmiddel als een rollator of rolstoel te moeten gebruiken. Lopend achter een rollator of zittend in een rolstoel doorlopen zij een route met allerlei obstakels. Deze actieve methode versterkt het bewustzijn en begrip voor ouderen, chronisch zieken en mensen met een beperking. Deelnemers ervaren hoe de omgeving invloed heeft op de toegankelijkheid voor mensen die minder goed ter been zijn. Het ervaringsparcours kunt u inzetten als middel om bestuurders, leidinggevend en andere medewerkers bij een zorgorganisatie of woningcorporatie bewust te maken van de wereld van mensen met een beperking.

(www.vilans.nl)

Er wordt een concreet actieplan uitgewerkt hoe ondernemers bewust kunnen worden gemaakt van het belang van toegankelijkheid.

4.5 Meldingen beheer en onderhoud, overhangend groen

De gemeente beschikt over diverse communicatiekanalen (brief, telefoon, mail, website, facebook, whatsapp) om meldingen te kunnen doen ten aanzien van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Deze meldingen komen binnen bij het team Beheer, die vervolgens de melding in behandeling neemt en beantwoordt. Specifieke meldingen ten aanzien van onderhoud worden door Axent Groen in behandeling genomen.

Meldingen beheer en onderhoud

Een losliggende stoeptegel kan veel hinder veroorzaken voor voetgangers, maar ook voor scootmobielgebruikers en mensen in een rolstoel. Meldingen ten aanzien van beheer en onderhoud worden doorgezet naar de Axent Groen en binnen de afgesproken termijn opgelost.

Overhangend groen

Overhangend groen zorgt er voor dat voetpaden niet meer goed toegankelijk zijn. Het is daarom noodzakelijk dat er vanuit groenbeheer tijdig wordt gesnoeid. Meldingen worden doorgezet naar de beheerder van het groen in de openbare ruimte.

Gladheidsbestrijding

Vanuit toegankelijkheid ligt hier er de wens om de belangrijke looproutes naar de centra te strooien. In het gladheidsbestrijdingsplan 2015-2019 is opgenomen dat: “voor voetgangers alleen – indien

noodzakelijk – de looproutes van de winkelgebieden in de centra worden gestrooid. Met betrekking tot voetpaden en trottoirs zien wij met name een rol voor bewoners en bedrijven. Dit sluit aan op de gedachte van burgerparticipatie.”

4.6 Aanpassingen infrastructuur

Hoofdstuk 3 bevat een uitgebreide beschrijving van de fysieke knelpunten op de belangrijke looproutes. Onderstaand wordt op aangegeven op welke wijze deze knelpunten worden opgepakt.

4.6.1 Werk-met-werk

Er wordt bij de fysieke maatregelen als eerste onderzocht welke verbeteringen zijn te realiseren door werk-met-werk te maken (bijv. bij infrastructurele projecten of vervanging van riolering). Op de belangrijke looproutes kunnen veel knelpunten worden opgepakt via werk-met-werk (zoals herinrichting Hoofdweg in Emst, Apeldoornseweg in Vaassen, herinrichting centrum Vaassen, laad- en losplek Kosterstraat in Vaassen, Eperweg in Oene en de Polweg in Epe etc.). Deze maatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 3. Als laatste stap wordt voor de resterende knelpunten op de belangrijke looproutes een investering bij de Raad aangevraagd (paragraaf 4.6.3).

4.6.2 Gebiedsgericht werken

Om de openbare ruimte toegankelijk te maken, wordt ingezet op quick wins op de belangrijkste looproutes vanaf de woonzorglocaties van/naar de dorpscentra. Daarnaast is het belangrijk dat ook in de woonwijken de toegankelijkheid wordt verbeterd. Daarom wordt bij het gebiedsgericht werken toegankelijkheid als integraal onderdeel meegenomen.

Het komende jaar wordt gewerkt aan het aanstellen van verbinders in verschillende gebieden binnen onze gemeente. Deze verbinders hebben als taak om een netwerk op te bouwen binnen het betreffende gebied, waar nodig verbindingen te leggen tussen professionals en vrijwilligers binnen het gebied en uiteindelijk gebiedsopgaven op te halen. Deze gebiedsopgaven hebben betrekking op zowel sociale of fysieke elementen in de wijk. Toegankelijkheid is een onderwerp wat hierin zeker aan bod zal gaan komen. Kenmerkend voor deze aanpak is het gebiedsgerichte karakter, wat bijvoorbeeld tot uiting komt bij het realiseren van voorzieningen als een wijkgebouw. Slechts als er daadwerkelijk behoefte is aan een bepaalde voorziening, dan zal dit tot een gebiedsopgave gaan leiden. Dit geldt tevens voor (afgezien van de wettelijke bepalingen) het aanpassen van de toegankelijkheid in een gebied. In algemene zin geldt dat ingezet wordt op het toegankelijk maken van de belangrijkste looproutes, bijvoorbeeld naar de openbare voorzieningen in een gebied. Essentieel hierbij is om de bewoners van een gebied op de juiste wijze te betrekken per brief en/of persoonlijk op te zoeken. De verbinder kan hierbij een belangrijke rol vervullen aangezien hij of zij een netwerk heeft opgebouwd in het gebied en geacht wordt het gebied goed te kennen. Regelmatig overleg met de verbinder is dan ook van belang om de behoefte van inwoners op het gebied van toegankelijkheid in beeld te krijgen en te houden.

4.6.3 Maatregelenpakket

Onderstaand is op basis van de beschreven maatregelen in hoofdstuk 3 een maatregelenpakket vastgesteld voor de resterende knelpunten op de belangrijke looproutes. Hiervoor wordt een investering aangevraagd bij de Raad via de meerjarenprogrammabegroting.

Realisatie toegankelijke op- en afritten

Voor het toegankelijk maken van de belangrijke looproutes van de woonzorglocaties naar en in de centra dienen circa 18 toegankelijke op- en afritten te worden gerealiseerd.

Realisatie toegankelijke doorsteek horecaplein in Epe

Er wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de realisatie van een toegankelijke doorsteek over het horecaplein met klinkerverharding ter hoogte van de aansluiting naar het parkeerterrein. Hiermee wordt tevens de verkeersveiligheid verbeterd, door aan te geven dat hier auto's en voetgangers oversteken.

Aanleg accentuering looproute parkeerterrein Pastoor Somstraat en realisatie toegankelijke op- en afritten

De looproute over het parkeerterrein Pastoor Somstraat is de enige mogelijke toegankelijke looproute voor bewoners vanaf de Boskamp, Rütli en Weemekamp. Onderzocht dient te worden hoe de toegankelijkheid van deze looproute en met name ook de veiligheid kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door de looproute over de rijbaan te accentueren als looproute.

Routegeleiding

Met leden van de Oogvereniging is een eerste inventarisatie van de knelpunten in de centra van Epe en Vaassen uitgevoerd. Samen met professionele expertise is een plan uitgewerkt om de routegeleiding vorm te geven.

Voetgangersbewegwijzering

Voor de centra van Epe en Vaassen is een voetgangersbewegwijzeringsplan opgesteld die als basis dient voor het definitieve ontwerp en de realisatie.

Realisatie rolstoeltoegankelijke route natuurgebied/recreatiegebied

Onderzocht wordt of we in de gemeente een rolstoeltoegankelijke route kunnen realiseren door één van de natuurgebieden en/of recreatiegebieden in de gemeente. Gedacht wordt aan twee trekpleisters, namelijk de Renderklippen in Epe en het Kievietsveld in Emst. Of deze routes in aanmerking komen en of het plaatsen van alleen borden en informatievoorziening voldoende is, of dat aanvullende fysieke maatregelen nodig zijn, dient te worden onderzocht.

4.7 (Openbare) gebouwen

Een toegankelijke openbare ruimte is alleen bruikbaar als ook de gebouwen toegankelijk zijn om te wonen, werken, sporten, winkelen etc.. Het Bouwbesluit 2012 vormt de wettelijke basis voor de toegankelijkheidseisen van gebouwen. De aanvragen die bij de gemeente binnenkomen voor de omgevingsvergunningen worden getoetst aan aanpasbare bouweisen volgens het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit bevat minimale toegankelijkheidseisen. Met de toepassing van de NEN-normen die in het Bouwbesluit staan, voldoet een gebouw aan het Bouwbesluit maar is het gebouw nog niet toegankelijk voor iedereen.

Vanaf 1 januari 2017 is toegankelijkheid de norm

In juli 2016 is het VN-verdrag voor mensen met een beperking geratificeerd. Tegelijkertijd werd een amendement aangenomen (Van Dijk). Dit amendement heeft geleid tot een nieuw artikel in de Wet

gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken. Dit artikel bepaalt dat vanaf 1 januari 2017 toegankelijkheid de norm is.

Niet alle publieke gebouwen kunnen van de ene op de andere dag voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid. In een Algemene maatregel van bestuur (AMvB) wordt daarom invulling gegeven aan het begrip algemene toegankelijkheid. Het besluit 'Algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte' ligt hieraan ten grondslag. Op 15 november 2016 heeft de Tweede Kamer het concept besluit 'Algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte' echter afgewezen. Het sloot niet aan op het VN-verdrag handicap en leverde geen bijdrage aan het toegankelijker maken van de samenleving voor mensen met een beperking. Staatssecretaris Van Rijn van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft op 20 december 2016 een aangepast besluit ingediend. Artikel 6 van dit besluit bepaalt dat geleidelijke verwezenlijking van de algemene toegankelijkheid als bedoeld in artikel 2a inhoudt dat degene tot wie het verbod van onderscheid zich richt in elk geval verplicht is tot het treffen van voorzieningen van eenvoudige aard en gaandeweg zorg te dragen voor de algemene toegankelijkheid, tenzij dat voor hem een onevenredige belasting vormt. De Tweede kamer heeft nog geen besluit genomen over dit voorstel. Het is dan ook nog niet duidelijk wat de precieze gevolgen voor de gemeenten zullen zijn.

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in 2019 in werking. Naar aanleiding van het VN-verdrag en enkele amendementen is er in de omgevingswet de volgende tekst opgenomen: De uitvoeringsbesluiten moeten de toegankelijkheid van nieuw te realiseren bouwwerken en de directe omgeving daarvan voor mensen met een functiebeperking waarborgen (Art. 4.21). Echter in de onderliggende besluiten, zoals het Bouwbesluit en het Besluit Toegankelijkheid zijn minimale eisen opgenomen. Ook bij de openbare buitenruimte moet rekening gehouden worden met de toegankelijkheid (Art. 5.103).

Ook voor de Omgevingswet geldt dat nog niet duidelijk is wat de precieze gevolgen voor de gemeenten zullen zijn.

Actieve inzet van de gemeente

Wij willen de toegankelijkheid van gebouwen op de volgende wijze bevorderen.

1: Actieve rol richting de ondernemersverenigingen

Ondernemers in de vier kernen worden actief gestimuleerd om de toegankelijkheid te bevorderen. De gemeente verstrekt hiertoe informatie verstrekt over hoe ondernemers de toegankelijkheid van gebouwen kunnen verbeteren. Ook stimuleert de gemeente informatievoorziening over de toegankelijkheid (een voorbeeld is een sticker op de deur bij horecaondernemingen die beschikken over een invalidentoilet). Hiervoor wordt vanuit team Beheer (Verkeer) een actieplan uitgewerkt.

2: De gemeente als beheerder van de openbare gebouwen vervult een actieve rol bij meldingen en klachten

Ten aanzien van de toegankelijkheid van openbare gebouwen vervult de gemeente als gebouwenbeheerder een actieve rol. Knelpunten die bij de gemeente binnenkomen worden actief opgepakt. Bij het Masterplan voor het gemeentehuis dient de integrale toegankelijkheid van het gebouw te worden meegenomen.

3: Het actief volgen van de landelijke ontwikkelingen rond wet- en regelgeving implementatie in gemeentelijke organisatie.

Literatuur

- CROW, 2014, Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte – publicatie 337.
- Gemeente Epe, 2009, Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan Epe.
- Gemeente Epe, 2013, Handboek Inrichting Openbare Ruimte.
- Gemeente Epe, 2017, Reclame- en bewegwijzeringsbeleid.
- Regio Stedendriehoek, presentatie Monitor Wonen-Zorg.
- Vilans en gemeente Assen, 2005, Nota Toegankelijkheid openbare ruimte.

- www.cbs.nl

- www.vilans.nl

Bijlage 1 Geïventariseerde knelpunten

<u>Dorp</u>	<u>Locatie</u>	<u>Knelpunt</u>	<u>Maatregel</u>
Algeme en	Hoogteverschillen in goten minimaal houden	Molgoten die verdiept zijn aangelegd, leveren overlast op voor rolstoelgebruikers en fietsers	Bij het ontwerpproces dient hier rekening mee te worden gehouden.
Algeme en	Steile (dwars)hellingen op rijbaan/paden	Hellingen leveren veel overlast op voor rolstoel- en scootmobielgebruikers.	Op de belangrijke looproutes worden toegankelijke op- en afritten gerealiseerd.
Epe	Kruispunt Paasvuurweg – Slathstraat en Vlijtweg Slathstraat	Hoge en overhangende begroeiing hinderen doorzicht voor rolstoelgebruikers.	Deze melding wordt doorgezet naar het groenbeheer.
Epe	Lange Veenteweg	Weg is smal, slecht verlicht en beschikt over lager gelegen berm.	De verlichting is aangepast. De mogelijkheid tot het instellen van éénrichtingsverkeer wordt onderzocht.
Epe	Kruispunt Quickbornlaan - Hoofdstraat	Onveilig kruispunt, geen duidelijke opstelvak	Er wordt een ontwerpstudie uitgevoerd.
Epe	Tegelpaden op fietspad langs gedeelte Hoofdstraat/Heerderweg ten noorden van Vlijtweg	Fietspad is niet comfortabel voor rolstoel- /scootmobielgebruikers, zij gebruiken daardoor regelmatig de rijbaan.	Dit is aangepast bij de reconstructie van de Heerderweg. De fietspaden zijn in asfalt uitgevoerd.
Epe	Helling bij toegang naar ABN Bank	Hoogteverschil/helling	Particuliere opgave.
Epe	Hoofdstraat in winkelgebied (t.h.v. de Bruna)	Hellingen in onder andere de rijbaan leveren overlast op voor rolstoel- en scootmobielgebruikers.	Hellingen worden zoveel mogelijk voorkomen. Voor afwatering wordt 2% toegepast.
Epe	St. Martinusplein: voetpad tussen Hoofdstraat en Verbindingsweg (voor de Wibra)	Obstakels (boom) en steile helling	Dit wordt meegenomen binnen het project St. Martinusplein.
Epe	St. Martinusplein: oprit naar voetpad voor entree Albert Heijn	Inritbanden zijn te steil voor rolstoel- en scootmobielgebruikers	Dit wordt meegenomen binnen project St. Martinusplein.
Epe	Parkweg: Trottoir voor Reformhuis (nr. 10)	Obstakels en helling	Dit is meegenomen bij de herinrichting van het centrum van Epe.
Epe	Willem Tellstraat/Weemeweg	bocht Weemeweg/Willem Tellstraat is erg onoverzichtelijk voor de rolstoel gebruikers ze kunnen het verkeer van uit de Weemeweg niet zien aankomen	Er wordt gezocht naar een oplossing om het parkeren in de bocht tegen te gaan, zodat er meer zicht ontstaat.
Epe	W.Tellstraat/ Past. Somstraat,	Oprit erg stijl dan is het wegdek op de Past. Somstraat erg slecht veel gaten en hobbels.	Onderhoud.
Epe	Kruising Hoofdstaat/ Past. Somstraat	Verkeer rijdt tegen de eenrichting in en is dan slechts op het laatste moment zichtbaar. Vaak staan er auto's dubbel geparkeerd op de stoep voor de winkel.	Dit wordt meegenomen binnen het project St. Martinusplein.
Epe	St. Martinusplein: voetpad tussen Hoofdstraat en Verbindingsweg (voor de Wibra)	Kruising is onoverzichtelijk, verkeer van links moet voorrang krijgen en als men dan optrekt komt er van rechts een brommer (of een auto) van rechts aanscheuren.	Dit wordt meegenomen binnen het project St. Martinusplein.
Epe	Winkel Blokker	Obstakels (boom) en steile helling	Particuliere opgave.
		De ingang bij Blokker is voor rolstoelers bijna niet te doen.	

Epe Markt	Doorgang op het trottoir bij de Tuinen richting Sternpassage is erg smal	Dit is meegenomen in herinrichting van het centrum.
Epe Markt	Oude gemeentehuis niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers	Particuliere opgave.
Epe Veluwepoort	Hellingbaan bij de Sternpassage is vaak geblokkeerd door fietsen , als het hard geregend heeft komt er ineens water uit de overstort van het dak precies op de hellingbaan.	Handhaving.
Epe Veluwepoort	Trap visueel beter maken	Markering aanbrengen.
Epe Hoofdstraat/Gildeweg	De Hoofdstraat bij restaurant Stern is erg moeilijk over te steken door steile af en opritten.	Aanleg toegankelijke op- en afrit.
Epe Hoofdstraat Zuid	Trottoir van de Hoofdstraat vanaf de Meidoornstraat tot de Enkweg is zeer smal op diverse punten.	Het deel ter hoogte van de Anne de Vries is in 2015 aangepast. Het overige deel wordt op termijn een investering voor aangevraagd.
Epe Hoofdstraat	Lichtmast naast Scheer en Foppen hindert de doorgang voor rolstoelgebruikers	Voldoet aan richtlijn en moet gezien worden als puntvernauwing.
Epe Stationsstraat	Dier All In de ingang is voor rolstoelers niet toegankelijk ook de ingang bouquet en brocante aan de overkant niet.	Particuliere opgave.
Epe Stationsstraat	Trottoir voor bibliotheek is te steil	Voldoet aan de richtlijn.
Epe Brinklaan	Het trottoir vanaf de bakker naar Platvoet is zeer smal men kan zelfs zeer moeilijk bij de bakker in de winkel komen ook de slagerij geeft dezelfde moeilijkheden	In 2015 is hier onderhoud verricht.
Epe Brinklaan	Copyshop niet bereikbaar met rolstoel	Particuliere opgave.
Epe Hoogteverschillen fiets-/voetpaden	Voetpaden naast fietspaden op één niveau aanleggen	Dit wordt bij infrastructurele projecten uitgevoerd (werk-met-werk).
Epe Oversteekvoorzieningen	Is het mogelijk om een zebepad aan te brengen op de Hoofdstraat/Past. Somstraat en bij de kruising met de Emmastraat?	De Pastoor Somstraat ligt in een 30 km/u zone, daar wordt geen zebra toegepast, omdat het een verblijfsgebied is.
Epe Overlast obstakels centrum	De doorgang op de Hoofdstraat en in de Sternpassage vaak geblokkeerd door reclameborden, fietsen of stoelen bij de Baron. Dit vormt voor rolstoelgebruikers een groot probleem.	Handhaving.
Epe Overgangen trottoir - molgoot	In het centrum op de overgangen van het trottoir naar een molgoot op meerdere locaties overgangen creëren.	Op de belangrijke looproutes worden toegankelijke op- en afritten gerealiseerd.
Epe Pastoor Somstraat	Opgang VVV/wereldwinkel is slecht bereikbaar met een rolstoel	Onderhoud.
Epe Kruispunt Hoofdstraat/Julianalaan	Drukknop verkeerslichten voor	Dit wordt onderzocht.

		voetgangers staan aan de verkeerde zijde/te hoog, voorkeur voor automatische detectie voor rolstoelgebruikers	
Epe	gemeentehuis	Toegang: traptreden nu niet goed zichtbaar, graag deze visueel beter maken	Markering aanbrengen
Epe	gemeentehuis	Dranger voor invalidentoilet vervangen door een automatische deuropener	Dit is aangepast.
Epe	gemeentehuis	Lift is niet groot genoeg voor gebruikers met een rolstoel, zij kunnen daardoor niet bij de frontoffice komen en zijn daardoor afhankelijk van derden.	Deze melding wordt doorgezet naar de gebouwenbeheerder.
.Epe	gemeentehuis	Hellingbaan bordes van dubbele leuning voorzien, is nu slecht toegankelijk voor rolstoelgebruikers.	Deze melding wordt doorgezet naar de gebouwenbeheerder.
Epe	Openbare toiletten	Kan de gemeente zorgen dat er meer voor gehandicapten geschikte toiletten komen in het centrum, zelfs het toilet op het gemeentehuis is moeilijk te gebruiken men moet altijd vragen of er iemand de deur wil opendoen	Er is een dranger geplaatst op de invalidentoilet.
Epe	Plein voor Cornelis	Kinderkopjes voor rolstoel is lastig en ook de geul	Probleem is bekend. Er wordt onderzocht of het haalbaar is om een toegankelijke doorsteek te realiseren.
Epe	Parkeergarage Marktplein	Lift niet toegankelijk	Op het Marktplein wordt een extra gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd.
Epe	Doorsteek W. Tellstraat naar P. Somstraat	Onvoldoende toegankelijk	Haalbaarheid onderzoeken om alternatieve route te faciliteren via Pastoor Somstraat.
Epe	T-splitsing Beekstraat/Weemeweg	Combinatie fiets- en voetpad zorgt er voor dat scholieren over het voetpad fietsen.	Een fiets- en voetpad op gelijk niveau zorgt voor een goede toegankelijkheid. Inzetten op gedrag scholieren middels voorlichting en educatie.
Epe	kruising Hoofdstraat/Quickbornlaan	Inrichting is knelpunt	Er wordt een verkeersstudie uitgevoerd naar optimalisatie van de inrichting.
Epe	Willem Tellstraat vanaf Quickbornlaan naar Lohuizerweg	Lastig elkaar te passeren voorstel instellen éénrichtingsverkeer.	Vooralsnog geen maatregelen gewenst, zolang Lohuizerweg

			als hoofdontsluiting voor de fietsers van/naar de RSGNOV wordt gebruikt.
Algemeen	Centrum Epe en Vaassen	Ontbreken routegeleiding centrum Epe en Vaassen	Er is een plan samen met de Oogvereniging uitgewerkt.
Algemeen		Scheiding tussen fiets- en voetpad kan dienen als geleidelijn en ter voorkoming van fietsen op het voetpad	Zie beleidsdocument.
Algemeen		Gedragcomponent is belangrijk, vooral middelbare scholieren	Inzetten op gedrag scholieren middels voorlichting en educatie.
Algemeen	Ondernemersvereniging	Belonen ondernemers die werk maken van toegankelijkheid en informatie over aanwezigheid invalidentoilet	Zie hoofdstuk maatregelen.
	Epe	Kruising Julianalaan-Heerderweg	Rateltikker werkt niet goed
			Wordt onderzocht en zonnodig opgelost.
	Epe	centrumhaltes	Zijn geen geleidelijnen aanwezig
			Bij de definitieve inrichting wordt het materiaal wat vrijkomt bij de Heerderweg gebruikt (medio 2017) en geleidelijnen gerealiseerd.
	Epe	Tussen zij-ingang en AH	Bloemenkraam blokkeert looproute volledig
	Epe	Doorgang Markthal naar Stationsstraat	Geen duidelijke scheiding voetpad – rijbaan
			Handhaving.
	.Epe	In het centrum van Epe ontbreekt routegeleiding	Deze is inmiddels aangebracht.
			Dit wordt samen met de Oogvereniging opgepakt.
Algemeen		Advies om buurtwensen te inventariseren bijv. enquêtes en voorlichting op papier, niet alleen mail	Zie hoofdstuk maatregelen 'wijk en buurtgericht werken'.
Algemeen		Niet/onvoldoende strooien van looproutes	Het beleid in Epe is dat looproutes niet worden gestrooid.
	Epe	Scheperstraat	Verlichting bungalows en huurwoningen en bestrating aflopen wegen
			Wordt doorgezet naar ov-beheerder.
	Epe	Bosbestraat-Braamstraat	Veel geparkeerde auto's op de stoep
			Wordt onderzocht of handhaving haalbaar is.
	Epe	Kruising Enkweg-Braamstraat	Slecht zicht in de bochten hoge heg
			Handhaving.
	Epe	Speel/grasveldje Jagerstraat/Korenstraat	Overstekende kinderen, hek er om heen?
	Epe	Kruising Enkweg-Kapelstraat	Onoverzichtelijk, auto's geparkeerd, paaltje op stoep
			Wordt onderzocht in overleg met handhaving.
	Epe	Zebraleden looproute naar centrum vanaf Klaarbeek	Met zebraleden wordt zeer terughoudend omgegaan (en kunnen leiden tot schijnveiligheid). Zebraleden

			worden alleen in specifieke situaties toegepast en in principe niet in 30 km-zones.
Oene	Kulturhus	Deur bij huisarts is niet automatisch en draait de verkeerde kant op.	Het verzoek ligt bij Triada voor behandeling.
Oene	Eperweg	Snelheid eruit en verbeteren toegankelijkheid	In de Programmabegroting voor 2018 is een investering opgenomen om een voetpad langs de Eperweg aan te leggen.
Oene	Uitrit Diekland op Kerkweg	Gevaarlijk punt	Verzoek voor snoeien groen wordt neergelegd bij handhaving.
Oene	Duivenslag	Meer parkeergelegenheid	Dit valt buiten toegankelijkheid
Oene	Voetpad doortrekken tot aan Gerrit ten Holteweg		Dit wordt meegenomen bij de ruimtelijke ontwikkeling.
Oene	Overgang bij zorgwoningen Houtweg	Beter zichtbaar maken	Wordt onderzocht.
Oene	Looproute Keizerstraat	Herstraten, wortelopdruk	Onderhoud.
Vaassen	Centrum Vaassen	Er is maar één openbaar invalidentoilet (Koetshuis)	Dit wordt onderzocht bij de herinrichting van het centrum van Vaassen.
Vaassen	Pastoor Hagen straat	Slechter onderhoudsstraat weg	Onderhoud.
Vaassen	Looproute 's Heeren Loo naar centrum	Eerste deel Deventerstraat geen fatsoenlijke stoep. Deventerstraat is niet te doen voor rolstoelers (van Laan van Fasna – Dorpstraat). Ze maken nu gebruik van de rijbaan. Verder is er een hoogteverschil tussen voetpad en rotonde	Werk-met-werk.
Vaassen	Jonasweg	Ontbreekt voetpad + omliggende woonstraten voetpaden te smal. Rolstoelers maken gebruik van de rijbaan.	Het is niet haalbaar om hier een voetpad aan te leggen. omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is.
Vaassen	Deventerstraat	Aanduiding 's Heeren Loo vanaf snelweg (Deventerstraat en Laan van Fasna)	Zie bewegwijzeringsplan.
Vaassen	Algemeen centrum	Op- en afritten stoep	Knelpunten zijn in beeld gebracht en worden aangepakt.
Vaassen	Jan Mulderstraat	Stoep te smal en scheef	Herinrichting centrum Vaassen.
Vaassen	Omgeving Speulbrink	- onvoldoende verlichting op parkeerplaatsen (en veiligheid op	Herinrichting centrum

Vaassen	Kruising Dorpsstraat-Kosterstraat	parkeerplaats. Hoe voel ik me als ik over straat loop?) - hoe bereik ik het gebouw van bestemming? (aanduiding Speulbrink: ingang aan andere kant van gebouw) - er liggen schuine opritten (probleem met scootmobiel) - Zijn er genoeg bankjes in het dorp (dorp wordt gezien als recreatiemogelijkheid)	Vaassen. Deze worden aangelegd bij de realisatie van de laad- en losplek.
Vaassen	Zebra Julianalaan voor Cannenburch	Verplaatsen naar Verlengde Margrietweg	Dit wordt onderzocht bij de herinrichting van het centrum van Vaassen.
Vaassen	Locaties pinautomaten	Toegankelijk maken	Dit wordt onderzocht bij de herinrichting van het centrum van Vaassen.