



Nota Toegankelijkheid Openbare Ruimte

31 januari 2005



"Gedempte Singel, obstakelvrije doorgang bieden"

Dienst Ontwikkeling en Dienst Werk

Nota Toegankelijkheid Openbare Ruimte

31 januari 2005

Inhoudsopgave:

1. Inleiding	3
2. Uitgangspunten voor integraal ontwerpen	8
3. Voorzieningen	13
4. Realisatie	19

Bijlage:

1. Samenstelling Coördinatiegroep Toegankelijkheid Openbare Ruimte
2. Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid Openbare Ruimte
3. Schetsen gidslijn en geleidelijn centrum
4. Verbeteren Gehandicapten Parkeerplaatsen

1. Inleiding

De openbare ruimte is meestal ingericht voor een optimaal fitte mens met een leeftijd van 20 tot 55 jaar. Wegen die worden herbestraat, kruispunten met verkeerslichten, rotondes en de aanleg van nieuwe woonwijken; bij het ontwerp wordt veelal uitgegaan van mobiele en vitale mensen.

Dit uitgangspunt is aan herziening toe, want een aanzienlijke groep mensen heeft lichamelijke beperkingen. In Nederland leven ruim 100.000 mensen met een functie-verlies (rolstoelgebruikers, blinden en doven). Daarnaast zijn er nog 2,7 miljoen mensen met een functiebeperking (slechtlopend, slechthorend, slechtziend, beperkt uithoudingsvermogen). In Assen hebben naar schatting ruim 10.000 mensen een functieverlies of –beperking. De openbare inrichting en de huidige verkeersvoorzieningen voldoen veelal niet aan de wensen en eisen van deze mensen.

probleemomschrijving

Mensen met een functieverlies of -beperking ondervinden in hun dagelijkse leven veel obstakels. Dit belemmert hen in hun mobiliteit en daardoor in hun sociale activiteiten. Ook de veiligheid kan in het geding zijn. De openbare ruimte en de verkeersvoorzieningen zijn onvoldoende afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen van deze mensen.

design for all

Om ook deze mensen de gelegenheid te bieden veilig en frequent gebruik te maken van de openbare ruimte, zou men bij het ontwerpen, aanpassen en beheren van de openbare ruimte en verkeersvoorzieningen moeten uitgaan van veel voorkomende menselijke beperkingen. Wil de openbare ruimte voldoen aan de eis van "design for all", dan zullen de afwijkingen juist de norm moeten worden. Deze fictieve ontwerpman met een breed spectrum van relevante beperkingen, wordt de Nieuwe Normmens genoemd. Door rekening te houden met de beperkingen van de Nieuwe Normmens, kan de openbare ruimte integraal geschikt worden gemaakt voor alle verkeersdeelnemers. Gestreefd moet worden naar een zo groot mogelijk aantal integrale voorzieningen die "goed" zijn voor iedereen. Ook kinderen onder de 14 jaar en ouders met een kinderwagen zijn gebaat bij dergelijke voorzieningen.

Daarnaast zijn voorlopig nog specifieke of categoriale voorzieningen nodig voor mensen met een functieverlies of ernstige functiebeperking. Deze moeten zo worden uitgevoerd dat zij niet onveilig zijn of hinder opleveren voor anderen. Het devies luidt: "integraal waar het kan en alleen categoriaal waar het moet".

Collegeprogramma 2002-2006

In het collegeprogramma staat verwoord: "Er wordt bij de inrichting rekening gehouden met ouderen en gehandicapten".

doelstelling

De openbare ruimte van Assen dient toegankelijk te zijn voor iedereen. De openbare ruimte dient ook ingericht te zijn voor mensen met een functiebeperking of –verlies, zoals mensen in een rolstoel, mensen die slecht ter been zijn of sneller moe dan anderen, ouderen met rollator, slechtzienden en blinden.

doelgroep

Ongeveer 900.000 mensen in Nederland zijn slecht ter been, zijn afhankelijk van een rolstoel of hebben een beperkt uithoudingsvermogen. Voor deze personen zijn lange afstanden, nauwe doorgangen en hoogteverschillen een probleem.

Daarnaast telt Nederland ongeveer 15.000 blinden en 170.000 ernstig slechtzienden. Als ook de matig slechtzienden worden meegeteld, bedraagt de groep blinden en slechtzienden ongeveer 650.000 mensen, onder wie veel ouderen. Blinden en slechtzienden zijn afhankelijk van tactiele en auditieve informatie (voelen en horen) om zich te oriënteren in de openbare ruimte. Onverwachte hoogteverschillen, nauwe doorgangen, en obstakels vormen voor hen een probleem.

Voor mensen met een verstandelijke handicap (400.000), voor mensen met een evenwichtsstoornis (400.000) en voor doven (20.000) is een heldere en overzichtelijke omgeving van groot belang.

Het aantal inwoners in Assen bedraagt in het jaar 2004 circa 62.000. Dat is 0,38% ten opzichte van het aantal inwoners in Nederland. Op grond van dit aandeel zouden er in Assen circa 400 mensen wonen met een functieverlies en ruim 10.000 inwoners met een functiebeperking (zie onderstaande tabel).

	in Nederland	in Assen
aantal inwoners	16.000.000	62.000
mensen met een functieverlies	105.000	400 (is 0,6%)
rolstoelgebruikers	70.000	270
blinden	15.000	60
doven	20.000	70
mensen met een functiebeperking	2.700.000	10.200 (is 16%)
slechtlopenden	400.000	1.500
evenwichtsstoornissen	400.000	1.500
beperkt uithoudingsvermogen	400.000	1.500
ernstig slechtzienden	300.000	1.150
slechthorenden	300.000	1.150
cognitieve en mentale beperkingen	400.000	1.500
tijdelijk gehandicapten	500.000	1.900
(bron: artikel Verkeerskunde maart 1998, Nieuwe Normmens maakt verkeer toegankelijk voor iedereen)		

Het is niet ondenkbaar dat het aandeel mensen met een functiebeperking in Assen groter is dan gemiddeld, vanwege de grote vestigingen van onder andere Geestelijke Gezondheidszorg Drenthe (GGZ) en de Stichting Hendrik Van Boeijen.

De groep mensen met verplaatsingsproblemen wordt bovendien steeds groter. Dit heeft vooral te maken met de groei van het aantal ouderen in onze samenleving. Het aantal 65-plussers zal tot 2010 met ruim één procent per jaar toenemen. In 2040 zal naar verwachting het maximum bereikt zijn. Er zijn in Nederland dan 4 miljoen mensen van 65 jaar en ouder – dat is twee keer zoveel als nu.

doelgroep

- mensen in een rolstoel
- mensen met een rollator
- mensen met een scootmobiel
- mensen met een gehandicapten parkeer kaart
- mensen die slecht ter been zijn
- mensen die sneller moe zijn dan anderen
- mensen met een evenwichtsstoornis
- slechtzienden en blinden
- slechthorenden en doven
- mensen met een verstandelijke of mentale handicap
- mensen met een tijdelijke handicap
- mensen van 65 jaar en ouder

problemen bij ontwerp en beheer

Zowel bij beleidsmakers als bij ontwerpers is toegankelijkheid van de openbare ruimte geen vanzelfsprekend onderwerp. In een gemeentelijke organisatie kan er veel mis gaan bij het ontwerp en beheer van toegankelijkheidsvoorzieningen:

- in veel gemeenten worden opdrachten voor het ontwerp van de openbare ruimte uitbesteed aan diverse stedenbouwkundige en verkeerskundige bureaus, waardoor versnippering in het ontwerp (en in de aandacht voor integrale toegankelijkheid) kan ontstaan;
- voorzieningen die de toegankelijkheid bevorderen worden regelmatig bewust niet aangelegd omdat ze strijdig zijn met een stedenbouwkundige visie, omdat de kosten van het ontwerp te hoog worden of omdat de voorzieningen elders ook niet zijn aangelegd;
- bij de ontwerpafdelingen van de gemeenten is bovendien niet altijd voldoende kennis aanwezig over toegankelijkheid;
- de kennis over de toegankelijkheid van de openbare ruimte is vaak afhankelijk van de persoonlijke interesses;
- vragen van ouderen- en gehandicaptenorganisaties worden vaak beantwoord met speciale voorzieningen (geleidelijnen, ribbeltegels, noppentegels, hellingbanen) die niet integraal zijn ingepast in het ontwerp voor de buitenruimte;
- de beheerafdelingen hebben vaak onvoldoende instructies over het onderhoud van (speciale) voorzieningen voor mensen met een handicap; hierdoor verliezen de voorzieningen op termijn hun effectiviteit.

integraal ontwerpen

Bij het formuleren van het beleid en bij de planvorming moet ervan uitgegaan worden dat de buitenruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn. Door het aspect toegankelijkheid in een zo vroeg mogelijk stadium in de plannen op te nemen, kan het op een logische wijze integraal in de inrichting worden meegenomen. Dat vereist kennis en betrokkenheid van bestuurders, beleidsmakers, stedenbouwkundigen, verkeerskundigen, civiel technische projectleiders en werkvoorbereiders, wijkregisseurs, opzichters groen en grijs, de onderhoudsdienst en aannemers/stratenmakers.

huidig beleid

In 1989 is mede ten behoeve van de Wereldspelen voor Gehandicapten in Assen beleid ontwikkeld voor de inrichting van de openbare ruimte voor mensen met een handicap. Dat is een samenwerking geweest tussen het Provinciaal Overleg Gehandicapten, het Jeugd Rode Kruis, ouderenbonden, gehandicaptenorganisaties en de Gemeente Assen.

Toen is afgesproken om de volgende voorzieningen voor mensen met een handicap aan te leggen en op te nemen in de standaardinrichting:

- uitstallingen van winkeliers op straat moet met de meeste spoed worden aangepakt;
- invalidenopritten op de hoofdroutes;
- rateltickers bij de verkeerslichten in het centrum;
- het aanbrengen van kleurmarkeringen op houten/betonnen beschermpanelen, verkeersbordpalen, lichtmasten en dergelijke;
- het aanbrengen van markeringstegels rond obstakels;
- het verbeteren van de verharding van voetpaden;
- een geleidelijn bij het NS-station (ribbeltegels);
- waarschuwingsmarkering bij drukke kruispunten in het centrum (ribbelprofiel en rubbertegels);
- invaliden parkeer plaatsen in het centrum.

In de jaren erna is geleidelijk de aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met een handicap verslapt, enerzijds door de hoge werkdruk (Assen is fors gegroeid in de jaren '90), anderzijds door personele mutaties. Er bleek relatief veel onderhoud nodig te zijn aan de rubbertegels, waardoor deze geleidelijk aan niet meer werden toegepast.

Sinds 2001 is het contact met het Gehandicapten Platform Assen (SGPA) weer aanzienlijk geïntensiveerd, vooral vanwege het enthousiasme van diverse leden van het SGPA.

Met het SGPA zijn de laatste jaren de volgende werkafspraken gemaakt:

- het SGPA is vanaf 2003 een formele overlegpartner voor stedenbouwkundige en civieltechnische plannen. Op initiatief van de gemeente worden deze standaard met het SGPA voorbesproken. Bij het cluster Ruimtelijke Vormgeving (waaronder Stedenbouw) en bij het cluster Civiele Techniek (waaronder Verkeer en Parkeren) zijn er gemeentelijke contactpersonen aangewezen;
- het centrale meldpunt 366166 wordt door het SGPA gebruikt voor kleine klachten, bijvoorbeeld losliggende tegels, defecte verkeerslichten, korte groentijden, etcetera;
- met het SGPA is in 2003 het beleid ontwikkeld voor de aanleg van Gehandicapten Parkeer Plaatsen en de Verordening Gehandicapten Parkeerkaarten;
- er is in 2003 een knelpuntenlijst opgesteld ten aanzien van de Gehandicapten Parkeer Plaatsen (met name aantal, locaties en maatvoering). Voor deze knelpunten is nog geen maatregelenprogramma opgesteld.

Omdat volgens het SGPA teveel knelpunten niet of te traag worden opgelost, is er in het voorjaar van 2004 een brief aan de raad gezonden, met het nadrukkelijke verzoek om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren. Door wethouder Van Hooft (portefeuillehouder voor straten en wegen) is toegezegd dat de gemeente samen met het SGPA de volgende inventarisatie uitvoert:

- welke knelpunten zijn er in Assen;
- aan welke voorzieningen is behoefte;
- waar moet dat worden toegepast;
- wat zijn de kosten van die maatregelen.

Met de uitvoering van deze taken is de Coördinatiegroep Toegankelijkheid Openbare Ruimte belast. De samenstelling van de coördinatiegroep is in bijlage 1 vermeld.

De Seniorenraad heeft vanaf een later stadium aan de coördinatiegroep deelgenomen. Uit de inventarisatie bleek dat veel knelpunten van mensen met een handicap overeenkomen met de knelpunten van ouderen.

De leden van het SGPA en de Seniorenraad hebben specifieke kennis en ervaring met betrekking tot de fysieke mogelijkheden en beperkingen van ouderen en mensen met een handicap. Zij hebben vooral een adviesfunctie voor de gemeente. De verantwoordelijkheid voor aanleg en beheer van de openbare ruimte ligt bij de gemeente.

Coördinatiegroep Toegankelijkheid Openbare Ruimte

De coördinatiegroep, met leden van het SGPA, de Seniorenraad en ambtenaren, hebben als taak om zorg te dragen voor een betere toegankelijkheid van de openbare ruimte in Assen.



wethouders en ambtenaren ervaren hoe het is om in een rolstoel te rijden of "blind" te zijn

2. Uitgangspunten voor integraal ontwerpen

In de CROW publicatie 177 "Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte" is aan ontwerpers van de openbare ruimte inzicht gegeven in de behoeften van mensen met functiebeperkingen en in de mogelijkheden om daar in de eerste ontwerpfase – ingepast in het ontwerp – direct aan tegemoet te komen. De publicatie richt zich vooral op gebieden binnen de bebouwde kom. Voetgangers, al dan niet met hulpmiddelen, en anderen die zich langzaam voortbewegen vormen hierbij het uitgangspunt. Voor de volledige richtlijnen wordt naar publicatie 177 verwezen. In de onderhavige Nota Toegankelijkheid zijn de meest relevante richtlijnen weergegeven.

De uitgangspunten voor integraal ontwerpen zijn ingedeeld in de volgende hoofdcategorieën:

1. verplaatsen;
2. tasten;
3. gebruiken;
4. kijken en luisteren;
5. verblijven en welbevinden.

ad 1: verplaatsen

De tijd die mensen hebben om een straat over te steken moet zijn afgestemd op het tempo van mensen die langzaam lopen of zich langzaam verplaatsen. Als richtlijn voor de doorlooptijd wordt uitgegaan van een snelheid van maximaal 0,5 m/s.

richtlijn verplaatsingssnelheid:

- doorlooptijd baseren op loopsnelheid $\leq 0,5$ m/s

Loopafstanden moeten voor mensen die slecht ter been zijn zo kort mogelijk zijn en waar nodig voorzien zijn van zitgelegenheid zoals banken of muurtjes. Op routes die veel gebruikt worden, moet liefst om de 200 m zitgelegenheid aanwezig zijn. Tussen herkomst en bestemming moeten looproutes kort, logisch en veilig gesitueerd worden. Het bestijgen en afdalen van trappen kost mensen met een beperkt uithoudingsvermogen veel inspanning en moet daarom vermeden worden.

richtlijn loopafstand:

- afstand tussen zitgelegenheid op veelgebruikte routes ≤ 200 m
- korte looproutes tussen belangrijke bestemmingen
- beperk hoogteverschillen
- hellingbanen, liften en trappen situeren in de kortste route

De ruimte die mensen nodig hebben om zich te verplaatsen wordt bepaald door de lichaamsbouw, de benodigde hulpmiddelen (rollator, krukken, rolstoel), de spullen die mensen bij zich hebben (kinderwagen, tassen) en de intensiteit waarmee ze elkaar passeren. Iemand in een rolstoel heeft minimaal 0,9 m vrije breedte nodig om zich te verplaatsen en gearmd lopende mensen hebben een vrije breedte van 1,2 m nodig. Omdat er veel ongeregeld gebruik voorkomt in de openbare ruimte, zoals geparkeerde fietsen en uitstallingen, moet de vrije breedte breder zijn dan de minimale vereisten. Voor blinden en slechtzienden is het van belang om looproutes vrij te houden van uitstallingen en obstakels.

richtlijn vrije looproute:

- vrije doorgangsbreedte looproute indien regelmatig wordt gepasseerd $\geq 1,5$ m
- vrije doorgangsbreedte looproute indien continu wordt gepasseerd $\geq 2,4$ m
- vrije doorgangsbreedte looproute bij incidentele puntvernaauwing $\geq 1,2$ m

Zowel voor kinderwagens als voor rolstoelen is draairuimte nodig om te keren. De minimale draaicirkel in de buitenruimte bedraagt 2,0 m. Deze maat voldoet ook voor kinderwagens en rollators.

richtlijn draairuimte:

- draairuimte buiten en in publieke zones gebouwen $\geq 2,0 \times 2,0$ m

Een looproute moet een zodanige vrije ruimte bezitten dat niemand zich hoeft te bukken of de neiging heeft om te bukken. Ook lange mensen moeten zich goed kunnen voortbewegen. Als vrije hoogte wordt uitgegaan van 2,6 m. 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. Op een verkeerseiland of buiten een pad of trottoir mag de hoogte minder zijn, maar nog ten minste 1,20 m.

richtlijn vrije hoogte:

- vrije doorgangshoogte looproute $\geq 2,60$ m
- vrije doorgangshoogte bij incidentele objecten in looproute $\geq 2,20$ m

Een vlakke en stroeve bestrating van een looproute is belangrijk voor alle gebruikers. Daarnaast is het verplaatsen op een zachte ondergrond moeilijk voor mensen met een beperkt uithoudingsvermogen, een beperkte kracht, rolstoelgebruikers en mensen die een rollator of stok gebruiken. Zachte ondergronden (steentjes, zand) zijn daarom niet geschikt als materiaal voor looproutes.

richtlijn stroefheid en vlakheid:

- stroefheid: waarde ≥ 65 (gemeten met het toestel van Leroux volgens NEN 2873)
- onderling hoogteverschil oneffenheden ≤ 5 mm
- geen zachte ondergronden op (belangrijke) looproutes

Openingen (spleten, gaten in een rooster) in de looproute mogen niet te groot zijn.

richtlijn openingen:

- maaswijdte en spleetbreedte ≤ 2 cm
- gleuven haaks op de loopricting

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 door (bijna) iedereen overbrugd worden, ook door rolstoelgebruikers. Grotere hoogteverschillen behoren in het ontwerp van de buitenruimte te worden geïntegreerd. 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.

richtlijn hoogteverschil

- hoogteverschil ≤ 2 cm; overbrugbaar zonder aparte voorzieningen
- hoogteverschil tussen 2 en 10 cm; hellingbaan met helling 1:10
- hoogteverschil tussen 10 en 50 cm; helling varieert van 1:10 tot 1:16
- hoogteverschil meer dan 50 cm; helling maximaal 1:16 met bordes na elke 50 cm hoogteverschil, of helling van 1:25 zonder bordessen
- voorzien van leuning van 85 – 95 cm hoog

De helling van een loopoppervlak loodrecht op de looproute moet zo vlak mogelijk zijn. Wanneer de helling in de dwarsrichting te groot is, hebben rolstoelen, rollators, kinderwagens en dergelijke de neiging om naar beneden weg te glijden; dit zogenaamde

wegtrekeffect is voor veel mensen bekend van het lopen met een volle winkelwagen van de supermarkt naar de auto op het parkeerterrein.

richtlijn dwarshelling:

- dwarshelling looproute $\leq 1:50$
- bij een helling of trap dient het loopoppervlak in de dwarsrichting zuiver horizontaal te zijn

ad 2: tasten

Voor de oriëntatie in de openbare ruimte gebruikt iedereen zijn zintuigen. Omdat mensen met een visuele handicap niet of in beperkte mate kunnen zien, maken zij, afhankelijk van persoonlijke omstandigheden, meer gebruik van tast, gehoor en reuk. Behalve een taststok hebben sommige blinden en slechtzienden een geleidehond. Om zich op de tast en het eventuele restzicht te kunnen oriënteren, maken blinden en slechtzienden gebruik van gidslijnen, geleidelijnen en markeringen.

natuurlijke gidslijnen

Elementen in de openbare ruimte die zich onderscheiden door hoogteverschil of materiaalverschil kunnen fungeren als natuurlijke gidslijn. Voorbeelden zijn een gevellijn, een gazonrand, hekken, muurtjes, een verhoging in of langs het wegdek en voelbare verschillen in bestratingmateriaal. Hiermee kunnen visueel gehandicapten hun looproute volgen.

Wanneer natuurlijke gidslijnen onduidelijk of gevaarlijk zijn, of volledig ontbreken, moeten (aanvullende) geleidelijnen worden toegepast.

richtlijn natuurlijke gidslijnen:

- gebruik waar mogelijk natuurlijke gidslijnen
- gidslijnen zijn strak en ononderbroken
- gebruik voelbare materiaalverschillen, zoals gras/klinkers
- gebruik hoogteverschillen zoals gevels en muurtjes

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. Een geleidelijn bestaat uit een 0,6 m brede strook van een met de voet voelbaar ribbelprofiel, bij voorkeur in geel of wit, die in de loopricting ligt. De hoogte van de ribbels moet buiten 5 mm zijn. De geleidelijn moet ononderbroken zijn.

richtlijn geleidelijn:

- geleidelijnen toepassen als gidslijnen niet aanwezig zijn of mogelijk zijn. Geleidelijnen zijn vaak nodig bij oversteekplaatsen, pleinen, drukke locaties
- geleidelijnen alleen toepassen op veilige situaties, en dus nooit op de openbare weg, voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden of busbanen

specificaties geleidelijn:

- 0,6 m brede strook met voelbaar ribbelprofiel in loopricting
- hoogte van de ribbels in de buitenruimte 5 mm
- de geleidelijn is ononderbroken
- attentiemarkering toepassen bij forse richtingveranderingen en bij keuzepunten
- formuleer handhavingsbeleid zodat objecten op de route verwijderd kunnen worden

waarschuwingsmarkering

Waarschuwingsmarkeringen worden gebruikt om blinden en slechtzienden te waarschuwen voor gevaarlijke of onduidelijke situaties in een route; bijvoorbeeld bij het oversteken van drukke straten en bij het aangeven van forse richtingveranderingen of

keuzemomenten. De waarschuwingsmarkering kan op "natuurlijke wijze" worden bereikt door rond het object een opstaande rand te plaatsen van minimaal 5 cm hoog. Een andere mogelijkheid is een voelbaar afwijkende afwerking van het loopoppervlak rondom het object aanbrengen. Waarschuwingsmarkering bij gevaarlijke situaties, zoals oversteekplaatsen, moeten worden uitgevoerd met noppentegels in een strook van 0,6 m breed. Voor extra auditieve waarneming in lawaaiige situaties kan als noppentegel een zogenaamde "klanktegel" gebruikt worden.

richtlijn waarschuwingsmarkering:

- waarschuwingsmarkering toepassen bij gevaarlijke situaties, zoals oversteekplaatsen
- specificaties waarschuwingsmarkering:
- 0,6 m brede strook van met de voet voelbaar noppenprofiel
 - hoogte noppen 5,0 mm
 - afstand tot obstakels $\geq 0,3$ m
 - in lawaaiige omgeving markeringen toepassen die goed hoorbaar zijn (klanktegels)
 - waarschuwingsmarkeringen kunnen ook "op natuurlijke wijze" worden toegepast, bijvoorbeeld door middel van opstaande randen ≥ 5 cm rondom een object
 - formuleer handhavingsbeleid zodat objecten op de route verwijderd kunnen worden

attentiemarkering

Een attentiemarkering wordt toegepast om een richtingverandering of keuzemoment in een geleidelijk aan te geven en bij toeleiding naar een natuurlijke gidslijn.

richtlijn attentiemarkering:

- attentiemarkering toepassen bij keuzepunten in geleidelijnen, forse richtingveranderingen en toeleiding naar natuurlijke gidslijnen
- specificaties attentiemarkering:
- vlak van 0,6 x 0,6 met noppenprofiel
 - hoogte noppen 5 mm
 - formuleer handhavingsbeleid zodat objecten op de route verwijderd kunnen worden

ad 3: gebruiken

Om objecten te kunnen gebruiken moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Het gaat daarbij met name om de benodigde ruimte, de juiste hoogte en het bedieningsgemak.

richtlijn bedieningsgemak:

- bedieningshoogte tussen 0,90 en 1,20 m
- bedieningselementen $\geq 0,50$ m vrij uit een inwendige hoek
- bedieningsweerstand deuren ≤ 30 N
- leuninghoogte tussen 85 en 95 cm

ad 4: kijken en luisteren

Bij het verkrijgen van visuele informatie over de omgeving spelen verschillende aspecten een rol. De verlichting is van groot belang, maar ook markering en tekens. In de openbare ruimte zijn vooral zichtlijnen en de informatiehoogte van belang.

richtlijn zichtbaarheid:

- de waarneembaarheid van verkeersborden moet dag en nacht verzekerd zijn
- borden worden zodanig geplaatst dat zij het zicht op het verkeer of op verkeerstekens niet belemmeren

Om 's avonds, 's nachts en bij slecht weer zonder problemen gebruik te kunnen maken van de openbare ruimte is het van belang dat de omgeving adequaat wordt verlicht. Grote verschillen in verlichtingssterkte moeten worden vermeden. Om objecten of oppervlakken goed zichtbaar te maken is een minimaal benodigde verlichtingssterkte nodig. Kleurcontrasten kunnen de zichtbaarheid en herkenbaarheid van onderdelen van

de openbare ruimte vergroten. Geel en wit zijn specifieke kleuren voor waarschuwingsmarkering. Daarnaast contrasteren de kleuren geel-blauw en geel-zwart goed.

richtlijn verlichting:

- verschil verlichtingsniveau \leq factor 3
- oriëntatie buiten \geq 10 lux op het loopoppervlak
- markeringsverlichting buiten \geq 50 lux op het loopoppervlak
- luminantieverhouding tussen twee naast elkaar gelegen vlakken \leq 1:3
- rood-groen niet als kleurcontrast toepassen, evenmin (donker)rood-zwart
- een adequaat kleurcontrast is geel-blauw

Om een omgeving voor met name visueel gehandicapten begrijpelijk en bruikbaar te maken, kan op diverse manieren (aanvullende) auditieve informatie worden ingezet. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in geluidssignalen en gesproken informatie. Voor visueel gehandicapten is een rateltikker bij een verkeerslicht een essentieel element om te weten of het verkeerslicht rood of groen aangeeft. Een rateltikker tikt bij groen 800 maal per minuut, en bij rood licht 75 tikken per minuut. Geadviseerd wordt verkeerslichten altijd uit te voeren met een rateltikker. Soms zijn er bezwaren van omwonenden tegen het geluidniveau van een rateltikker. Hieraan kan tegemoet gekomen worden door aanpassingen van het geluidsniveau op stille tijden (avond en nacht).

richtlijn rateltickers:

- bij verkeerslichten altijd rateltickers toepassen
- bij meerdelige oversteek en bij complexe kruispunten afwijkende frequentiegebieden toepassen

ad 5: verblijven en welbevinden

Wind en windhinder (tocht) kunnen zeer ongunstig zijn voor het gebruik van de openbare ruimte, met name voor voetgangers en fietsers. Windhinder kan worden beperkt door een goede positionering en vormgeving van bouwmassa's rondom de openbare ruimte.

Ook de sociale veiligheid heeft invloed op de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

richtlijn sociale veiligheid:

- situeer hoofdroutes langs bebouwing
- creëer bij hoofdroutes door groengebieden zicht op de omgeving; vermijd dichte begroeiing binnen 4 m langs de route
- breng goede verlichting aan langs hoofdroutes

Bovenstaande ontwerpuitgangspunten zijn in de CROW publicatie 177 verder uitgewerkt voor:

1. voetpaden en trottoirs;
2. winkelstraten;
3. pleinen;
4. recreatiegebieden;
5. straatmeubilair;
6. hellingen;
7. trappen;
8. oversteekplaatsen;
9. bushaltes en tramhaltes;
10. parkeren.

Voor elk van deze gebieden zijn de richtlijnen beknopt samengevat in overzichtelijke schema's. De richtlijnen moeten bijdragen aan het integraal toegankelijk ontwerpen van de openbare ruimte.

3. Voorzieningen

Op grond van bovenstaande richtlijnen is een inventarisatie gemaakt welke voorzieningen in Assen moeten worden gerealiseerd, en waar.

rechtstreekse routes, vlakke verharding, struiken snoeien langs voetpaden

Voor mensen slecht ter been, rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden dienen overal in Assen de looproutes goed begaanbaar te zijn. Voetpaden worden aangelegd waar ontbrekende schakels zijn in het voetpadennet, losse tegels of oneffenheden worden vlak gestraat en overhangende struiken langs het voetpad worden gesnoeid. Voetpaden dienen een vlakke verharding te hebben voor een minimale rolweerstand. Een eventuele langs- of dwarshelling dient binnen de normen te blijven. Knelpunten (losse tegels, kuilen, overhangende struiken ed) kunnen worden gemeld bij ons Meldpunt (366166), waarna binnen een week maatregelen moeten zijn getroffen.

In dit kader dient aandacht besteed te worden aan de verharding van de voetpaden. Er is een trend om voetpaden aan te leggen in een halfverharding, ten behoeve van een landschappelijke en/of recreatieve inrichting. Deze paden dienen logischerwijs ook toegankelijk te zijn voor rolstoelgebruikers of mensen slecht ter been; dus vlak, met een minimale rolweerstand of langs- of dwarshelling. De diverse typen halfverharding blijken veelal niet aan deze eisen te kunnen voldoen. De oppervlaktetextuur is grofkorrelig en enigszins oneffen, het dwarsprofiel is tonrond ten behoeve van de afwatering en bij regen wordt het pad vuil en glad. Voetpaden die ook voor mensen met een functieverlies of –beperking bestemd zijn, moeten derhalve van asfalt of beton zijn of een vlakke elementenverharding.

zitgelegenheden

Op drukke looproutes in het centrum, bij winkelcentra, ov-haltes en bij seniorenflats worden zitgelegenheden aangelegd, op een onderlinge afstand van circa 200 meter. Dat kunnen openbare banken zijn, maar bijvoorbeeld ook lage muurtjes (hoogte circa 45 cm).



zitgelegenheden op de looproute

hellingbanen

Met name voor rolstoelgebruikers dienen hoogteverschillen in de openbare ruimte beperkt te worden. Om noodzakelijke hoogteverschillen te overbruggen zijn trappen voor rolstoelgebruikers niet te gebruiken. Voor rolstoelgebruikers dienen hellingbanen aangelegd te worden. Hoogteverschillen in belangrijke looproutes in het centrum en bij de winkelcentra dienen door hellingbanen genomen te kunnen worden.

gidslijnen, geleidelijnen en waarschuwingsmarkering

Blinden en slechtzienden kunnen veelal ook gebruik maken van de openbare ruimte met behulp van natuurlijke gidslijnen of speciale geleidelijnen. Een gevellijn, een gazonrand, hekken, muurtjes, een verhoging langs het wegdek of voelbare verschillen in bestratingmateriaal kunnen blinden en slechtzienden helpen met hun oriëntatie. Wanneer deze gidslijnen onduidelijk of gevaarlijk zijn, of volledig ontbreken, moeten (aanvullende) geleidelijnen worden toegepast. Waar dat mogelijk is, moeten overigens de natuurlijke gidslijnen voorzien in de geleideroutes, zodat geleidelijnen en markeringen achterwege kunnen blijven.



als natuurlijke gidslijnen onderbroken worden, dan geleidelijnen aanleggen

De gidslijnen en geleidelijnen worden gerealiseerd in het centrum op looproutes naar openbare voorzieningen en bij het NS-station en de belangrijke ov-haltes. In de binnenstad van Assen wordt met natuurlijke gidslijnen en geleidelijnen een route aangelegd vanaf het NS-station via de Stationsstraat (noordzijde), Oostersingel, Noordersingel naar het primaire winkelhart van de Gedempte Singel en het Koopmansplein. De route zal ook vanaf de bushalte aan de Weiersstraat naar het Koopmansplein aangelegd worden. De aanwezige lijngoot met granietkeien is als gidslijn te handhaven. Deze wordt op onderdelen doorgetrokken, of gecompleteerd met de geleidelijnen. De grijsblauwe granietkeien en lijngoot hebben een goed kleurcontrast met de gele straatklinkers.



bestaande lijngoot met grijsblauwe granietkeien vormt goed contrast met gele klinkers

In de overige straten van het voetgangersgebied kunnen de natuurlijke gidslijnen de blinden en slechtzienden helpen bij hun oriëntatie. De lijngoot met de granietkeien vormt in de meeste straten de natuurlijke gidslijn. Deze gidslijn wordt op enkele punten onderbroken door bankjes of andere obstakels. Voor deze obstakels wordt een andere plaats gevonden, opdat de gidslijn doorgetrokken kan worden.

Met de vestiging van de Stichting Hendrik van Boeijen en het Regionaal Patiënten en Consumenten Platform (RPCP) aan de Industrieweg, is de behoefte aan een goede looproute tussen het NS-station en de Industrieweg toegenomen. In de huidige situatie is het gelet op het karakter en de inrichting niet mogelijk om een veilige en continue

looproute aan te leggen langs de Industrieweg. Op enkele plaatsen kunnen slechts kleine verbeteringen worden gedaan. Bij de herinrichting van het Acmesa-terrein, Veemarkt-terrein en Industrieterrein zal de gewenste route integraal aangelegd kunnen worden.

Bij de winkelcentra in de woonwijken worden voorlopig geen specifieke geleidelijnen aangelegd, vanwege de relatief hoge kosten. Geleidelijnen worden wel aangebracht bij een toekomstige herinrichting van een winkelcentrum.

Bij drukke kruispunten en oversteekplaatsen op belangrijke looproutes worden geleidelijnen en waarschuwingsmarkering aangebracht. Het betreft alleen kruispunten van verkeersaders nabij ov-haltes of openbare bestemmingen. In woonstraten is het verplaatsingspatroon dermate diffuus dat specifieke geleidelijnen niet effectief zijn.

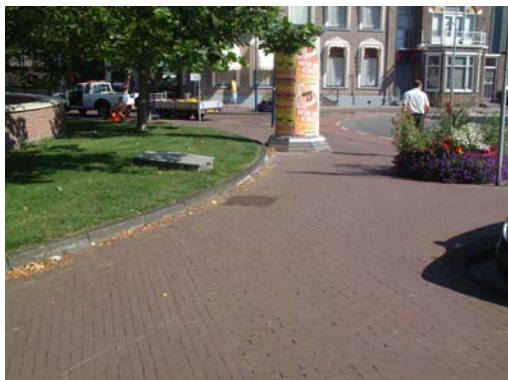


geleidelijnen en waarschuwingsmarkering bij drukke kruispunten

meubilair/obstakels markeren

In de huidige situatie doen zich nog te vaak conflicten voor vanwege foutief geplaatste uitstallingen of wegmeubilair op de looproutes.

In de Nota Uitstallingenbeleid 1999 staat verwoord waar het stallen van onder andere reclameborden is toegestaan. In de praktijk blijkt dat borden verschoven worden of fout gestald worden en dan alsnog in de looproute staan. De handhaving hierop dient geïntensiveerd te worden. Voor een betere plaatsing en naleving is het aan te bevelen om markeringspunten in te straten waarbinnen de uitstallingen mogen staan. Voorgesteld wordt de markeringspunten uit te voeren in de granietkeien in het verlengde van de kavelgrenzen.



wegmeubilair niet op de looproute plaatsen

Wegmeubilair zoals lichtmasten, verkeersborden, zitbankjes, prullenbakken hebben in het voetgangersgebied veelal een groene of blauwe kleur. Daarmee is het contrast gemaakt met de gele straatstenen. Aanvullende markering, bijvoorbeeld met markeringsstapen is niet fraai in het straatbeeld en wordt daarom afgewezen. Wegmeubilair dient in elk geval niet op de gidslijn of geleideroute te staan.

Een hoogteverschil in het bestaande voetgangersgebied wordt bijvoorbeeld met een witte streep gemarkeerd. Bijvoorbeeld de trappen op het Koopmansplein en bij het Ceresplein.



onopvallende hoogteverschillen markeren met een witte streep of stip

trottoirafrit voor rolstoelgebruikers

Om rolstoelgebruikers de mogelijkheid te bieden zich zelfstandig te kunnen verplaatsen, dienen in het centrum, bij winkelcentra, openbare gebouwen, ov-haltes en op looproutes in de woonwijken trottoirafritten aanwezig te zijn. Hoogteverschillen van meer dan 2 cm dienen met een helling uitgevoerd te worden. De trottoirafritten (met perronbanden) worden toegepast bij trottoirbreedtes van meer dan 2,15 m. Bij smalle trottoirs wordt de trottoirband plaatselijk verlaagd.



onderhoud plegen aan waarschuwingsmarkering, afrit, goottegel en verharding vloeïend gestraat

Rolstoelgebruikers en mensen met een rollator ondervinden erg veel hinder van een diepe goottegel of van tegels die met een "klik" (hoogteverschil van 1 à 2 cm) zijn aangelegd. In het ontwerpdetailboek en in het programma van eisen wordt opgenomen dat afrit, goottegel en rijbaanverharding vloeïend in elkaar overlopen.

verkeerslichten en rateltickers

Bij kruispunten met verkeerslichten dient rekening gehouden te worden met de bedienbaarheid. Masten met drukknoppen moeten bereikbaar zijn voor rolstoelgebruikers. Drukknoppen moeten makkelijk ingedrukt kunnen worden. Voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn is het wenselijk dat de groentijd lang genoeg is om over te steken. De landelijke richtlijn gaat uit van een doorlooptijd van 0,5 m/s. Standaard wordt uitgegaan van een snelheid van voetgangers van 1,0 m/s. Om de verkeersregeling voor het overige verkeer niet teveel te vertragen, wordt 0,8 m/s gehanteerd op drukker looproutes voor ouderen of mensen slecht ter been. Na de groentijd hebben voetgangers standaard bovendien nog een ontruimingstijd van enkele seconden totdat kruisend verkeer oprijdt.



*verkeerslichten bereikbaar en bedienbaar:
geleidelijnen, waarschuwingmarkering,
drukknopmasten bereikbaar*

Bij de verkeerslichten in het centrum zijn in het verleden rateltickers aangebracht. In de periferie zijn rateltickers in beginsel niet nodig omdat daar weinig gewandeld wordt door blinden en slechtzienden. De rateltickers zijn in te stellen qua frequentie en geluidssignaal. Daarmee wordt eventuele geluidsoverlast voor omwonenden voorkomen. Bij vervanging van de verkeerslichten in het centrum worden de rateltickers derhalve gehandhaafd.

parkeergarages en gehandicaptenparkeerplaatsen

Veel mensen met een handicap maken noodgedwongen gebruik van een auto. Maar men heeft natuurlijk weinig aan een auto als men niet in de buurt van de plaats van bestemming kan parkeren. Daarom zijn er gehandicapten parkeerplaatsen aangelegd. De parkeerplaats is gemarkeerd met een kruis en het bekende vierkante blauw-witte 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 moet minder zijn dan 100 m. In totaal moet van elke vijftig parkeerplaatsen er één een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn, oftewel 2% van het totaal. Bij gebouwen, in parkeergarages en verspreid door de stad.

Het aantal openbare parkeerplaatsen in het centrum bedraagt circa 2.500, waarvan 1.100 op straat en 1.400 in parkeergarages. In de binnenstad dienen derhalve minimaal 50 gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Uit een inventarisatie blijkt dat er in het centrum 40 gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig zijn en nog eens 10 op kenteken. Eigenaars van een Gehandicapten Parkeerkaart hebben bovendien de mogelijkheid om maximaal 3 uur te parkeren binnen de parkeerverbodszone, zoals bij de de Ceresstraat en het Mercuriusplein. Met de renovatie van de Torenlaangarage en Mercuriusgarage wordt het aantal GPP's uitgebreid met elk 2 parkeerplaatsen. In de te bouwen Ahold-parkeergarage zijn 10 GPP's voorzien.

Met de invoering van het voetgangersgebied in Assen is het parkeren op bijvoorbeeld het Koopmansplein of bij de Markt opgeheven. Ook het parkeren naast de Mercuriusgarage zal in de toekomst beperkt worden. Om dit te compenseren wordt het aantal GPP's nabij het voetgangersgebied uitgebreid. Op de volgende plaatsen zal dat gerealiseerd worden: bij de Brink (+1), Nieuwe Huizen (+1), Mercuriusplein (+4), parkeergarages Torenlaan +2), Mercurius (+3) en Doevenkamp (+1).

Een gehandicaptenparkeerplaats hoort zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming te liggen. Bij een gebouw is dat binnen 25 m van de ingang. Bij een parkeergarage is dat zo dicht mogelijk bij de lift of bij een voetgangersuitgang.



gehandicapten parkeerplaats Torenlaan, dicht bij het voetgangersgebied

Een gehandicaptenparkeerplaats is met name voor rolstoelgebruikers breder en dieper dan een gewone parkeerplaats: bij haaks parkeren: 3.50 m bij 5.00 m om precies te zijn. Dan heeft men voldoende ruimte om in en uit te stappen, opzij of aan de achterkant van de auto. Bij langsparkeren is de maat van de gehandicaptenparkeerplaats bij voorkeur 3,50 m bij 6,00 m. Soms kan een fietsstrook of brede rijbaan ook voldoende uitstapruimte bieden naast een gehandicaptenparkeerplaats. Enkele bestaande GPP's in Assen zijn onvoldoende breed en worden daarom verbreed.

Voor elke parkeerautomaat hoort een vrije ruimte van 1.50 m bij 1.50 m. Bovendien moet de automaat vanuit een rolstoel bediend kunnen worden. Daarom mogen de knoppen en de muntgleuf niet hoger dan 1.20 m boven de grond zitten.

Voor de toegankelijkheid van parkeergarages in het algemeen geldt het Bouwbesluit.

bushaltes

Om ook het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met een functieverlies of –beperking, dienen bushaltes en treinstations bereikbaar te zijn en bussen en treinen daarvoor ingericht. Vanwege de Wet Personenvervoer en de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, zullen voor 2010 voorzieningen in het openbaar vervoer gerealiseerd moeten zijn.



voorbeeld: lage vloerbus, verhoogd busperron met geleidelijn

De GGD-overheden (Provincie en Gemeente Groningen en Provincie Drenthe) zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Assen. Door hen zullen richtlijnen opgesteld worden voor de inrichting van haltes en bussen. De gemeente Assen heeft daarin slechts een adviserende rol. Zodra de richtlijnen zijn vastgesteld, kan worden bepaald welke consequenties dat heeft voor de bushaltes in Assen.

Wereldspelen Atletiek Gehandicapten 2006

In overleg met de organisatie van de Wereldspelen zal onderzocht worden welke voorzieningen gerealiseerd moeten worden. In het uitvoeringsprogramma (bijlage 2) is voor deze voorzieningen alleen een stelpost opgenomen.

4. Realisatie

Om bij de ontwikkeling en het beheer van de openbare ruimte integraal rekening te houden met de toegankelijkheid voor mensen met een functieverlies of –beperking, is structureel overleg nodig in de gemeentelijke organisatie en met externe adviseurs.

interne organisatie

- de Nota Toegankelijkheid Openbare Ruimte is in de voorbereidingsfase regelmatig getoetst door de clusters Vormgeving en Civiele Techniek van de Dienst Ontwikkeling en door wijkregisseurs en opzichters groen en grijs van de Dienst Werk;
- diverse plannen worden getoetst op de richtlijnen Toegankelijkheid Openbare Ruimte: bestemmingsplannen, stedenbouwkundige plannen, ontwerptekeningen bouwrijp- en woonrijpfase, reconstructies wegvakken en kruispunten en groot onderhoud;
- de Nota Toegankelijkheid is ingebracht bij de Novelle van de Asser School en bij de Structuurvisie Centrum;
- de concrete ontwerprichtlijnen zijn opgenomen in het Programma van Eisen en het Detailboek van de clusters Vormgeving en Civiele Techniek en in de beheersuitgangspunten van de Dienst Werk.

extern overleg

- er is structureel overleg met het Gehandicapten Platform Assen en de Seniorenraad (eens per vier maand);
- nieuwe ontwikkelingen en plannen worden met de formele overlegpartners SGPA en Seniorenraad voorbesproken
- tweemaal per jaar wordt er een schouw georganiseerd om knelpunten of voorbeeld-situaties in de praktijk te ervaren.

financiering

Tot op heden zijn voorzieningen voor mensen met een handicap gefinancierd uit de bestaande fondsen zoals het Straten- en Wegenfonds. In de praktijk blijkt dat er maar in beperkte mate financiële mogelijkheden zijn om dergelijke specifieke voorzieningen te realiseren. De middelen uit de Wet Voorziening Gehandicapten zijn bedoeld voor particuliere en individuele voorzieningen (wonen, vervoer en rolstoel), niet voor de onderhavige openbare inrichting. Bij het meeliften met de projecten uit de Integrale Meerjarenplanning of het Straten- en Wegenfonds kunnen ten dele aanvullende wensen gerealiseerd worden, zoals trottoirafritten bij groot onderhoud. Echter wanneer deze aanvullende maatregelen tot extra kosten leiden en daardoor het budget overschreden wordt, worden de aanvullende maatregelen veelal als eerste uit het bestek verwijderd. Met de vaststelling van de Nota Toegankelijkheid zijn specifieke voorzieningen opgenomen in de standaard inrichtingseisen. De financiële dekking daarvan is dan een integraal onderdeel van de projectkosten.

Ten behoeve van specifieke voorzieningen wordt ernaar gestreefd om een geoormerkt budget in te stellen, waarmee de komende jaren op onafhankelijke wijze en in versneld tempo projecten gerealiseerd kunnen worden. Aan de raad zal worden voorgesteld om een budget à € 218.000 op te nemen voor de uitvoering van de Nota Toegankelijkheid Openbare Ruimte. Deze gelden zijn afkomstig uit de volgende bestemmingsreserves cq voorzieningen:

- Straten- en Wegenfonds € 105.000
- Algemene reserves WVG € 50.000
- Interimbijdrage Duurzaam Veilig € 25.000
- Exploitatie Kloosterveen € 20.000
- Meerjarenprogramma Verkeersregelinstallaties € 18.000

Daarmee kunnen in de jaren 2005, 2006 en 2007 de belangrijkste projecten gefinancierd worden.

prioritering en planning

Voor de projecten van het Uitvoeringsprogramma zijn prioriteiten bepaald op basis van de ernst van het knelpunt en is een planning opgesteld wanneer de maatregelen gerealiseerd kunnen gaan worden. Een hoge prioriteit wordt toegekend aan toegankelijkheid van de binnenstad van Assen, vanwege het algemene belang. Daarbij gaat het niet alleen om de aanleg van de geleidelijnen en het verplaatsen van obstakels, maar ook om de handhaving van het uitstallingsbeleid. Ook de gehandicapten parkeerplaatsen in het centrum dienen met prioriteit op maat gemaakt te worden. Voor de Wereldspelen Atletiek in 2006 dient de binnenstad gereed te zijn.

Ook de toegankelijkheid van het voorplein van het NS-station heeft hoge prioriteit. Het achterstallig onderhoud aan specifieke voorzieningen moet worden weggewerkt.

Na de vaststelling van de Nota Toegankelijkheid zullen bij reconstructies van kruispunten en wegvakken de richtlijnen voor toegankelijkheid van de openbare ruimte worden toegepast. Troittoirafritten, geleidelijnen en waarschuwingsmarkeringen worden dan integraal aangelegd op de desbetreffende locaties.

De planning van specifieke klachten, zoals de knelpuntenlijst van Kloostertuinen en Kloosterhage, is afhankelijk van de ernst. Losliggende tegels of verzakkingen (meldpunt 366166) worden mogelijk nog dezelfde dag verholpen. Klachten met beperkte urgentie worden in een gezamenlijk bestek opgenomen, om de kosten te beperken.

De maatregelen bij de winkelcentra van Baggelhuizen, Vredeveld en Peelo worden gerealiseerd tegelijk met de revitalisering ervan.

In de periode van 2005 tot en met 2007 zullen derhalve de meeste voorzieningen in de bestaande situatie zijn gerealiseerd. Daarna is structureel beheer en onderhoud nodig. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken worden de voorzieningen integraal opgenomen.

Bijlage 1

Samenstelling Coördinatiegroep Toegankelijkheid Openbare Ruimte

van de Stichting Gehandicapten Platform Assen:

- dhr. E. Helmers;
- mevr. K. Hazeveld;
- mevr. D. Van Ee;

van de Seniorenraad:

- dhr. F. Rodrigues;
- mevr. T. Boschloo;

van de gemeente:

- senior opzichter openbare ruimte dhr. A. Verheul (Dienst Werk);
- beheerder openbare ruimte dhr. P. Koomans van den Dries (Dienst Werk);
- vakdeskundige stedenbouw, dhr. F. Aikema (Dienst Ontwikkeling);
- vakdeskundige verkeer en vervoer, dhr. P. Veldman (Dienst Ontwikkeling).