



Toegankelijkheid van looproutes

tussen het OV en het rijksvastgoedbedrijf

Joshua Pelgrim, Eva Ladrak, Marrit Meulman, Stan Geesing, Hakan Kertil & Maury van Gurp
Hogeschool Saxion Deventer

Voorwoord

Voor u ligt het rapport over de toegankelijkheid van looproutes tussen het openbaar vervoer en de gebouwen van het Rijksvastgoedbedrijf. Dit rapport is geschreven in het kader van onze schoolopdracht voor de opleidingen Stedenbouwkundig Ontwerpen en Ruimtelijke Ordening & Planologie aan de Hogeschool Saxion. Wij zijn met deze opdracht bezig geweest van november 2020 tot en met januari 2021.

Tijdens deze opdracht zijn wij begeleid door Frank Evers. Met hem hebben wij wekelijks overleg gehad over onze vorderingen in het rapport en daarnaast heeft hij ons geholpen met het kaderen van de opdracht, zodat we gericht aan de slag konden gaan. Ook heeft hij geholpen bij het vinden van bronnen voor informatie van de deskresearch. Bij deze willen wij dan ook onze begeleider Frank Evers bedanken voor zijn ondersteuning tijdens dit project.

Tevens willen wij ook onze opdrachtgevers Piet Melman en Thomas van Dijk bedanken omdat zij ons de nodige informatie hebben gegeven vanuit hun vakgebied. Daarnaast konden wij altijd contact met ze opnemen als we vragen hadden.

Onze interesse voor deze opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf zit hem in het feit dat we op een andere schaal hebben leren kijken naar de verbindingen in de stad. Looproutes zijn vaak het laatste waar men aan denkt als het gaat om het wegennetwerk in de stad. De kwaliteit van de looproutes is daardoor vaak minder goed, omdat hier minder aandacht aan wordt besteed. Dit gaat vaak ten koste van minder validen, omdat zij afhankelijker zijn van de kwaliteit van deze routes. De kwaliteit van looproutes is dus een belangrijk aspect in het dagelijks leven van de mens.

Wij hopen dat het Rijksvastgoedbedrijf met de informatie in dit rapport meer inzicht krijgt over het belang en de kwaliteit van de looproutes van en naar hun gebouwen en hiermee de toegankelijkheid kan verbeteren.

Eva Ladrak, Maury van Gulp, Stan Geesing, Marrit Meulman, Joshua Pelgrim en Hakan Kertil

Deventer, 21 januari 2021



Hakan Kertil (SD)



Maury van Gulp (SD)



Eva Ladrak (ROP)



Joshua Pelgrim (SD)



Stan Geesing (SD)



Marrit Meulman (ROP)

Inhoudsopgave

Voorwoord	Blz. 2
Inleiding	Blz. 3
Randvoorwaarden	Blz. 4
Amersfoort	Blz. 7
Zwolle	Blz. 20
Apeldoorn	Blz. 54
Arnhem	Blz. 68
Verbetervoorstellen	Blz. 94
Algemene reflectie	Blz. 99
Bibliografie	Blz. 100
Bijlage	Blz. 101

Inleiding

Dit rapport is uitgevoerd voor het Rijksvastgoedbedrijf en heeft als doel om haar meer inzicht te geven over de toegankelijkheid en kwaliteit van looproutes van en naar Rijksvastgoedgebouwen. We hebben gekozen om in vier steden onderzoek te doen naar de toegankelijkheid tussen het openbaar vervoer en de gebouwen van het Rijksvastgoedbedrijf. Het betreft de steden Amersfoort, Zwolle, Apeldoorn en Arnhem. Hierbij hebben we de routes vanaf het station of vanaf het busstation belopen en beoordeeld op toegankelijkheid en kwaliteit. Van al deze routes is een fotorapportage gemaakt die zijn verwerkt in het rapport. Om de routes te kunnen beoordelen hebben we doormiddel van deskresearch randvoorwaarden opgesteld die ons hierbij hebben geholpen. Daarnaast hebben wij ook gekeken naar de overgang van openbaar naar privéterrein, omdat dit al snel naar voren kwam als een belangrijk aspect als het gaat om de toegankelijk het van de gebouwen. Voor enkele routes zijn verbeter voorstellen gemaakt, deze voorstellen zijn gemaakt om een beeld te geven van hoe het anders zou kunnen.

Maatvoering
Obstakels
Nabijheid
Comfort
Beleving/verrijking
Geleiden lijnen

Randvoorwaarden

Randvoorwaarden

Hieronder staat de lijst met criteria waar de looproutes die zijn onderzocht op beoordeeld zijn. In de lijst staat uitgelegd waarom juist deze criteria zo belangrijk zijn om ervoor te zorgen dat mensen meer gaan lopen. Deze criteria zijn opgesteld uit de deskresearch die te vinden is in de bijlage.

Maatvoering

Om een looproute toegankelijk te maken is het van belang dat de route breed genoeg is om overheen te kunnen. Het SWOV heeft daarom bepaalde eisen aan de maatvoering van looproutes gesteld. De maatvoering voor de breedte van een voetpad, de breedte van een voetganger met blinde geleide stok en de breedte van een rolstoel kunnen bij onze beoordeling van de looproutes niet ontbreken. Volgens het SWOV moet een voetpad minimaal 1 meter zijn, de breedte van iemand met een blinde geleide stok is 1,20 meter en de breedte van een rolstoel is 0,60 meter. We hebben de looproutes dan ook op deze maatvoering getoetst. We hebben de breedtes opgemeten door steeds het aantal stoeptegels te tellen, deze 0,30 bij 0,30 meter.

Obstakels

Om op een prettige manier van een looproute gebruik te kunnen maken is het fijn als het voetpad vlak is, als je makkelijk het voetpad op en af komt en als er zo min mogelijk op het voetpad staat. De looproutes zijn ook getoetst aan de hand van de volgende criteria: de vlakheid van het voetpad (geen losliggende tegels of omhoog staande onderdelen), het aantal opritten waar je de stoep op en af kan, het aantal wegversperringen er op het voetpad staan (fietsen, lantarenpalen, etc.) en het aantal boomwortels dat de bestrating omhoog drukt.

Nabijheid

Uit onderzoek van het College van Rijksadviseurs is gebleken dat de nabijheid van de bestemming voor veel mensen een belangrijk punt is bij de afweging om wel of niet te gaan lopen. Mensen zijn vaak bereid om maximaal 600 meter te lopen naar hun bestemming. Deze 600 meter kan vanaf hun huis zijn, vanaf de bushalte, vanaf het station of vanaf de parkeerplaats. Uit ditzelfde onderzoek is ook gebleken dat herkenningspunten ervoor kunnen zorgen dat een route minder lang aanvoelt dan hij daadwerkelijk is, waardoor mensen eerder bereid zijn om te gaan lopen. Als een route verbonden is met veel verschillende voorzieningen (een actieve plint) zorgt dit er ook voor dat mensen eerder bereid zijn om te gaan lopen omdat dit zorgt voor veel prikkels. De routes zijn daarom beoordeeld op de criteria afstand, herkenningspunten en actieve plint.

Comfort

Als je gebruik maakt van een looproute is het prettig als je er veilig voelt. Hiervoor zijn de looproutes getoetst op de aanwezigheid van sociale controle en op de aanwezigheid van straatverlichting. Sociale controle wordt vooral bereikt door de aanwezigheid van verschillende functies zoals woningen en winkels. Daarnaast moet je tijdens het gebruik van een looproute niet te veel last hebben van weersomstandigheden zoals een felle zon, hevige regenbuien of veel wind. Om deze redenen moeten looproutes plekken hebben waar ze beschutting bieden tegen deze weersomstandigheden. De route is daarom getoetst op het aantal punten waar je beschutting kunt zoeken.

Beleving/verrijking

Bij beleving en verrijking is er vooral gekeken naar het feit of de route wel aantrekkelijk is om te lopen. Hierbij is het belangrijk dat de route door een groene omgeving gaat, dit maakt de route aantrekkelijk en zorgt ervoor dat de route korter aanvoelt. Ook is het belangrijk dat er verschillende functies in een wijk zijn. Door de afwisseling aan wonen, winkels maar ook bijvoorbeeld bankjes voelt de route korter aan en daarnaast brengt deze afwisseling meer sfeer. Als het gaat om groen is er gekeken naar hoe groen een route is en of er veel beplanting is. Bij het punt afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing is er vooral op gelet of er plekken zijn waar de mogelijkheid is om even te zitten.

Geleidelijnen

Geleidelijnen zijn de tegels met een reliëf erop. Dit is een belangrijk hulpmiddel voor blinden en slechtzienden om de weg te vinden naar bushaltes, in het station en naar de ingang van een gebouw. Tijdens de beoordeling van de routes is er gelet op de volgende punten. Ten eerste de aanwezigheid van natuurlijke gidslijnen, deze zijn verschillend in kleur, structuur of hoogte. Ze zorgen ervoor dat iemand met een visuele beperking zich beter kan oriënteren. Voorbeelden hiervan zijn een stoeprand, een struik of een tuinmuur. Het tweede punt waarop is gelet zijn de geleidelijnen. Hierbij is het van belang of ze überhaupt wel aanwezig zijn op de punten waar nodig en of ze breed genoeg zijn. Daarnaast is het belangrijk dat er om de geleidelijn heen een obstakel vrije zone is, dit is een ruimte van 0.6m rondom de geleidelijn.

Randvoorwaarden

Hoe zijn de routes beoordeeld?

Om de looproutes die zijn onderzocht te kunnen beoordelen is bovenstaande lijst met criteria opgesteld. Deze criteria zijn in een tabel gezet en worden per route beoordeeld met een goed, matig of onvoldoende. Na het invullen van de tabel moet er bepaald worden of de totale route een goed, matig of onvoldoende scoort. Wanneer meer dan de helft van de criteria in de tabel met een goed wordt beoordeeld dan scoort ook de totale route een goed. Hetzelfde geldt voor matig en onvoldoende, wanneer meer dan de helft van de criteria met matig of onvoldoende wordt beoordeeld dan scoort de totale route dit ook.

Uitleg van grijs gekleurde balken in de tabel/ mindervalide routes

In het beoordelingsformulier zijn zeven grijze balken te zien. Deze balken zijn specifiek van belang als het gaat om de toegankelijkheid voor mensen met een rolstoel, rollator of voor mensen die slecht ter been zijn. De maatvoering van de stoep is van belang zodat rolstoelgebruikers en mensen met een blindengeleidenstok genoeg ruimte hebben om zich over het trottoir te verplaatsen. Voor blinden en slechtzienden zijn de geleidelijnen ook van groot belang, met behulp van deze lijnen herkennen zij gevaarlijke plekken en obstakels. Voor deze grijze balken is er een aparte totaalscore gemaakt. Dit is gedaan omdat een route soms heel goed kan lijken voor de een maar voor iemand met loopbeperking veel minder prettig kan zijn. Het is van belang om deze verschillen (indien aanwezig) in kaart te brengen.



Fotorapportage

Opvallendheden

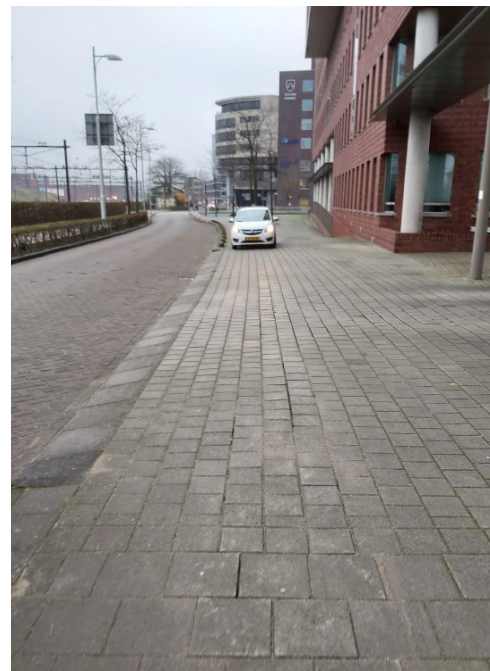
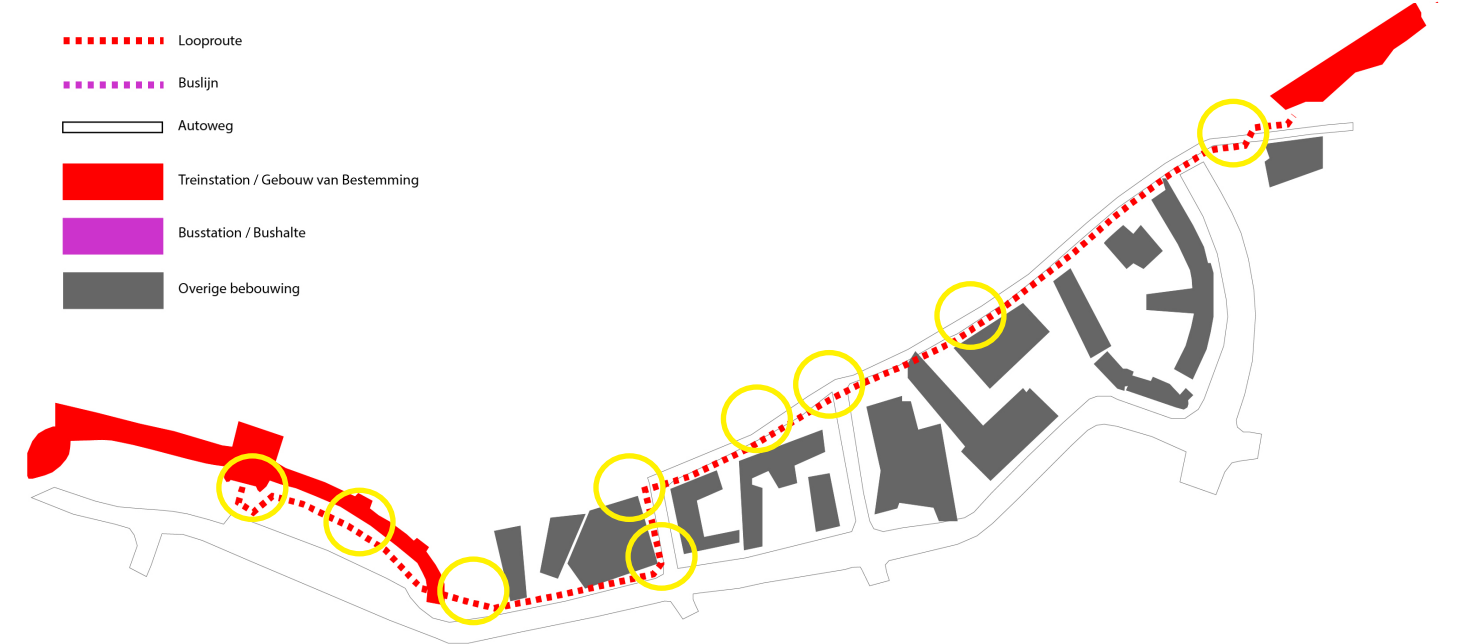
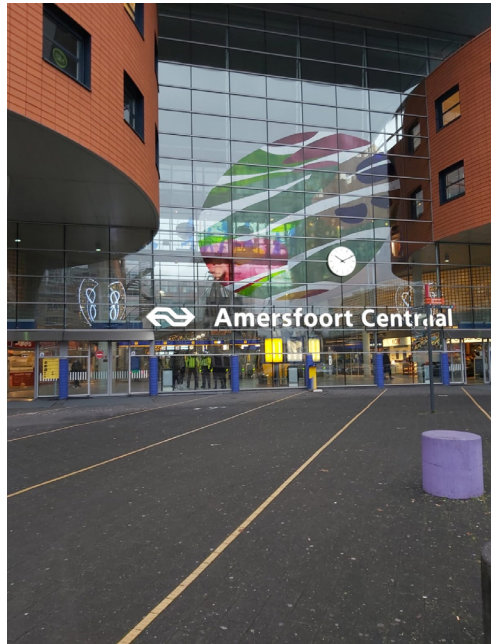
Knelpunten

Positieve punten

Amersfoort

Smallepad 5

Rijkstdienst voor cultureel erfgoed



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Soms erg smalle stoepen, dit is lastig voor mensen met een rolstoel.
- Op een paar plekken eindigt de stoep maar hier is geen verlaging voor mensen met een rolstoel.
- De looproute wordt vaak onderbroken.
- De sociale controle is 's avonds minder denken wij omdat de route achter gebouwen langs gaat.
- De omgeving is niet groen.
- Gidslijnen waren aanwezig op de juiste plekken.
- De afstand was goed beloopbaar.

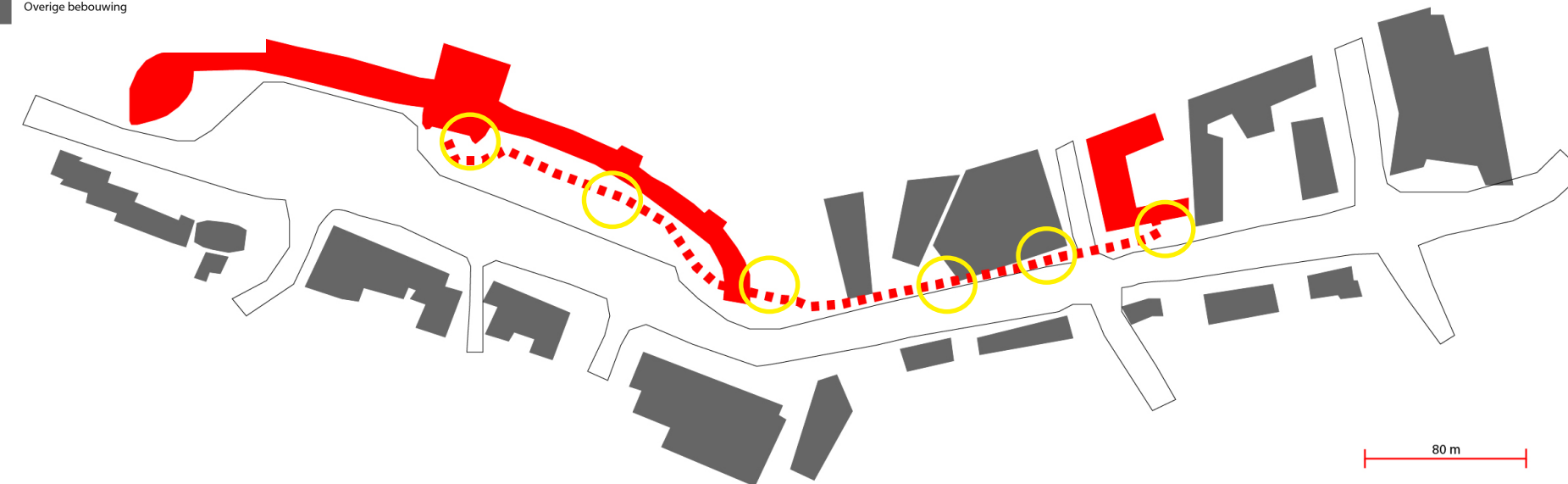
Amersfoort, Smallepad 5, Rijksdienst voor cultureel erfgoed				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)		x		
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)		x		
Breedte rolstoel (min. 0,60m)		x		
Opmerkingen:	Sommige voetpaden zijn heel breed, andere zijn te smal.			
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)			x	
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)		x		
Beplanting (boom- wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer		x		
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden		x		
Aanwezigheid socia- le controle		x		
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)		x		
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé was goed, het was duidelijk wanneer je het terrein van het gebouw betrad en de ingang was goed te vinden.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>matig</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>matig</u> .				

Stationsstraat 81 Rechtbank



- Looproute
- Buslijn
- Autoweg
- Treinstation / Gebouw van Bestemming
- Busstation / Bushalte
- Overige bebouwing



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Goed beloopbaar.
- Sociale controle is goed, de route bevindt zich aan een drukke weg.
- Geleide lijnen zijn aanwezig bij het oversteekpunt.
- Helling voor rolstoelgebruikers aanwezig.
- Brede stoep.

Stationsstraat 81, Rechtbank				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningpunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

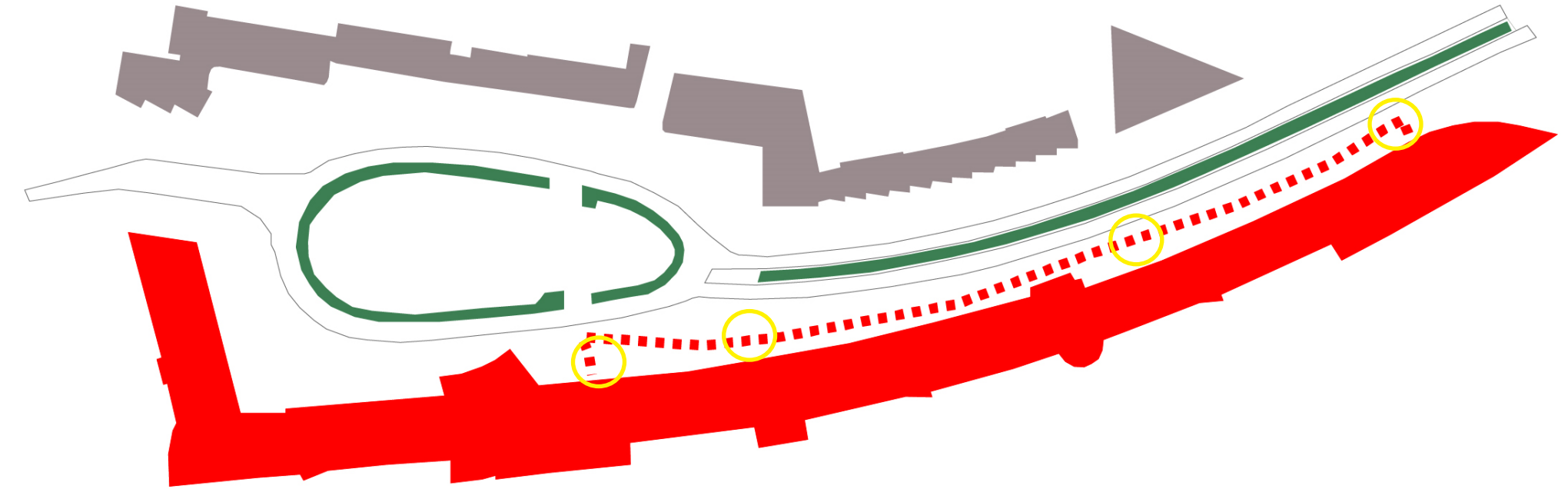
Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden	x			
Aanwezigheid socia- le controle	x			
Verlichting				
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang naar openbaar naar privé is abrupt, maar wel duidelijk. Het ligt direct aan de stoep, je ziet duidelijk wat privé is en wat openbaar is. De ingang is ook toegankelijk voor rolstoelgebruikers ondanks het hoogteverschil.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Locatie bevindt zich in het stationsgebouw.
- Looprouten loopt langs een drukke weg dus er is sprake van goede sociale controle.
- Erg brede stoep.
- Vlakke stoep.
- Mogelijkheden om te schuilen voor slecht weer.

- Looprouten
- Buslijn
- Autoweg
- Treinstation / Gebouw van Bestemming
- Busstation / Bushalte
- Overige bebouwing

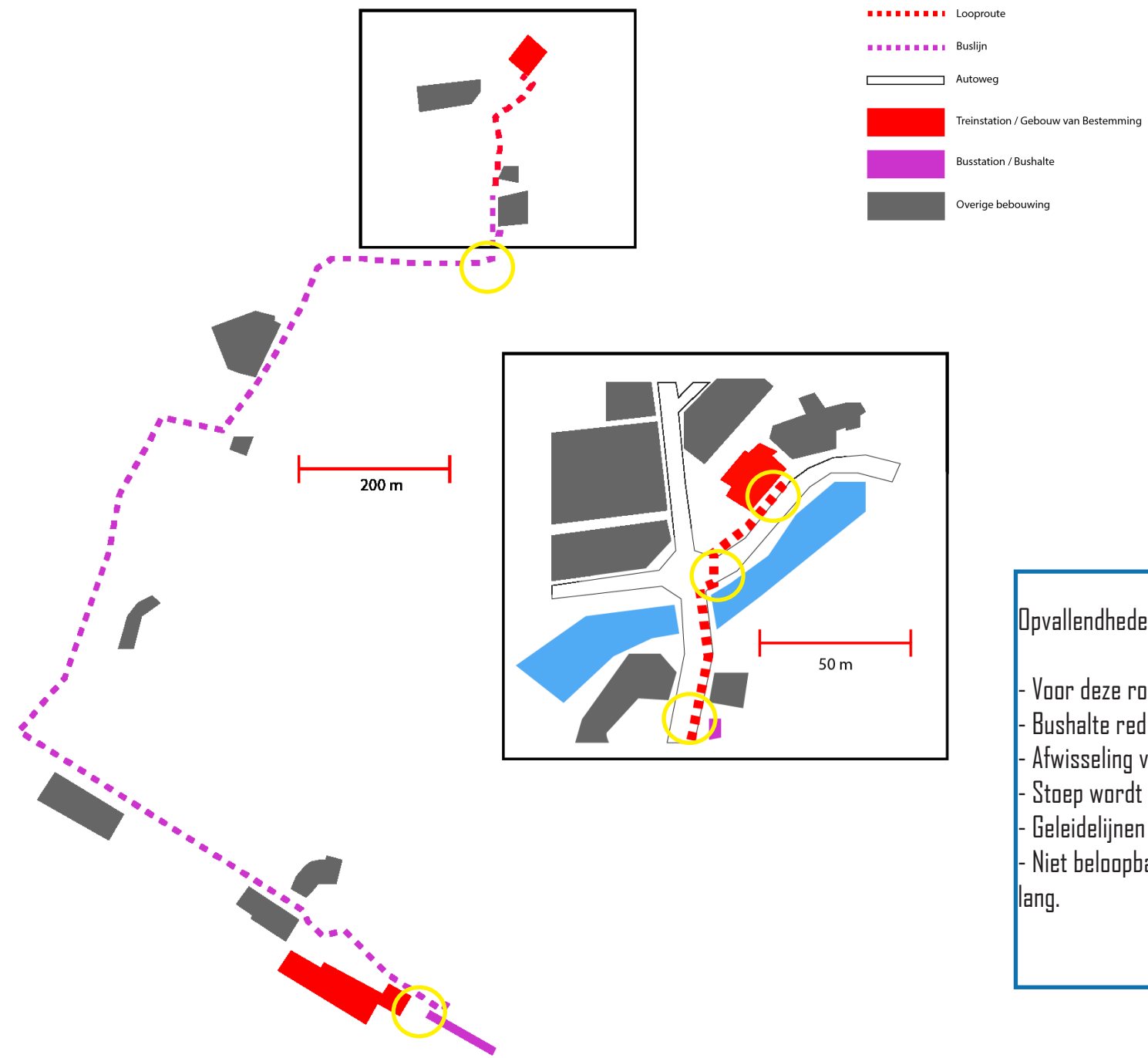
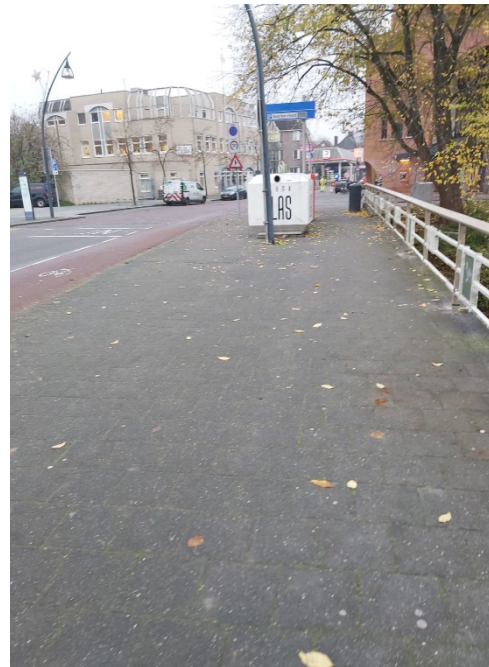


Piet Mondriaanlaan 54, Agentschap Telecom				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)				x
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden	x			
Aanwezigheid socia-le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen		x		
Breedte gidslijn (min. 0,3m)				x
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is abrupt, de ingang begint waar de stoep eindigt, er is geen duidelijke overgang.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Fotorapportage
Opvallendheden
Knelpunten
Positieve punten

Zwolle



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

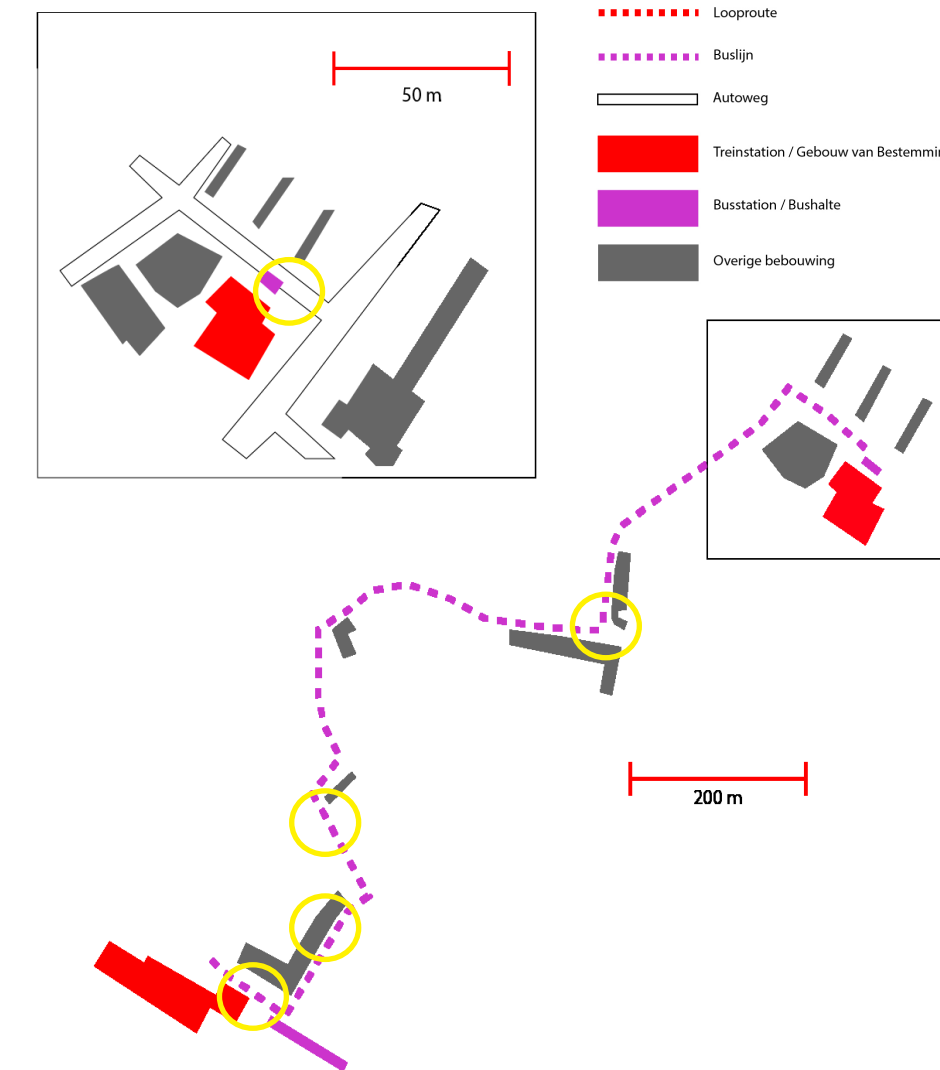
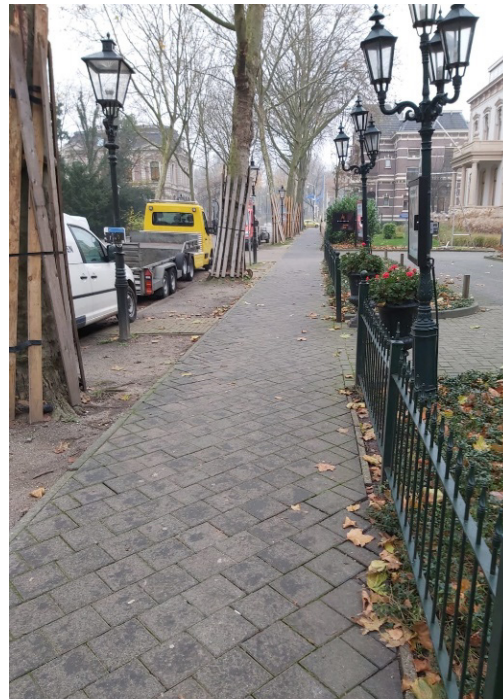
- Voor deze route is gebruik gemaakt van de bus.
- Bushalte redelijk dicht bij de locatie.
- Afwisseling van brede en smalle stukken stoep.
- Stoep wordt vaak onderbroken.
- Geleidelijnen zijn aanwezig bij het busstation.
- Niet beloopbaar, de looproute gaat door het centrum en is te lang.

Burgermeester Drijbelsingel 7, Hedon				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)		x		
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)		x		
Breedte rolstoel (min. 0,60m)		x		
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)		x [*]		
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)		x		
Beplanting (boom- wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)	x			

* De meeste opritten zijn opzich goed, maar de stoep wordt te vaak onderbroken.

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden	x			
Aanwezigheid socia- le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
Eigenlijk is er geen overgang tussen openbaar en privé, want het gebied voor het gebouw is geen privéterrein.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Schuurmanstraat 2 Rechtbank



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Kan zowel gelopen worden als met de bus.
 - Veel obstakels op de stoep.
 - Afwisseling van brede en smalle stoepen.
 - Bushalte direct voor de locatie.

Schuurmanstraat 2, Rechtbank				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating		x		
Opritten (max. 0,15m)		x		
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)			x	
Beplanting (boom-wortels)		x		
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer			x*	
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

* Er is ook een mogelijkheid om de bus te nemen, deze is 100 meter van het gebouw vandaan.

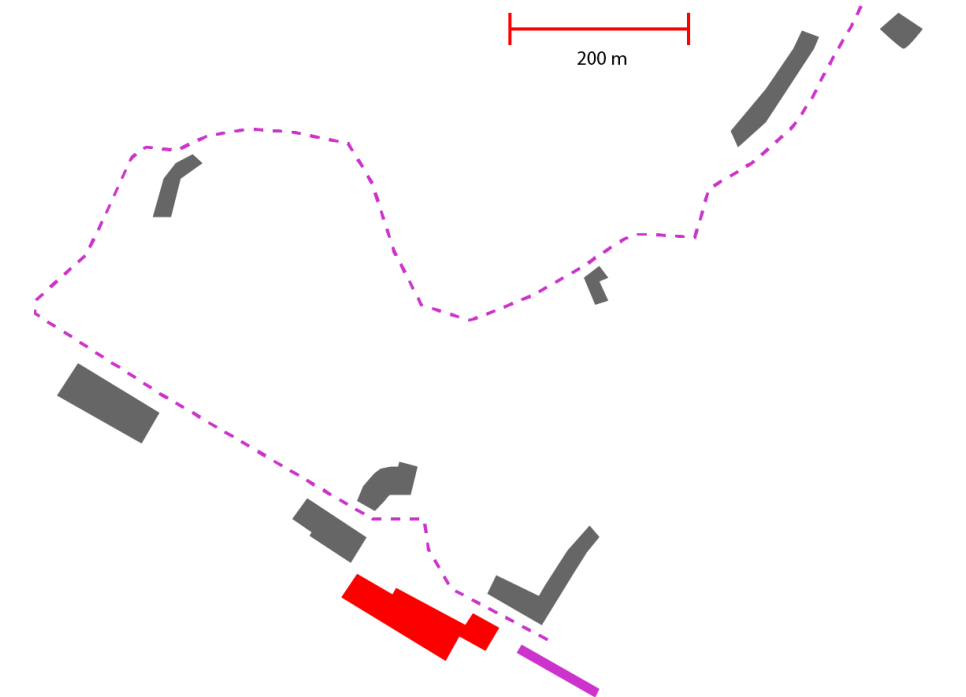
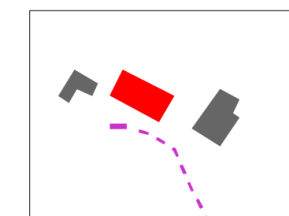
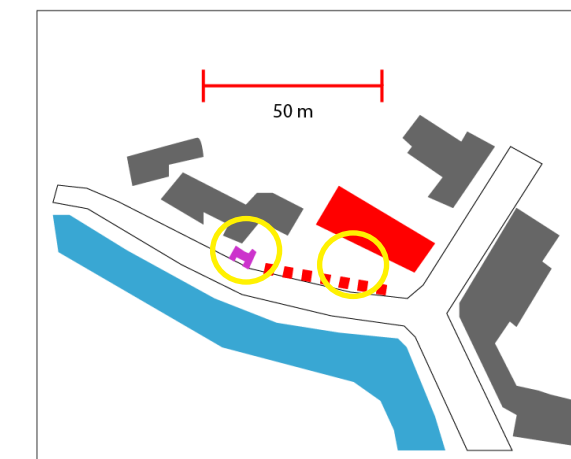
Comfort				
Beschutting voor weersomstandigheden			x	
Aanwezigheid sociale controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing		x		
Geleide lijnen				
Aanwezigheid natuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé is mooi gedaan, je ziet een duidelijk verschil tussen de terreinen door materiaalgebruik en groen.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Voor deze route pak je de bus.
- Bevindt zich aan de rand van het centrum.
- Geleidelijnen aanwezig bij de bushalte.
- Gebouw heeft een gedateerde uitstraling.
- Toegankelijk voor rolstoelgebruikers doormiddel van een helling.
- Omgeven door water en groen.

- Looproute
- Buslijn
- Autoweg
- Treinstation / Gebouw van Bestemming
- Busstation / Bushalte
- Overige bebouwing



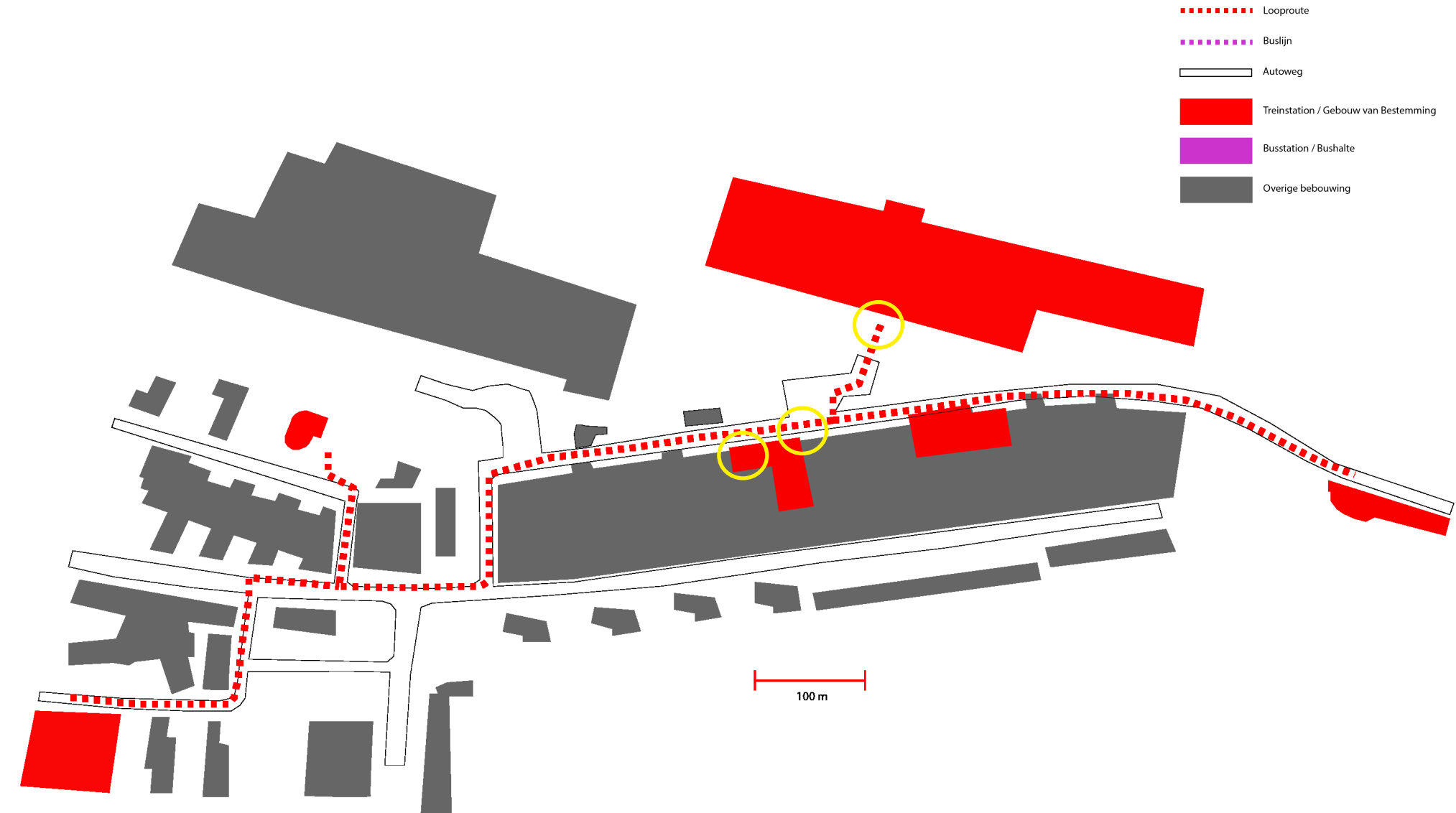
Burgermeester Drijbelsingel 27, Belastingdienst				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)		x		
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)		x		
Breedte rolstoel (min. 0,60m)		x		
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	



Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden	x			
Aanwezigheid socia- le controle		x		
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing				x
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé is eigenlijk alleen duidelijk door het verschil van tegel- grootte en had verder niet een mooie overgang/uitstraling. Wel is er ook een mogelijkheid voor rolstoelgebruikers om binnen te komen door middel van een helling.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Korte route.
 - Ander kant van het station.
 - Vlakke en brede stoep.
 - Geen groene omgeving.
 - Sociale controle waarschijnlijk s'avonds minder goed.



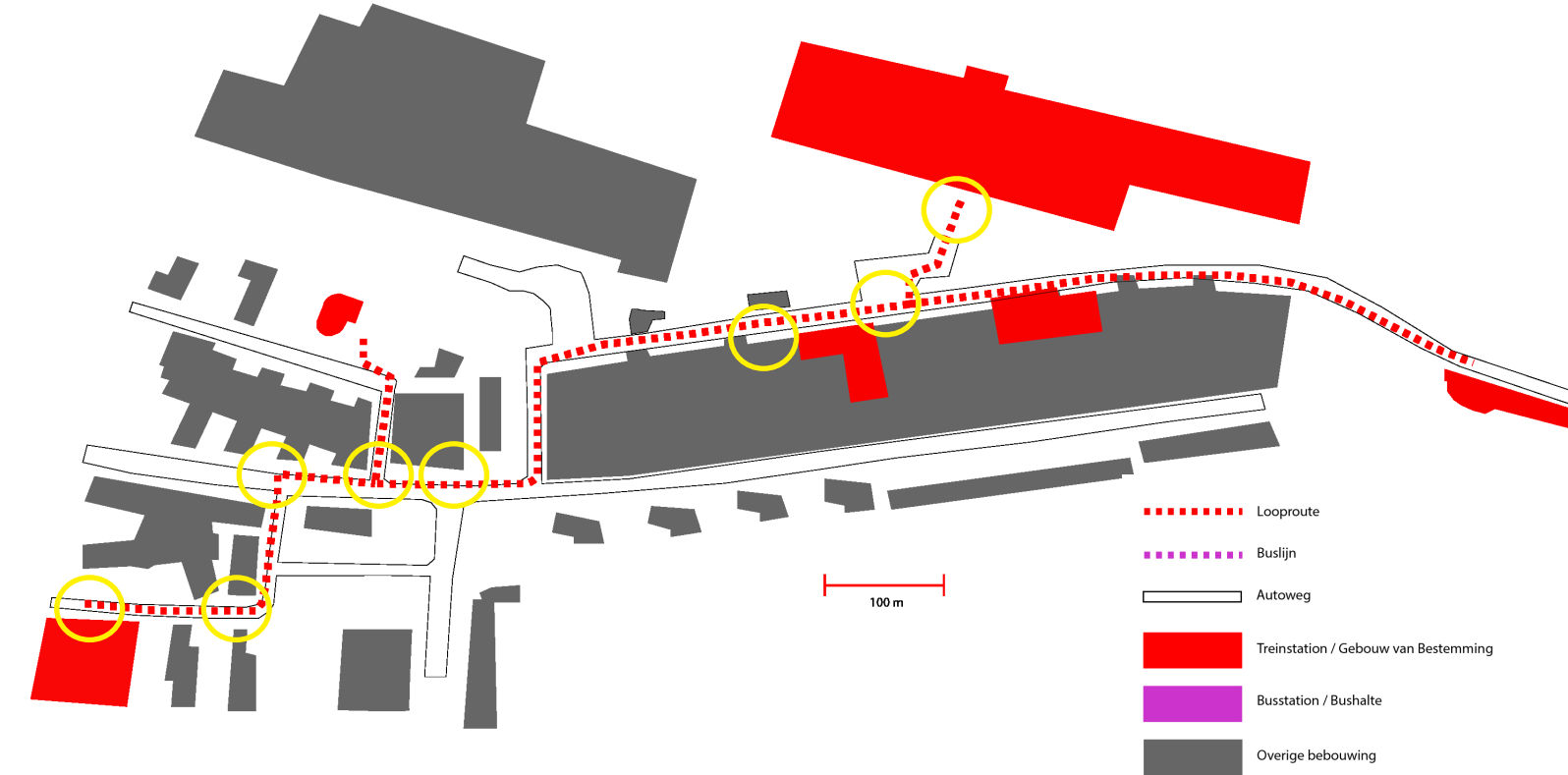
Lubeckplein 34, NVWA & RIVM				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)			x	



Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden	x			
Aanwezigheid socia-le controle		x		
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving		x		
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing				x
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
Het is duidelijk dat er een overgang is, door verschil in materiaalgebruik, maar de overgang is redelijk abrupt.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienenden <u>goed</u> .				

Zuiderzeelaan 43

IND kantoor



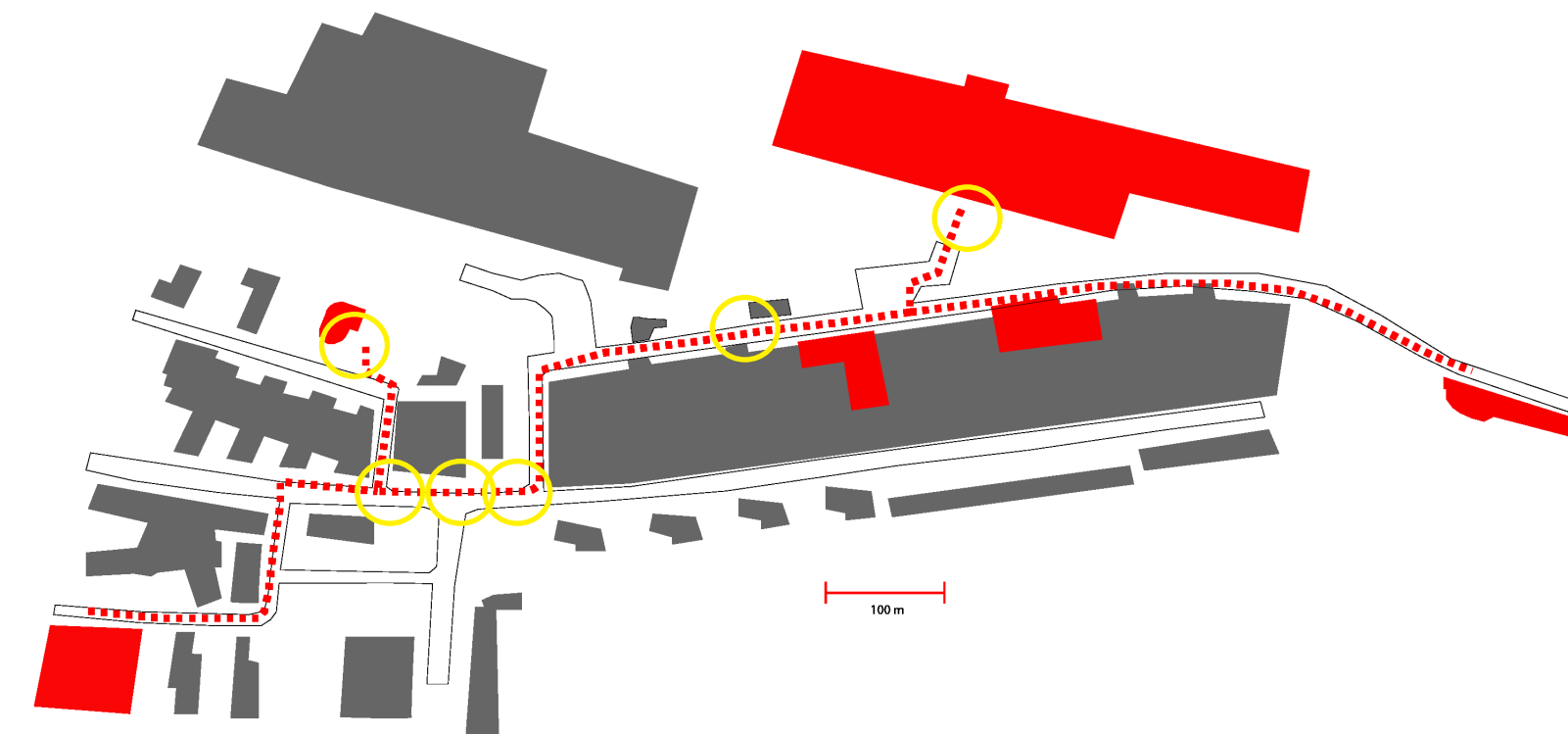
- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- De afstand voelde verder weg dan dat het was.
 - Afwisseling van brede en smalle stukken stoep.
 - Soms ontbraken de opritten.
 - Lift aanwezig bij de ingang.
 - Eentonige omgeving, weinig groen.

Zuiderzeelaan 43, IND kantoor				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating		x		
Opritten (max. 0,15m)		x		
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)		x		
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer		x		
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)			x	

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden			x	
Aanwezigheid socia-le controle			x	
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen		x		
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang wordt door de grote trap gelijk duidelijk en is ook mooi gedaan. Voor rolstoelgebrui-kers is er een lift beschikbaar.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>matig</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtienden <u>goed</u> .				



- - - - - Looproute
- - - - - Buslijn
- Autoweg
- Treinstation / Gebouw van Bestemming
- Busstation / Bushalte
- Overige bebouwing



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- In het begin een vlakke stoep.
 - Omgeving is niet erg groen.
 - Sociale controle s'avonds minder goed.
 - Afwisseling van smalle brede stukken stoep.
 - Stoep stopt abrupt bij nadering van de locatie.
 - Ingang van het gebouw onduidelijk.

Noordzeelaan 40-44, FIOD				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)		x		
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer		x		
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

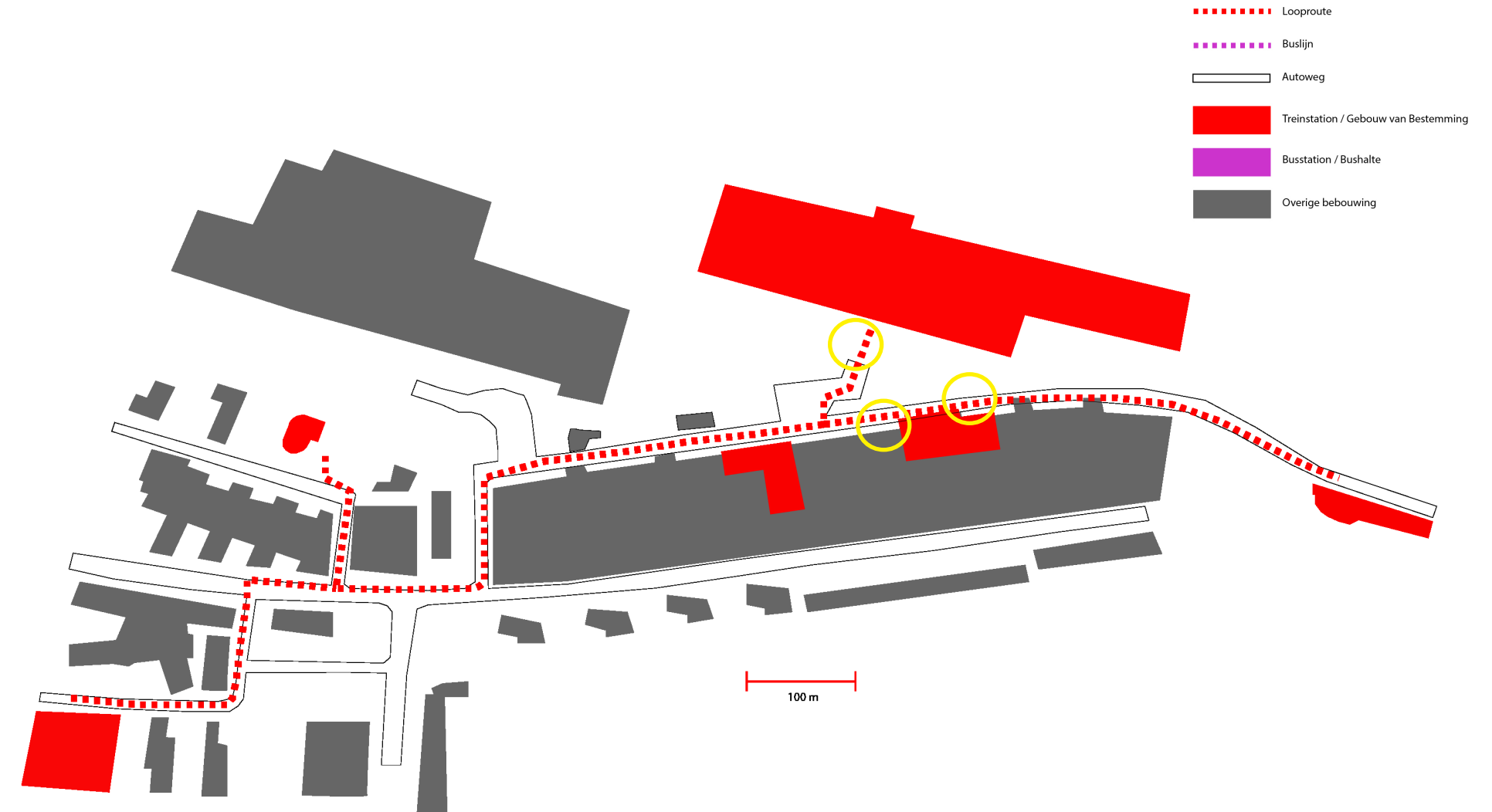


Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden			x	
Aanwezigheid socia- le controle			x	
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving		x		
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)		x		
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is slecht, het is niet duidelijk waar de ingang is en daarnaast is het niet toegankelijk voor minder validen.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>matig</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Brede, vlakke stoep.
- Korte afstand, goed beloopbaar.
- Geen groene omgeving.
- Opritten aanwezig.
- Soms enkele obstakels op de stoep, maar de stoep is breed genoeg om deze obstakels te ontwijken.
- De sociale controle is ook hier s'avonds minder goed.



Hanzelaan 268-290, DUO				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden			x	
Aanwezigheid socia-le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is goed, het afdak maakt duidelijk dat het gebied bij het privéterrein hoort.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

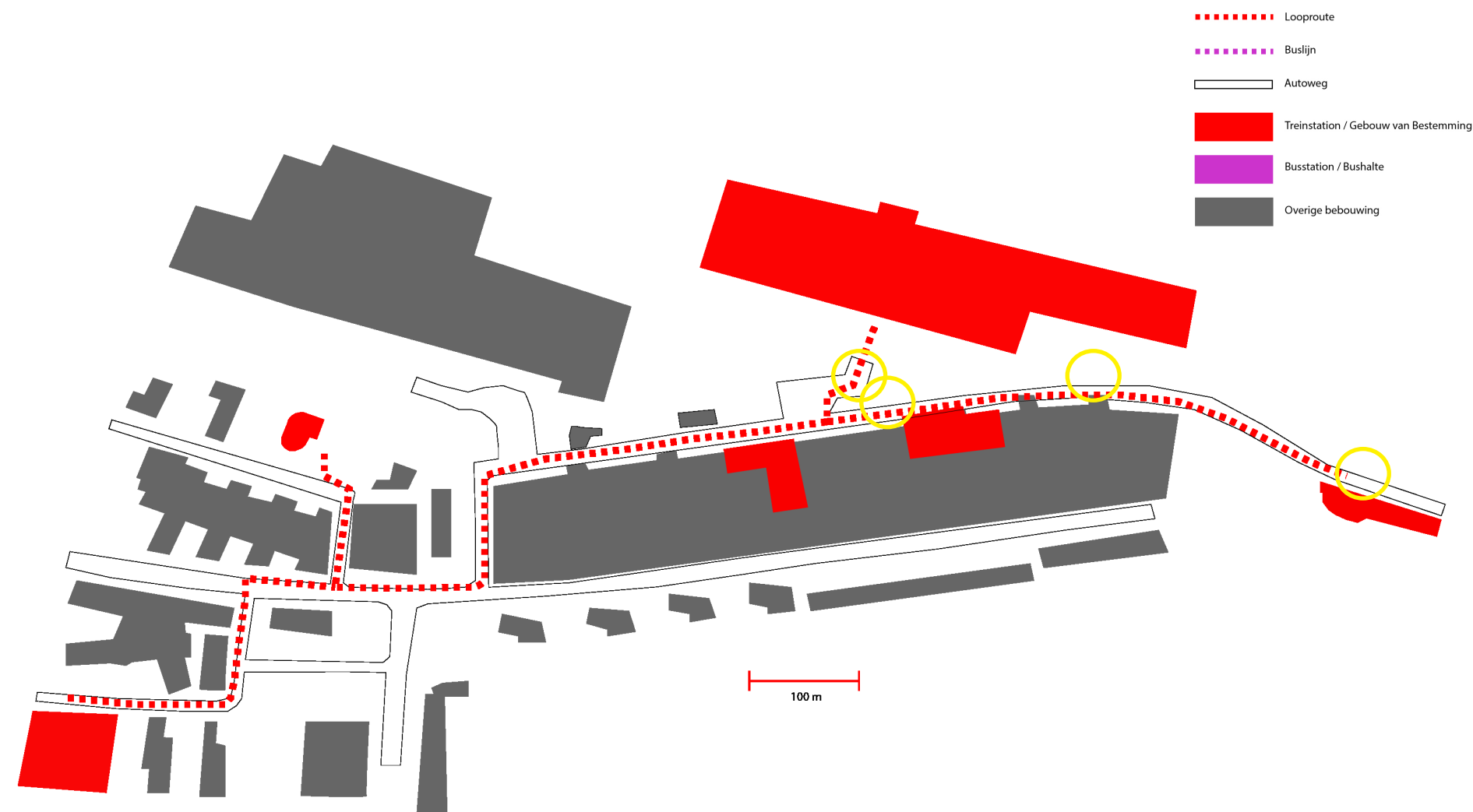
Hanzelaan 310

Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Beloopbaar, maar ook met de bus bereikbaar.
- Brede, vlakke stoep.
- Ingang van het gebouw niet zo goed te vinden.
- Redelijke korte route.
- Niet duidelijk of het gebouw toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.
- Redelijk groene omgeving.

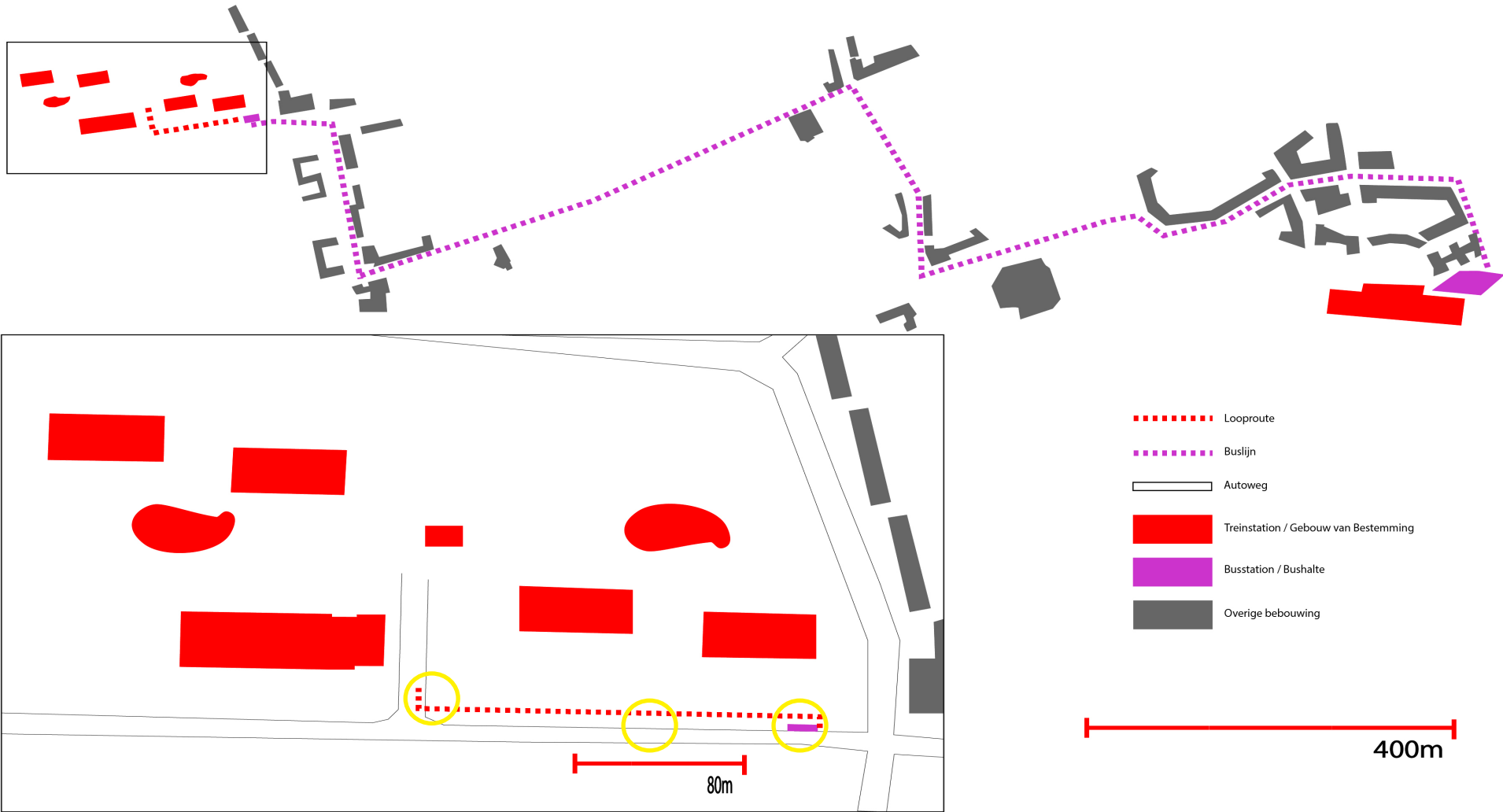


Hanzelaan 310, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1,20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)		x		
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten	x			
Actieve plint (ver-schillende voorzie-ningen)		x		

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden		x		
Aanwezigheid socia-le controle		x		
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé is goed, je moet onder het gebouw door en dan betreedt je het privéterrein. De ingang is alleen lastiger te vinden, ook zagen we geen helling voor rolstoelge-bruikers.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Fotorapportage
Opvallendheden
Knelpunten
Positieve punten

Apeldoorn



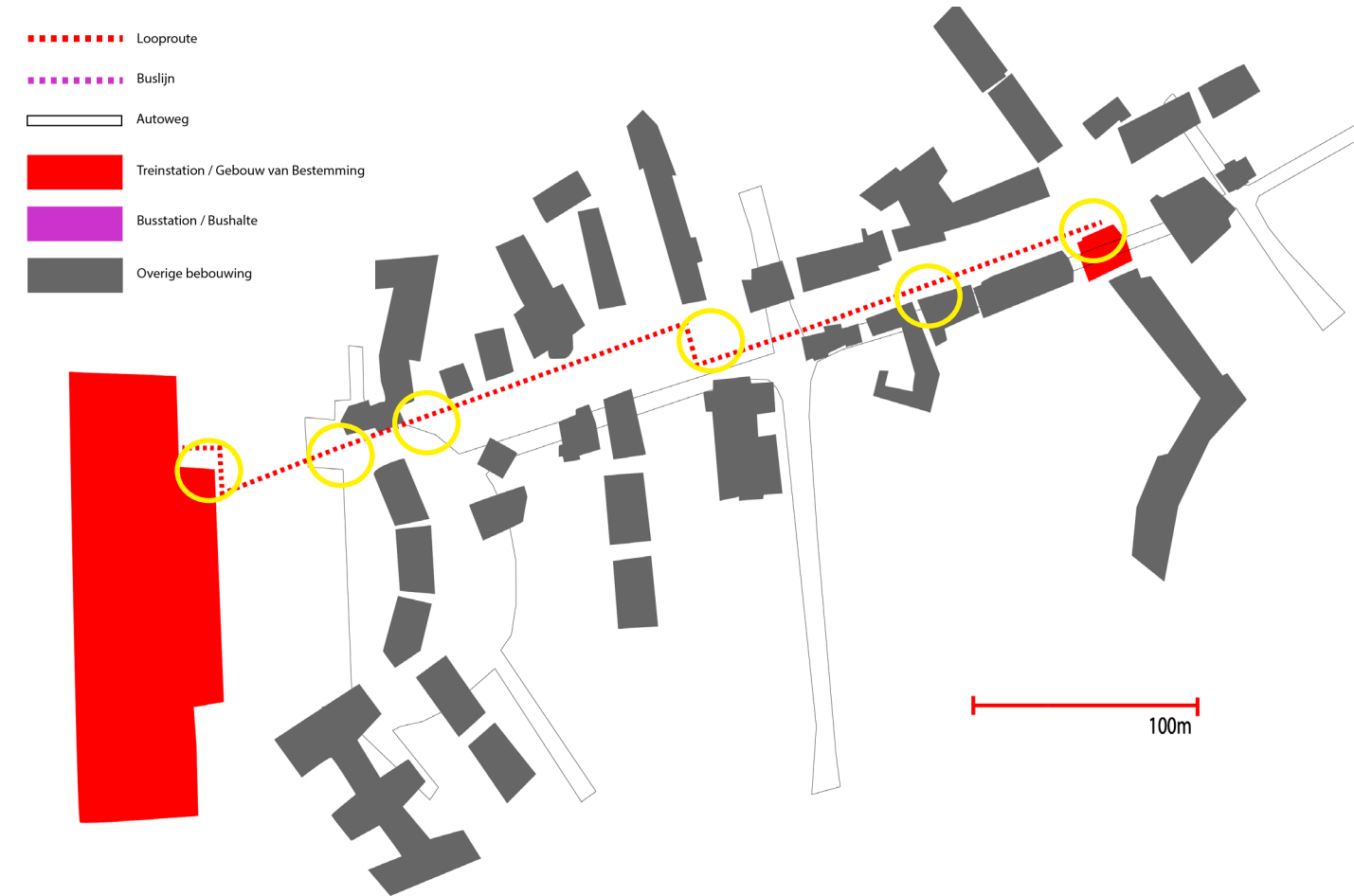
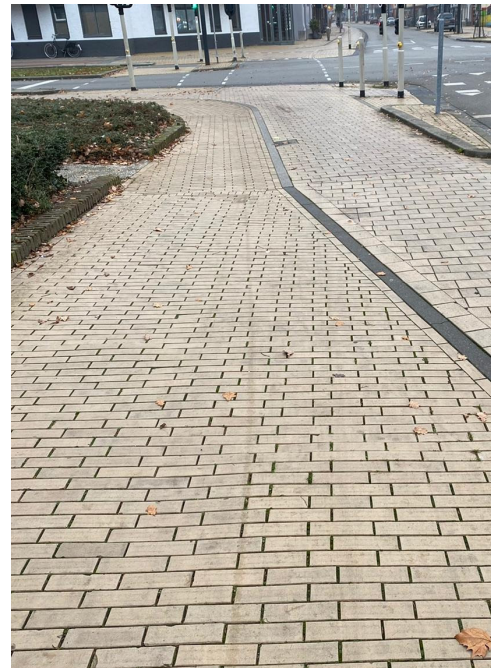
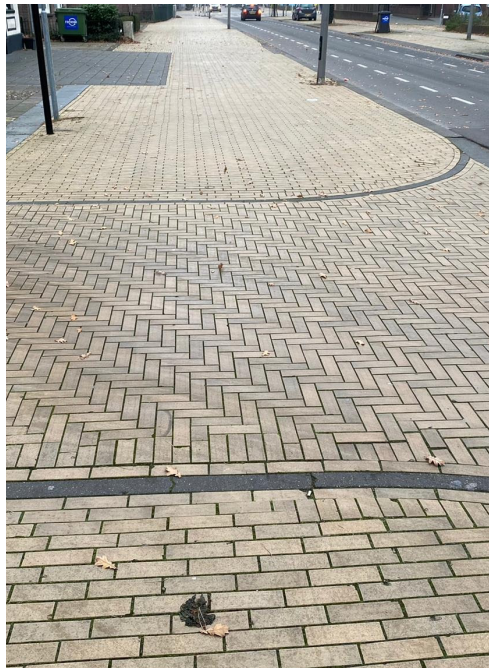
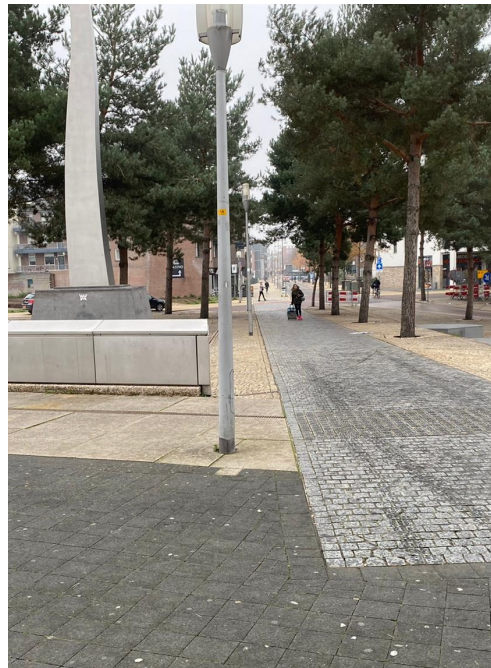
Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Smal pad naast het bushokje.
- Breed en vlak voetpad.
- Groene omgeving.
- Onduidelijke ingang voor voetgangers.

John F. Kennedylaan 8, Belastingdienst				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)		x		
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)		x		
Breedte rolstoel (min. 0,60m)		x		
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)		x		
Beplanting (boom- wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden		x		
Aanwezigheid socia- le controle		x		
Verlichting		x		
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)			x	
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)		x		
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is onduidelijk, je weet niet goed waar je heen moet. Vooral als voetganger/rolstoel-gebruiker is het onduidelijk.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>matig</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>matig</u> .				

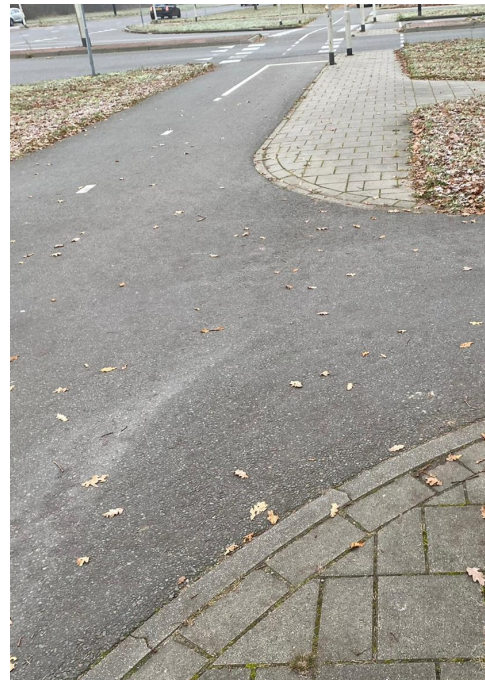
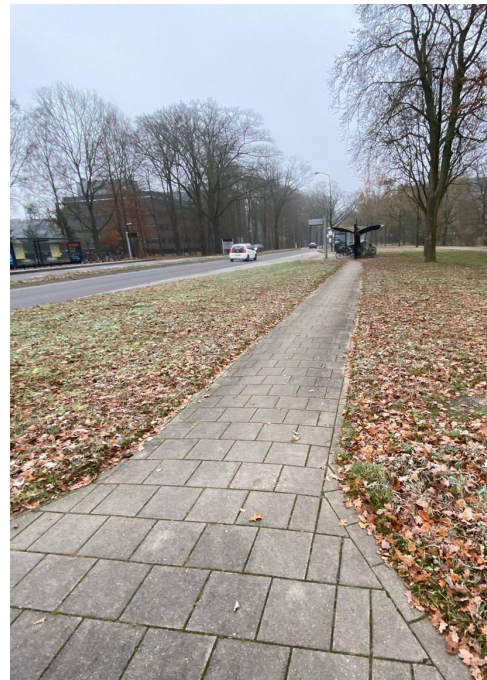
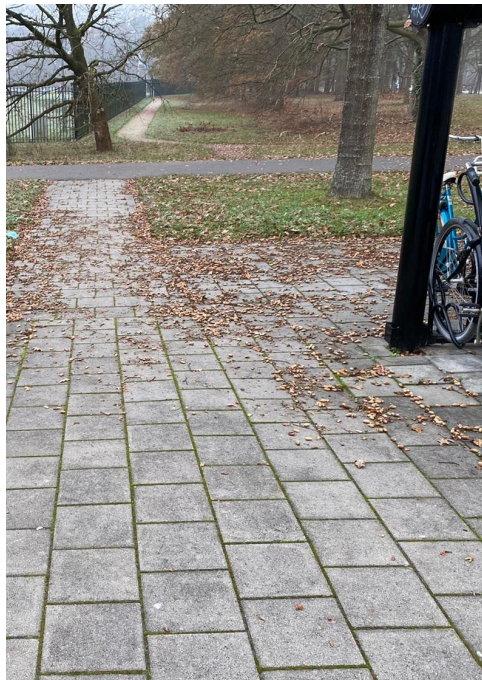
Stationsstraat 104 Rechtbank



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Vlakke bestrating.
 - Geleidelijnen aanwezig.
 - Actieve plint.
 - Oversteekpunten zijn goed.
 - Aanwezigheid van parkeerplaatsen voor minder validen.
 - Ingang nodigt niet uit.

Stationsstraat 104, Rechtbank				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten	x			
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden	x			
Aanwezigheid socia-le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving		x		
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing		x		
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen			x	
Breedte gidslijn (min. 0,3m)		x		
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is abrupt, de ingang zit gelijk aan de stoep. Er is geen sprake van een soort tussen-ruimte.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Bestrating was niet vlak.
 - Gebrek aan onderhoud.
 - Gebouw nodigt niet uit door de hekken.
 - Groene omgeving.
 - Weinig sociale controle.

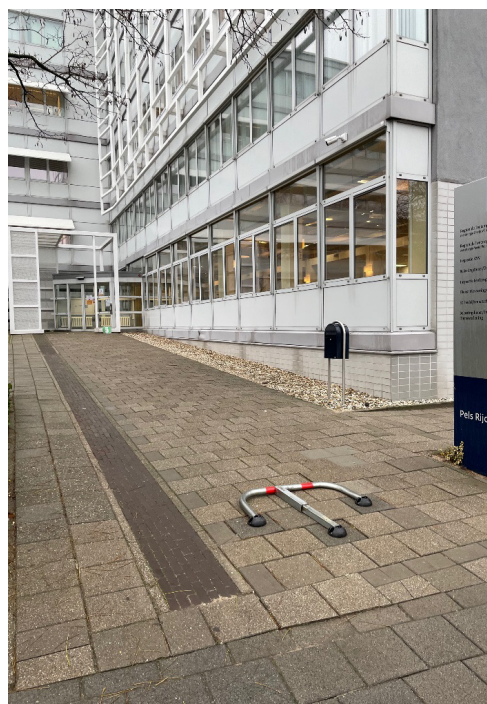
Laan van Westenenk 490, Belastingdienst				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating			x	
Opritten (max. 0,15m)				x
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)			x	
Beplanting (boom-wortels)			x	
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)			x	

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden		x		
Aanwezigheid socia-le controle			x	
Verlichting		x		
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is duidelijk, het terrein ziet er echter niet heel toegankelijk uit, omdat er een hek omheen staat.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>matig</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

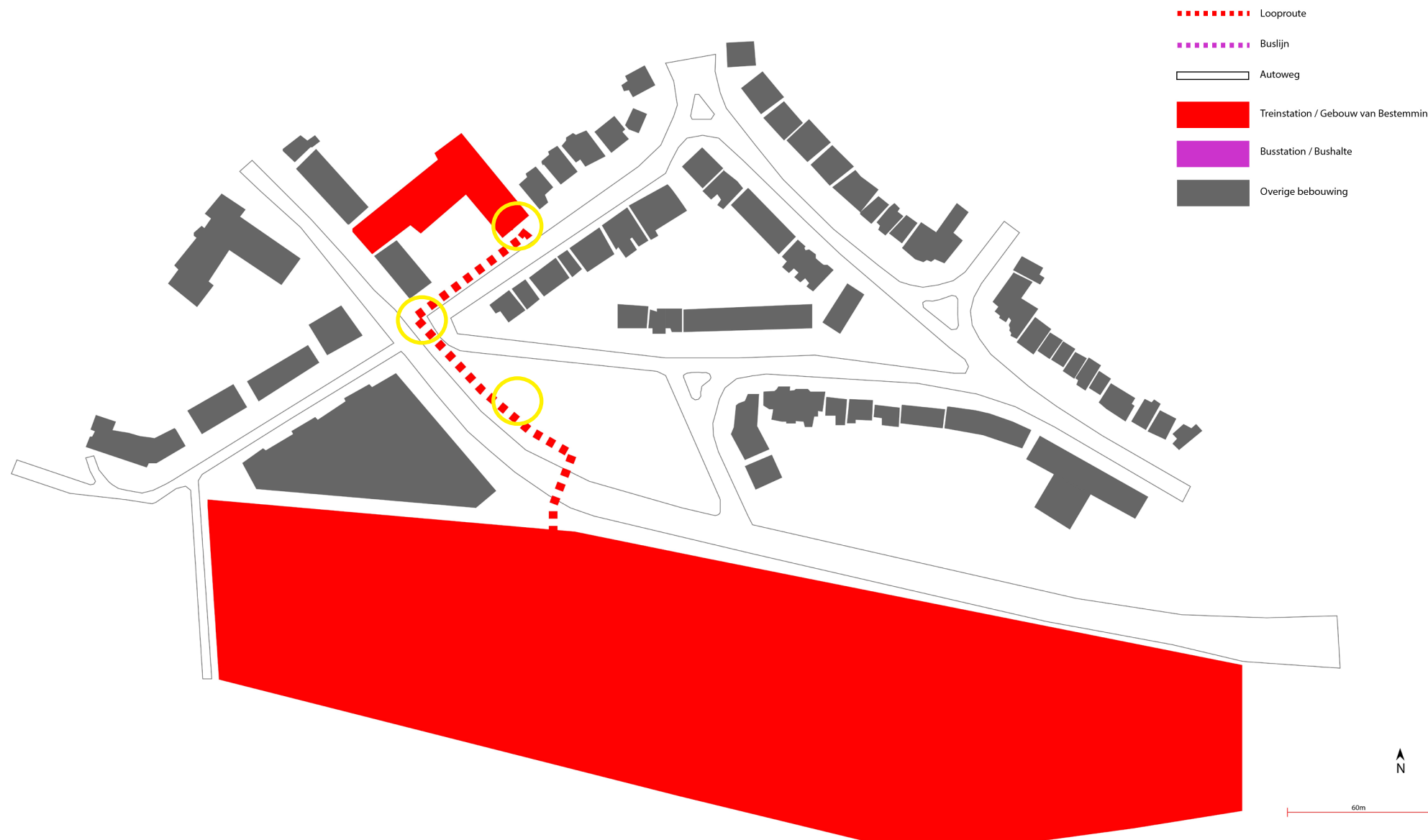
Fotorapportage
Opvallendheden
Knelpunten
Positieve punten

Arnhem

Pels Rijckenstraat 1 DUO



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Dichtbij het station.
 - Vlakke en brede stoep ondanks dat er 1 tegel ontbrak.
 - Drukke oversteeekplaats.
 - Zowel te voet als met de bus bereikbaar.

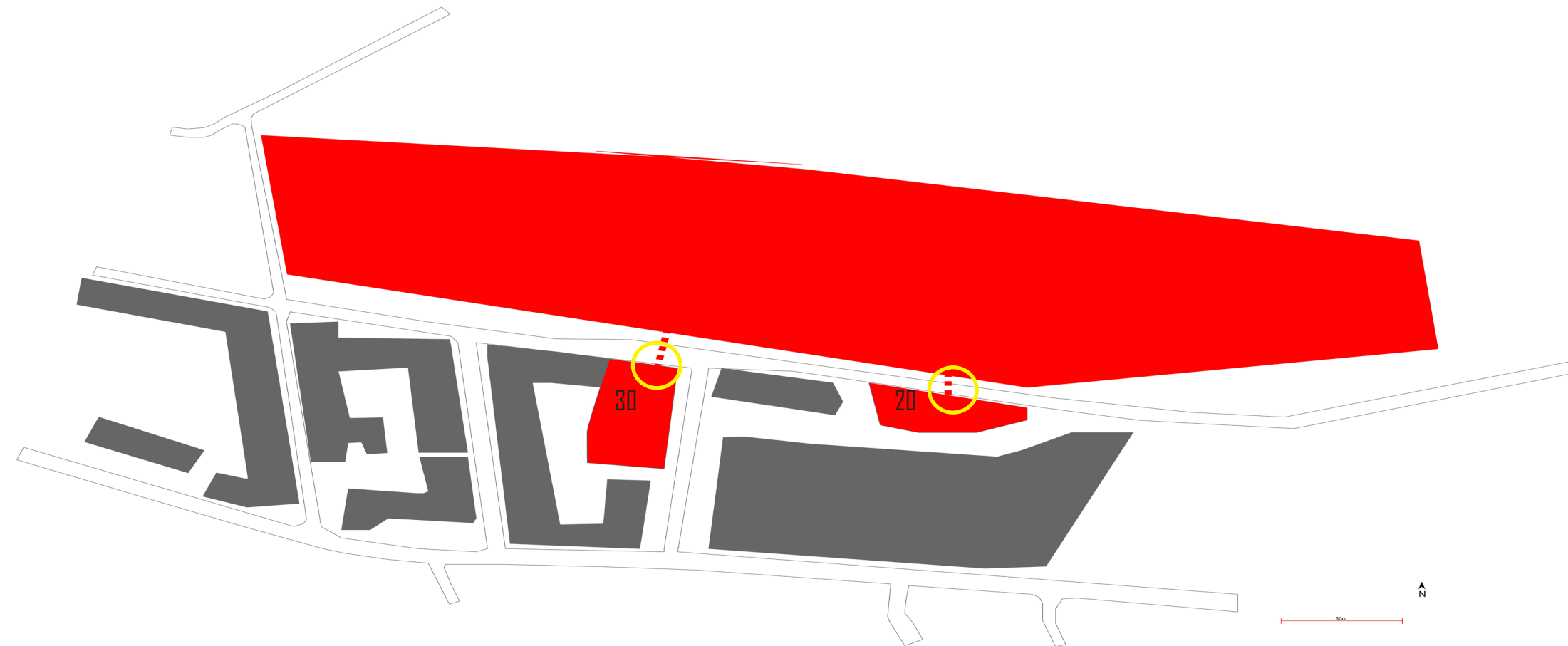
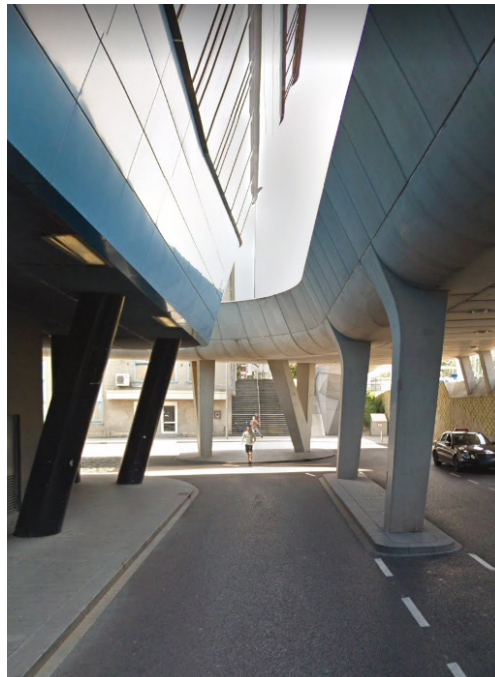


Pels Rijkenstraat 1, DUO				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)	x			
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)		x		

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden		x		
Aanwezigheid socia-le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)		x		
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is duidelijk, het is afgezet met een heg.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Stationsplein-West 30 & Nieuwe Stations- straat 20

Rijksvastgoedbedrijf & Raad voor de
Kinderbescherming



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten 30

- Alleen via de achterkant van het station te bereiken.
- Korte route.
- Vlakke bestrating.
- Goede oversteekplek aangegeven met een pad van bollen.
- Ingang voor rolstoelgebruikers.

Opvallendheden, knelpunten & positieve punten 20

- Alleen via de achterkant van het station bereikbaar.
- Korte route.
- Vlakke bestrating.
- Geleidelijnen naar de ingang van het gebouw aanwezig.

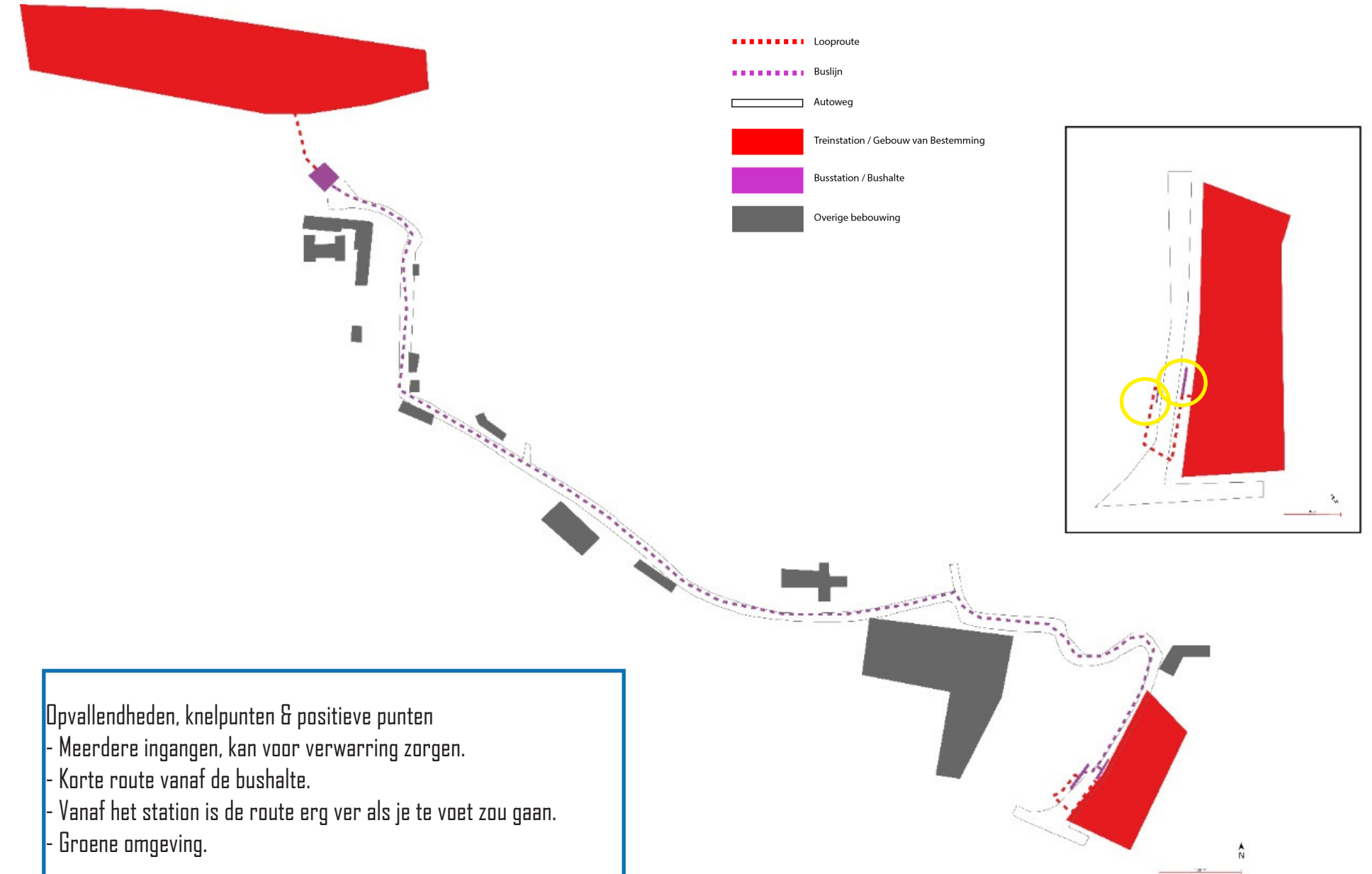
- Looproute
- Buslijn
- Autoweg
- Treinstation / Gebouw van Bestemming
- Busstation / Bushalte
- Overige bebouwing

Stationsplein-West 20, Rijksvastgoedbedrijf				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)		x		
Beplanting (boom-wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden	x			
Aanwezigheid socia-le controle		x		
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving			x	
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)			x	
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is duidelijk aangegeven doormiddel van zuilen en is toegankelijk voor rolstoelgebrui-kers.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Nieuwe Stationsstraat 20, Raad voor de Kinderbescherming				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)				x
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten				x
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden	x			
Aanwezigheid socia- le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving			x	
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen			x	
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé is abrupt, maar er is wel een duidelijke afscheiding.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



Eusebiusbuitensingel 66, Rijkswaterstaat				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating		x		
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten		x		
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden			x	
Aanwezigheid socia- le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing		x		
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)		x		
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)		x		
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is duidelijk omdat er gebruik wordt gemaakt van een binnenplaats. Het is echter niet helemaal duidelijk waar precies de ingang is.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Walburgstraat 2 & Eusebiusbinnensingel 28

Rechtbank & OM



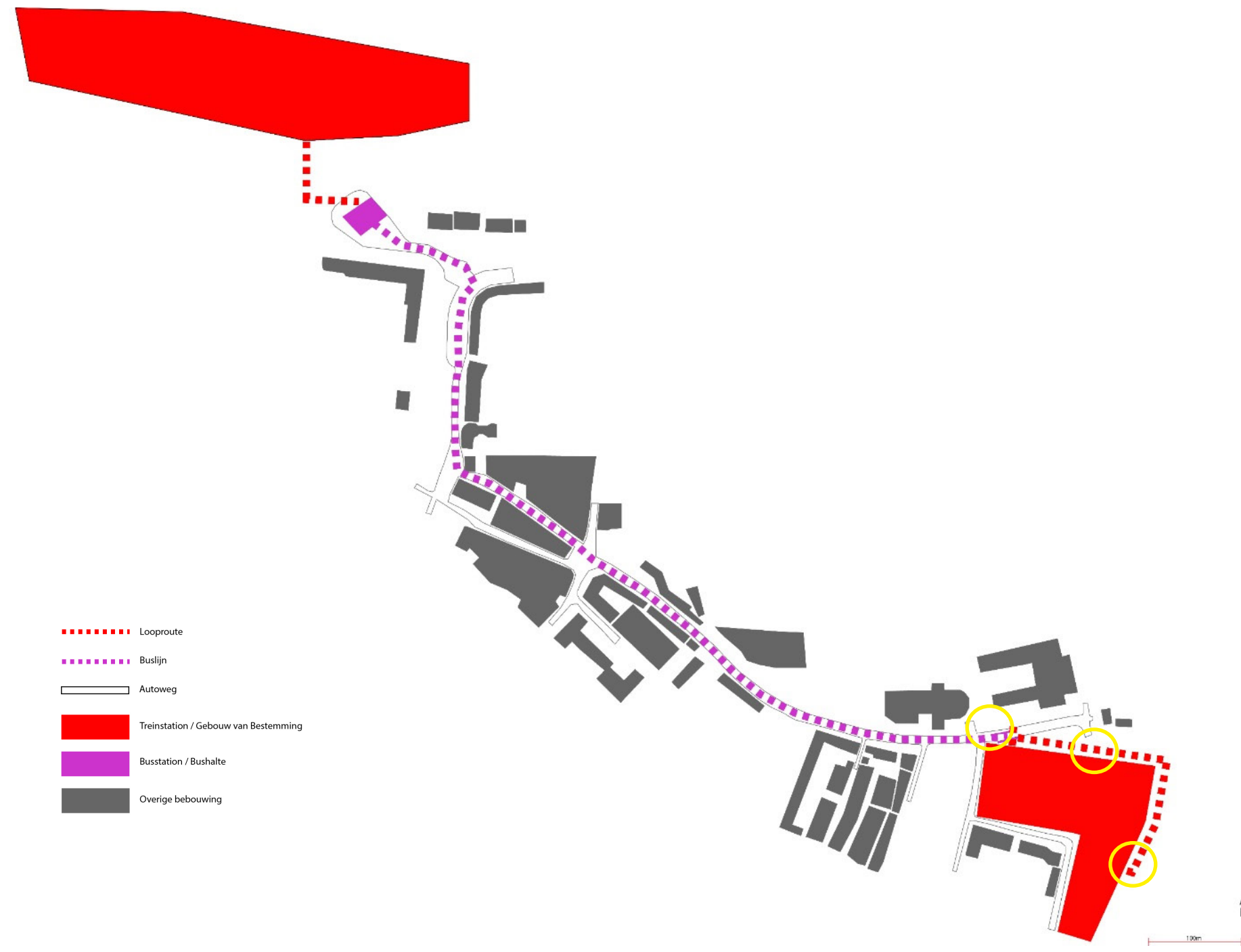
Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Vanaf het station niet te belopen, erg ver dus je moet de bus nemen.
- Bushalte tegenover het gebouw.
- Erg brede en vlakke stoep.



Opvallendheden, knelpunten & positieve punten

- Weinig groen.
- Vlakke en brede stoep.
- Geen actieve plint.
- Gebouw heeft een sombere uitstraling.



Walburgstraat 2, Gemeentehuis Arnhem				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom- wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten	x			
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)	x			

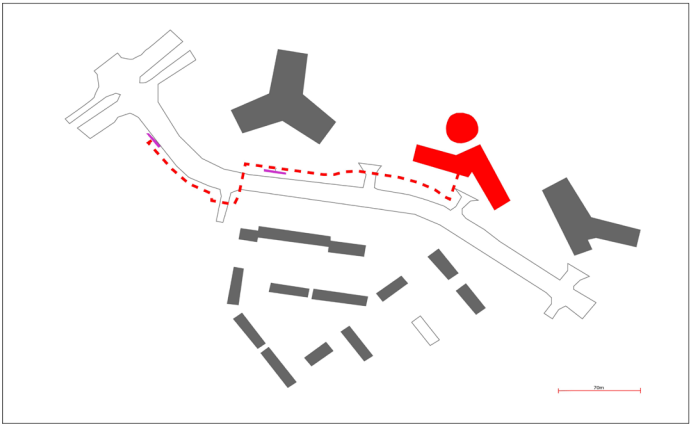
Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden	x			
Aanwezigheid socia- le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving		x		
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing	x			
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen		x		
Breedte gidslijn (min. 0,3m)	x			
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)	x			
Overgang openbaar naar privé				
Het is een duidelijke overgang, doormiddel van een afdakje wordt er onderscheidt gemaakt in het privéterrein en het openbare terrein.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				

Eusebiusbinnensingel 28, OM				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)	x			
Breedte voetganger met een blinden-geleidenstok (min. 1.20m)	x			
Breedte rolstoel (min. 0,60m)	x			
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating	x			
Opritten (max. 0,15m)	x			
Wegversperring (fietsen of lantaren-palen op de stoep)	x			
Beplanting (boom-wortels)				x
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer	x			
Herkenningspunten	x			
Actieve plint (verschillende voorzieningen)	x			

Comfort				
Beschutting voor weersomstandig-heden		x		
Aanwezigheid socia-le controle	x			
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na-tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)				x
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang van openbaar naar privé is duidelijk door de verhoging van de ingang.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>goed</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>goed</u> .				



- Opvallendheden, knelpunten & positieve punten
- Verweg van het station.
 - Geen duidelijke oversteekplaats voor voetgangers.
 - Slecht onderhouden stoep.
 - Losse tegels.
 - Stoep wordt overgenomen door begroeiing van planten.



Groningersingel 21, Belastingdienst				
Criterium	Goed	Matig	Onvol- doende	n.v.t.
Maatvoering				
Breedte voetpad (min. 1m)		x		
Breedte voetganger met een blinden- geleidenstok (min. 1.20m)		x		
Breedte rolstoel (min. 0,60m)		x		
Opmerkingen:				
Obstakels				
Vlakke bestrating		x		
Opritten (max. 0,15m)		x		
Wegversperring (fietsen of lantaren- palen op de stoep)			x	
Beplanting (boom- wortels)			x	
Nabijheid				
Max. 600m van openbaarvervoer		x		
Herkenningspunten			x	
Actieve plint (ver- schillende voorzie- ningen)			x	

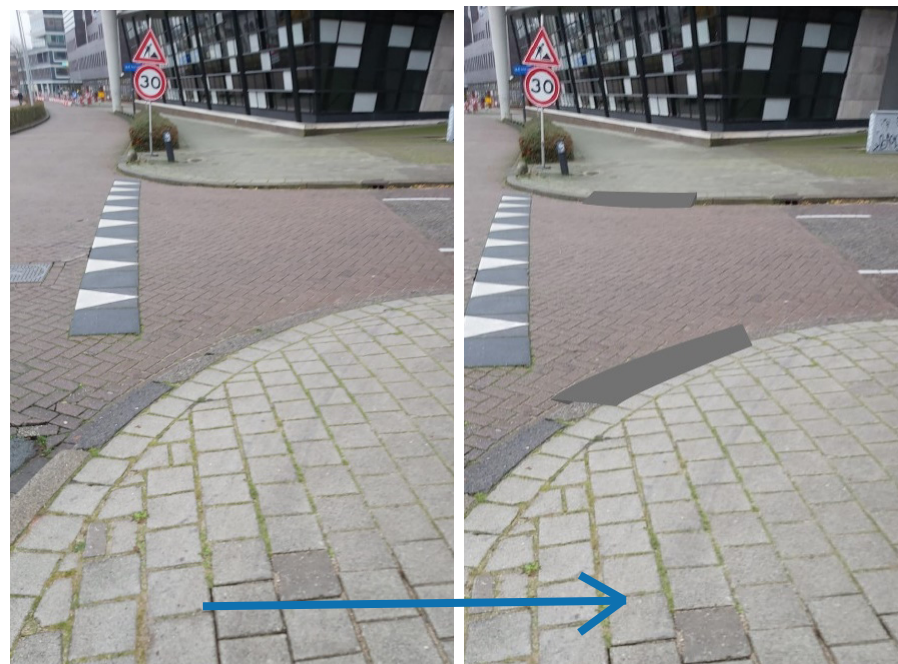
Comfort				
Beschutting voor weersomstandig- heden			x	
Aanwezigheid socia- le controle			x	
Verlichting	x			
Beleving/ verrijking				
Groene omgeving	x			
Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing			x	
Geleide lijnen				
Aanwezigheid na- tuurlijke gidslijnen	x			
Breedte gidslijn (min. 0,3m)			x	
Obstakel vrije zone geleide lijn (min. 0,6m)				x
Overgang openbaar naar privé				
De overgang is goed, het eigen terrein is afgezet met een hek, ook is het gelijk duidelijk wat de ingang voor auto's en voor voetgangers is.				
Totaalscore: Volgens deze analyse heeft de route <u>onvoldoende</u> gescoord. Volgens deze analyse is de route voor mindervaliden en slechtzienden <u>matig</u> .				

Verbetervoorstellen

Verbetervoorstel

Smallepad 5, Amersfoort

Voor dit verbetervoorstel zijn enkele kleine aanpassingen gedaan aan de route. Zo moet op enkele plekken de breedte aan worden gepast van de voetpaden. Hierdoor ontstaat er ruimte voor de eventuele toevoeging van groen. Op deze route ontbraken de opritten op veel plekken, deze zijn daarom ook toegevoegd in de verbetervoorstellen. Daarnaast is er een herkenningspunt gecreëerd. Hierdoor is de route makkelijker te onthouden en het verhoogt de belevingswaarde van de route. Deze kleine aanpassingen zorgen ervoor dat het gemak en de beleving van de route verbeterd wordt.



Verbetervoorstel

John F. Kennedylaan 8, Apeldoorn

Voor dit verbetervoorstel zijn er aanpassingen gedaan aan zowel de route als aan de overgang van openbaar naar privé. Voor de route zijn de obstakels weggehaald bij bijvoorbeeld het bushokje. Zo kan een rolstoelgebruiker makkelijker de bushalte verlaten. Ook is plaatsing van bankjes goed voor de afwisseling tussen verplaatsing en verblijfsplekken. De overgang van openbaar naar privé was erg onduidelijk bij dit gebouw. Daarom is hier een apart pad toegevoegd voor voetgangers en rolstoelgebruikers. Dit pad is afgebakend met een muurtje en er is groen toegevoegd.



Verbetervoorstel

Groningersingel 21, Arnhem

Dit verbetervoorstel heeft vooral te maken met het onderhoud van de voetpaden. De paden van deze route zijn er namelijk slecht aan toe. Tegels liggen scheef, soms ontbreken er tegels en vaak is het voetpad begroeit met beplanting. Zo is dit verbetervoorstel dan ook erg simpel, er moeten hier nieuwe voetpaden worden aangelegt. Daarnaast ontbreekt er een oversteekplaats voor voetgangers bij het kruispunt. Bij het verbetervoorstel hebben we dan ook een extra pad toegevoegt voor voetgangers naast het fietspad.



Algemene reflectie

Over het algemeen waren alle routes redelijk goed, er waren weinig routes die een onvoldoende hebben gescoord. Wat vaak voorkwam bij de routes die matig of onvoldoende scoorden is dat de actieve plint ontbrak, net zoals de afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing. Deze twee onderdelen zijn vooral van belang bij lange routes omdat ze anders nog langer aanvoelen, dit stimuleert mensen niet om te gaan lopen. Daarnaast waren er een aantal routes die op het gebied van onderhoud beter konden. Tegels lagen hier scheef, soms ontbraken er tegels en af en toe had het groen het voetpad ingenomen. Op het gebied van groen liepen de routes uiteen. Er waren voetpaden die zich bevonden in een groene omgeving en anderen bevonden zich op een bedrijventerrein waar weinig groen te vinden was.

Als we het hebben over de eisen voor voetpaden voor mindervaliden viel het op dat die over het algemeen goed scoorden. Voetpaden waren vaak breed en vlak genoeg, geleidelijnen waren aanwezig wanneer nodig en er waren voldoende opritten. Dit vonden wij erg positief en hadden we van te voren niet verwacht. Natuurlijk waren er enkele uitzonderingen, maar hiervan waren er weinig. Ook waren alle routes goed te bereiken met de bus vanaf het station.

Naast de looproutes hebben we ook gekeken naar de overgang van openbaar naar privé. Het viel ons hier op dat dit erg verschilde. Bij de een was dit heel goed en bij de ander minder. De meeste hadden een duidelijke afscheiding doormiddel van groengebruik. De overgangen die volgens ons goed waren hadden een semi-openbare ruimte tussen de openbare en de privé ruimte. Zo is de overgang minder abrupt. Wat ook opviel was dat veel gebouwen een aparte ingang hadden voor rolstoelgebruikers.

Kortom heeft het rijksvastgoedbedrijf over het algemeen erg goede en toegankelijke routes vanaf het OV naar hun gebouwen. Hierbij is er ook gedacht aan de minder validen. Voor ons was dit een interessant onderzoek dat tot veel nieuwe inzichten heeft geleid die wij kunnen meenemen in onze toekomst als stedenbouwkundig ontwerpers en planologen.



Rijksvastgoedbedrijf
Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

SAXION

Bibliografie

Apcg. (z.d.). Arnhemse Standaard Toegankelijkheid. apcg.nl. Geraadpleegd op 4 januari 2021, van <https://www.apcg.nl/arnhemse-standaard-toegankelijkheid/>

Apcg. (2018, mei). Arnhems platform cronisch zieken en gehandicapten. https://www.apcg.nl/wp-content/uploads/2018/07/05-07-Rapportage-schouwen-door-belangenvereniging-APCG.pd_.pdf

ClëntenBelang Utrecht. (2011, 10 januari). Ontwerpen van looproutes voor mensen met loophulpmiddelen. batutrecht.nl. <http://www.batutrecht.nl/download/Ontwerpen%20van%20looproutes-site.pdf>

College van Rijkadviseurs, Alkemade, F., Strootman, B., Zandbelt, D., & Emmerik, M. (2020, mei). Naar een gezonde stad te voet. <https://ruimtevoorlopen.nl/inhoudelijk/aantrekkelijkheid/>

CROW. (2019a). 10 geboden looproute schouw. CROW.nl. https://www.crow.nl/downloads/pdf/kennisbank/2019/10_geboden_looproute-schouw.aspx

CROW. (2019b, februari 14). Voetgangers/ looproutes: handleiding. CROW.nl. <https://kennisbank.crow.nl/kennismodule#63999>

kpVvcrow. (2016, juli). Lopen, schakel in ketenmobiliteit. kpvvdashboard. <https://kpvvdashboard-13.blogspot.com/2012/07/ketenmobiliteit.html>

SWOV, Schermerd, G., & Stelling, A. (2014). Maatgevende normen in de Nederlandse richtlijnen voor wegontwerp (R-2014-38). <https://www.swov.nl/publicatie/maatgevende-normen-de-nederlandse-richtlijnen-voor-wegontwerp>

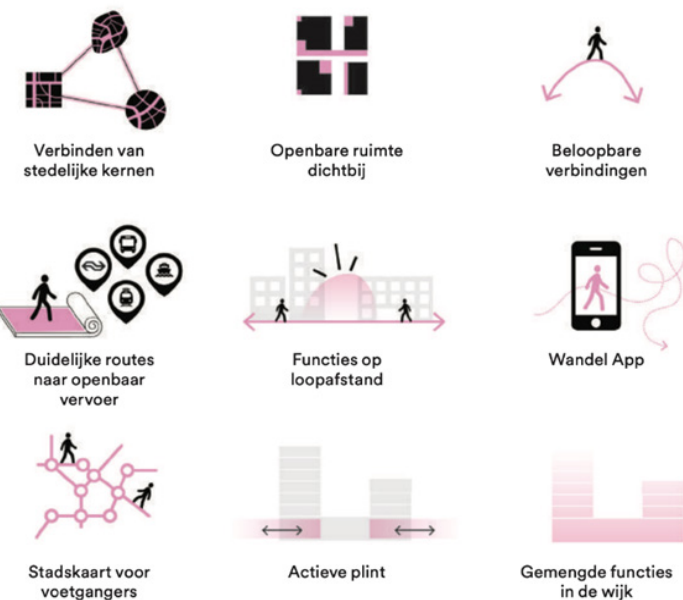
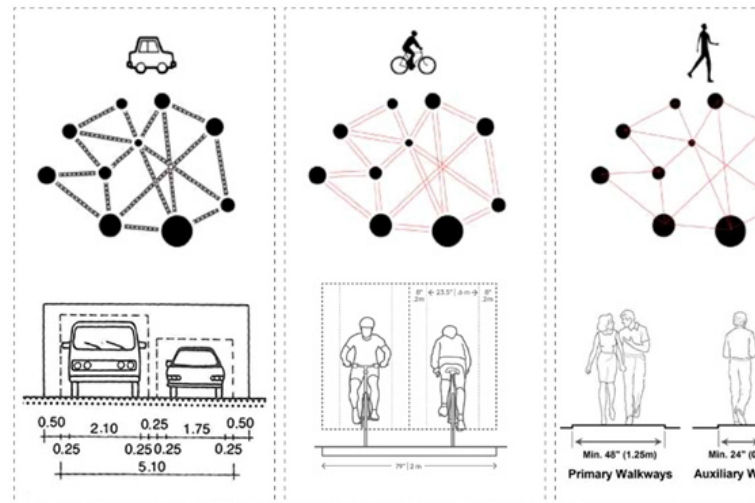
Bijlage

Randvoorwaarden voor looproutes

Om looproutes te creëren die uitnodigen tot lopen is het belangrijk dat we de straat niet zien als verbindingsmethode voor auto's maar als openbare ruimte voor mensen. Hierbij moet de beleving van de stad en straat centraal staan, het gaat niet alleen om de bestemming maar ook om de ervaring ernaartoe, ook wel de 'verrijking' genoemd. Naast de beleving is het ook belangrijk om te kijken of de route rechtsstreek is, sociaal veilig en er weinig hindernissen zijn, we spreken dan over 'comfort'. Bij hindernissen kan je denken aan omwegen, barrières en lange wachttijden bij oversteekplaatsen. De toegankelijkheid van het openbaarvervoer is afhankelijk van de afstand en tijd om het openbaarvervoer te bereiken en om andersom ook van het openbaarvervoer naar de gewenste locatie te komen, ook wel de 'nabijheid' genoemd. Een gangbare loopafstand van of naar het openbaarvervoer is 400 tot 600 meter. Wanneer een route aantrekkelijk is met een hoge belevingsfactor, zijn voetgangers eerder bereid om een langere afstand af te leggen. Goede looproutes worden gezien als een verlengstuk van het openbaarvervoer (kpVVCrow, 2016). Daarnaast vraagt lopen ook om een compleet andere benadering van de openbare ruimte dan de fiets of de auto. Waar de 'mechanische benadering' van de fiets of de auto is gericht op snelheid, directheid en een strikte organisatie van ruimte, vraagt het lopen om de eerdergenoemde begrippen: verrijking, comfort en nabijheid (College van Rijkadviseurs et al., 2020).

Beleving van nabijheid

De nabijheid van een bestemming is belangrijk als het gaat om looproutes. We schatten vaak verkeer in wat de nabijheid van een gebouw is. We worden beïnvloed door de ruimte om ons heen en eerdere ervaringen. Wanneer er op een route voldoende en regelmatig prikkels zijn, bijvoorbeeld herkenningspunten in de vorm van een straatbeeld. Kan dit ervoor zorgen dat de route korter aan voelt dan dat de route daadwerkelijk is. Wanneer een route is verbonden met verschillende voorzieningen zorgt dit ook voor een prettige beleving en dat de route korter voelt (College van Rijkadviseurs et al., 2020). Het is hierbij belangrijk dat er duidelijke routes zijn naar het openbaar vervoer, dat er een wandelapp is of dat er een duidelijke stadskaart is. Om te zorgen dat er genoeg prikkels zijn op de route zijn gemengde functies en een actieve plint in de wijk belangrijk (College van Rijkadviseurs et al., 2020).



Beleving van comfort

Het gevoel van comfort wordt sterk bepaald door de ruimte waarin we lopen. Materiaalgebruik, hoogteverschil en de hoeveelheid obstakels zorgen ervoor of een route wel of niet prettig beloopbaar is. Ook moeten ruimtelijke elementen zorgen voor beschutting tijdens hevige weersomstandigheden, zoals een regenbui of de felle zon. Ook de hoeveelheid mensen op straat kunnen bijdragen aan het gevoel van comfort. Te veel mensen op straat kunnen we als onprettig ervaren, maar we voelen ons ook sneller onveilig en oncomfortabel als er geen andere mensen in de omgeving zijn. Met name in de avond en in de nacht. De mogelijkheden voor sociale controle, door de aanwezigheid van woningen en andere functies aan de straat, dragen bij aan een veiliger gevoel, evenals het creëren van zichtlijnen, het maken van goede verblijfsplekken en goede verlichting op straat (College van Rijkadviseurs et al., 2020).

Beleving van verrijking

Je kan lopen om je bestemming te bereiken, maar je kan ook een wandeling maken om veel verschillende andere redenen. Wandelen door onbekend terrein kan avontuur bieden, door een groene omgeving wandelen biedt rust en ook wandelen voor onze dagelijkse beweging is een reden om er op uit te gaan. Maar wandelen heeft meer voordelen, het heeft positieve invloeden op je fysieke en mentale gezondheid. Ruimtelijke factoren hebben invloed op de beleving van een route. Afwisseling tussen verblijfsplekken en verplaatsing zorgt voor een afwisselende route. Actieve functies in de plint van gebouwen en terrassen zorgen voor sociale contacten. Een route met veel water en groen zorgt dan weer voor ontspanning (College van Rijkadviseurs et al., 2020).

Maatvoering van criteria SWOV en CliëntenBelang

Volgens de organisatie 'SWOV' is de definitie van een voetganger "een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte" (SWOV et al., 2014). Om mensen in beweging te krijgen en uit te nodigen tot lopen zijn de hierboven genoemde begrippen nabijheid, comfort en verrijking dus belangrijke elementen om een looproute aantrekkelijk te maken. Veel mensen zullen er door de toepassing van deze elementen eerder voor kiezen om te voet opstap te gaan. Toch is er nog grote groep mensen die ondanks de aantrekkelijkheid niet voor deze looproutes kiest. Dit is de groep mensen die gebruik maakt van loophulpmiddelen, zoals een rolstoel of rollator. Een abrupt hoogteverschil is voor de één een klein hindernis, maar voor de ander een barrière die ervoor zorgt dat hij niet meer buiten komt. Mensen die geen gebruik maken van loophulpmiddelen hebben deze obstakels vaak niet eens in de gaten. Dit komt omdat het soms maar om enkele centimeters gaat, maar deze kunnen een enorm verschil maken, denk aan een drempel naar het terras of een afvoergoot naast de rijbaan (CliëntenBelang Utrecht, 2011). CliëntenBelang Utrecht heeft in verschillende gemeenten in de provincie Utrecht de kwaliteit van voetpaden onderzocht en schat dat 95 tot 98% van de voetpaden niet bruikbaar zijn voor rolstoelgebruikers (CliëntenBelang Utrecht, 2011).



Het SWOV heeft een lijst opgesteld voor de maatvoering van bepaalde criteria om ervoor te zorgen dat de barrières waar mensen met een loophulpmiddel nu vaak mee te maken hebben hopelijk verholpen kunnen worden. Daarnaast heeft ook CliëntenBelang Utrecht een aantal eisen om ervoor te zorgen dat het aantal obstakels voor mensen met loophulpmiddelen beperkt blijft. In onderstaande tabel zijn al deze eisen op een rijtje gezet.

 criterium	Maatvoering
Vrij ruimte in meters	1,00 tot 1,50 meter (minimum 0,90 meter)
Breedte (vooraanzicht) voetganger in meters	0,70 meter
Kinderwagen in meters	1,10m x 0,80m x 1,0m (l x b x h)
Breedte voetganger met twee krukken (vooraanzicht) in meters	0,90 meter
Breedte voetganger met een blindengeleidenstok (vooraanzicht) in meters	1,20 meter
Breedte rolstoel (vooraanzicht) in meters	0,60 tot 0,80 meter
Rolstoelgebruik (zijaanzicht) in meters	1,75 meter
Rollator in meters	0,65m (tot 0,70m) x 0,60m x 0,75m (tot 1,00m) (l x b x h)
Vrije ruimte voetgangers met hulpmiddelen in meters	1,50m. Bij vernauwingen korter dan 10 m: 1,20m. Bij harde puntvernauwingen 2,50m (minimum 2,20m)
Obstakels	– Drempels mogen maximaal 10 mm hoog zijn – Een enkele drempel van 20 mm is toegestaan – Er moet gezorgd worden voor een vlakke bestrating – Hellingen moeten beperkt worden tot enkele opritten – Deze opritten mogen maximaal een hoogte hebben van 0,15 m met een minimale hoek van 1:10 – Dwarshellingen mogen maximaal een hoek hebben van 1:50

(SWOV et al., 2014) (~~CliëntenBelang Utrecht~~, 2011).

Criteria gemeente Zwolle

Ook de gemeente Zwolle ziet het belang van goede toegankelijkheid in, toegankelijke stad Zwolle zet zich ervoor in dat de openbare ruimte voor iedereen goed bereikbaar is. De visie die de stad Zwolle heeft is direct vertaald in richtlijnen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van CROW. Ook heeft toegankelijke stad Zwolle een aantal richtlijnen opgesteld waar voetpaden en trottoirs aan moeten voldoen. Deze richtlijnen zorgen ervoor dat de stad ook zonder fiets of auto goed bereikbaar is.

- Alle woningen moeten bereikbaar zijn vanaf de voetpaden
- Alle gebouwen met een publieksfunctie moeten te bereiken zijn
- Alle OV haltes moeten bereikbaar en bruikbaar zijn
- Alle gehandicapten parkeerplaatsen moeten bereikbaar zijn
- De voetpaden moeten het maken van een ommetje mogelijk maken
- Je moet andere wijken kunnen bereiken

Naast de richtlijnen voor voetpaden en trottoirs heeft toegankelijke stad Zwolle ook richtlijnen opgesteld over verschillende hoogteverschillen. Dit is en belangrijk punt voor mensen met een rolstoel of rollator. In de algemene zin wil de gemeente Zwolle hoogteverschillen zo veel mogelijk vermijden. Zo staat in het bouwbesluit dat het hoogteverschil tussen een gebouw en het trottoir niet groter mag zijn dan 0.02m. Een dwarselling op een looproute mag maximaal 2% zijn. Ook de breedte van een looproute is belangrijk wanneer het gaat om mensen met loophulpmiddelen. Zo is de voorkeursmaat van een trottoir 1.80m, de minimum maat van een trottoir is 1.50m (toegankelijkestad Zwolle, sd).

Criteria Bouw Advies

Bouw Advies Toegankelijkheid heeft richtlijnen opgesteld voor voetpaden, genaamd voetpaden voor iedereen. Hierin worden richtlijnen beschreven voor blinden en slechthorenden. Om looproutes voor iedereen toegankelijk te houden is het belangrijk dat met deze groep rekening wordt gehouden (Bouw Advies Toegankelijkheid, 2020).

Type functiebeperking	Omschrijving/ kenmerken
Geen beperking	Mensen ervaren geen beperkingen en kunnen zonder problemen deelnemen.
Verstandelijke of mentale beperking	Stoornis waarbij de verstandelijke vermogens zich niet met de normale snelheid hebben ontwikkeld. Door het cognitieve tekort heeft men moeite te functioneren in vergelijking tot leeftijdgenoten. Denk hierbij aan moeite met oriënteren. Ook mensen met een taalachterstand of taalbarrière zouden hier onderdeel van kunnen zijn (laaggeletterden).
Zintuigelijke beperking	Beperking aan een of meerdere zintuigen. Denk hierbij aan oogziekten, slechtziendheid, doofheid et cetera. Globaal onder te verdelen in visueel of auditieve beperking.
Lichamelijke beperking	Beperking aan spier- en/of beenderstelsel, maar ook mensen die heel lang of kort zijn.

- Door de aanleg van natuurlijke gidslijnen kunnen mensen met een visuele beperking zich oriënteren. Bijvoorbeeld door de aanleg van een tuinmuur, regengoot of stoeprand.
- Aanleg van geleide lijnen, de lijn moet tussen de 0.3 en 0.6 m breed zijn afhankelijk van de ondergrond.
- Een geleide lijn is alleen een optie wanneer natuurlijke gidslijnen niet mogelijk zijn.
- Geleide lijnen mogen allen op voetpaden worden geplaatst.
- Aan weerszijde van de geleide lijn moet een obstakel vrije zone zijn van 0,6 m.
- Beperk het aantal geleide lijnen zoveel mogelijk, te veel lijnen kan leiden tot een chaotische situatie.
- Geleide lijnen moeten je van een OV halte naar het stadscentrum leiden

Arnhems platform voor chronisch zieken en gehandicapten

De organisatie 'Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten (Apcg)' behartigt de collectieve belangen van mensen met een beperking: mensen met een fysieke, zintuiglijke en (licht) verstandelijke beperking, chronisch zieken en mensen met een psychische kwetsbaarheid. Om dit te bereiken voert het Apcg overleg met gemeente, wijkteams, ondernemers en diverse organisaties (Apcg, z.d.).

In juni 2018 heeft het Apcg een rapport gepubliceerd waarin zij de voornaamste knelpunten van toegankelijkheid van gebouwen en hun aanbevelingen voor de openbare ruimte van Arnhem hebben benoemd. Dit rapport is een aanleiding geweest om de 'Arnhemse Standaard Toegankelijkheid (AST)' vast te stellen als uitgangspunt voor beleid. De AST bevat richtlijnen en criteria waaraan moet worden voldaan bij nieuwbouw en verbouw van gebouwen, inrichting van de openbare ruimte en evenementen (Apcg, z.d.).

Het Apcg toetst voornamelijk op BTB-kenmerken van het gebouw. BTB staat voor Bereikbaarheid, Toegankelijkheid, Bruikbaarheid. Kan iedereen gebruik maken van het gebouw waarvoor het bedoeld is? Ze toetsen deze kenmerken met behulp van een checklist en door terplekken de voorzieningen uit te proberen. Ze kijken hierbij naar het gebruik voor verschillende doelgroepen (zintuiglijk, fysiek), maar ook hulpmiddelen (elektrische rolstoel, handbewogen rolstoel) (Apcg, 2018). Hiernaast is een deel van de checklist te zien die wordt gebruikt bij de schouw van een gebouw.

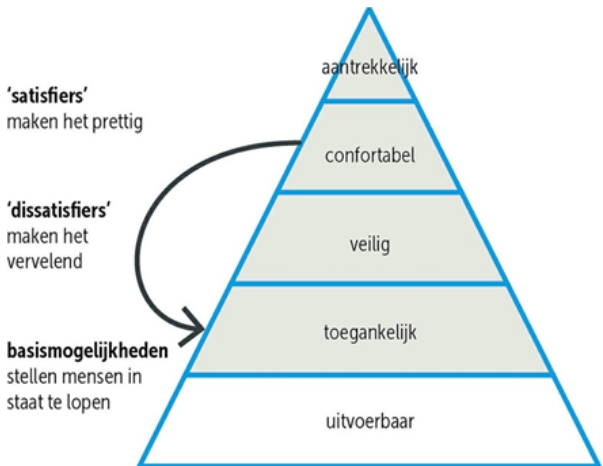
Checklist toegankelijkheid (BTB) gebouwen		Ja	Nee	Nvt
Bereikbaarheid	Is er een bushalte dichtbij (op minder dan 200m)?			
	Zijn er gehandicapten parkeerplaatsen dichtbij (op minder dan 50m)?			
Route	Is de weg naar de ingang zonder hindernissen?			
Ingang	Is de ingang drempels/ hindernis vrij?			
	Gaat de deur automatisch open?			
	Is het een handbediende deur?			
	Is de deur licht/ makkelijk bedienbaar?			
	Is er een knop voor rolstoelers om zelf de deur te bedienen?			
	Is de deur breed genoeg?			
	Is het een draaideur?			
	Is er een noodknop op zit hoogte bij de draaideur?			
	Zo ja, is er naast de draaideur ook een gewone deur?			
	Is het een schuifdeur?			
	Indien er een intercom nodig is om naar binnen te komen, is er dan ook een duidelijk display met de info te zien voor doven/ slechthorende?			
Opmerkingen				
(Apcg, 2018)				

CROW

Het CROW maakt gebruik van onderstaand inclusiemodel. Dit model gaat ervan uit dat iedereen gelijke kansen zou moeten hebben om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Mensen met een beperking ondervinden echter belemmeringen in het functioneren, maar deze zouden met hulpmiddelen of aanpassingen aan bijvoorbeeld de infrastructuur, bewegwijzering of informatieverstrekking, zonder hinder gebruik moeten kunnen maken van de openbare ruimte. De tabel geeft aan met welke type functiebeperkingen rekening gehouden moet worden en welke kenmerken daarbij horen.

De ruimtelijke kenmerken van looproutes kunnen worden weergegeven in een behoeftepiramide. Deze behoeftepiramide werkt op dezelfde manier als de piramide van Maslow. Hierbij moet eerst worden voldaan aan de onderste laag van de piramide (basisbehoefte) voordat de volgende laag aan bod komt. Dit geldt ook voor de behoeftepiramide voor de looproutes: eerst moet de route uitvoerbaar zijn, vervolgens toegankelijk, dan veilig en comfortabel en als laatste is het prettig als de route ook nog aantrekkelijk is. Het heeft geen zin om routes te maken die wel aantrekkelijk zijn, maar niet toegankelijk.

Ook maakt het CROW gebruik van de 10 geboden voor goede looproute.



De 10 geboden voor een goede looproute

Vraag 1: Is het ver?

Deze vraag is noodzakelijk om te bepalen of de route beloopbaar is. Als de route langer is dan 400 m. is het aan te raden zitgelegenheden te plaatsen.

Wat is de lengte van het segment of de route?

Is er een zitgelegenheid aanwezig?	nee	Ja, maar niet openbaar	ja
Wat is de afstand tussen zitgelegenheden?	> 400m	200 - 400m	<200m

Vraag 2: Kan ik er langs?

De looproute moet voor de meest kritische doelgroep bruikbaar zijn. In de meeste gevallen zijn dit rolstoelgebruikers, vanwege de breedte van de hulpmiddelen. Bij het bepalen van de breedte dient tevens rekening gehouden te worden met eventuele puntvernauwingen van vaste of tijdelijke obstakels.

Wat is de breedte van de looproute?	< 0,90m	0,90 – 1,50m	≥ 1,50m
Wat is het smalste punt door vaste obstakels?	< 0,90m	0,90 – 1,20m	≥ 1,20m
Wat is het smalste punt door tijdelijke obstakels?	< 0,90m	0,90 – 1,20m	≥ 1,20m
Wat is de minimale doorloophoogte?	< 2,10m	2,10 – 2,30m	≥ 2,30m

Vraag 3: Zijn er hoogteverschillen?

Voor de meeste mensen zijn kleine hoogteverschillen acceptabel. Bij grotere hoogteverschillen dienen maatregelen genomen te zijn, zoals de plaatsing van een hellingbaan of lift.

Wat is het gemiddelde hellingspercentage?	< 1:10	≥ 1:10	≥ 1:25
Heeft de looproute trappen of treden?	Ja	Ja, maar er is een alternatieve route	Nee
Wat is het afschot?	>4%	>2%	<2%

Vraag 4: Kan ik mijn weg vinden?

Voor mensen met een visuele beperking is het van belang dat de route voorzien is van gids- en/of geleidelijnen en dat de ruimte voor andere weggebruikers en obstakels duidelijk te onderscheiden is.

Zijn er natuurlijke gids- en/of geleidelijnen?	Nee	Ja, maar enkele onderbrekingen en/of onjuistheden	Ja, zonder onderbrekingen en juist uitgevoerd
Is er een duidelijk onderscheid tussen de loopruimte en de ruimte voor overige weggebruikers?	Nee	Ja, maar subtiel	Ja
Zijn er obstakels op de route?	Ja	Ja, maar te onderscheiden door kleurcontrast	Nee

Vraag 5: Kan ik veilig oversteken?

Bij oversteeksgementen is het van belang dat de oversteekvoorziening veilig en rustig te nemen is.

Kan ik veilig en rustig oversteken	Nee. Het is een drukke weg zonder goede oversteek voorziening	Ja. Het is een drukke weg, maar met een goede oversteek voorziening	Ja, het is een rustige straat
Zijn er obstakels op de route?	Ja	Ja, maar te onderscheiden door kleurcontrast	Nee
Zijn er op- en afritjes?	Nee	Ja, maar van slechte kwaliteit	Ja of onnodig (oversteek à niveau)
Zijn er molgoten?	Ja, hoogteverschil goot en rijbaan > 0,02m	Ja, hoogteverschil goot en rijbaan < 0,02m	Nee

Vraag 6: Is er struikel of glijdgevaar?

Het loopoppervlak dient voldoende stroef te zijn en zo min mogelijk oneffenheden te hebben.

Wat is de verharding van het loopoppervlak?	Los materiaal, zoals grind en schelpen of verharding met veel en/of grote oneffenheden	Hard materiaal met enige oneffenheden	Hard materiaal zonder oneffenheden
Is het loopoppervlak voldoende stroef?	Nee, glad	Ja, redelijk stroef	Ja, stroef
Is de afwatering in orde?	Nee, er is regelmatig sprake van plasvorming	Ja, redelijk goed	Ja, de afwatering is prima.

Vraag 7: Is de route onder alle omstandigheden veilig te gebruiken?

Om een route ook in de avonduren veilig en aantrekkelijk te houden is het van belang dat mensen elkaar en de omgeving goed kunnen zien en zich ook gezien voelen vanuit de omgeving.

Is er (openbare) verlichting aanwezig?	Nee	Ja, maar er zijn minder goed verlichte stukken	Ja, alles is goed verlicht
Kunnen voetgangers elkaar zien en voelen zij zich gezien vanuit belendende bebouwing	Nee	Ja, over een groot deel van de looproute	Ja, over de hele looproute

Vraag 8: Kan ik mijn bestemming vinden?

Naast de bruikbaarheid van een looproute is het ook belangrijk dat gebruikers weten waar ze hun bestemming kunnen vinden.

			
<i>Is er bewegwijzering aanwezig?</i>	Nee	Ja, maar niet bij elke oversteek of verandering van richting	Ja
<i>Is de bewegwijzering actueel en voldoende leesbaar</i>	Nee	Ja, grotendeels actueel en leesbaar	Ja, volledig actueel en leesbaar

Vraag 9: Is het een prettige omgeving om doorheen te lopen?

De aantrekkelijkheid van een looproute is medebepalend voor het gevoel van “comfort” en de “zin” om gebruik te maken van een looproute.

			
<i>Is de omgeving aantrekkelijk vormgegeven?</i>	Nee	De omgeving is matig aantrekkelijk	Ja, de omgeving is erg aantrekkelijk
<i>Is er sprake van hinder?</i>	Ja, er is geluid, stank en/of windoverlast	Er is beperkt sprake van geluid, stank en/of windoverlast	Nee, er is geen overlast

Vraag 10: Is de route goed onderhouden?

Een route wordt aantrekkelijker naarmate het beheer en onderhoud op orde zijn.

			
<i>Is er sprake van onkruid tussen de tegels en/of sprake van overhangende takken?</i>	Ja	Nauwelijks	Nee
<i>Is er sprake van zwerfafval, hondenpoep en/of graffiti?</i>	Ja	Nauwelijks	Nee
<i>Is de looproute 's winters onderdeel van een strooiroute?</i>	Nee	Gedeeltelijk	Ja

Beplanting

In steden zie je vaak boomwortels die de bestrating omhoogduwen en zo voor struikelgevaar zorgen. Door het kiezen van een boom met oppervlakkige wortels vergroot je dit risico. Wanneer er een nieuwe boom wordt geplant moet er onder de grond genoeg ruimte zijn voor de boom. Hierdoor heeft de boom genoeg ruimte.