

Hof van Twente toegankelijk voor iedereen

Handboek Toegankelijkheid Hof van Twente

14 juli 2026 - 020333.20260714.R1.01



“ Hof van Twente is een gezonde gemeente en wil dat ook blijven: een fijne leefomgeving met goede voorzieningen, waar mensen hun eigen leven kunnen leiden met ondersteuning waar nodig, en zich betrokken voelen. Wij zien het als onze taak om dit te blijven faciliteren, stimuleren en activeren.

Opdrachtgever	Gemeente Hof van Twente
Titel rapport	Hof van Twente toegankelijk voor iedereen
Kenmerk	020333.20260714.R1.01
Datum publicatie	14-07-2026
Projectleider Goudappel	Bas Alferink
Projectteam Goudappel	Bas Alferink, Eline Wiersma, Gerald Kikkert, Max Nagtegaal
Status	Definitief
© Copyright Goudappel	

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	4	4. Toegankelijkheidsniveaus	28
1.1 Hof van Twente wil een inclusieve gemeente zijn	6	4.1 Toegankelijkheidsniveau Basis	19
1.2 Samen met de klankbordgroep toegankelijkheid	6	4.2 Toegankelijkheidsniveau Hoofd	20
1.3 Opbouw van het handboek	6	4.3 Totaalbeeld toegankelijkheid	22
2. Hof van Twente toegankelijk voor iedereen	8	5. Inrichtingskenmerken	38
2.1 Wie is de voetganger eigenlijk?	10	5.1 Voetpaden en trottoirs	42
2.2 Bredere doelen van lopen	12	5.2 Routegeleiding	44
3. Situatieschets	14	5.3 Hoogteverschillen	46
3.1 Herkomsten en bestemmingen	17	5.4 Rustpunten	48
3.2 Nederlands Loopstromenmodel	24	5.5 Oversteekplaatsen	50
3.3 Strava	24	5.6 Parkeren mindervaliden	52
3.4 Toekomstige ontwikkelingen	24	5.7 Bushaltes	54
3.5 Werksessies met de klankbordgroep Toegankelijkheid	24	5.8 Speelplaatsen	56
		5.9 Straatmeubilair	58
		5.10 Sociale veiligheid	59
		5.11 Aantrekkelijkheid	60



1. Aanleiding

Jammer dat ik niet meer door deze straat kan lopen. Door alle winkeluitstallingen en losse fietsen kan ik me niet meer oriënteren.

Peter (43 jaar)



Ruim 2 miljoen Nederlanders hebben een toegankelijkheidsvraag vanwege bijvoorbeeld een visuele, auditieve, fysieke of mentale beperking. Sinds 2016 geldt het VN-verdrag handicap in Nederland. Dit verdrag bepaalt dat iedereen volwaardig kan meedoen aan de samenleving, o.a. door bijvoorbeeld zelfstandig naar school of werk te kunnen. De toegankelijkheid van de openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol.

1.1 Hof van Twente wil een inclusieve gemeente zijn

Dit betekent dat er voldoende aandacht moet zijn voor toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen in elke kern. We denken hierbij al snel aan mensen met een beperking. Maar ook andere doelgroepen hebben extra aandacht nodig wat betreft toegankelijkheid van de openbare ruimte, zoals bijvoorbeeld senioren of mensen met een kinderwagen of rollator. Het is dus essentieel niet vanuit één type 'normmens' naar onze openbare ruimte te kijken, maar ons goed te verplaatsen in alle verschillende doelgroepen mensen met hun eigen wensen, eisen en beperkingen. Voor mensen met een functiebeperking betekent een toegankelijke openbare ruimte dat ze langer zelfstandig kunnen functioneren. Wanneer de openbare ruimte onvoldoende toegankelijk is worden zij in hun bewegingsvrijheid beperkt.

1.2 Samen met de klankbordgroep toegankelijkheid

Bij het proces om tot dit handboek te komen hebben we samengewerkt met leden van de klankbordgroep Toegankelijkheid. Zo kunnen we waarborgen dat het handboek ook aansluit bij de wensen vanuit de samenleving. Om van hen te horen wat zij als belemmeringen en uitdaging ervaren in de kernen van het Hof van Twente zijn we samen met elkaar op pad geweest in februari 2026. We zijn gestart met een werksessie en hebben vervolgens een ronde gemaakt door de kern Goor langs een aantal knelpunten. Daarnaast zijn ook aandachtspunten van de andere kernen door de klankbordgroep met ons gedeeld. De input vanuit deze werkgroep nemen we uiteraard zoveel mogelijk mee in dit document.

1.3 Opbouw van het handboek

Dit 'Toegankelijkheidsplan Hof van Twente' geeft inzicht in de aandachtspunten bij de verschillende doelgroepen wat betreft toegankelijkheid van de publieke buitenruimte.

Om de diversiteit aan inrichtingskenmerken op de gewenste plek toe te passen, stellen we eerst een voetgangersnetwerk op voor alle kernen binnen de gemeente Hof van Twente. Daarmee ontstaan er verschillende toegankelijkheidsniveaus in de kernen met ieder hun eigen inrichtingskenmerken. Dit handboek geeft zo handvatten en inzichten bij ontwerpers en belanghebbenden bij het opstellen van plannen en ontwerpen voor onze openbare ruimte. Zo werken we samen aan een inclusieve openbare ruimte en een gastvrije stad voor iedereen.



2. Hof van Twente toegankelijk voor iedereen



2.1 Wie is de voetganger eigenlijk?

Voetganger zijn we allemaal. Of je nu loopt van en naar je auto, naar de bushalte, van de parkeerplaats naar de winkel of de volledige verplaatsing te voet aflegt. Lopen is namelijk de basis voor zelfstandige mobiliteit: de eerste stap voor kinderen, maar voor ouderen vaak de enige resterende vorm van mobiliteit. Maar ook voor mensen die revalideren van een ongeluk of ziekte is het een belangrijke vorm om mobiel te zijn.

Oftewel, dé voetganger bestaat echter niet. Iedereen heeft andere kenmerken en belangen als voetganger. De een heeft behoefte aan een groene, aantrekkelijke route zodat er een leuk ommetje gemaakt kan worden. De ander vindt toegankelijkheid belangrijker, omdat deze persoon slecht ter been is en daardoor over een obstakelvrij voetpad moet kunnen lopen om zich te verplaatsen. Sommige doelgroepen vereisen extra aandacht omdat deze specifieke behoeften kennen in de openbare ruimte. In deze studie besteden we aandacht aan 5 typen doelgroepen met ieder hun eigen aandachtspunten:

- Mensen met een fysiek hulpmiddel
- Mensen met een zintuiglijk lichamelijke beperking
- Mensen met een verstandelijke beperking
- Kinderen
- Ouderen

Wanneer we de openbare ruimte voor deze groepen inrichten en toegankelijk maken, zal iedere voetganger daar profijt van ondervinden. In dit hoofdstuk zijn de wensen en aandachtspunten per doelgroep onder elkaar gezet.



Iedereen met fysiek hulpmiddel



Iedereen met een zintuiglijk beperking



Iedereen met een verstandelijke beperking



Kinderen



Ouderen

Denk hierbij bijvoorbeeld aan mensen met een rolstoel, een wandelstok, rollator, scootmobiel, kinderwagen, geleidestok of assistentiehond. Hierbij graag aandacht voor:

- Voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels en een gelijkmatig en stroef voetpad.
- Vermijd verhogingen nabij kruispunten, bushaltes en parkeerplaatsen.
- Iemand in een scootmobiel of rolstoel heeft een lagere ooghoogte.
- Voldoende zitmogelijkheden om uit te rusten onderweg.

Denk hierbij bijvoorbeeld aan mensen die blind of slechtziend zijn. Maar ook aan mensen die kleurenblind zijn of doof. Hierbij graag aandacht voor:

- Voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels en een gelijkmatig en stroef voetpad.
- Duidelijk contrast in kleur, vorm en grootte van elementen in de openbare ruimte.
- Herkenbaarheid in de openbare ruimte
- Vermijd ongeregelde gelijkvloerse kruispunten.
- Aanwezigheid van (natuurlijke) gidslijnen en eventueel aanbrengen van geleidelijnen.

Hierbij graag aandacht voor:

- Voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels en een gelijkmatig en stroef voetpad.
- Duidelijk contrast in kleur, vorm en grootte van elementen in de openbare ruimte.
- Vermijd ongeregelde kruispunten.
- Herkenbaarheid in de openbare ruimte
- Inrichting van de openbare ruimte is sturend (looproute is 'logisch').

Hierbij graag aandacht voor:

- Ontwerpen vanuit de ooghoogte van kinderen. Zij kijken niet over geparkeerde auto's heen.
- Duidelijk contrast in de vormgeving van de openbare ruimte.
- Voldoende 'ogen op straat' (sociale veiligheid).
- Voldoende ruimte (breedte trottoirs) en afwisseling op de route maken lopen leuk en uitdagend.
- Weinig gemotoriseerd verkeer in de omgeving (lage snelheid).

Hierbij graag aandacht voor:

- Voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels en een gelijkmatig en stroef voetpad.
- Vermijd verhogingen nabij kruispunten, bushaltes en parkeerplaatsen.
- Beschikbaarheid van een toegankelijk en openbaar toilet.
- Voldoende zitmogelijkheden om uit te rusten.
- Levendige omgeving, zonder extreem veel geluid (drukke wegen).
- Extra tijd om brede wegen over te steken.

2.2 Bredere doelen van lopen

Lopen is meer dan een vorm van mobiliteit. Het draagt op allerlei manieren bij aan de doelen voor brede welvaart. Het is niet alleen goed voor de gezondheid, maar lopen zorgt ook voor een prettigere leefomgeving en meer sociale verbondenheid. Om lopen te stimuleren, is de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige looproutes randvoorwaardelijk.

De figuur hiernaast toont een samenvatting van de brede doelen waar lopen aan bijdraagt. Die bestaan uit zeven hoofddoelen, waar diverse subdoelen onder vallen. Dit toont aan dat lopen meer is dan alleen een manier om van a naar b te komen. Investeren in lopen levert dan ook meer op voor de maatschappij dan alleen het verbeteren van de bereikbaarheid.



3. Situatieschets



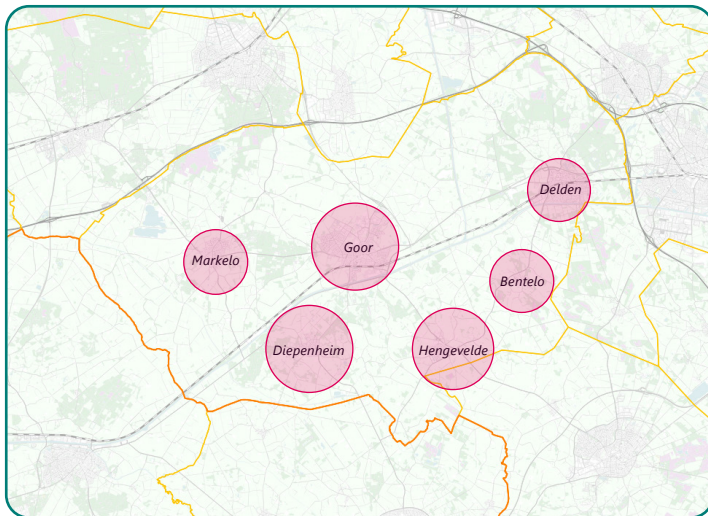
Ik zou graag ook de speeltuin eens ingaan.
Helaas zijn de paden en speeltoestellen voor
mij niet toegankelijk

Tara (8 jaar)



Het voetgangersnetwerk stellen we op voor de zes kernen van de gemeente Hof van Twente: Goor, Delden, Markelo, Hengevelde, Diepenheim en Bentelo. We kijken elke keer naar de bebouwde kom van de kern zelf. De landelijke gebieden tussen de kernen zitten niet in dit plan verwerkt.

Om tot een hoogwaardig voetgangersnetwerk te komen is de unieke methode 'stapelpad' van Goudappel toegepast. De methodiek start met opstellen van diverse kaartlagen om de huidige situatie in beeld te brengen. In onderstaande paragrafen worden deze analyses nader toegelicht



3.1 Herkomsten en bestemmingen

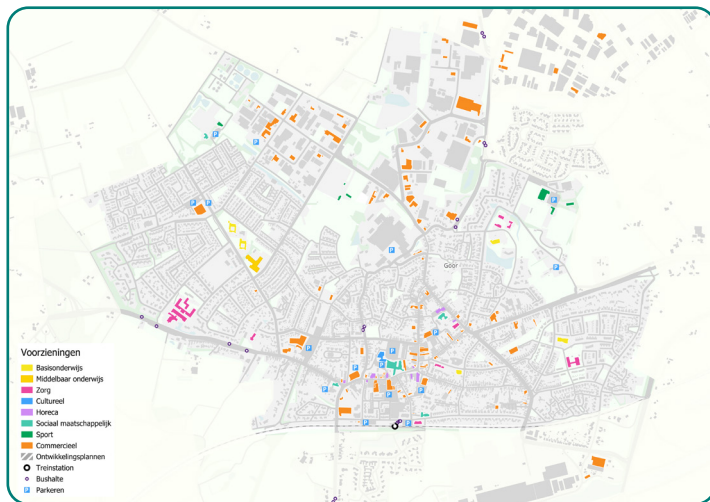
De zes kernen verschillen in omvang en in het aantal voorzieningen. Goor is de grootste kern, terwijl Bentelo de kleinste is. Voor elke kern zijn de herkomsten en bestemmingen in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar:

- Stations
- Bushaltes
- (Grote) parkeerlocaties
- Onderwijslocaties
- Zorglocaties
- Cultureel
- Horeca
- Sociaal maatschappelijk (bijvoorbeeld buurthuizen, wijkcentra, bibliotheken)
- Commercieel / winkels
- Sportlocaties
- Parken / groenstructuur

Goor

Voorzieningen

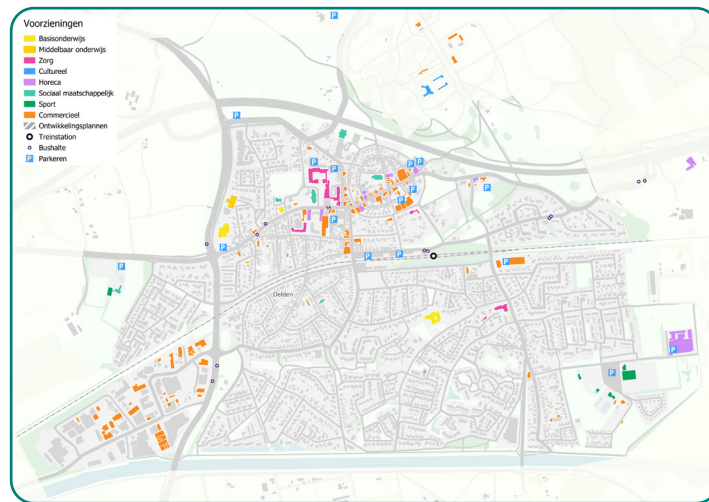
Goor is met ruim 12.000 inwoners de grootste kern van Hof van Twente en ligt in het hart van de gemeente. In de omgeving van het treinstation bevinden zich diverse winkels, horecagelegenheden en culturele voorzieningen. In het westen van de kern ligt een middelbare school en verspreid over Goor zijn meerdere basisscholen aanwezig. Er zijn meerdere verzorgingstehuizen, waarvan De Stoevelaar momenteel herontwikkeld wordt. De sportvoorzieningen bevinden zich in het noorden en oosten van de kern.



Delden

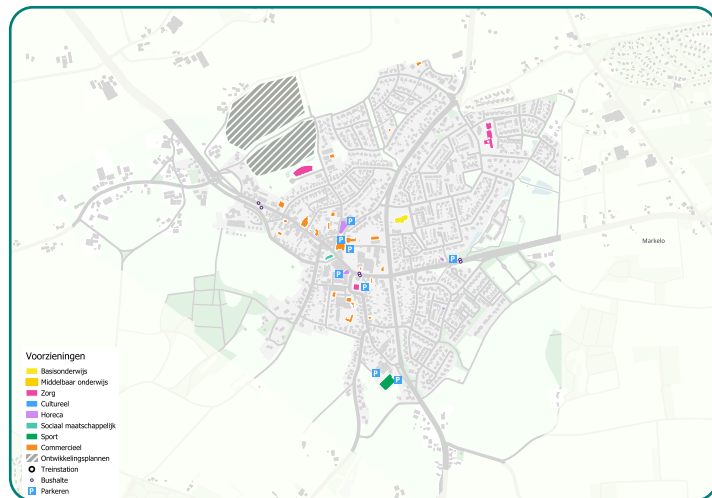
Voorzieningen

Delden beschikt eveneens over een eigen treinstation, op loopafstand van het centrum. De meeste commerciële voorzieningen concentreren zich aan de Langestraat. Aan deze straat ten noorden van het station zijn ook enkele sociaal-maatschappelijke functies en scholen gevestigd. In het zuidoosten bevindt zich een cluster van sportvoorzieningen, evenals een hotel. Ten noorden van Delden, net buiten het studiegebied, ligt Kasteel Twickel, dat veel bezoekers trekt.



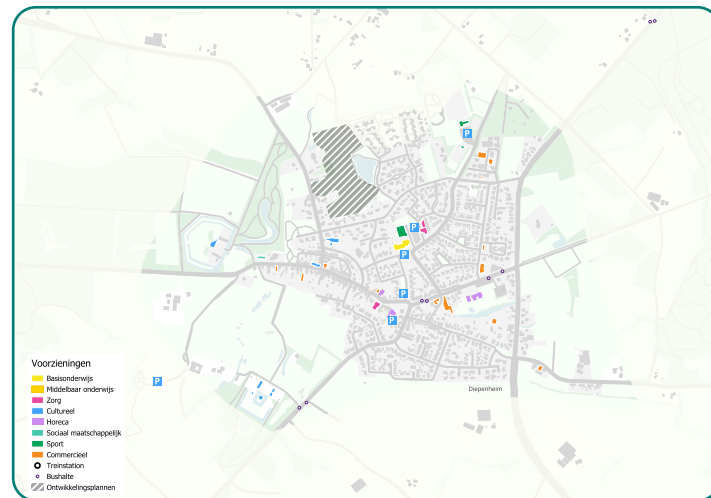
Markelo Voorzieningen

In Markelo zijn de meeste commerciële voorzieningen gelegen aan de Grotestraat, wat tevens de doorgaande weg is. Aan de Prinses Irenestraat bevindt zich een basisschool. In het noordoosten en noordwesten van de kern zijn zorgvoorzieningen aanwezig, terwijl in het zuiden sportvoorzieningen te vinden zijn. De buslijn door Markelo loopt via de Grotestraat en de Goorsegweg.



Diepenheim Voorzieningen

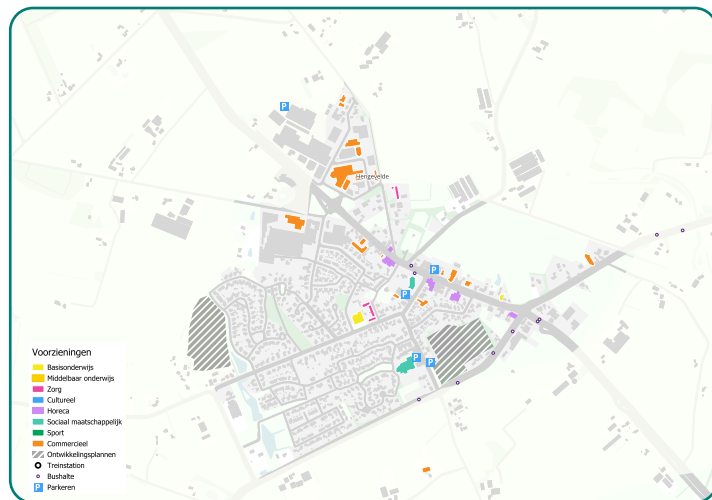
Aan de Grotestraat en de Goorsegweg in Diepenheim bevinden zich diverse voorzieningen zoals de buurtsupermarkt en enkele horecagelegenheden. Centraal in het dorpshart liggen een basisschool en een sportzaal. Overige sportvoorzieningen liggen ten noorden van het dorpshart. Belangrijke publiektrekkers zijn Kasteel Warmelo en Huis Diepenheim, net ten zuiden en westen van de bebouwde kom.



Hengevelde

Voorzieningen

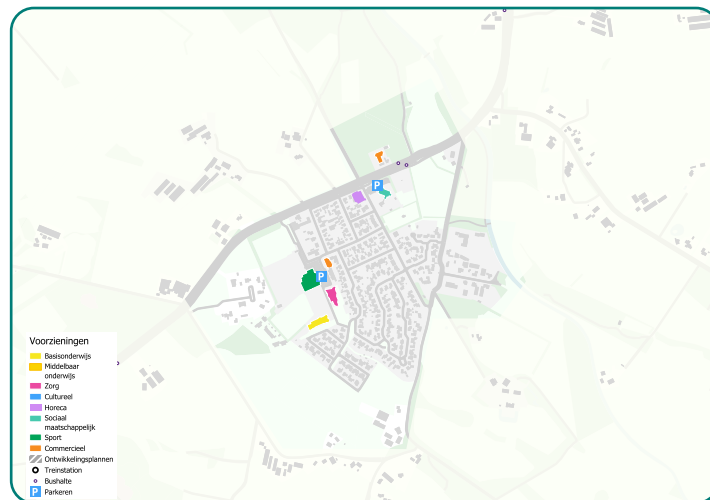
Door Hengevelde loopt de N347, die binnen de kern de Goorsestraat vormt. Langs deze weg bevinden zich verschillende voorzieningen. In de zijstraten van de Goorsestraat zijn eveneens voorzieningen aanwezig, zoals een buurtsupermarkt, basisschool en ouderenzorg en een apotheek. In het zuidoosten van de kern bevindt zich een cluster van sportvoorzieningen. Deze sportvoorzieningen worden op termijn verplaatst naar de zuidzijde van de N740 (Neesdstraat), waarna op deze plek woningen worden ontwikkeld.



Bentelo

Voorzieningen

Bentelo is de kleinste kern met circa 1.500 inwoners, en kent in het centrum een cluster van sportvoorzieningen, met daartegenover een supermarkt. Aan hetzelfde plein bevinden zich ook een zorglocatie en een kleuterschool. In het noorden van de kern zijn daarnaast nog enkele commerciële voorzieningen, de kerk en een horecagelegenheid aanwezig.



3.2 Nederlands Loopstromenmodel

Het Nederlands Loopstromenmodel is ontwikkeld door Goudappel om de intensiteiten en motieven van voetgangers inzichtelijk te maken op elk wegvak in Nederland. In deze studie is het loopstromenmodel ingezet als databron om inzichtelijk te krijgen welke routes in de huidige situatie veel gebruikt worden door voetgangers.

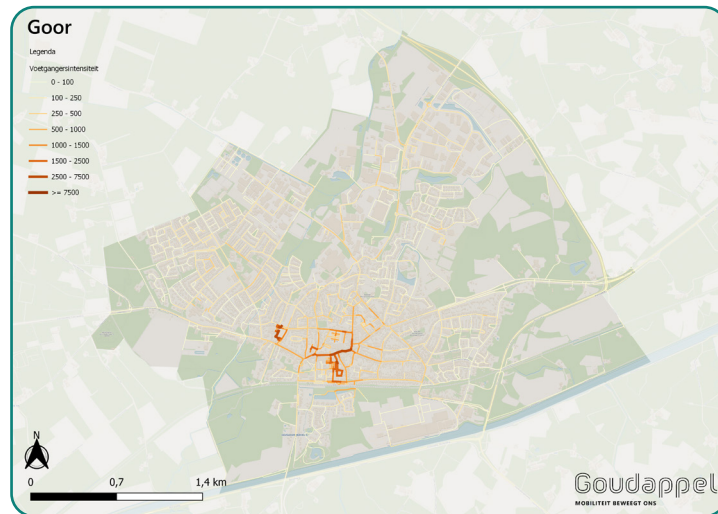
Met het Nederlands Loopstromenmodel worden de volgende aspecten in beeld gebracht:

- Hoe voetgangers zich over een bepaald gebied (netwerk) verspreiden;
- Waar de hoofdstromen lopen;
- Hoeveel voetgangers dagelijks een bepaald wegvak gebruiken;
- Welk motief voetgangers hebben om ergens te lopen: wonen, werken, onderwijs, winkelen of recreatie.

Het loopstromenmodel maakt gebruik van een unieke databron, het Nederlands Verplaatsingspanel, die Goudappel mede heeft ontwikkeld. Hiermee is het Nederlands Loopstromenmodel het eerste in zijn soort; het combineert gemeten verplaatsingen met een onderliggend basismodel en valideert dit met voetgangerstellingen.

Het loopstromenmodel geeft nauwkeurige schattingen van zeer drukke gebieden, maar ook van minder drukke gebieden, doordat we aantallen voetgangers goed kunnen schatten met behulp van het onderliggend basismodel.

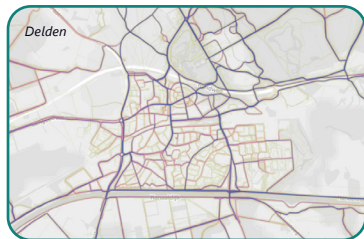
Onderstaand is een uitsnede van het Nederlands Loopstromenmodel opgenomen voor de kern Goor. Op de kaart zijn de donkerste lijnen (rood) het drukste en de lichte lijnen (geel) het rustigste. Het Loopstromenmodel laat zien dat vooral rondom het treinstation en de Grotestraat relatief veel wordt gelopen. Ook het voorzieningencluster bij de Van Kollaen springt eruit. Ook zijn de intensiteiten op de routes van/naar het centrum hoger, zoals op de Voorstraat en de Herman Heijermansstraat. De intensiteiten van de andere vijf kernen zijn terug te vinden in de bijlage.



3.3 Strava

Met ongeveer 1 miljoen gebruikers is Strava in Nederland waarschijnlijk de meest gebruikte activity tracking app. Wandelen en hardlopen worden in Strava Metro niet gescheiden. Dat is jammer, want wandelbewegingen en hardloophbewegingen zijn zeer verschillend. De kaart op de volgende pagina toont veel gebruikte wandel- en hardloophroutes in Hof van Twente (Links Delden, rechts Goor). Des te donkerder de lijn is, des te meer er gewandeld of hardgelopen wordt.

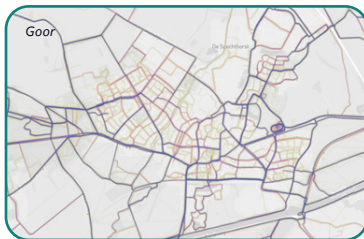
Zo valt in Goor de Irisstraat bij het station op. Veel voetgangers wandelen hier langs, naartoe of vandaan. De wegen rondom het centrum van Goor hebben ook een hoge intensiteit. In Delden springt het Kasteel Twickel eruit en de wegen tussen het centrum en het station. Elke kern laat duidelijk populaire routes zien. De kaartbeelden van de overige kernen zijn te zien in de bijlage.



Strava-data laat zien waar veel en graag wordt gewandeld en hardgelopen. Deze inzichten helpen in een latere fase bij het opstellen van het voetgangersnetwerk en bij het bepalen welke routes extra toegankelijk moeten zijn.

3.4 Toekomstige ontwikkelingen

Om er voor te zorgen dat de op te stellen netwerken en bijbehorende toegankelijkheidsniveaus aansluiten op de toekomstige ontwikkelingen, zijn ook de (grotere) woningbouwplannen in de zes kernen geïnventariseerd. Uit de analyse komt naar voren dat in Markelo, Diepenheim en Hengevelde ontwikkelplannen zijn. Deze plannen zijn weergegeven in de kaartbeelden bij de herkomsten & bestemmingen (paragraaf 3.1). In Markelo-Noord worden circa 40 woningen gerealiseerd. In Diepenheim betreft het 20 woningen en een verpleeghuis rondom de vijver aan de Boinkswede.



3.5 Werksessies met de klankbordgroep Toegankelijkheid

Gedurende het onderzoekstraject zijn in februari en april twee werksessies georganiseerd met de klankbordgroep Toegankelijkheid. De eerste sessie was gericht op het verdiepen en verrijken van onze analyses. Samen met de klankbordgroep hebben we een schouw uitgevoerd in Goor om inzicht te krijgen in de knelpunten die zij in de openbare ruimte ervaren (de foto's op deze pagina geven een impressie van deze knelpunten). Vervolgens zijn de belangrijkste knelpunten in de openbare ruimte van Hof van Twente gezamenlijk in beeld gebracht ter aanvulling voor het opstellen van het hoofdnetwerk.



Tijdens de tweede sessie zijn de thema's rondom toegankelijkheid gezamenlijk doorgenomen. De aanvullingen en aandachtspunten van de klankbordgroep zijn verwerkt in de verdere aanscherping van de inrichtingskenmerken.

4. Toegankelijkheidsniveaus



De herinrichting van de Grotestraat in Markelo zal vast heel mooi zijn. Maar door het ontbreken van contrast op straat raak ik mijn oriëntatie kwijt.

Emine (29 jaar)

Zoals benoemd willen we de publieke ruimte van de kernen van het Hof van Twente toegankelijk maken voor iedereen. Toch zijn er bepaalde plekken waar je nog iets extra's zou willen doen. Tegelijkertijd zijn er ook groen- en parkgebieden waar het niet mogelijk is het gehele gebied optimaal toegankelijk in te richten. We maken daarom onderscheid in drie verschillende netwerkniveaus:

- Basisnetwerk
- Hoofdnetwerk
- Groennetwerk

In deze toegankelijkheidsstudie focussen we op het basis- en hoofdnetwerk. De wensen vanuit de verschillende doelgroepen komen terug in deze twee toegankelijkheidsniveaus.



4.1 Toegankelijkheidsniveau Basis

Het toegankelijkheidsniveau basis bestaat uit alle looproutes binnen de bebouwde kom die nodig zijn om alle bestemmingen bereikbaar, bruikbaar en begrijpelijk te maken. Uitgangspunt is dat de deuren van alle woningen en bestemmingen te voet bereikbaar moeten zijn en dus met het basisnetwerk verbonden moeten zijn.

Het netwerk bestaat uit voetpaden en trottoirs langs straten, uit (verharde) paden door parken en door het buitengebied, en uit woonerven. Ook fietspaden en rijbanen kunnen deel uitmaken van het basisnetwerk als er geen alternatieve route voor voetgangers beschikbaar is. Oversteekplaatsen over rijbanen voor rijdend verkeer maken ook deel uit van

het basisnetwerk. Tot slot kunnen in de praktijk ook andersoortige routesegmenten onderdeel zijn van een looproute zoals parkeerterreinen, doorsteekjes of stationstunnels. De inrichtingskenmerken binnen deze basis-laag sluiten aan bij de wensen en eisen vanuit de verschillende doelgroepen om zich goed te kunnen verplaatsen in hun dagelijkse leven.



4.2 Toegankelijkheidsniveau Hoofd

Het verschil tussen toegankelijkheidsniveau Basis en Hoofd is dat we hier kijken naar plekken, gebieden en routes waar extra aandacht nodig is wat betreft toegankelijkheid. Dit betreft bijvoorbeeld de directe woonomgeving bij zorginstellingen en routes van en naar bepaalde sociale- of medische bestemmingen, zoals een huisarts of apotheek. Dit zijn de gebieden waar bijvoorbeeld ouderen veel gebruik van maken. Om de zelfredzaamheid te vergroten is het prettig en wenselijk dat ze deze route zo zelfstandig mogelijk kunnen afleggen.

Ook is extra aandacht gewenst in gebieden in de kern met een publieke- of maatschappelijke functie, zoals bijvoorbeeld theater, stadhuis en winkelgebieden. Hierbij hoeven niet alle bestemmingen als toegankelijkheidsniveau 'hoofd' met elkaar verbonden te worden. Het is vooral belangrijk te kijken bij welke routes en verbindingen dit wenselijk is.

We kiezen voor het hoofdnetwerk bij:

- Plekken en gebieden met een zorgfunctie. Dit zijn plekken waar mensen met extra zorg bijvoorbeeld wonen of vaak als bezoeker komen.
- Plekken en gebieden met maatschappelijke- en publieke bestemmingen. Deze plekken moeten ook goed toegankelijk zijn voor mensen die hier niet bekend zijn.
- Plekken waar het extra druk is. Dit kan een drukke weg zijn die lastig is om over te steken, maar ook een winkelstraat waar het druk is met voetgangers.

Het streven is om deze hoofdroutes voor iedereen bereikbaar te maken binnen een acceptabele loopafstand vanaf de woning.

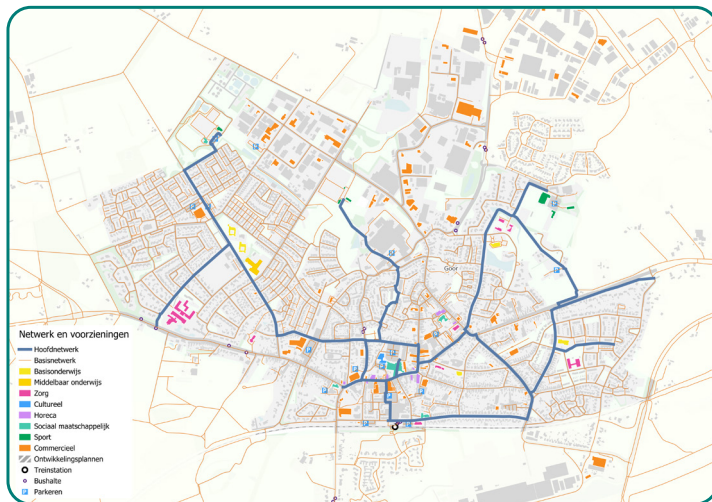
4.3 Totaalbeeld toegankelijkheid

Wanneer we de toegankelijkheidsniveaus over elkaar leggen komen we tot het totaalbeeld voor elke kern van het Hof van Twente. Toegankelijkheidsniveau Basis is hierbij de basislaag, die van toepassing is in de gehele bebouwde kom. Voor bepaalde plekken en routes wordt gekozen voor toegankelijkheidsniveau Hoofd. Om het netwerk compleet te maken kunnen in een vervolgetraject de groenstructuren binnen een kern met elkaar verbonden worden.

Goor

Netwerk en voorzieningen

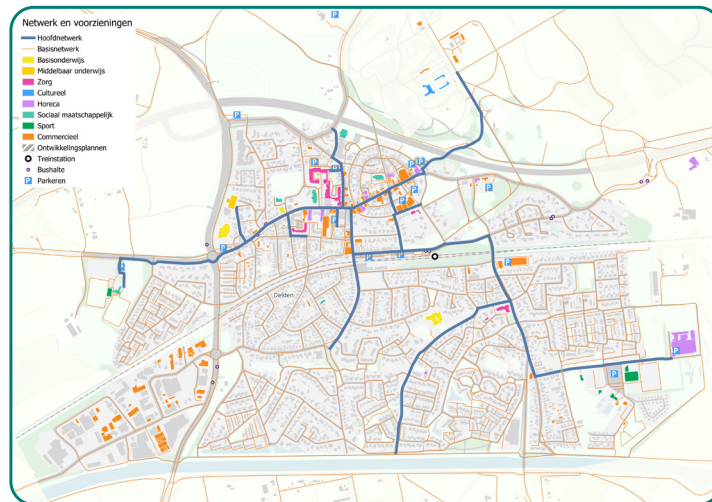
Goor betreft de grootste kern van Hof van Twente. Het station en centrum liggen aan de zuidzijde van de kern. De Weverij is onderdeel van het hoofdnetwerk als verbindingsroute tussen het centrum en Station. Ook de Irisstraat-Stationslaan is onderdeel van het hoofdnetwerk. De Grotestraat, Laarstraat en Herman Heijermansstraat zijn belangrijke wegen rondom het centrum en daarom het onderdeel van het hoofdnetwerk. De Scherpenzeelseweg is opgenomen in het hoofdnetwerk om zo de voorzieningen in het westen te ontsluiten. Voor de sportlocaties in het noorden gaat dit via de D.J. Bunschotenstraat. In het oosten van de kern is het hoofdnetwerk fijnmaziger; de Lintelerweg, Kloosterlaan, Deldensestraat, lependijk vormen de toegankelijke routes naar voorzieningen in het oosten.



Delden

Netwerk en voorzieningen

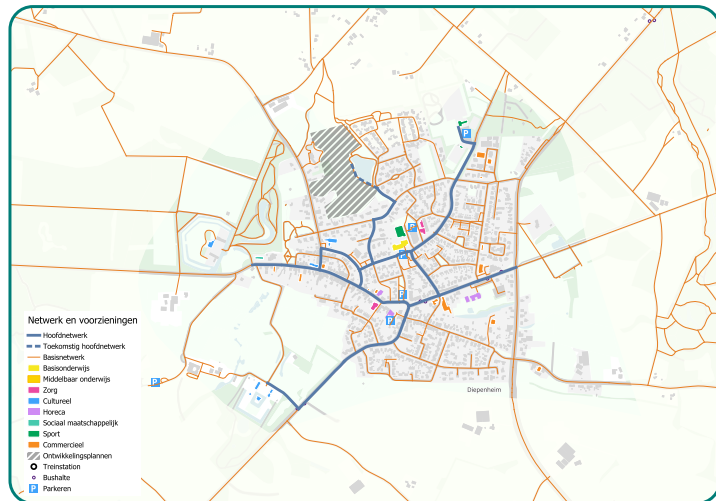
Delden betreft een van de grotere kernen. Het hoofdnetwerk dient als verbinding tussen het centrum van Delden, scholen, zorg, sportlocaties en meer. Het station is goed te bereiken via onder andere de Spoorstraat en Bernhardstraat. De Langestraat is een druk bezochte straat in Delden en valt ook onder het hoofdnetwerk. Zo is er ook een duidelijke oost-west verbinding. Om bij de voorzieningen in het zuidoosten te komen is ook de Sportlaan en Vossenbrinkweg als hoofdnetwerk aangewezen.



Diepenheim

Netwerk en voorzieningen

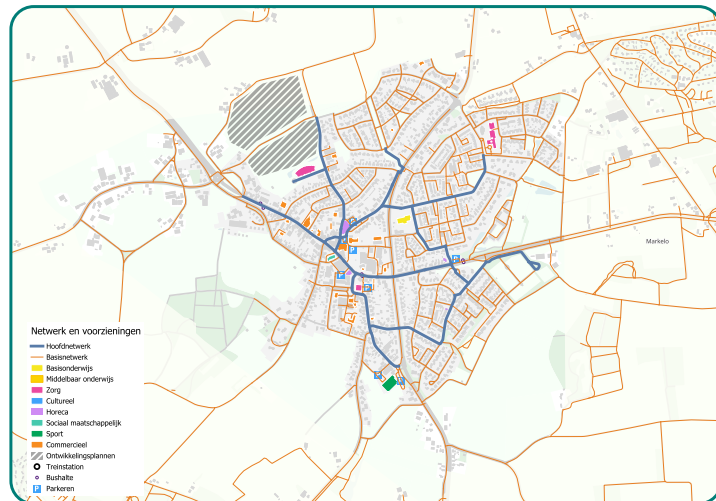
In Diepenheim bevinden de meeste voorzieningen zich aan de Grotestraat. Het hoofdnetwerk verbindt de Grotestraat met de Goorsegeweg als oost-west verbinding. In het noorden liggen ontwikkelplannen waar in het hoofdnetwerk al rekening mee is gehouden. Via de Wolbertusstraat en Boinkswede is een verbinding tussen de toekomstige ontwikkeling en het centrum van Diepenheim. De sportvoorzieningen in het noorden zijn te bereiken ook via het hoofdnetwerk langs de Doctor. C.A.J. Quantstraat. Ook is de Borculoseweg opgenomen in het hoofdnetwerk om een toegankelijke route naar het Kasteel Warmelo te ontwikkelen.



Markelo

Netwerk en voorzieningen

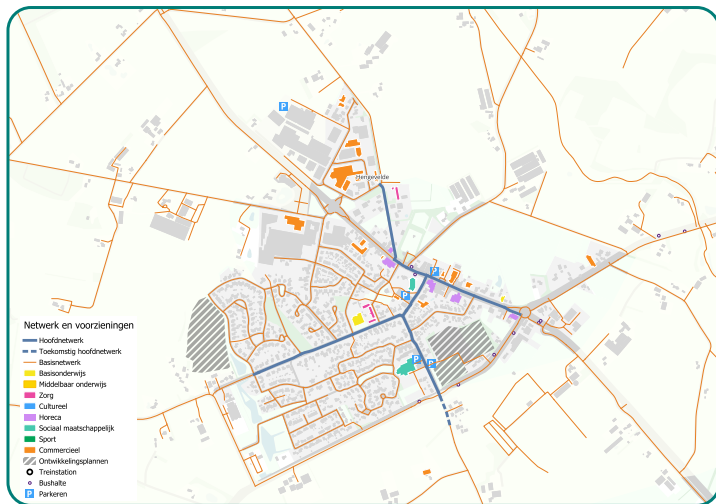
In Markelo liggen veel voorzieningen aan de Goorsegeweg. Deze is dan ook onderdeel van het hoofdnetwerk. Ook de Wiemerinkweg en Taets van Amerongenstraat zijn onderdeel van het hoofdnetwerk om zo het centrum toegankelijk te maken. In het noordwesten liggen ontwikkelplannen waar het hoofdnetwerk ook op inspeelt. Zo is ook de zorgvoorziening daar toegankelijk via het hoofdnetwerk. In het zuiden zijn de sporthal en begraafplaats ook te bereiken via een straat over het hoofdnetwerk. In het noordoosten van Markelo bevinden zich ook zorgvoorzieningen. De Koekoekslaan is onderdeel van het hoofdnetwerk.



Hengevelde

Netwerk en voorzieningen

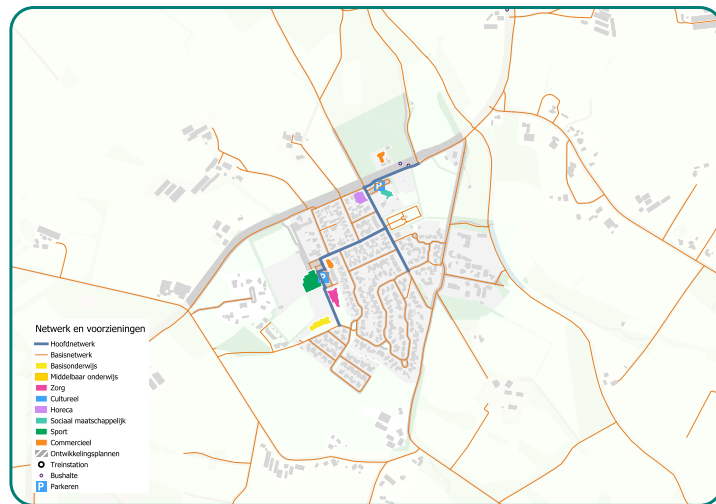
In Hengevelde centreren de voorzieningen zich rondom de Goorsestraat en Diepemeijsestraat. Deze zijn dan ook onderdeel van het hoofdnetwerk. De Bretelerstraat is ook onderdeel van het hoofdnetwerk zodat de huidige sportvoorzieningen goed bereikbaar zijn en de toekomstige ontwikkelingen. De apotheek aan de Wethouder Goselinkstraat is ook te bereiken via het hoofdnetwerk



Bentelo

Netwerk en voorzieningen

In Bentelo verbindt het hoofdnetwerk de verschillende voorzieningen in het westen met de rest van de kern. De Esdoornstraat dient als verbindingsweg tussen Onze Lieve Vrouwestraat en de Burgemeester Buyvoetsplein. Ook de bushalte R.K. Kerk is de bereiken via het hoofdnetwerk.



5. Inrichtingskenmerken

De stoep is voor mij te smal waardoor ik soms de weg op moet. Maar elke helling is zo steil dat ik hier heel veel moeite voor moet doen.

Jelmer (28 jaar)



In dit hoofdstuk bespreken we welke inrichtingskenmerken wenselijk zijn bij elk toegankelijkheidsniveau. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Dat betekent dat alle eisen van belang zijn bij het realiseren van loopvriendelijke infrastructuur.

Voldoet een kwaliteitseis op een route niet goed, dan kan de ene gebruiker er niet lopen (te ver, onbegaanbaar of onvindbaar), durft de ander er niet te lopen (te onveilig) en vindt weer een ander het onplezierig om er te lopen (onaantrekkelijk). Hoewel het groen netwerk in deze studie niet wordt meegenomen, kunnen de gestelde kenmerken ook voor dit netwerk relevant zijn.

Op de volgende pagina's worden de inrichtingskenmerken in beeld gebracht aan de hand van onderstaande thema's. Deze thema's zijn getoetst bij de klankbordgroep en de werkgroep van de gemeente. Bij de inrichtingskenmerken wordt onderscheid gemaakt tussen het toegankelijkheidsniveau wat verwacht mag worden bij het basisnetwerk en het hoofdnetwerk.

Richtlijn voor de toekomst

Dit toegankelijkheidsplan is een richtlijn en een toekomstbeeld. Niet alle kernen kunnen op korte termijn volledig voldoen aan de gewenste inrichtingskenmerken. Wel geeft dit plan richting om daar stap voor stap naartoe te werken. Daarbij wordt de voetganger gelijkwaardig meegenomen in de afweging, naast andere modaliteiten. Zo vormt het toegankelijkheidsplan een basis voor een meer toegankelijk, veilig en inclusief netwerk.

De inrichtingskenmerken zijn vanuit het voetgangersperspectief essentieel: ze dragen bij aan veilige, aantrekkelijke en toegankelijke looproutes en vormen daarmee een belangrijk kwaliteitskader voor de aanleg en verbetering van voetgangersvoorzieningen. Tegelijkertijd is het in de praktijk niet altijd mogelijk om in alle situaties volledig aan alle kenmerken te voldoen, met name in bestaande gebieden waar ruimte, de huidige inrichting en bestaande barrières de mogelijkheden beperken zoals bijvoorbeeld stadscentra of industrieterreinen.

Bovendien worden bij de uiteindelijke inrichting altijd ook andere belangen meegewogen, zoals sociaaleconomische aspecten, stedenbouw, landschap en milieu. De inrichtingskenmerken moeten daarom geïnterpreteerd worden als ontwerprichtlijnen: handvatten om toegankelijke looproutes te creëren maar welke niet in beton gegoten zijn.

Thema's

- Voetpaden en trottoirs 
- Routegeleiding 
- Hoogteverschillen 
- Rustpunten 
- Oversteekplaatsen 
- Parkeren mindervaliden 
- Bushaltes 
- Speelplaatsen 
- Straatmeubilair 
- Sociale veiligheid 
- Aantrekkelijkheid 

Bij de inrichtingskenmerken houden we rekening met de volgende zintuigen & aspecten:

- Zien 
- Horen 
- Tasten 
- Verplaatsen 
- Gebruiken 

Bij het opstellen van deze inrichtingskenmerken is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 'Leidraad Toegankelijkheid'. Bij sommige thema's wordt geborgd afgeweken van de CROW norm, omdat de kenmerken en dynamiek van de kernen in Hof van Twente heel anders is dan in een grote stad zoals Utrecht of Groningen. Dit mag echter nooit ten koste gaan van de basistoegankelijk van mindervalide mensen. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van de inrichtingskenmerken.

Ik heb vanochtend extra pijnstillers genomen, omdat ik wist dat ik vandaag over deze ongelijke keien moet om op mijn bestemming te komen.

Anton (54 jaar)



5.1 Voetpaden en trottoirs

Een goede looproute begint bij een prettig voetpad. Als trottoirs voldoende ruimte bieden, comfortabel lopen en goed verlicht zijn, kunnen voetgangers zich veilig en vanzelfsprekend door de openbare ruimte bewegen.



Loopruimte

In het Hof van Twente wordt afgeweken van de CROW norm (2,00m voor basisnetwerk, 2,90m voor hoofdnetwerk). De verschillende kernen hebben een dusdanig lagere voetgangersintensiteit dan steden als Utrecht en Groningen, dat de CROW norm in Hof van Twente wel erg fors is om toe te passen. De voetpaden worden uiteraard zo ingericht dat deze breed genoeg zijn voor twee rolstoelgebruikers die elkaar willen passeren.

- Vrije breedte loopruimte: minimaal 1,8 meter (excl. trottoir band)
- Vrije hoogte: minimaal 2,30 meter
- Puntvernaauwing:
 - o maximaal 0,5 meter lang
 - o minimale vrije breedte 1,2 meter
 - o 0,9 meter alleen in incidentele situaties als uiterste ondergrens

Loopoppervlak

- Het materiaal is voldoende stroef, ook bij slecht weer.
- Het loopoppervlak is vlak en de tegels liggen recht
- Oneffenheden zijn maximaal 5 mm hoog of diep
- Geen zachte ondergronden
- Beperk onregelmatigheden zoveel mogelijk
- Gleuven liggen dwars op de looprichting en zijn zo klein mogelijk

Verlichting en herkenbaarheid

- Extra verlichting op bijzondere plekken, zoals oversteekplaatsen, zodat deze extra zichtbaar zijn
- Objecten in de looproute voorzien van kleurcontrast met de omgeving, met name op een hoogte tussen 1,4 en 1,6 meter
- Er is voldoende kleurcontrast tussen stoep en straat (streep is ook voldoende)
- Lichtmasten herkenbaar en in een doorgaande vormgeving toepassen
- Uitrustconstructies visueel vormgeven als voetpad, zodat automobilisten begrijpen dat zij een voetpad kruisen en te gast zijn



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU
HOOFD

Extra voor voetpaden en trottoirs bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Vrije breedte voetpaden en trottoirs minimaal 2,1 meter (excl. trottoir band)
- Aandachtspunten: uitstallingen van winkels, reclame-uitingen en terrasobjecten vormen een obstakel voor voetgangers, met name voor blinde en slechtziende mensen
- Ter hoogte van de toegang van publiekstrekkende voorzieningen, en idealiter om de 50 meter, trottoirs voorzien van verlaagde trottoirbanden of inritbanden. De dwarshelling tussen trottoir en rijbaan is < 1:50

Zintuigen

- Zien
- Horen
- Tasten
- Verplaatsen
- Gebruiken



5.2 Routegeleiding

Een goede looproute wijst zich bijna vanzelf. Met heldere gidslijnen, herkenbare tekens en duidelijke bewegwijzering vinden voetgangers makkelijker hun weg en voelen zij zich zekerder in de openbare ruimte. Zo wordt lopen niet alleen eenvoudiger, maar ook prettiger en toegankelijker voor iedereen.



Tekens en bewegwijzering

- Zorg voor eenvoudige en begrijpelijke informatievoorziening
- Lange teksten waar mogelijk samenvatten
- Wegwijzers bij voorkeur voorzien van pictogrammen
- De route moet logisch, overzichtelijk en sociaal veilig zijn
- Licht opschrift op donkere ondergrond heeft de voorkeur
- Gebruik goed contrasterende kleurencombinaties

Gidslijnen

Dit zijn natuurlijke of reeds aanwezige structuren in het gebied die dienen om plaats en richting te bepalen. Voorzie in het ontwerp zo veel mogelijk in 'natuurlijke gidslijnen' en het vrijhouden van looproutes

- Voelbaar verschil in oppervlaktestructuur met voet of stok, bijvoorbeeld trottoir en grasveld
- Hoogteverschil van meer dan 5 cm, bijvoorbeeld een trottoirband of muur
- Gidslijnen mogen niet worden onderbroken door geparkeerde of rijdende voertuigen of andere objecten



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU HOOFD

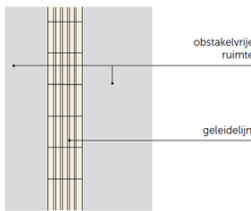
Extra voor routegeleiding bij toegankelijkheidsniveau hoofd

Publiek aantrekkende voorzieningen moeten bereikbaar zijn via toeleidende looproutes. Deze routes worden gemarkeerd door een natuurlijke gidslijn of, als die ontbreekt, door een geleidelijn. Als er een natuurlijke gidslijn is (bijvoorbeeld een gevel, muur of strakke grasrand) heeft dit de voorkeur boven de aanleg van een geleidelijn.

Geleidelijnen

Speciaal aangebrachte routes die zowel fysiek als visueel waarneembaar zijn.

- Liggen alleen in veilige, voor voetgangers bestemde gebieden
- Geleidelijnen zijn vrij van obstakels
- Links en rechts van een geleidelijn ligt een obstakelvrije strook van ten minste 60 cm
- Geleidelijnen zijn altijd in twee richtingen te gebruiken en hebben een breedte van 30 cm (of 60 cm als de geleidelijn haaks op de gidslijn is gepositioneerd, bijvoorbeeld overdwars op het trottoir richting de oversteekplaats)
- Contrasteren in kleur en textuur met de omliggende bestrating
- Bevatten zo min mogelijk hoeken, knooppunten en beslispunten

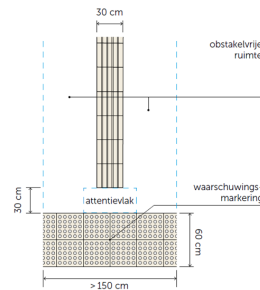


- Als een hoofdroute met geleidelijn een hoogteverschil bevat, moet een alternatief worden aangeboden, bijvoorbeeld een hellingbaan of lift
- Meer informatie en detailuitwerkingen zijn te vinden in de CROW-publicatie 'Leidraad Toegankelijkheid' en de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023c)

Attentievlakken

Dit zijn onderbrekingen in geleidelijnen ten behoeve van specifieke informatie aan de gebruikers.

- Worden toegepast bij richtingveranderingen en op beslispunten, zoals hoeken, kruisingen en afslagen
- Maximaal 60 x 60 cm, uitgevoerd in de aanwezige bestrating

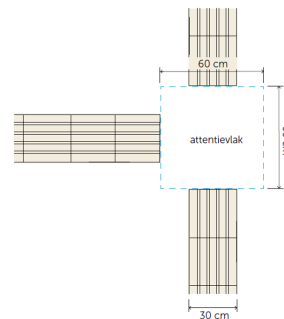


Waarschuwingsmarkering

Noppen waarschuwen voetgangers bij het naderen van een gevaarlijke situatie, zoals bovenaan trappen, bij oversteekplaatsen en bij overgang van een geleidelijn naar een gidslijn.

Maatvoering:

- Attentievlak van 0,30 meter
- Breedte noppentegels van 0,60 meter
- Lengte noppentegels minimaal 0,60 meter



5.3 Hoogteverschillen

Trappen en hellingen zijn belangrijke schakels in voetgangersroutes en bepalen in sterke mate de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Een zorgvuldig ontwerp is nodig om hoogteverschillen veilig, comfortabel en bruikbaar te overbruggen voor een brede groep gebruikers. Daarbij vragen zowel de vormgeving, de ligging als de aansluiting op de looproute om aandacht.



Trappen

- Bij meer dan twee treden: aandacht voor een leuning, steunpunt of grijppunt
- Voldoende ruimte om elkaar te passeren
- Treden voldoende stroef; anders een antislipstrook toepassen (deze kan het beste gecombineerd worden met de markering van de treden)
- Trappen bestaan bij voorkeur uit gesloten treden
- Trede-diepte minimaal 30 cm
- Trede-hoogte tussen 15 en 18 cm
- Breng helderheidscontrast (60% volgens NEN9120) aan op de traprede om te voorkomen dat mensen korte trappen over het hoofd zien
- Als de trap geen contrast heeft met de omliggende bestrating, plaats dan een contractmarkering over de volle breedte van de trap.

Hellingen

- Hellingen die niet steiler zijn dan 1:25 worden niet als helling beschouwd maar als
- 'vals plat', waardoor deze kunnen worden uitgevoerd als een vlakke voetgangersroute.
- Vermijd bochten in hellingen
- Voldoende stroef; bij voorkeur een waarde van 65 volgens NEN 2873; bijvoorbeeld klinkers, trottoirtegels of asfalt
- Geen zachte ondergronden
- Een enkele helling mag een hoogteverschil van maximaal 1 meter overbruggen
- Grotere hoogteverschillen moeten met geschakelde hellingen worden overbrugd
- Minimale breedte: 1,20 meter
- Aan begin en einde van een helling een vrije manoeuvreerruimte van 2,10 x 2,10 meter

Valbeveiliging

- Breng bij hellingen die steiler zijn dan 1:25 een hoogteverschil van 0,25 tot 1,00 meter kennen valbeveiliging aan in de vorm van een leuning op een hoogte tussen 85 en 95 cm
- Denk aan een afrolbeveiliging voor rolstoelen: een opstaande rand van minimaal 5 cm



Extra voor hoogteverschillen bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Trapleuningen aan beide zijdes
- Aan begin en einde van een trap: vrije manoeuvreerruimte van 1,50 x 1,50 meter
- Tussenbordessen bij een rechte hellingbaan: minimaal 1,50 meter breed en 1,50 meter lang



5.4 Rustpunten

Rustpunten maken looproutes toegankelijker, comfortabeler en bruikbaar. Zeker op langere of minder directe routes bieden zitmogelijkheden voetgangers de kans om onderweg uit te rusten. Dat vergroot niet alleen de haalbaarheid van verplaatsingen te voet, maar draagt ook bij aan de sociale veiligheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.



Algemeen

- Een afstand van maximaal 200 meter tussen twee zitgelegenheden is wenselijk
- Banken bereikbaar via toegankelijke voetpaden
- Scherpe hoeken en randen vermijden
- Objecten buiten de looproute plaatsen; uitrustplaatsen mogen de natuurlijke gidslijn niet verstoren
- Voldoende verlichting bij rustpunten
- Objecten in de looproute markeren met kleurcontrast (minimaal 30%) op een hoogte tussen 1,4 en 1,6 meter

Maatvoering

- Zithoogte bevindt zich tussen 45 en 50 centimeter
- De zitdiepte is minimaal 40 centimeter
- Tafelhoogte bedraagt 80 centimeter
- Banken met armleggers, en waar passend ook zonder armleggers in verband met beweegruimte voor gebarentaal

- Waar mogelijk zitelementen in relatie tot elkaar plaatsen, ten behoeve van auditief beperkten
- Vrije breedte voor een rolstoel naast of tegenover een zitelement of tafel: minimaal 1,20 meter

Herkenbaarheid

- Meubilair uitvoeren in een voor de locatie karakteristieke en daarmee herkenbare kleur en vormgeving



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU HOOFD

Extra voor rustpunten bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Om de 100 meter een zitgelegenheid langs routes in drukke of zorggerelateerde gebieden
- Verharde opstelplaats naast de bank voor rolstoelen, rollators en scootmobielen
- Banken met leuningen



5.5 Oversteekplaatsen

Een goede looproute houdt niet op aan de overkant van de straat. Veilige, duidelijke en comfortabele oversteekplaatsen maken het voor voetgangers makkelijker om hun weg te vervolgen en zorgen ervoor dat het netwerk aaneengesloten is en er geen eilanden ontstaan.



Verkeersveiligheid

Voor het gehele netwerk geldt:

- Conflicten met kruisend verkeer waar mogelijk vermijden
- Verkeerssoorten waar mogelijk scheiden
- Snelheid reduceren op conflictpunten

Zichtbaarheid

- Vrij zicht op aankomend verkeer op ooghoogte, dus binnen ongeveer 0,95 tot 1,95 meter
- Minimaal 50 meter vrij zicht bij 30 km/u
- Minimaal 100 meter vrij zicht bij 50 km/u

Verkeerslichten

- Voor blinden is het van belang dat verkeerslichten eenduidig zijn uitgevoerd: knop op dezelfde hoogte en aan dezelfde kant
- Bedieningsknop van het voetgangerslicht op een hoogte tussen 0,9 en 1,2 meter
- Bedieningsknoppen bij voorkeur in signaalkleur, eventueel met trilfunctie en herkenbare vormgeving

Oversteeklengte

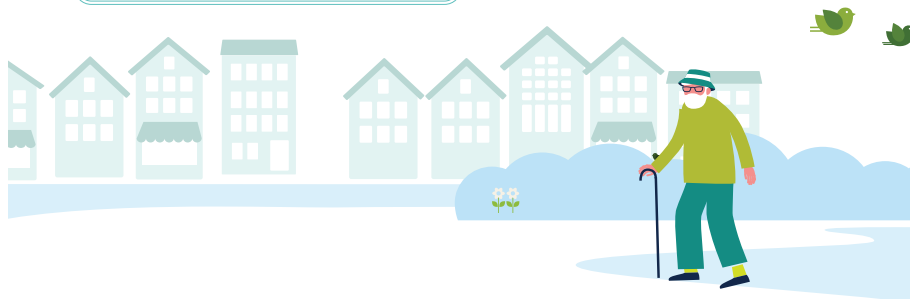
- Oversteeklengte zo kort mogelijk houden
- Een oversteek langer dan 7 meter bij voorkeur onderbreken met een middengeleider
- Voetgangerslicht afstemmen op een verplaatsingssnelheid van maximaal 0,8 m/s
- Routegeleiding (tast, verplaatsen, horen)
- Oversteekplaatsen moeten vindbaar zijn door middel van een natuurlijke gidslijn
- Rateltikker herkenbaar en vindbaar toepassen met doorlopend geluid.



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU
HOOFD

Extra voor oversteekplaatsen bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Bij een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u wordt op het hoofdnetwerk minimaal een zebraad of verkeerslicht toegepast om veilig over te steken
- Kruispunten overzichtelijk maken met vrije uitzichthoeken, zodat slechthorenden goed kunnen waarnemen
- Bij verkeersregelinstantaties kan een rateltikker met trilfunctie worden gebruikt. Bij groen 800 tikken per minuut en bij rood 75 tikken per minuut (Regeling Verkeerslichten, artikel 14 van de Wegenverkeerswet).
- Geleidelijk en attentiemarkering in het verlengde van de oversteek toepassen



5.6 Parkeren mindervaliden

Mindervalide parkeerplaatsen zijn van groot belang voor mensen die gebruikmaken van een rolstoel of andere mobiliteitshulpmiddelen, en verbeteren tegelijk de toegankelijkheid voor een bredere groep gebruikers.



Maatvoering

- Haaksparkeren: minimaal 3,5 x 5,0 meter
- Langsparkeren: minimaal 3,5 x 6,0 meter
- Bij een parkeerplaats altijd een op- en afrit realiseren waar nodig
- Gebruiksruimte voor parkeermeter of automaat: minimaal 2,1 x 2,1 meter, drempelloos bereikbaar
- Informatie bij parkeermeter of -automaat op hoogte tussen 1,4 en 1,6 meter
- Bedienings-elementen (parkeermeters en -automaten) op hoogte tussen 0,9 en 1,2 meter

Locatie

- Gebouwwgebonden parkeerplaatsen bij voorkeur binnen 50 meter van de entree
- In parkeergarages bij voorkeur binnen 25 meter van een stijgpunt
- Algemene parkeerplaatsen voor mindervaliden evenredig verdelen over de stad
- Parkeerplaats aan een toegankelijke route
- Stroef en vlak loopoppervlak
- Geen zachte ondergrond

Aantal

- Bij gebouwgebonden parkeerplaatsen, parkeergarages en openbare parkeergebouwen: ten minste 2% van het totaal en minimaal 1
- Bij niet-gebouwgebonden parkeerplaatsen: ten minste 2% van de capaciteit
- Bij clusters van gezondheidsvoorzieningen, verzorgingsinstellingen, culturele instellingen en openbare gebouwen afstemmen op de behoefte

Herkenbaarheid

- Parkeerplaats aanduiden met verkeersbord E6
- Als extra attentie eventueel het rolstoelsymbool toepassen
- Indien de manoeuvreerruimte naast en achter de auto samenvalt met de rijbaan of een looproute, deze als zodanig herkenbaar maken met markering



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU
HOOFD

Extra voor mindervaliden parkeren bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Er zijn altijd parkeerplaatsen voor mindervaliden
- Gebouwwgebonden parkeerplaatsen liggen altijd binnen 50 meter van de entree
- In parkeergarages liggen parkeerplaatsen binnen 25 meter van een stijgpunt
- Buiten de garage aangeven of parkeerplaatsen voor mindervaliden vrij zijn
- In parkeergarages bij voorkeur herkenbare kleurtoepassing, bijvoorbeeld blauw



5.7 Bushaltes

Toegankelijke bushaltes zijn een essentiële schakel in een bruikbaar en inclusief mobiliteitssysteem. Een goede inrichting zorgt ervoor dat reizigers de halte veilig kunnen bereiken, er overzichtelijk kunnen wachten en op een comfortabele manier kunnen in- en uitstappen. Daarmee dragen toegankelijke bushaltes bij aan de zelfstandige verplaatsingsmogelijkheden van een brede groep gebruikers.

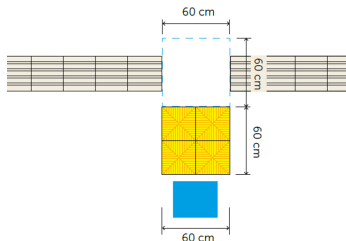


Algemeen

- Informatie plaatsen op een voor rolstoelgebruikers leesbare hoogte, met voldoende opstelruimte
- Perronrand markeren met kleurcontrast
- Instapplaats en route naar instapplaats markeren met voelbaar afwijkende bestrating, bijvoorbeeld ribbel- en noppenprofiel. Halfverharding onwenselijk

Zitvoorzieningen

- Een zitelement is wenselijk
- Zithoogte tussen 45 en 50 cm
- Vrije diepte van het zitje minimaal 30 cm
- Naast zitruimte waar mogelijk ook ruimte voor een rolstoel of rollator



Maatvoering

- Hoogteverschil tussen rijbaan en halteplaats: 18 cm
- Halte voor een ongelede bus: bij voorkeur 12 meter lang, maar minimaal 7 meter
- Halte voor een gelede bus: minimaal 18 meter lang
- Binnen een 30 km/u-zone is de minimale maat voor een bushalte op de rijbaan 4,0 meter
- Perron minimaal 1,50 meter breed

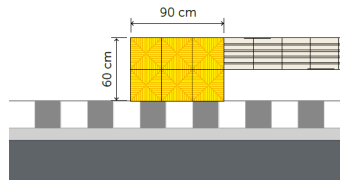
Objectmarkering

- Markeer informatiepunten, zoals een incheckzuil, met objectmarkering
- Objectmarkering is 60 bij 60 centimeter
- Objectmarkering onderscheidt zich tactiel (voelbaar), visueel en akoestisch van het omgevingsmateriaal

Instapmarkering

Instapmarkeringen zijn onderdeel van de fysieke routegeleiding en helpen een reiziger met een visuele toegankelijkheidsvraag om de plek van de ingang van het halterende voertuig te vinden (de opstapplaats)

- Breng instapmarkering aan in situaties waarbij er sprake is van een gefixeerde opstapplaats, bijvoorbeeld bij een bushalte of taxistandplaats
- Objectmarkering is 60 bij 90 centimeter
- Instapmarkering onderscheidt zich tactiel (voelbaar), visueel en akoestisch van het omgevingsmateriaal



Abri

- Bij drukke wachthaltes wordt een abri geplaatst
- Een abri biedt bescherming tegen regen en wind en vergroot het comfort
- Vrije ruimte in de abri naast het zitje minimaal 0,9 x 1,4 meter



Extra voor bushaltes bij toegankelijkheidsniveau hoofd

- Op locaties waar veel blinden en slechtzienden gebruik van maken, voelbare informatie toepassen

5.8 Speelplaatsen

Het streven van de gemeente Hof van Twente is om in elke kern een toegankelijke speeltuin te realiseren, zodat ook kinderen met een beperking kunnen spelen en ontdekken in de openbare ruimte. In Delden en Diepenheim is deze recent gerealiseerd.

Algemeen (alle zintuigen)

- In de omgeving van speelplaatsen voldoende aandacht voor toegankelijkheid, zodat zowel kinderen met een beperking als verzorgers met een beperking de speelplaats kunnen bereiken
- Waar mogelijk kleine toevoegingen in de directe omgeving, zoals bomen, speelprikkels en voel-, klank- en geurelementen
- Zitgelegenheid is gewenst
- Een vogelnestschommel maakt samen spelen mogelijk
- Toestellen die ook vanaf de grond gespeeld kunnen worden zijn wenselijk
- Toestellen op handkracht, bijvoorbeeld water in beweging brengen of geluid maken, zijn ook geschikt voor kinderen in een rolstoel



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU HOOFD

Extra voor speelplaatsen bij toegankelijkheidsniveau hoofd (alle zintuigen)

- Per wijk een speelplek aanwijzen met extra toegankelijkheidskenmerken
- Speeltoestellen bereikbaar vanaf een verhard pad
- Looppaden tussen toestellen begaanbaar voor rolstoelen en rollators
- Speeltoestellen die toegankelijk zijn voor kinderen met een beperking
- Omheining in goed zichtbare kleur rond schommelende en draaiende toestellen
- Ondergrond bij voorkeur kunstgras of rubbertegels in plaats van zand of houtsnippers
- Zitjes met rugleuning op schommels en wippen, deze zorgen voor extra stabiliteit
- Een parkeerplaats voor mindervaliden in de omgeving van grotere speelplaatsen is wenselijk



5.9 Straatmeubilair

De plaatsing en vormgeving van banken, afvalbakken, paaltjes, fietsenrekken en andere objecten hebben direct invloed op de vrije doorgang, de oriëntatie en de veiligheid van voetgangers. Een zorgvuldige inrichting voorkomt obstakels en draagt bij aan een comfortabele en toegankelijke loopomgeving voor alle voetgangers.



Algemeen

- Gebruik zoveel mogelijk standaardobjecten
- Gebruikobjecten uitvoeren in voor de locatie karakteristieke en daarmee herkenbare kleur en vormgeving

Informatievoorziening

- Hoogte van informatie tussen 1,40 en 1,60 meter
- Hoogte bedieningselementen op gebruiksoBJECTEN tussen 0,90 en 1,20 meter
- Zorg dat alle voorzieningen in de looproute met de taststok voelbaar zijn
- Voorkom dat iemand met een visuele beperking tegen zwevende objecten loopt, zoals plattegronden, informatieborden of vitrines

Ondergrondse afvalcontainers

- Afvalcontainers dienen bereikbaar en bruikbaar te zijn voor iedereen
- Recht voor het bedieningspunt van de container dient een manoeuvreerruimte van 2,1 x 2,1 meter te zijn
- Een afvalcontainer moet bereikbaar zijn vanaf de omliggende voetpaden

Overige elementen

- Scherpe hoeken en randen vermijden
- Objecten buiten de looproute plaatsen
- Nutskasten worden in principe niet op trottoir of voetpad geplaatst
- Voorzieningen zoals stadsplattegronden zodanig opstellen dat rolstoelgebruikers ze kunnen gebruiken
- Vrije doorgang naast de container minimaal 2 meter

Verlichting

- Gelijkmatische verlichting draagt bij aan betere zichtbaarheid

Kleurcontrast

- Elementen die om veiligheidsredenen moeten opvallen, bijvoorbeeld een trap, deur of informatiebord, kunnen door kleurcontrast extra herkenbaar worden gemaakt
- Gebruik dubbele codering waar nodig, zodat informatie ook voor kleurenblinden begrijpelijk is

5.10 Sociale veiligheid

Een voetganger gaat mogelijk een route mijden als deze sociaal onveilig is. Een omgeving die overzichtelijk, herkenbaar en prettig in gebruik is, geeft voetgangers meer vertrouwen om zich zelfstandig en comfortabel te verplaatsen.

Omdat sociale veiligheid vooral een kwestie is van beleving, moet het ontwerp aansluiten bij de blik van verschillende gebruikers.



Algemene aandachtspunten: (alle zintuigen)

- Zorg voor overzicht en zichtbaarheid
- Bevorder sociale controle: ogen op straat
- Menging van functies: levendigheid over de dag
- Ontwerp logische, directe en herkenbare routes
- Zorg voor goede en gelijkmatige verlichting
- Voorkom fysieke en ruimtelijke barrières
- Ontwerp wachtruimten en verblijfsplekken veilig en comfortabel

Waar het niet haalbaar is om de meest directe route aan alle eisen te laten voldoen, dient een alternatieve route beschikbaar te zijn die wel sociaal veilig is.



TOEGANKELIJKHEIDSNIVEAU
HOOFD

Extra voor sociale veiligheid bij toegankelijkheidsniveau hoofd (alle zintuigen)

- Besteed extra aandacht aan routes die veel in de avond worden gebruikt, zoals verbindingen naar OV-haltes, winkels, zorgvoorzieningen en parkeerplaatsen

5.11 Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid is persoonsgebonden, maar een aantrekkelijke route verkort de beleefde looptijd en maakt de acceptabele loopafstand langer. Onaantrekkelijke routes doen het omgekeerde.



Algemeen

- Zorg ervoor dat een aantrekkelijke route niet ten koste gaat van de toegankelijkheid, zoals en toepassen van halfverharding

Voorkom hinder

- Verkeershinder, lawaai en uitlaatgassen hebben een negatieve impact op de aantrekkelijkheid van de route
- Zorg voor voldoende beschutting tegen hitte, wind en neerslag

Afwisseling

- Zorg voor voldoende afwisseling; te veel is chaotisch, te weinig is saai
- Looproutes mogen verschillende gebieden met verschillende kenmerken doorkruisen

Keuze uit alternatieven

- Zorg voor routealternatieven, zodat de voetganger kan kiezen voor een langer rondje of een kort ommetje



Bedankt dat je de openbare ruimte in Hof van Twente voor ons toegankelijker maakt!



