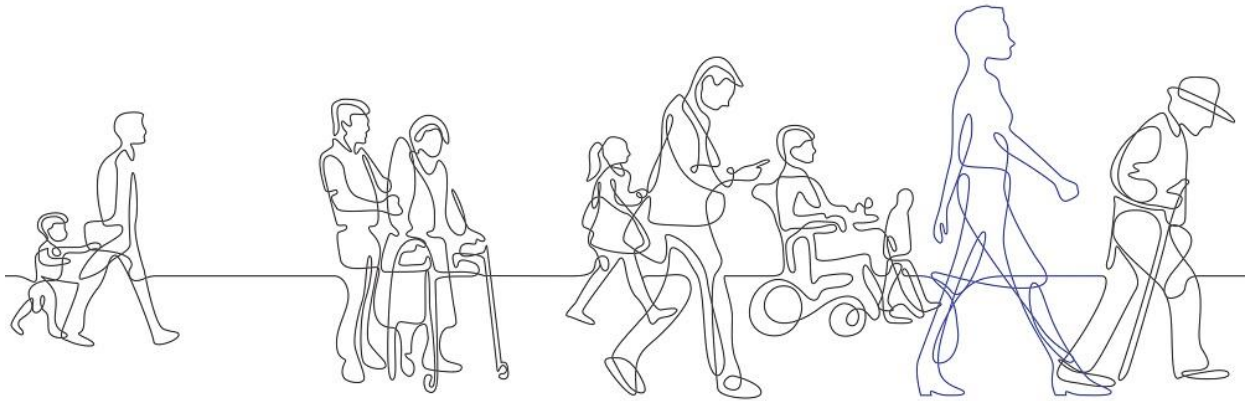


Inclusive mobility in pedestrian areas: Defining and evaluating inclusive pedestrian areas in Oslo, Norway and Nijmegen, The Netherlands



Master thesis: Landscape Architecture and Planning (LUP80436)

Wageningen University & Research

By Noa Hamacher (1144006)

Supervisor University: Dr. ir. Wendy Tan

Supervisor Sweco: Stijn Altena

Date: August 15, 2023

Abstract

Walking can be considered as the most basic form of mobility, as it is used as a mode of transportation in every journey, whether it involves a vehicle or not. Therefore, everyone depends on walking to meet their transportation needs. However, policymakers often treat pedestrians as a homogenized ideal, assuming all pedestrians have a productive age and are able-bodied. This approach overlooks differences in mobility needs. Additionally, there are a variety of definitions of inclusive mobility found in literature and policy. Because of this, inclusivity of pedestrian areas cannot be standardized. Therefore, on the one hand, mobility policy should consider the various demands of individuals. On the other hand, there is a desire for a uniform approach in practice. Finding a balance between these topics is the main goal of this research. This study ought to get a deeper understanding of the definition of inclusive pedestrian areas and factors that influence the level of inclusivity. To research this, the questions regarding inclusivity; “of what”, “for whom”, “by whom” and “how much” are studied. This study aims at having a deeper understanding of the definition and assessment of inclusive pedestrian public places. Two cases are examined namely Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands.

The results imply that an inclusive pedestrian area is defined as an area that is accessible to and usable by everyone. Further, it is an area that quickly adapts to different purposes in comparison to space for other travel modes. Therefore, pedestrian space often comes under strain. In addition, participation varies greatly in project type and evaluation is regarded as being poor. A strong national direction that set goals and a strategy is regarded as valuable since this can raise awareness and can provide binding rules and funding.

Keywords: Pedestrians; Walking; Pedestrian policy; Public space; Inclusive mobility; Accessibility

Bibliography

1	Introduction	7
1.1	Context.....	7
1.2	Problem description.....	8
1.3	Objective and research questions	8
1.4	Scientific and Societal relevance	9
1.5	Structure of the thesis	9
2.	Theoretical framework	10
	‘Of what’- Definition of an inclusive pedestrian area	10
2.1.1	Human-oriented public spaces	10
2.1.2	Pedestrian-friendly areas.....	11
2.1.3	Factors influencing accessibility: ‘From a medical model to a social model’	12
2.2.2	‘For whom’ – Target group	13
2.2.3	‘By whom’ – Participation: from transport justice to mobility justice.....	13
2.2.4	‘How much’: Institutionalisation: how benefits and burdens are distributed in society ...	14
2.3	Operationalisation	16
2.4	Definition of inclusivity in relation to pedestrian areas.....	17
3	Research methodology	18
3.1	Data collection and analysis.....	18
3.3	Data management and ethics.....	23
4.	Case studies	24
4.1	National context – Norway and The Netherlands	24
4.2	Local context – Oslo and Nijmegen.....	26
4.2.1	Oslo, Norway.....	26
4.2.2	Nijmegen, the Netherlands.....	29
4.3	Other cities in Norway and the Netherlands	29
5	Results.....	31
5.1	Of what?: What is seen as an inclusive pedestrian area?.....	31
5.2	For whom?: Target group	33
5.3	By whom?: Political process in decision making and distribution	34
5.4	How much?: Distribution of benefits and burdens.....	37
5.5	Spatial findings	39
5.5.1	Design measures and interventions that make Oslo more pedestrian friendly	39
5.5.2	Physical process to a liveable street in Oslo	41
5.5.3	Space for pedestrians in Oslo VS Space for cyclists in Nijmegen.....	42
5.5.4	Height disparity and weather conditions.....	43

6 Conclusion and discussion	44
6.1 Research objective and main research question	44
6.2 Answer main research question	44
6.3 Significance of the findings.....	46
6.5 Scientific recommendations	48
6.6 Societal recommendations.....	49
Bibliography	51
Annex	60
Annex A: Interview format.....	60
Annex B: Code Tree and descriptions.....	62
Annex C: Interview transcript Kenniscentrum Sport en Bewegen	67
Annex D: Interview transcript leder(in)	79
Annex E: Interview transcript Molster	94
Annex F: Interview transcript Voetgangersvereniging Nederland	109
Annex G: Interview transcript Ministry of Infrastructure and Watermanagment	128
Annex H: Interview Transcript Wandelnet	149
Annex I: Interview transcript CROW	162
Annex J: Interview transcript Municipality Nijmegen: Mobility	175
Annex K: Interview transcript TØI.....	189
Annex L: Walking Interview transcript Municipality of Nijmegen: Public Space	201
Annex M: Walking Interview Transcript Sweco	216
Annex N: Walking Interview Transcript Municipality Oslo	231

List of Figures and Tables

Figure 2.1 [Mobility pyramid].....	11
Figure 2.2 [Conceptual Framework].....	16
Figure 3.1 [Figure 3.1: Overview research data collection method].....	18
Figure 4.1 [Location of the case studies Oslo in Norway and Nijmegen in the Netherlands].....	24
Figure 4.2 [Inner and Outer city opinions about the Car-free Livability Program].....	28
Figure 4.3 [Traffic hierarchy].....	28
Figure 4.4 [Classification quality levels accessibility in Nijmegen].....	29
Figure 5.1 [Parking spot in the city centre of Oslo, only for disabled people or vehicles with a goal].....	39
Figure 5.2 [Tunnels under the city of Oslo].....	39
Figure 5.3 [Bollards that separate walkways from motorways].....	40
Figure 5.4 [Pedestrian bridges in front of the central station Oslo].....	40
Figure 5.5 [Movable bollards to prevent certain vehicles].....	40
Figure 5.6 [Different pavement in pedestrian areas].....	40
Figure 5.7 [Street that has two different pavements].....	40
Figure 5.8 [Parking spots for shared bicycles].....	40
Figure 5.9 [Bicycles parked on pedestrian areas].....	40
Figure 5.10 [Bridge 'De Oversteek' with its piles located on the sidewalk].....	41
Figure 5.11 [Obstacles on the sidewalk].....	41
Figure 5.12 [Ending of sidewalk].....	41
Figure 5.13 [Liveable street Project design].....	41
Figure 5.14 [Liveable street, situation May (Grønland)].....	42
Figure 5.15 [Temporary plant bed in Grønland]	42
Figure 5.16 [Temporary plant beds in Grønland]	42
Figure 5.17 [Altered road way markers in Grønland]	42
Figure 5.18 [Cyclists cycling on sidewalk in Oslo]	42
Figure 5.19 [New bicycle path located on the road for cars (Oslo)]	42
Figure 5.20 [New bicycle path located on the road for cars (Oslo)]	42
Figure 5.21 [Bicycle path in Nijmegen]	42

Figure 5.22 [Stairs accessible for aids with wheels]	43
Figure 5.23 [Stairs non-accessible for everyone but elevator is added]	43
Figure 5.24 [Slippery pavement through rain]	43
Table 2.1 [Operationalization of the concepts]	17
Table 3.1 [List of interviewees]	21-22
Table 4.1 [National policy documents on inclusion and walking]	25-26
Table 4.2 [Characteristics Oslo and Nijmegen]	26
Table 4.3 [Overview of walking and inclusivity policies implemented in several Norwegian and Dutch cities.]	30

1 Introduction

Urban planning ideas that encourage space for pedestrians are becoming increasingly prevalent. Given the diversity of pedestrians, designs should take into account a wide range of user needs. Awareness for this is important, especially at a time when the population is aging. This study ought to get a deeper understanding of the definition and implementation of inclusive pedestrian areas.

1.1 Context

Walking can be considered as the most basic form of mobility, as it is used as a mode of transportation in every journey, whether it involves a vehicle or not. Therefore, everyone depends on walking to meet their transportation needs. However, policymakers often treat pedestrians as a homogenized ideal, assuming all pedestrians have a productive age and are able-bodied. This approach overlooks differences in mobility needs.

Martens (2016) asserts that during the past fifty years, mobility planning and policy have focused mostly on ways to improve the performance of the transportation infrastructure and that little attention is paid to the people who actually use it. Walking has greatly declined as a form of transportation due to the growth of train, bus, and the private car which allowed distances to continue to grow along with urban expansion. Also, distances and the proportion of walking trips have decreased since the early 1980s till the present (ITF, 2012). In literature, studies focusing on inclusivity in mobility are often limited to specific user groups. The accessibility in transportation systems has been extensively studied for a variety of characteristics, including gender, age, ethnic background, disabilities, and income. However, many different people are pedestrians. Not only are persons regarded as pedestrians while they are walking, but also when they are jogging, hiking, skating, or simply sitting next to a road (World Health Organization, 2013). A pedestrian may also be utilizing a wheelchair, a motorized scooter, a walker, or a skateboard, among other tools. Given the variety of pedestrians, designs should take a wide range of user needs into consideration. International laws cover inclusivity. For example, the Agenda of Universal Declaration of Human Rights includes Sustainable Development Goal number 11: 'Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable'. Target 11.2 on transport systems and 11.7 on public spaces state that these should provide access for all in particular for children, older persons, women and persons with disabilities by 2030 (United Nations General Assembly, 2015). Thus, urban planners should give inclusivity an important status in planning processes.

Recently, in several cities and towns, the practice of prioritizing other forms of transportation over those of pedestrians is being reversed. Urban planning ideas that encourage pedestrian space are becoming increasingly prevalent. Integration of several mobility modes rather than separation is a trend. The concept of a "shared space", has given impetus to this. This is an attempt to completely integrate pedestrians in a secure and comfortable urban space (ITF, 2012). As the name suggests the concept gives every road user the same right. There are no traffic lights, signs, crosswalks or lane markers (Appleyard, 2021). In this way road users must interact and react to each other. However, not everyone is capable of doing this and as a result, certain people run more risk. Here, the mobility of marginalized groups like children, elderly and people with handicaps are thus limited (Methorst et al., 2007). Nonetheless, design concepts that express broader advantages of accessibility exist. For instance, in a note in the recommendation from the EU Ministers' meeting of 2009, the concepts "design for all," "accessible design," "inclusive design," "barrier-free design," and "accessibility for all" are viewed as convergent towards the term "universal design" (Persson, 2014). All of these concepts work toward the same overarching objective of creating environments that are as usable by all people as possible without the need for adaptation or specialized design (Bringa, 2018). From a planning perspective, having a deeper understanding of what is considered as an inclusive space is valuable.

This can serve to advance understanding of inclusivity in pedestrian areas and can assist in decision-making. The aim of this study is to better understand how inclusive pedestrian areas are defined and implemented. To achieve this, a multidimensional understanding of inclusivity that acknowledges the diversity of people's needs and constraints is studied and two cases are examined namely Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands.

1.2 Problem description

At the moment, the awareness of inclusive pedestrian areas is increasing. However, a clear definition of inclusive pedestrian areas does not exist. Thus, certain issues like what is considered as a pedestrian area and what degree of inclusivity is appropriate remains.

Currently, inclusivity as a physical act is often measured in quantitative terms, such as travel time, distance, pattern, mode, and different options. An example of an indicator shown by González et al., (2022) is the variance of the number of activities that can be accessed within an acceptable travel time between groups of people or spatial entities. In social practices inclusivity is linked to the interaction between several intrinsic and extrinsic factors. Often, the focus in research is solely on a small number of user groups and their intrinsic factors which are individual perceptions and abilities (Lin & Cui, 2021; Johansson et al., 2012; Hidayati et al., 2021) or on certain external factors, such as socioeconomic situations (Ozbay et al., 2003). Extrinsic factors are external and systemic components that structurally influence an individual's mobility (Hidayati et al., 2021). People do not necessarily face difficulties because of their individual characteristics but through a non-inclusive environment caused by external factors such as physical and social arrangements. Therefore, this study focusses on extrinsic factors. Extrinsic factors have an influence on who is recognised and enforced in public pedestrian areas, on who has the power in processes and procedures of decision making, and on the moral principles that guide distribution decisions. This study aims to have a deeper understanding of how an inclusive pedestrian area can be defined and what factors influence the level of inclusivity. Therefore, this study identifies different notions to explain factors that affect the level of inclusivity in pedestrian areas.

1.3 Objective and research questions

The purpose of this study is to better understand how inclusive pedestrian areas are defined and implemented. Extrinsic factors influencing inclusivity in pedestrian areas are explored in a western European context. To achieve this, this study analyses the notions; 'of what', 'for whom', 'by whom' and 'how much' to explain factors that affect the level of inclusivity in pedestrian areas. 'Of what' is about what is considered as a pedestrian area. 'For whom' refers to the people that should be recognised and enforced in public pedestrian areas. 'By whom' regards on participation, who is needed to have a fair process and procedures of decision and distribution. Lastly, 'how much' refers to the moral principles that should guide distribution decisions, this is on how inclusive pedestrian areas are institutionalized as part of an official organization. Two cases are examined to understand if theoretical findings correspond to what is seen in practice, these are Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands. Norway has a national pedestrian policy, a significant component in this approach is the Universal Design Principle (Norwegian Public Roads Administration, 2012). In the Netherlands, recently more attention is paid on pedestrian policy especially in the bigger cities. There is no national strategy for pedestrians, and inclusivity is frequently left out of mobility plans. Nevertheless, this is a topic in the municipality of Nijmegen. In 2016, Nijmegen adopted a policy on accessibility known as "Toegankelijk Nijmegen." The municipality stated on February 1, 2023, that they wish to adhere to "Design for all" standards and review the built environment on accessibility (Gemeente Nijmegen, 2023). Other cities in Norway and the Netherlands are analysed as well to determine the typical way of thinking and acting in the field of inclusive pedestrian areas. This research can serve to advance understanding of inclusive pedestrian areas and can assist in decision-making.

To achieve this goal, the thesis will attempt to answer the following main question.

How are inclusive pedestrian areas defined and implemented in the cases of Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands?

Two sub-questions are created to gather the information necessary for achieving the research objective and answering the main question.

1. *How is inclusivity defined and understood in literature in relation to pedestrian areas in public space?*
2. *To what extent are the characteristics for inclusivity present in policies and practices in Oslo and Nijmegen?*

1.4 Scientific and Societal relevance

Scientific

Answering the research questions will enhance knowledge because there is limited theoretical understanding of what an inclusive area is in the mobility and transport literature. Currently, inclusivity as a physical act is often measured in quantitative terms. In social practices inclusivity is linked to the interaction between several intrinsic and extrinsic factors. However, no research exists that aims to have a better understanding of what inclusivity in relation to pedestrian areas mean. Therefore, this study will differ from existing studies by giving a definition of inclusive pedestrian areas, and by analysing a wide variety of factors that influence inclusivity.

Societal

Pedestrians as well as inclusivity have so far received little attention from policymakers in many cities. The research's social objective is to have a deeper understanding of how inclusive pedestrian areas can be reached. By providing a deeper understanding of the definition and implementation this study can serve to advance understanding of inclusivity in pedestrian areas and can assist in decision-making. It can help practitioners to potentially reorient or alter their current practices regarding inclusivity in pedestrian policy and design.

1.5 Structure of the thesis

The thesis is structured as follows. The next chapter provides a theoretical framework, demonstrating literature on pedestrian areas and the inclusivity notions; "of what," "how much," "for whom," and "by whom". Chapter three "Research methodology" elaborates on the used method, and chapter four discusses the case studies. After, findings of the gathered data is presented in chapter five. The last chapter concludes this thesis by answering the main research question and providing an interpretation of the results. Further, a reflection on the limitations of this research and recommendations for further research and spatial planners is presented.

2. Theoretical framework

Essential to get a deeper understanding of inclusive pedestrian areas are choices regarding identifying what an inclusive space is. The questions; 'of what', 'for whom', 'by whom' and 'how much' are used to explain factors that affect the level of inclusivity in pedestrian areas. The first paragraph, elaborates on what is considered as a pedestrian area and the relation with accessibility. Accessibility is a necessary condition to achieve inclusivity because it determines if people can reach and use a space. Intrinsic (individual perceptions and abilities) and extrinsic factors (spatial and sociocultural factors) that influence benefits and burdens for people are described. People do not necessarily face difficulties because of their individual characteristics but through a non-inclusive environment caused by external factors such as physical and social arrangements. 'For whom' refers to the people that should be recognised and enforced in public pedestrian areas. 'By whom' regards on participation, who is needed to have a fair process and procedures of decision and distribution. Lastly, 'how much' refers to the moral principles that should guide distribution decisions, this is about how inclusive pedestrian areas are institutionalized as part of an official organization.

'Of what'- Definition of an inclusive pedestrian area

Pedestrian areas are located in public spaces. A public space is a space that is by law accessible to everyone. The accessibility to varying individuals and groups, and how well their behaviours are supported are key factors in determining how inclusive a space is. Differences in accessibility can have different natures namely individual characteristics (intrinsic factors) and external factors (extrinsic factors). People do not necessarily face difficulties because of their individual characteristics but through a non-inclusive environment.

2.1.1 Human-oriented public spaces

Pedestrian areas are located in public space. There are various definitions of public space. Some authors define public space on issues of ownership; the "space that is not controlled by private individuals or organizations, and hence is open to the general public" (Madanipour, 1996). Others base their definitions on issues of access and use, in this case public space is defined as "publicly accessible places where people go for group or individual activities" (Carr et al., 1992). This study is on pedestrian areas that are by law open to all users. However, even when a space is accessible for everyone, certain user groups tend to discourage others. In the past, when public space actively supported daily life, some groups were prohibited from participation (Metha, 2014). Because of this, the idea of an inclusive public space may never be able to support all individuals.

Inclusive design considers the needs and capabilities of the whole population in order to reduce the actual or perceived mismatch between the user and the design (Patrick & Hollebeck, 2021). Further, it is a human centred methodology that entails involving and taking advice from as many individuals as possible, representing a variety of viewpoints. The idea of streets as human oriented spaces is rooted in relevant approaches to public space design. Approaches in public space design lead to a focus from movements of vehicles towards the movement of people, as illustrated in figure 2.1. The former, tends to favour long distance and high speed travel, whereas the latter favour travelling on low speed especially by walking (Bari & Efrogmson, 2005). Thus, human oriented street design is expected to promote healthy travel such as walking (Choi et al., 2016).

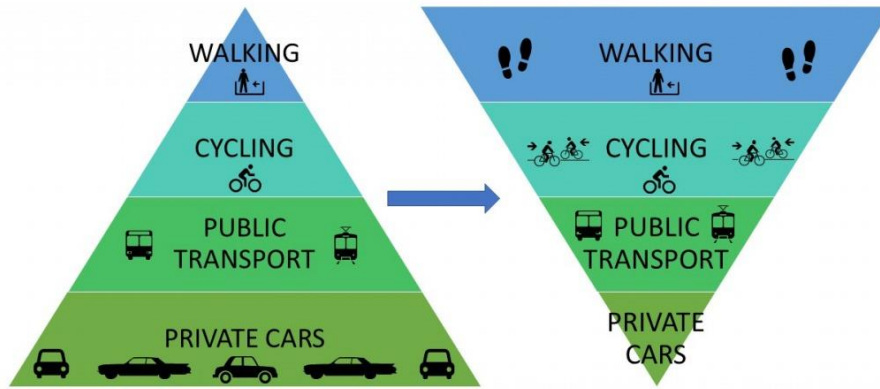


Figure 2.1: Mobility pyramid (Urban Design Lab, 2020).

2.1.2 Pedestrian-friendly areas

Human oriented design includes various design concepts, the main concepts are; living streets, shared spaces and pedestrian zones. The degree of inclusivity varies between the approaches due to their different designs.

The concept of Living Streets recognises that, as a priority, streets should be designed with living and community interaction (Burden, 2003). Cars are not excluded but the design makes clear that pedestrians and other users play a significant role. A living street aims to balance the needs of residents, businesses, pedestrians and cyclists with cars, and thereby encourage a better quality of life and a greater range of community and street activity (NZ Transport Agency, 2009, chapter 5). Thus, the concept aims to advantage quality of life, which may be seen as an inclusive strategy.

Shared spaces could be described as a subcategory of Living streets. In shared spaces, traditional street facilities such as traffic lights and signs, lane markers, and crosswalks are removed (Appleyard, 2021; Xu et al., 2022). According to Xu et al., (2022) this measure will encourage social interaction, accessibility, and walking and cycling, through reduction of the speed of motor vehicles. However, the fact that road users have to interact and react to each other, may make it difficult for certain individuals to use a shared space. A report of the House of Commons (2017) of the United Kingdom, recognises the interests of those with a wide range of conditions and disabilities who might be adversely affected by shared space schemes. Although, a shared space may be considered as inclusive as it allows for equal usage by those with various forms of transportation. It is evident that the area is less secure for vulnerable modes of transport, such as pedestrians, and for individuals, like elderly.

Pedestrian zones (also known as car-free zones) are areas of a city or town reserved for pedestrians only. Created by restricting traffic access or closing roads to traffic (Lah, 2018). Pedestrian zones are most beneficial on areas where there is heavy pedestrian activity, a high number of pedestrian/vehicle conflicts, retail or mixed development, and if motorized traffic can be accommodated elsewhere (Travel Agency, 2008). According to ITE (1998) There are four types of pedestrian precinct:

1. *Modified street precinct*: one block is closed for pedestrians only.
2. *Plaza*: several blocks are closed but the cross-streets stay open to all traffic.
3. *Continuous*: several blocks and the cross-streets are closed.
4. *Displaced*: by using lanes and alleyways, walks are created away from the typical roadside.

Pedestrian zones vary in what kind of human-powered vehicles such as bicycles, skateboards, and push-scooters are allowed. Some pedestrian zones have a total ban on anything with wheels, while others ban certain categories or have no rules at all (Lah, 2018). Pedestrian zones lead to the best possible conditions for pedestrian freedom of movement and safety and therefore is most beneficial for different individuals.

2.1.3 Factors influencing accessibility: 'From a medical model to a social model

In social practices inclusive mobility is linked to the interaction between several factors in accessibility. A non-inclusive public space can be understood as a result of disadvantages to individuals and groups produced by unequal access to resources for physical accessibility (Hidayati et al., 2018). Differences in degree of accessibility can have different natures. Accessibility can be expressed in intrinsic and extrinsic factors (Hidayati et al., 2021; Luz & Portugal, 2021). The interplay of the factors is reflected in behaviours and patterns such as the preference or avoidance of certain routes and transport modes. Because of this pedestrian areas are dynamic and change in time.

Intrinsic factors

In the past, defining a person's impairment was marked as a characteristic of the individual itself. This is in line with the 'medical model of disability'. The medical model of disability holds that "a person's functional limitations (impairments) are the root cause of any disadvantages experienced and these disadvantages can therefore only be rectified by treatment or cure" (Crow, 1996, p. 208). Within this framework it is possible to find patronizing attitudes towards "the disadvantaged", seeing them as groups excluded from the majority society that need special care and support, rather than active citizens (Moseid, 2006).

Intrinsic factors of accessibility refers to a person's abilities and perceptions to convert transport and land use resources into access to activities. Individuals may face accessibility disadvantage because of several factors. Hidayati et al., (2017) show a wide range of intrinsic factors that impact individual accessibility these are; income, gender, age, race, disability, number of children, and migrant status. Also, the way individuals perceive the transportation system and the urban environment can affect their ability to access opportunities. Perceived accessibility indicates whether people can access a public space freely considering both psychological and physical barriers (Kronenberg et al., 2020). This may include perception on the safety, aesthetics, walkability and the availability of services (i.e. public facilities, grocery stores and restaurants) (Koohsari et al., 2013; Luz & Portugal, 2021).

Extrinsic factors

The simplistic approach of the medical model is not in line with the complex phenomenon of accessibility. People in marginalized groups do not necessarily face accessibility difficulties because of their individual characteristics. Therefore, in response to the traditional medical model, the social model came up which is aware of the fact that the environment influence the accessibility of a person (Moseid, 2006). Within the social model, a disability is the disadvantage or restriction of activity caused by physical and social arrangements and institutional norms that are themselves alterable (Oliver, 1996, p. 22; Goering, 2015). Thus an inaccessible environment excludes people from participation in the mainstream of social activities (UPIAS, 1976). The new paradigm defines a non-inclusive environment as a gap between the society's demands on the individual, and the individual's ability to meet these demands. To close this gap the challenge is to both change the demands of the environment, and strengthen the individual's ability to meet these demands.

Each intrinsic factor is intertwined with certain spatial and sociocultural contexts. Extrinsic factors are external and systematic components that structurally influence an individual's mobility (Hidayati et al., 2021).

- Spatial conditions manifest as location, distance, urban form, transport and land-use system, and existing spatial segregation that inadvertently restrain or limit the mobility of marginalized groups. For example, a street layout prioritizing car traffic and a coarse urban grain marginalizes captive pedestrians (Crane, 2000; Kandt, 2018). In addition, the mobility needs of people with impairments are often neglected in the planning and design of transport systems (Golledge, 1993; Imrie, 2000). Specific mobility needs for these people are facilities

such as; guidance and informative signages and manoeuvring space (Gallagher et al., 2011; Matthews et al., 2003) are not always adequately present. Important properties associated with this are the state of maintenance and the appearance (comfort) of the area (Van Laarhoven & Snijders, 2010).

- Sociocultural constructs can be seen as norms and stereotypes. For instance, ableism produces mobility inequality by reproducing ableist spaces and rules (Stafford, Adkins & Franz, 2020). Also, in a context with unbalanced gender relations, gendered mobility is amplified through negative stereotypes attached to women's travel activities (Law, 1999; Loukaitou-Sideris, 2016).

2.2.2 'For whom' – Target group

To achieve inclusive pedestrian areas, designs should consider accessibility for a wide range of user needs (e.g. needs of children, people who need mobility support and elderly). As a pedestrian is any person who is travelling by walking or at least a part of their journey. In addition to the ordinary form of walking, a pedestrian may be using various tools to walking such as wheelchairs, motorized scooters, walkers, canes and skateboards. Also, the person may carry items of varying quantities and held in different ways such as in the hands, strapped on the back or pushed/pulled along. A person is also considered a pedestrian when running, jogging, hiking, or when sitting or lying down next to the roadway (World Health Organisation, 2013). Besides the fact that different people have different transport needs, these needs also change throughout their life. For example, an elderly person's use of the transport system may be very different to that of a middle-age or school-age person. However, the high diversity of user demands is frequently ignored in both research and practice.

In literature, studies focusing on inclusive mobility is often limited to specific user groups. For example, transport system accessibility has been broadly researched for different characteristics such as gender, age, income, ethnic background, and disabilities. On the contrary, policymakers often tend to aggregate the user as a homogenized ideal (of an middle-class social standing, having a productive age and being able-bodied) and shy away from differences in addressing mobility needs (Sheller, 2018; Stafford et al., 2020). A dilemma lies in weighing the mobility needs of marginalized groups against the overall accessibility of a majority population. Both approaches are not ideal. Focusing on marginalized groups to compensate for the existing social inequities, has the risk of being fragmented and favouring one group above another (Hidayati et al., 2021). Which can result in skewing planning policies and practices. While providing equal access to all individuals assuming all have similar abilities leads to a situation where not everyone can make use of an area. Given the diversity of pedestrians, pedestrian policy and designs should take a variety of user demands into account and thus should create policy and designs that are applicable for all people.

2.2.3 'By whom' – Participation: from transport justice to mobility justice

Planners should actively consider the preferences and needs of different people. However, in the reasoning of 'transport justice', planning should only deal with providing access to different social groups by alleviating any financial, physical or mental burden that might hamper people's access (Behrendt, Dekker & Oldenziel, 2022). This approach failures to recognise the importance of ensuring fair participation of a diverse range of actors in policymaking (Verlinghieri & Schwanen, 2020).

To go beyond the notion of 'transport justice', Sheller (2018) has coined the term 'mobility justice'. Sheller criticizes 'transport justice' scholars for ignoring the spatial context in which transport is happening. Instead of happening in an empty space, mobility is relationally defined by the very concrete context they find themselves in. Therefore, it is suggested that a discourse should focus on the flexible, everchanging gaps between a person's individual factors and the spatial factors (Persson,

2015). Cook and Butz (2015) conceptualize mobility justice as “not only as the equitable distribution of motility throughout a social system, but also as just institutional actions and decision-making processes about mobility issues that promote just mobility outcomes” (Cook & Butz, 2015, p.17). In a mobility justice approach time and scale transcending understandings of mobility (Sheller, 2018) are geared toward co-creation of solutions (Verlinghieri & Schwanen 2020).

Therefore, participation of different type of individuals is important when making decisions on pedestrian areas. In research the needs of pedestrians and even of marginalized groups are represented. For example Lin & Cui (2021), researched on how future policies can better respond to the mobility needs of an ageing population. However, in practice pedestrians and marginalized groups are inadequately represented in urban policy making. Institutions that represent specifically the interests of pedestrians are rare (ITF, 2012). Research of OECD and ITF (2008) show that the role of pedestrian NGO’s was sometimes acknowledges as very active at either national or international levels in promoting walking. However, very few are given a place at the tables where key decisions are made, standards are set and policies are formed.

Pannilage (2015), highlights that it is necessary to have equal rights for every citizen to participate in decision making progress because decisions are taken to the effect of society. A natural consequence of good inclusion of stakeholders is sense of ownership. This can be triggered by providing information and participating in decision-making process (Lachapelle, 2008). Marginalized people in a decision-making process can be legitimate representatives of the minority community from which they are drawn (Reynolds, 2008).

There are many concerns regarding participation. For example the challenges exist of moving beyond periodic terms of institutions. Further, a common pitfall is when within planning processes containment of participation occurs. This arises when stakeholders participation is geared towards predefined goals when scope for conflict is avoided (Few, Brown & Tompkins, 2008). In addition, participation is constantly marked by structural imbalances of wealth and power that marginalize certain groups and favour other. It requires the recognition of group-based differences and identities, and encouragement of diversity in decision-making processes in order to fight injustices caused by oppression in its various forms (Young, 1990). Related to the concerns with democracy and diversity is the idea of Lefebvre’s “Right to the city” (1968). The political battles over who controls and shapes urbanized space are at the centre of the right to the city concept. It is often regarded as a demand for people to alter urbanization processes by communal action and self-management and to get rid of cities' unequal distribution of power and privilege (Soja, 2010). Processes thus should be open to those who are affected or interested on an issue. Access should be broadened to include not only government, public, and private entities but also “everyday” citizens and community groups (Nabatchi, 2010).

2.2.4. ‘How much’: Institutionalisation: how benefits and burdens are distributed in society
When it comes to the question “distribution of what”, inclusivity should have the primary focus of transport researchers and policy makers addressing questions over distributive justice and transport disadvantage. To decide which level of inclusivity should be reached, the idea of what is just comes into question. The idea of justice has been addressed from a variety of different theoretical approaches (Kymlicka, 2002; Young, 1990)

A distributive justice perspective can exhaust a broad understanding of justice. Distributive justice theories can help in addressing the structural issues found in transport policy and planning by providing normative rules to guide policy decisions. These theories aim to set out clearly what is important for wellbeing, and the ways in which those important things should be distributed fairly

(Vereira, Schwanen & Banister, 2017). One of the principles include, for example, the idea of basic needs. In this reasoning, planning should deal with providing access to multiple modes of transport and alleviating any financial, physical or mental burden that might hamper people's access (Dekker & Oldenziel, 2022). Through this, the allocation of transport services should be guided to sustain what is acceptable as a minimum standard of living for the population (sufficientarianism). Within this theory often utilitarianism holds which means that absolute levels matter more than relative inequalities (Pareira & Karner, 2021). Other principles include the ideas of horizontal equity, which requires that individuals who are alike in a relevant manner and belong to the same social group should be treated equally. Or the principle of vertical equity to which people from different groups can be treated differently in order to promote equality of opportunities (Delbosc & Currie, 2011; Litman, 2002; Hidayati et al., 2021). These theories are based on quantifiable measurements. This means that a minimum threshold has to be determined: below this line, one can be considered finding themselves in transport poverty (Karner et al., 2020; Kuttler & Moraglio, 2021). Deciding what is 'sufficient' is a challenge. Also, what is deemed 'sufficient' may change over time. Therefore, the objection is the question who gets to decide this for whom.

A key limitation of a distributive justice perspective is that it focuses only on distributional outcomes while ignoring that the root causes of such distributions are structural issues of power related to geographical space and social context. These theories do not take distributional inequalities from space and social context into consideration (Fraser, 1995; Harvey, 2003; Soja, 2010). Rawls's theory of justice is essentially concerned with the role played by institutions in promoting justice (Rawls & Herman, 2000; Rawl, 2001). His theory is comprised of two overarching principles. The first principle holds that the rules defining individuals' basic rights and liberties ought to apply equally to everyone. The second principle applies to the distribution of primary goods. This principle contends that social and economic inequalities can only be considered fair if they simultaneously:

- (a) Derive from a situation of fair equality of opportunity
- (b) Work to the benefit of the least advantaged members of society

Inequalities are seen as unfair if they result from morally arbitrary circumstances that result from natural and social contingencies beyond a person's control, such as being born in a poor family or ethnic group (Kymlicka, 2002). Rawls (2000) nonetheless acknowledges that some level of inequality is inescapable and that it is not possible to achieve genuine equality of opportunity because individuals' innate or trained abilities, freedom of choice and even effort cannot be completely separated from their social conditions.

An important criticism comes from Sen who proposes that the focus of the distribution should shift from primary goods to human capabilities (Sen, 1979, 2005, 2009). Capabilities are sets of freedoms and opportunities available for individuals to choose and to act, resulting from "[...] a combination of personal abilities and the political, social and economic environment" (Nussbaum, 2011). Although the Capability Approach (CA) is not intended to be a full theory of justice, human capabilities are at the heart of justice concerns, which essentially deal with the opportunities and substantive freedoms that enable individuals to achieve things they have reason to value (Sen, 2009). The CA recognises the influence that a person's environment has in enhancing or restricting the set of opportunities that are available for her to choose (Nussbaum, 2011; Robeyns, 2005). It takes into account not only the diversity of individuals' characteristics (e.g. preferences, values, needs, abilities), but also the societal structures and constraints affecting individuals' capacities to convert resources and opportunities into functioning's. The CA is primarily concerned with promoting basic capability equality by guaranteeing minimum levels of basic capabilities (Sen, 1979). In this sense, the CA share both egalitarian and sufficientarian concerns.

Given the strengths and limitations of the theories reviewed. This study proposes a justice perspective that stages a dialogue between Rawls egalitarian perspective and Sen’s capability approach. It accommodates universalist concerns about inequality of opportunities and basic needs regarding transport and considers context-specific issues regarding how people’s transport choices are bounded by both personal and contextual factors. While aiming to enhance overall levels of inclusivity, policies should prioritize vulnerable groups and thereby mitigate morally arbitrary disadvantages that systematically reduce inclusion, such as being elderly, disabled or born in a poor family (Lucas, 2012).

Inclusive design should be institutionalized. The preferences and people needs should be considered (Rose & Stonor, 2009). This is in line with the concept of justice which refers to the moral and ethical principles underlying a fair and just society. Inclusive pedestrian areas promotes justice by providing access for all that enable individuals to participate fully in society regardless of individual characteristics.

2.3 Operationalisation

The conceptual framework illustrated in figure 2.1 is based on the theories described in the theoretical framework. To understand what an inclusive pedestrian area is, this study focusses on different notions of inclusivity related to pedestrian areas. The conceptual framework shows that inclusivity is considered as a concept that exists of three different levels. The first necessary level of inclusivity is; providing accessibility (level 1). The ‘of what’ notion shows that accessibility is an important attribute of inclusivity. This is seen as the first condition to achieve an inclusive area because it determines if people can reach and use an area. Differences in accessibility can have different natures. A division can be made between intrinsic and extrinsic factors. Intrinsic factors of accessibility refers to a person's abilities and perceptions to convert transport and land use resources into access to activities. However, people do not necessarily face accessibility difficulties because of their individual characteristics. External factors are systematic components that structurally influence an individual’s mobility. Extrinsic factors can be divided in; spatial conditions like urban form, facilities and the state of maintenance, and sociocultural constructs such as norms and stereotypes. The ‘for whom’ notion also belongs to identify what is seen as an inclusive pedestrian areas. This refers to the people that should be recognised and enforced in pedestrian areas. ‘By whom’ and ‘how much’ show that who is involved in participation and how benefits and burdens are distributed in society have an influence on inclusive mobility. Therefore, the second level is; engaging participation (level 2) and thirdly establishing inclusive design as a convention or norm in society – instutionalisation.

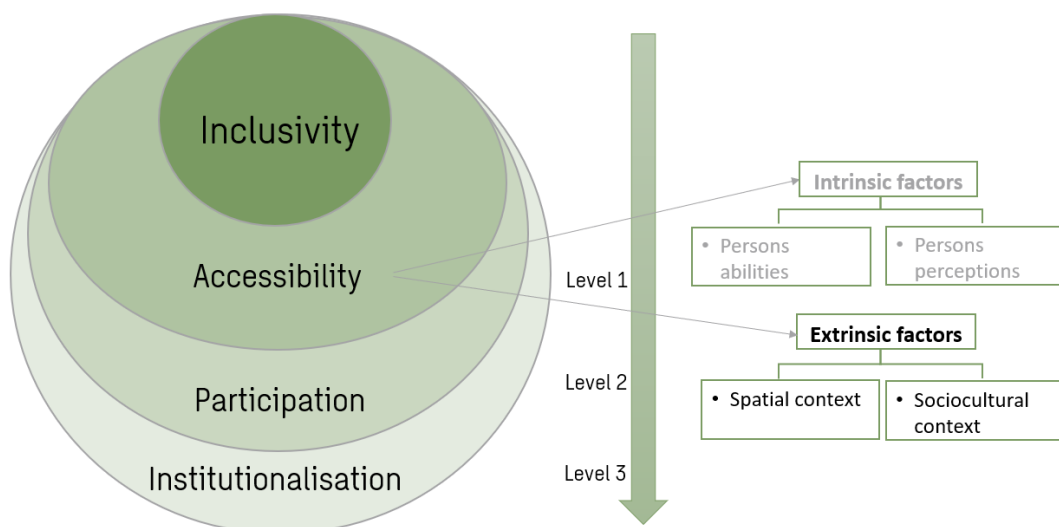


Figure 2.2 Conceptual Framework

Table 2.1 shows the operationalization and related sources of the different concepts of the conceptual framework.

Table 2.1: Operationalization of the concepts

Concepts	Secondary concepts	Sources
Accessibility <ul style="list-style-type: none"> - Ability to reach a space - Ability to use a space 	Intrinsic factors A person's <ul style="list-style-type: none"> - Abilities - perceptions 	Carr et al., 1992; Metha, 2014
	Extrinsic factors <ul style="list-style-type: none"> - institutional norms - physical arrangements - social arrangements 	Hidayati et al., 2021; Koohsari et al., 2013; Luz & Portugal, 2021
		Oliver, 1996, p. 22; Goering, 2015
Participation <ul style="list-style-type: none"> - Structural Participation - Participation for "everyday" citizens 		Sheller, 2018; Stafford et al., 2020; Verlinghieri & Schwanen 2020; Lefebvre, 1968
Institutionalization <ul style="list-style-type: none"> - Prioritize vulnerable groups - Mitigate morally arbitrary and systematically disadvantages 		Rawl & Hermann, 2000; Rawl 2001; Sen, 1979, 2005, 2009. – Rawls Egalitarian Perspective and Sens Capabilities Approach.

2.4 Definition of inclusivity in relation to pedestrian areas

The theoretical framework answers the first sub-question: *How is inclusivity defined and understood in literature in relation to pedestrian areas in public space?* Inclusivity of pedestrian areas can be rated in how accessible the area is to varying individuals and groups and how well their behaviours are supported. However, inclusivity is a complex and multidimensional concept. This makes its understanding and assessment challenging. By analysing literature on inclusive mobility a structure is found to analyse different notions of inclusivity namely 'of what', 'for whom', 'by whom', and 'how much'. Through analysing; what is considered as a pedestrian area and the relation with accessibility, the target group, who is needed in the process and decision making, and moral principles that guide distribution decisions, this study wants to find out if the theoretical findings correspond to what is seen in practice. This can lead to additional notions that are lacking to understand inclusive pedestrian areas. How this data is gathered is covered in the next chapter.

3 Research methodology

According to the sequence of the research framework (see figure 3.1), this chapter discusses the applied research methods and accompanying data collection methods for the empirical research. This study attempts to understand how inclusive pedestrian public spaces are defined and evaluated. It is an exploratory study with the goal of examining the key features of inclusive pedestrian areas. Qualitative research is utilized to develop a deeper understanding of inclusive pedestrian areas in different contexts. Interviews with policymakers and practitioners are performed in a case study where inclusivity is already implemented in mobility plans and in a case where this it is not implemented. Both inductive and deductive analysis are applied. The study framework, which draws from both the scientific literature on accessible planning and the grey literature on inclusive mobility policies and practices is examined. Building new codes from scratch based on the qualitative data itself was the initial stage in the coding process. After, to go over the data again with the themes from literature in mind. This progress of coding, gives space for discoveries. Further, autoethnography research are conducted to gain a deeper understanding of inclusive pedestrian areas in different contexts. This chapter concludes with a description of data management and discusses how the research approach selected may affect both internal and external validity.

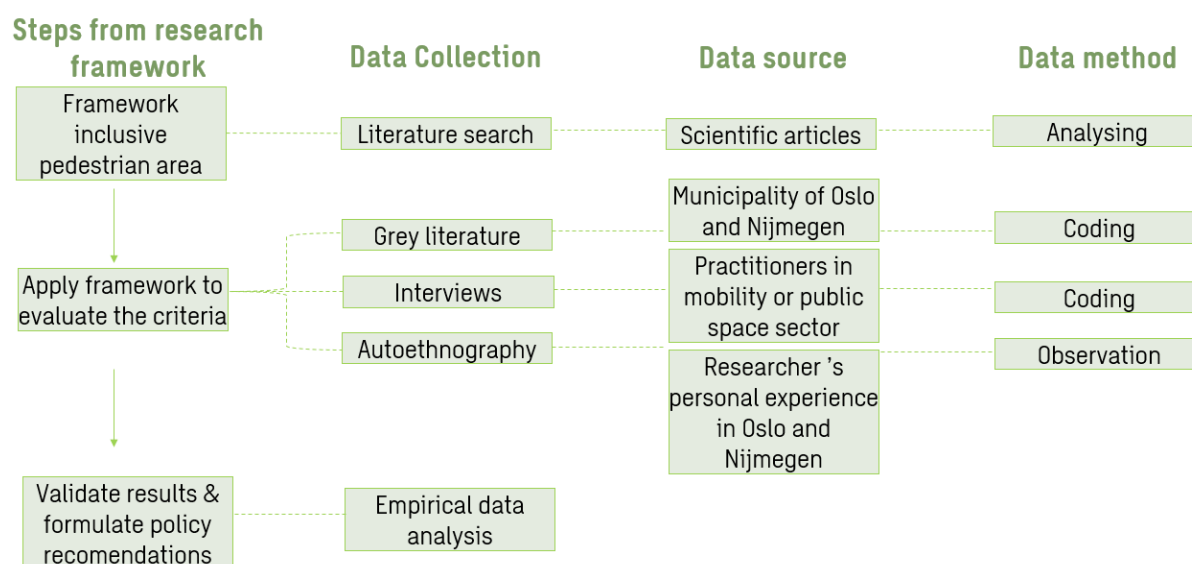


Figure 3.1: Overview research data collection method

3.1 Data collection and analysis

- Literature review: scientific and grey literature

Different scientific literature is analysed and compared, to define a definition of inclusivity and pedestrian areas. Using Google Scholar to seek commonly used key words of “mobility”, “inclusivity”, “accessibility”, “pedestrians”, “design for all” and “public space”. Neglecting results beyond the scope, such as non-western case studies or the topic of public transport. The scanning and review process took place from February to May 2023. The articles are identified and categorised in the literature review based on (1) their contributing components and (2) their methodological methods, which are determined by the articles' and qualitative character and the results of their study. Practical considerations including access to English-language literature, article accessibility outside of paywalls, subjective interpretation, and time restraints limit this approach of literature search.

Policy documents and reports are used to understand practical outcomes and evaluate if these are in line with the scientific literature. Most documents and reports are gained from municipalities websites. The grey literature is coded using the program ATLAS.ti. The first step in the coding process was to build codes from scratch based on the qualitative data itself. After, review all the data again, keeping the themes from literature in mind. Therefore, this method of coding is more concept-driven.

- *Cross-national comparative case study*

A cross-national comparative case study is chosen for this qualitative research. Bryman (2008, p. 54) prescribes a case study for settings where a “researcher is concerned to elucidate the unique features of the case”. Cross-national comparative case study research refers to a study where interrelated international cases are intentionally compared on particular issues, taking into account their different socio-cultural settings (Bryman, 2008; Verschuren & Doorewaard, 2010; Yin, 2013). This approach is useful when the research aim is to “seek explanation for similarities and differences or to gain a greater awareness and deeper understanding of social reality in different national contexts” (Bryman, 2008, p. 58). Comparing cases allows for a researcher to understand under which circumstances a theory or assumption will hold or not. This, in turn, can be employed to stimulate further policy development (Bryman, 2008; Yin, 2013). In this research two cases are intentionally compared on particular issues. These case studies allow for an in-depth analysis of the planning process towards an inclusive pedestrian environment.

Criteria case selection:

Several general criteria are developed to identify possible cities where inclusive policy for pedestrian areas could be investigated. Generally, cases have to represent:

- European democratic cities, situated in developed countries with functioning governmental institutions.
- A similar environment where spatial scarce problems occurs.
- A different phase to reach inclusive pedestrian areas. According to Ekstrom & Moser (2010), an adaptation process exists of three distinctive phases; understanding, planning and managing (Ekstrom & Moser, 2010). Of these, the planning phase appears to be the most challenging (Uittenbroek, 2016). Therefore, this research has chosen a case study which is in the planning phase and a case study which is more in the understanding phase.

Case studies (see chapter 4 for more details)

Three nations in Europe—Norway, Austria, and Scotland—have a national walking policy. Additionally, Finland has a policy, but it also encourages cycling (Provincie Zuid-Holland, 2020). Only in Norway, inclusive design is a key tool. The development of the walking strategy (which is established in 2012), has been based on a vision that “It should be attractive to walk for all” (Øvsteng, 2014). Additionally, Norway adheres to the Universal Design Principle, which is a mandate for both the public and private sectors (uutilsynet, n.d.). The Norwegian strategy is followed up with local strategies (Øvsteng, 2014), such as in the capital city, Oslo. A national walking policy is in development in the Netherlands. The “Nationale Omgevingsvisie” (in English: the National Strategy on Spatial Planning and the Environment) pays attention to walking and physical activity. However, inclusivity is not mentioned. In the city of Nijmegen, inclusivity is a key issue. In 2016, the local government established an “accessibility policy” (Handboek Nijmegen Toegankelijk) (Gemeente Nijmegen, 2016). Additionally, the Nijmegen municipality has agreed to a strategy of inclusion in 2020 (Actieprogramma inclusie 2021-2024) (Nijmegen Gemeente, 2021). Due to these characteristics, Nijmegen is picked as a case study for the understanding phase and Oslo is chosen as a case study for the planning phase.

- In-depth interviews

In-depth interviews are conducted with policy makers and practitioners of the spatial planning or mobility sector. For the purpose of this research, this is delineated to representatives from municipalities, consultancy/engineering firms and interest organizations. The interviewees were gathered from the contact list on the website of 'Ruimte Voor Lopen' and through recommendations from people that were interviewed or from known contacts of the researcher. Emails were sent to all contact persons. If someone did not respond, the person was called. All interviewees filled a consent form (see Annex O), so that they had full information about what it means for them to take part in this research. Nine in-depth interviews and three walking interviews, of which one walking interview was with two people, are conducted. The in-depth interviews were conducted in-person or online through Teams. If travel time was not suitable for either the interviewer or the interviewee, an online interview was conducted. Also, if the interview was online, some interviewees were able to do the interviews at an earlier time. Given the brief duration of the research, this was more practical. However, conducting an in-person interview was preferred since it may provide a more thorough understanding of the interviewee's personality and perspective.

Walking interviews:

In both case studies, Oslo and Nijmegen, a walking interview is conducted. Walking interviews or "go-alongs" are a mixture of an interview and participant observation (Carpiano, 2009). Walking interviews are increasingly used within the mobilities paradigm (Sheller & Urry, 2006), to explore the link between self and place (Evans & Jones, 2011). Walking interviews can be researcher-driven, in which the researcher chooses the site and the route to be taken, or participant-driven, in which the participant chooses the location and the interview route (Evans & Jones 2011). In this research, a walking interview is chosen in both case studies because it provides insights into how the experts engage with their social and physical environment. The walking interviews are participant driven thus the researcher accompanies the interviewee on a walk around a geographical location that the interviewee has selected which is related to the topic being investigated. The reason for this is that the interviewee knows the area better than the researcher and therefore has more knowledge and understanding of places that are related with the topic of this research. In this case, the interviewee is thus in control of the interview; they are regarded as experts in their geographical area and act as tour guides.

The interviews occurs in a similar fashion to the traditional in-depth, sit down interview. The same questions were asked, although ad hoc questions also arise as the interview progresses. Ethically, confidentiality cannot be assured if the walking interview is in a public place. Ensuring the participant knows they will be seen alongside the researcher is an important part of the informed consent process. The researcher took beforehand in mind that it is likely that not all of the interview recording will be captured. Weather, traffic and other people talking can all impact on the recording quality. To capture data during the walk, the researcher brought a camera.

All the interviews are designed to acquire in-depth knowledge for understanding what is seen as an inclusive pedestrian area and how to achieve this. Therefore, the interviews were semi-structured, allowing respondents to elaborate on certain topics or ask follow-up questions by the interviewee (Bryman, 2008; Verschuren & Doorewaard, 2010). The same interview questions are asked to all interviewees. Questions are about; the current perspective on inclusive pedestrian policy and practices, how this is reflected in policy and in the physical environment, and the desired goal. The duration of the in-depth interviews was approximately 45 minutes. The walking interviews took

around one hour and fifteen minutes. The interview guide for the semi-structured interviews is presented in annex A. Table 3.1 gives an overview of the conducted interviews. Further, all interviewees were informed about the research details. Interviewees were free to participate and knew they could refuse to answer a question if desired. All mentioned names in the interview transcripts were anonymized. The interview transcripts were sent to the interviewees, enabling them to check the content or to adjust. Some minor adjustments or add-ons were given via mail. The final transcripts can be found in annexes C till N. In order to analyse the data found, the interviews were recorded and transcribed. This made organizing and analyzing the data simple and transparent. Data analysis is done with the software program ATLAS.ti. The interviews were just like the grey literature coded. First, codes were based on the qualitative data itself. After, the data was reviewed again, now keeping the themes from literature in mind. Therefore, this method of coding is more concept-driven. To reduce the impact of subjectivity, all interviews are automatically coded by ATLAS.ti. The manual codes were compared to the automatically generated codes to check and verify the manual codes. To enable a systematic analysis of the twelve interviews, codes have been developed (see annex B). Different codes were used to identify code groups. Examples include "children and the elderly" and "physical impairment" under the code category "target group." "Migrants" was also employed as a target group. This was a finding that the researcher did not beforehand thought to find because she was not totally conscious that ethical background can also result in less inclusion in pedestrian areas.

Table 3.1: List of interviewees

The Netherlands	Description Organization and Interviewee	Kind of interview: Interview or Walking interview
<i>National level</i>		
Ministry of Infrastructure and Water Management	The Ministry is responsible for traffic and water management, spatial planning, and quality of life (Rijksoverheid, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> Program manager pedestrian policy and coordinator 'Platform Ruimte voor Lopen'. 	Interview
Wandelnet	Wandelnet is the official manager of long-distance hiking trails and regional trails in the Netherlands. On a national, regional and local level, Wandelnet is committed to the interests of walkers and pedestrians (Wandelnet, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> Coordinator advocacy, committed to putting 'walking' on the agenda of various government and to advocate for the quality and preservation of hiking trails 	Interview
CROW	CROW is an organization works on guidelines, training courses and practical tools in various forms on the fields of infrastructure, public space and traffic and transport (CROW, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> Project manager traffic and transport 	Interview
<i>Interest organizations</i>		
Ieder(in)	Ieder(in) is the umbrella organization of people with a physical or mental disability or chronic illness (Ieder(in), n.d.). <ul style="list-style-type: none"> Policy officer mobility and accessibility 	Interview

Kennisplatform Sport en Beweging	Kenniscentrum Sport en Bewegen is committed to the application of practical and scientific knowledge in the field of sport and exercise. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Specialist in an active environment and sports infrastructure 	Interview
Voetgangersvereniging Nederland	Voetgangersvereniging Nederland tries to promote pedestrian-friendly mobility solutions at the local and national level (Voetgangers Vereniging Nederland, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regional Representative, works on bottom-up projects in neighbourhoods 	Interview
Molster	Urban design agency specializing in pedestrian-friendly urban design <ul style="list-style-type: none"> ▪ Urban Planner 	Interview
Nijmegen		
Municipality of Nijmegen <i>Division of public space</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policy advisor public space on accessibility and pedestrians 	Walking interview
<i>Division of mobility</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Policy advisor mobility on accessibility and pedestrians 	Interview
Norway		
<i>National level</i>		
Transportøkonomisk institutt, TØI	TØI carries out applied research on issues connected with transport and to promote the application of research results by advising the authorities, the transport industry and the public at large (Transportøkonomisk institutt, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Researcher on planning. 	Interview
Sweco	Sweco is an architecture and engineering consultancy (Sweco, n.d.). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Team manager mobility and analysis, process manager 	Walking interview
Oslo		
Municipality of Oslo <i>Division of mobility</i> <i>Division of public space</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transportation planner and engineer, and coordinator of the mobility measures of the 'Car free livability program'. ▪ Policy advisor public space 	Walking interview

- Autoethnography

Autoethnography is “research, writing, and method that connect the autobiographical and personal to the cultural and social” (Ellis, 2004, p. xix). Auto ethnographers use various methods of data collection and research tools common to other forms of qualitative social research (Poulus, 2021). For this study autoethnographic research is chosen because the focus on personal experience provide alternatives to dominant or taken-for-granted stories and stereotypes (Jones et al., 2016). This is important because most interviewees and analysed documents are created by policymakers and will likely only show their perspective. Further, the results of the interviews aim to give a better understanding of what is seen as a pedestrian area and what factors influence the process to inclusive pedestrian areas. Findings from autoethnography are used to present the current state of inclusive pedestrian areas in Nijmegen and Oslo. Interviews and observation through field notes and photos

are conducted in both cities. The researcher spent four days in Oslo and two separate days in Nijmegen. In both cities, there was a day of rain and one or more days of clear skies. The researcher started in the city centre and strolled to the suburbs without having a specific path in mind. If there were any spatial findings pertaining to inclusive mobility, accessibility, or pedestrians, notes and photos were gathered. The taken photographs only show unrecognisable people. The spatial findings are shown in chapter 5, paragraph 5.

3.3 Data management and ethics

The following section expands upon the implications of the research design for the degree of trustworthiness. Although qualitative research commonly has an inherent disadvantage that the findings are hard to generalize (low external validity), some strategical choices are made to improve the external validity. Firstly, evaluation of the planning criteria for inclusive pedestrian areas is based on triangular method; different methods to collect data on the same phenomenon. By using a triangular method, a profound understanding of the case is formed and cross-checking of data is easier (Bryman, 2008). No data source is prioritized, but all data sources were included to enhance the understanding of inclusive pedestrian areas. The findings are more generalizable by applying triangulation of sources and methods combined with validation of preliminary findings.

Verschuren & Doorewaard (2010) stated that findings from a qualitative case study will be more easily accepted by practitioners in the field, when compared to findings from a quantitative research. This statement is in line with the societal relevance of this research, to provide useful information for practitioners to potentially reorient or alter their current practices regarding inclusivity in pedestrian policy and design. A high degree of internal validity will be established by the comparative-case study design which allows an in-depth analysis of the cases.

4. Case studies

To compare the two case studies, a general introduction of the national context and an explanation of the local policies are given. Additionally, policies related to inclusive pedestrian areas of other cities in Norway and the Netherlands are presented in order to have a grasp of the typical thinking and acting in both countries.

4.1 National context – Norway and The Netherlands

The case studies for this study, Oslo in Norway and Nijmegen in the Netherlands, are shown in figure 4.1.

Political system:

Both the politics in Norway and in the Netherlands take place in the framework of a parliamentary, representative democratic constitutional monarchy. Executive power is exercised by the Council of State, the cabinet, led by the prime minister. Also, both countries are divided in counties (Prodemos, n.d.; Life in Norway, n.d.).

Table 4.1 gives an overview of the national policy documents on inclusion and walking. Norway has a national Walking Strategy and the Universal Design Principle. The development of the walking strategy (which is established in 2012), has been based on a vision that "It should be attractive to walk for all" (Øvsteng, 2014). Further, there is a goal of Zero Growth since 2012. The goal states that all growth in person transport in urban areas should be absorbed by walking, cycling and public transport (Tønnesen et al., 2019). The Zero-growth goal constitutes the overall frame for land-use and transport-policy. To fulfil the goal, national authorities have established Urban growth agreements, an incentive arrangement involving cooperation between national, regional and local levels of government (Tønnesen et al., 2019). The Zero-Growth goal is another strategy that shows the high ambition of Norway and cause initiatives to increase walking. The overall goal of Norwegian policy is to make the country more liveable by enhancing accessibility and implementing more eco-friendly transportation options. There is less attention on walking and inclusivity in Dutch policies. Only, in the 'Nationale Omgevingsvisie' (In English: the National Strategy on Spatial Planning and the Environment) is small attention on walking and physical activity. Increasing walking is more put on issues such as exercise and health. Furthermore, compared to Norway's national goals, the aims related to these topics are more broad-based.

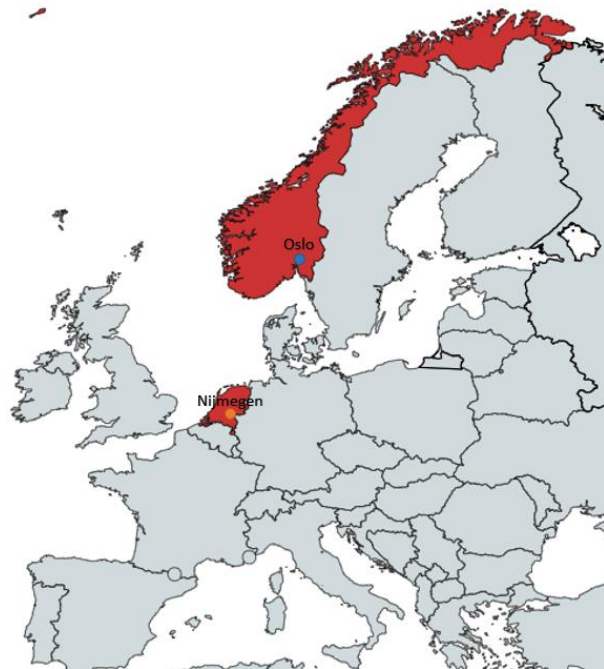


Figure 4.1: Location of the case studies Oslo in Norway and Nijmegen in the Netherlands

Table 4.1: National policy documents on inclusion and walking

Norway	The Netherlands
<p>National Transport Plan 2022-2033 (Norwegian Ministry of Transport, 2021)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zero-Growth goal: to achieve zero growth in passenger traffic by car in the major urban areas – “with the goal that greenhouse gas emissions, congestion, air pollution and noise shall be reduced through efficient land use and through ensuring that growth in passenger traffic is carried out by public transport, cycling and walking”. - Focus on <i>safety for children</i> - Focus on <i>measures targeting infrastructure</i>, “measures for pedestrians and cyclists in urban areas, targeted efforts in relation to highrisk factors and vulnerable road users, measures to reduce accidents involving heavy goods vehicles, and support technological developments that promote safety”. - Place particular emphasis on “the <i>needs of pedestrians, cyclists, and motorcyclists in the design, construction, operation and maintenance of roads</i>”. - Urban Growth Agreements: lead to improved accessibility and more environmental-friendly transport solutions. 	<p>Nationale omgevingsvisie (NOVI) (Rijksoverheid, 2023)</p> <p>Contains 21 national interests of which two focus on mobility:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Guaranteeing and realising a safe, robust and sustainable mobility system - Maintaining and developing the main infrastructure for mobility [English translation].
<p>The Norwegian Walking Strategy (Statens vegvesens, 2012)</p> <p><i>Six focus areas</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Responsibility and cooperation: all authorities and private agencies should have responsibility and establish cooperation on making provision for walking. 2. Design of physical surroundings: more suitable for walking 3. Operation and Maintenance: achieve better general maintenance of pedestrian areas 4. Traffic interplay: give pedestrians higher priority ‘ 5. An active walking culture: raise the status of walking as a form of transport and physical activity. 6. Knowledge and communication: acquire more knowledge about pedestrians and develop better tools and methods to make provision. 	<p>Mobilitieitsvisie 2050 (Rijksoverheid, 2023).</p> <p><i>Inclusivity is not mentioned, pedestrians only in section: connection with other broad welfare goals:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - “The balance with other goals of broad prosperity. Mobility policy has positive effects on people's psychological and physical well-being by facilitating contacts, stimulating exercise (walking and cycling) and facilitating economic development. There are also negative effects of mobility on well-being, due to harmful emissions or unsafe (traffic) situations” [English translation].
<p>Universal Design Principle (introduced as a planning concept in 1997) – action plan (Norwegian Ministry of Children and Equality, 2009).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Norway is universally designed by 2025 (2009). - A universally designed solution provides an environment that applies to everyone: <i>accessibility for all</i>. 	<p>Besluit kwaliteit Leefomgeving (Bkl) (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2018)</p> <p>Instruction rules for drawing up environmental plans</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Preserve rural cycling and walking routes.</i>

<ul style="list-style-type: none"> - The responsibility of implementing the Universal Design concept is divided amongst the following three Government bodies: <ul style="list-style-type: none"> • The National Resource Centre for Participation and Accessibility under the Ministry of Children, Equality and Inclusion • Ministry of Climate and Environment • Ministry of Local Government and Modernisation 	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

4.2 Local context – Oslo and Nijmegen

The case studies chosen for this research are Oslo and Nijmegen. Through the car-free livability program and street design manual, pedestrians are prioritized in the city centre. Further, through the Universal Design principle the municipality has to consider inclusivity in public space. Nijmegen, has signed an agenda of inclusion in 2020 and created a ‘accessibility policy’ (Handboek Nijmegen Toegankelijk). The municipality intends to promote short-distance walking through neighbourhood development and specifically pedestrian-friendly public space design. The city thus shows the aim of becoming a more inclusive and pedestrian friendly city. Because of these characteristics, Oslo is chosen as a case study in the planning phase and Nijmegen as a case study in the understanding phase.

An overview of certain general characteristics of these cities are shown in table 4.2.

Table 4.2: Characteristics of Oslo and Nijmegen

City	Oslo	Nijmegen
Number of residents	1.064235 (Statistisk sentralbyrå, 2023)	182.480 (CBS, 2023)
Population density of the municipality	276,05 km ² – population density is 3855 / km ² (Statistisk sentralbyrå, 2022)	57,2 km ² – population density 3456 / km ² (CBS, 2023)
Climate	Humid continental climate, meaning warm summers and cold winters. In a typical year the average temperature is below freezing in December, January and February (Nikel, 2021).	Temperate maritime climate. Differences between summer and winter are relatively small (Klimaatinfo, n.d.).

4.2.1 Oslo, Norway

Oslo had zero deaths among pedestrians and cyclists in 2019 (European Transport Safety Council, 2020). These active modes of transportation have been targeted and protected. In 2015, the mayor, city council and transport division staff all supported a shift in roadway decision-making from car-centric to people-centric (Hartmann & Abel, 2020). This shift coincided with several important changes made that year:

- Oslo announced that it would make the city centre car-free by 2019.
- The municipality set a goal to reduce car traffic by one third by 2030.
- The authority to designate bus lanes, bike lanes, one-way traffic and closed streets to traffic was transferred from the police to the municipality
- The city implemented a bicycle strategy which aims to increase bicycle mode share to 25% by 2025.

Officials in Oslo were able to quickly assess safety, make design choices, and set challenging goals for mobility and safety, since they owned and managed the large majority of the roads inside the city borders. While they must still work under national policies and standards, city officials also maintain their own road and cycling design standards. The city has increased standard sidewalk width from 2.5 to 3 meters to accommodate increasing pedestrian traffic (Hartmann & Abel, 2020).

Car free livability program

In 2017, Oslo introduced The Car-free Livability Programme (in Norwegian Bilfritt Byliv) (Municipality of Oslo, 2019). This is a visionary project with an aim to remove cars from 1.9 km² in the city centre of Oslo. This area has a low population with just above 1000 inhabitants (Civil Servant Oslo, 2022). The intention of the programme was to improve city life and make the centre more liveable (Municipality of Oslo, 2019), and to turn the traffic hierarchy upside down by prioritizing pedestrians, bikes, and public transport over cars (Arora-Jonsson & Björkman, 2022). To achieve this, two big changes were implemented. Firstly, almost all street parking was removed in the city centre, and secondly, a new driving pattern made it difficult to pass through the city centre by car. Several car roads are converted into pedestrian streets, and space formerly allocated for cars is rebuilt to recreational areas, sidewalks, and bike lanes (Hagen & Tennøy, 2021). The car-free liveability program contains a variety of measures – large and small, temporary and permanent. The strategy is set to expand eastwards into Grønland & Tøyen, with over 20.000 inhabitants (Kommune Oslo, n.d.).

The implementation of the project has led to a rise in the number of pedestrians in Oslo (Sweco, 2019), and more pleasant urban areas. An consequence of the visionary nature of the project is that it has received plenty of attention by international politicians, media, and academia (Rydningen, Høynes, & Kolltveit, 2017; Doheim, Badawi, & Farag, 2020; Nieuwenhuijsen, Bastiaanssen, Sersli, Waygood, & Khreis, 2019). It is likely that this has impacted how other cities implement similar policies and projects.

The implementation of the project did not went without critic. Critical articles, administrative issues, complaints on social media, objections from shop owners and craftsman, along with objections from associations for people with disabilities, were all present along the course of the project. Some people with disabilities feel excluded by the measures, as they feel that they are unable to travel to parts of the inner city by car (Arora-Jonsson & Björkman, 2022). Furthermore, politicians adopted heavy reactions , using the term “car-free” along with a clear political vision for the project, and there were even doubts about whether the project would be implemented due to the heavy critique (Trafikkontoret 1, 2021). However, in 2019 reactions towards the project were more positive than negative according to the evaluation report of the project presented by Sweco (Sweco, 2019). However, a difference is seen in the opinion of people that live in the inner city and people that live in the outer city (see figure 4.2). Overall, the public reaction towards the project shows how the notion of car-free initiatives has slowly become more accepted within the car-dominated regime. Although there is still strong push-back from existing actors within the regime, the positive reaction towards the project could be interpreted as a shift in mentality regarding cars.

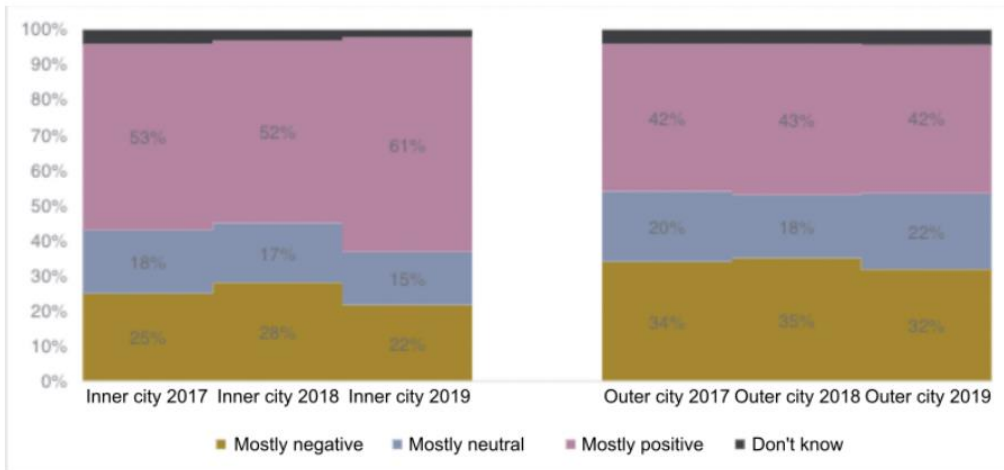


Figure 4.2: Inner and Outer city opinions about the Car-free Livability Program (Sweco, 2019).

Street design manual (2020).

Oslo does not have a general mobility plan. However, the street design manual contains requirements and principles for street design, and is a tool to be used in all phases: analysis, detailed planning, construction, operation and maintenance of the City's streets. The manual has a legal basis it is based on section 13 and section 3 of the Norwegian Roads Act (Oslo Kommune, 2020). Figure 4.3 shows that pedestrians are prioritized in relation to other road-users. The manual states that streets:

- Must be designed to minimise the risk of accidents for pedestrians, cyclists, passengers on public transport and other road-users
- and the streets must accommodate pedestrians of all ages and sizes and with differing physical and cognitive abilities. The needs of children and elderly and disabled people must be prioritised in the planning.

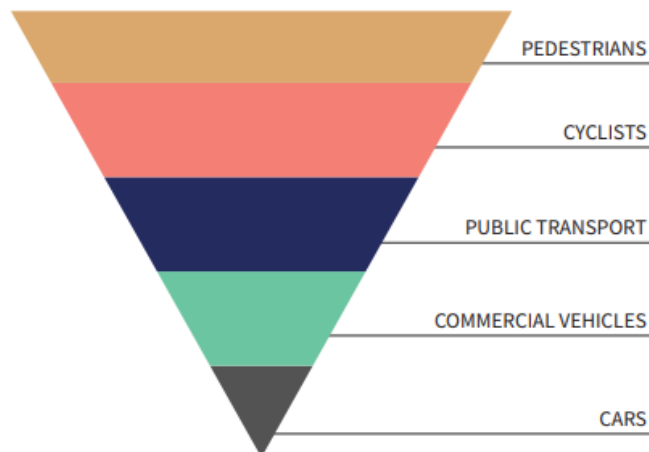


Figure 4.3: Traffic hierarchy (Oslo Kommune, 2020).

The Street Design Manual of Oslo bestowed the Norwegian Landscape Award for 2021. The Street Design Manual is the first municipal mandatory guide for urban spaces and streets that puts pedestrians on top of the traffic hierarchy (IFLA, 2021).

4.2.2 Nijmegen, the Netherlands

The municipality of Nijmegen declared its desire to be an inclusive city (Gemeente Nijmegen, 2018). The municipality released an ambitious mobility document for 2019–2030 (Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030) (Gemeente Nijmegen, 2019). According to this document, the pedestrian has before that been ignored in the municipal policy.

Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 (2019)

The municipality intends to promote short-distance walking through neighbourhood development and specifically pedestrian-friendly public space design. It plans to do this by:

1. Mapping and improving walking routes
2. Addressing bottlenecks
3. Improving accessibility of the city

Additionally, the municipality of Nijmegen has agreed to support the manifest "Iedereen doet mee" in 2020 (English: Everyone Participates) (VNG, 2020). Municipalities who sign the declaration indicate their active desire to contribute to the UN Disability convention (VNG, n.d.). To achieve this, the municipality applies the standards from the accessibility policy 'Handboek Nijmegen Toegankelijk' that was introduced in 2016 (Gemeente Nijmegen, 2016).

Handboek Nijmegen Toegankelijk (2016)

The purpose of this accessibility handbook is to promote an accessible public space. The aim is to realize an accessible public space over the next 10 years (- 2026). Standards indicate which quality level at which location in the city is desired; areas with a basic quality (no colour), high quality areas (purple) and low quality areas (green) (see figure 4.4)

The basis quality belongs to the whole city. Walking routes should be accessible to people with a disability. High quality areas are areas around a facility or a cluster of facilities. These are shopping areas and social, cultural and community institutions. The high quality areas is characterized by extra standards for accessibility. This concerns additional adjustments at crossing locations, wider walking routes, wider driveways and more benches. Areas with a low quality level related to ecological areas. In these areas nature experience is seen as more important than optimal accessibility (Gemeente Nijmegen, 2016).

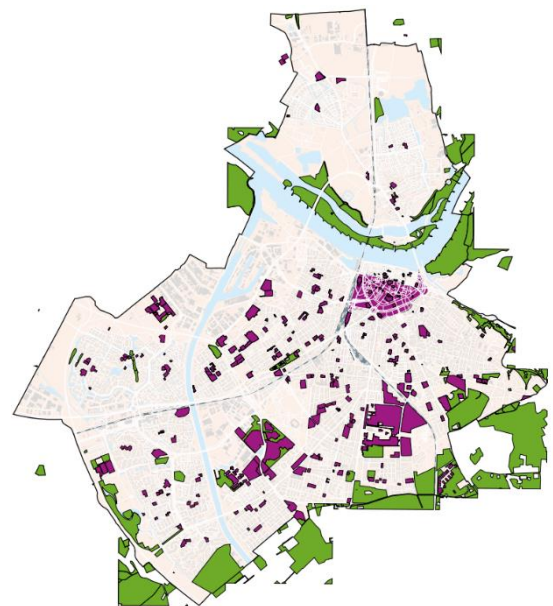


Figure 4.4: Classification quality levels accessibility in Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2016).

For each quality level, specific standards have been formulated for different components, such as; footpath, bicycle path, park, stairs, parking lot and bus stop (Gemeente Nijmegen, 2016).

Short-term solutions are now being studied for enhancing accessibility around the train station area of Nijmegen. Over time, the entire region will transform (RN7, 2022)

4.3 Other cities in Norway and the Netherlands

Only Oslo and Nijmegen are used to generate the data for this research. Table 4.3 gives an overview of different cities and their implemented policies regarding walking and inclusivity. This overview of

other cities in Norway and the Netherlands can help to comprehend the manner of thinking and acting in the area of inclusive pedestrian areas.

What is remarkable is that the walking strategies developed by the capital cities of Norway and the Netherlands, Oslo and Amsterdam, have not received the approval of their local councils (Spurkeland, 2018; Gemeente Amsterdam, n.d.). Furthermore, all Norwegian cities have an inclusion policy as a result of the local adoption of the national Universal Design Principle. In the Netherlands, there is just one city that has adopted a walking plan.

Even when a city does not have an official walking or inclusion strategy, these concepts can be incorporated into other policies or plans. For instance, mobility plans or "Omgevingsvisies" (short for "Strategies on Spatial Planning and the Environment") may mention walking. Walking can be referred to in other strategies as well such as a Green Strategy. However, neither walking nor inclusion are covered in full by these strategies. Another striking discovery is that walking or inclusion strategies are being developed almost only in larger cities. It may be because smaller cities have less resources. Therefore, large cities are frontrunners and serve as examples for smaller ones. Despite the fact that smaller cities often lack a formal strategy this does not consequently mean these cities are less accessible. As is also seen in the fact that Oslo lacks a formal accepted walking strategy while being perceived as pedestrian-friendly.

Table 4.3: Overview of walking and inclusion policies implemented in several Norwegian and Dutch cities.

City	Walking Strategy	Inclusion policy
National level: Norway	Yes.	Yes, Universal design principle
Oslo	No, created but not political approved (Municipality of Oslo, personal communications, May 25th, 2023)	Universal design principle
Bergen	Yes, since 2020 (Miljøløftet, 2021).	Universal Design Principle
Ås	Yes, since 2018. Together with cycling strategy (Ås kommune, 2019).	Universal Design Principle
Trondheim	Yes, since 2016. Has no mobility strategy (Trondheim Kommune, 2016).	Universal Design Principle
Haugesund	Yes, since 2014. (Haugesund Kommune, 2014).	Universal Design Principle
National level: The Netherlands	No.	No.
Rotterdam	Yes, since 2020. (Gemeente Rotterdam, 2020).	No.
Amsterdam	No, created but not political approved (Gemeente Amsterdam, n.d.).	No.
Groningen	No (Gemeente Groningen, n.d.).	No.
Nijmegen	No.	Yes, since 2016 (Gemeente Nijmegen, 2016)
Zwolle	No.	Yes, since 2015 (Gemeente Zwolle, 2015).

5 Results

Inclusivity of pedestrian areas can be rated in how accessible the space is to varying individuals and groups and how well their behaviours are supported. To better understand inclusive pedestrian areas, literature was found for the questions 'of what', 'for whom', 'by whom' and 'how much'. This chapter presents the interview findings organized around the questions. To better comprehend inclusive pedestrian areas, the words inclusivity, accessibility, and pedestrians are defined in the first paragraph. After, the target group for pedestrian areas is discussed. The first two paragraphs go into what is seen as inclusive pedestrian areas. As is discussed in the theoretical framework this relates to accessibility, therefore socio-cultural findings are discussed. To answer the 'how much' question; how are benefits and burdens distributed? The ambition at the national (the Netherlands and Norway) and local (Nijmegen and Oslo) levels along with the types of areas that are given priority is described in detail in paragraph 5.3. In 5.4, is described who is making decisions. The chapter concludes with spatial findings to provide understanding of the present state of inclusive pedestrian areas in Nijmegen and Oslo.

5.1 Of what?: What is seen as an inclusive pedestrian area?

To have a better understanding what people see as an inclusive pedestrian area, the terms; inclusivity, accessibility and pedestrians are defined. Differences in accessibility can have different natures. Extrinsic factors are sociocultural and spatial factors. Sociocultural findings are described in the last section of this paragraph. Spatial findings are shown in paragraph 5.5.

Inclusivity and accessibility:

Talking about inclusivity most interviewees defines inclusivity as 'when everyone can participate' which is in line with the 'universal design' principle. Some interviewees take certain groups of people as an example that need attention, for example children, elderly, women and people with a low income. Inclusive design can be seen in a very broad way. It can include facilities such as toilets, benches and water taps or even includes climate proof measures. One explanation is that if a place is uncomfortable in the summer, it may be perceived as exclusive.

Overall, accessibility is seen as a narrower definition than inclusivity. Accessibility is on how to reach a space. It is seen as something that exists of different levels for different people and places.

When you say: It's inclusive that just means everyone can participate independently at an equal level. But if you say something is accessible, people will interpret this differently because... it is quite a container concept. I frequently get the question "Is that bus stop accessible?" Then, I wondering for whom do you mean? (Annex D: leder(in))

There are several variables mentioned that affect accessibility including barriers, urban design, and physical geographical elements like height disparity. Additionally, comfort and aesthetics are addressed. This is associated with (social) safety, a logical route (without obstacles and easy and fast from A to B) and an appealing place that is frequently related to greenery. According to the municipality of Nijmegen, people should look at the most accessible route by asking:

What is the most comfortable, attractive, and inducting route? (Annex J: Municipality Nijmegen)

Additionally, Voetgangersvereniging Nederland expresses concern about the fact that an excessive amount of public space is held by private individuals, such as restaurant terraces in public spaces. This cause that public access to some sites is decreasing. leder(in) is also worried and claims that self-

regulation is ineffective in improving accessibility. He argues that as a result, the existing human rights convention is essential for defending human rights.

Pedestrians:

Walking is seen as a very flexible mode. Interviewees state that if you need additional room, you won't occupy a part of the route used by a car or bicycle. Pedestrians must adjust to these circumstances. Another often mentioned drawback of pedestrians is that there is almost no data because pedestrians are hard to measure.

The pedestrian has just recently been a prominent topic in the Netherlands.

You have to admit that if you go back 5, 6 years in time then the concept of walking was actually a neglected theme. No one was working on walking, except for a few (Annex G: Ministry of Infrastructure and water management).

Currently, awareness of walking is increasing. The theme is increasingly prevalent in the provinces' and municipalities' "Omgevingsvisies" (in English 'Strategies on Spatial Planning and the Environment). Additionally, more engineering and consulting firms are working on walking tools and methods.

In Norway, walking is for a long time important. Pedestrians are prioritized in policy (see table 4.1).

Inclusivity in relation to pedestrian areas

Certain interviewees state that inclusivity and accessibility is automatically or in a natural way involved when thinking about how a pedestrian area should be designed.

If you want to create an inclusive space, the focus should be on pedestrians. This is because walking is for everyone. Cycling, driving and using public transport is not for everyone (Annex E: Molster)

We examine whether there are any obstacles on walkways that bother people (Annex G: Ministry of Infrastructure and Water management).

Inclusivity and walking can be considered as political charged topics. This is seen in practice, the walking strategy of Oslo exists but does not have political approval. Another example is the pedestrian bridge in Nijmegen:

It is a political dynamite, so we have the file of the pedestrian bridge here over the Waalhaven and then you have those things very sharply aligned. (...) then it becomes very black and white, like people can also get there in a different way or should everyone should be able to do that walking route (Annex J: Municipality Nijmegen).

People also assert that there is no direct economic value to walking. Other modes of transportation have an economical value such as sales of bicycles and parking fees. As Ministry of Infrastructure and Water Management state, walking is a soft subject in the sense that there are no natural pressures to enforce more walking. This has the effect of making pedestrian space readily come under strain, as was for example the case during the Covid-19 era when restaurant terraces expanded instead of pedestrian areas. This has drawn criticism from Voetgangersvereniging Nederland because she states it prioritizes the economy over social welfare.

Socio-cultural aspects that influence pedestrian areas

In comparison to the Netherlands, where walking has just received attention in policy and design. According to Sweco Oslo and TØI, in Norway, cycling has recently received more attention (Annex M: Sweco). Goals are set for cycling pathways and not for pedestrian routes (Annex N: Municipality Oslo). According to the municipality, the lack of official adoption of the walking plan makes funding requests a little more difficult because there are no objectives set for pedestrian areas (Annex N: Municipality Oslo).

In summary, it may be said that an area that is accessible to and usable by everyone can be described as an inclusive pedestrian area. Because pedestrian space does not have a strict status or economical value and is considered as a place that quickly adapts to different purposes, special attention is needed to preserve pedestrian areas.

5.2 For whom?: Target group

Given the diversity of pedestrians, designs should consider a wide range of user needs. However, policymakers often tend to aggregate a pedestrian as a homogenized ideal. This paragraph discusses the findings on the target group thus; which people should be recognised and enforced in public pedestrian areas.

Most interviewees state that it is important to take a location's most prevalent groups and needs into account when working on a project. For example, in school routes attention should be paid to children to cross a road well and that they can have a wide view on the environment. Another example is that the route around a nursing home to an important facility such as a supermarket should be made dementia-friendly.

According to TØI and Ieder(in), you should not define groups because if you construct a list, you aren't functioning in an inclusive manner because you would leave out certain individuals. However, as Kenniscentrum Sport en Bewegen argues in practice this can be quite hard:

I understand that designers like to have strict guidelines and that the same rules applies everywhere, but the point is that you should look at who lives there, who uses it and then accentuate it in such a way that these people also use it more (Annex C: Kenniscentrum Sport en Bewegen)

The municipality of Nijmegen represents interest groups of people with physical disabilities. Deaf people, and more mental problems are less or not taken into consideration because according to the municipality it is more complicated to redesign the city for these groups: '(...) that is not conscious... but it is more like a logical hierarchy of accessibility' (Annex L: Municipality Nijmegen).

According to Sweco Oslo, the Universal design concept exists for a long time in Norway, therefore in planning people are used to always take inclusivity into account. Sweco, states that in the start phase of a project the first thing they do is to look at what the needs in an area and what the possibilities in the environment are. Further, in Oslo, following municipalities rules you must debate a plan's impact on children and the elderly. According to Sweco, this calls to be more aware of the effects on these target groups. TØI argues that access for all does not only represents children and elderly and that this actually has to be specified more to different groups.

Interest groups focus at their interest target. Such as Wandelnet on recreational pedestrians and an interest group for deaf people only on deaf people. Ieder(in) is the umbrella organization of all interest groups with a physical disability and it is their job to criticize this and have a broad perspective on for who a space should be accessible. Further, Ieder(In) and Molster state that people should focus on the weakest link. Because if you do arrange a place for the weakest, it is well arranged for everyone else.

Socio-cultural aspects that influence pedestrian areas

The municipality of Oslo has eliminated almost all parking lots in the city's centre. The norm allows parking only for individuals with disabilities and cars that are utilized for a special reason. Thus, the municipality only considers individuals with disabilities and cars with a purpose to park as necessary groups to park near to their destination. Further, describing a plan's impact on children and the elderly is customary in Oslo. This cause increased awareness on inclusivity by practitioners. However, it is debatable if it is sufficient to reflect the entire community and support the Universal Design concept.

Furthermore, the car-free livability program was first implemented in the city centre and the strategy is now extended to a community with a low socioeconomic profile. According to the municipality, these type of neighborhoods are most in need of a pleasant outdoor space. During the interview with the municipality, it was reported that residents did not always agree with the measures and that some were critical. People felt their freedom was restricted since they could not access and utilize the car as readily as before. The municipality had little understanding for this. The interview with Voetgangersvereniging Nederland' revealed that different social groupings had various perspectives on cars. A vehicle is considered a status symbol in various cultures. For others, this is drastically changing, for example with highly educated individuals (Annex F: Voetgangersvereniging Nederland).

To conclude, Dutch people state that you should consider the most prevalent people and demands of a location when working on a project. However, in practice some general rules are applied. As a consequence this can mean that certain people do not feel represented. In Norway, the Universal Design principle is instituted in planning. Practitioners take inclusivity for all, from the start and in a natural way into account when making plans.

5.3 By whom?: Political process in decision making and distribution

The political process of Norway and the Netherlands operate differently in case of inclusive pedestrian areas. Although there is no formalized legislation, there is a general sense of inclusion and pedestrians in the Netherlands. Here, organizations work together to increase awareness and bundle knowledge. In Norway, walking and inclusivity is institutionalized and adopted to the local level. Planners should recognise the importance of fair participation of a diverse range of actors in policy making. This paragraph describes how and if participation and evaluation takes place.

Actors in policy making

In the Netherlands, the national awareness on walking is increasing. 'Platform Ruimte voor Lopen' is a platform that wants to create awareness on walking. It is a collaboration with the Ministry of Infrastructure and Water Management, CROW and Wandelnet. Further, the organization has connections with more than fifty partners. Each of them has a unique subject or viewpoint. The issue of inclusivity is only one among several. Further, CROW is an independent national knowledge institution for mobility. It has devised several guidelines that are in favour to pedestrians. However,

these are not binding. Additionally, the CROW materials are chargeable. This is expensive and contributes to the fact that not everyone has access to the same information, especially "ordinary citizens." For instance, this may be viewed as unfair when residents wish to conduct a bottom-up project. Furthermore, interest organization leader(in) state to be one of the few groups concerned with accessibility in public space in the Netherlands.

Interest groups and experts of the subject, including urban planners and CROW, assert that they must follow the national political objective. Municipalities must also adhere to national regulations. However, as a lack of concreteness, there are significant variations across cities and towns. Especially, smaller municipalities, which do have less resources than larger governments, particularly require guidance.

Organizations have to work together. Many groups, such as Wandelnet and Voetgangersvereniging Nederland, assert that cooperation is necessary in order to bundle the expertise of their networks and to accomplish more as a group.

(...) we have also been expressly instructed by the Ministry of Infrastructure and Water Management to improve cooperation between the various parties, so that more voices are heard from society. There are more parties that understand the importance of pedestrians and working together can mobilize more people. So we really need to do that (Annex H: Wandnet).

Collaboration with different type of organizations is not considered to be difficult. Interviewees claim this since walking serves a variety of purposes, which makes it simple to identify a particular purpose that needs the same result.

A national organisation for pedestrians existed in the Netherlands. However, this group has been incorporated into a new organization that works to improve traffic safety in the Netherlands, named "Veilig Verkeer Nederland." All interviewees agree that there should be a specific organization for pedestrians. "Fietsersbond" is used as a successful example. This is the Dutch cycling advocacy group, which works to improve cycling conditions.

So the Fietsersbond is our example. They have local branches everywhere and these are actively lobbying. The bicycle has become really important in the Netherlands (Annex H: Wandelnet)

In Norway, there is a national walking strategy and local implementation of the Universal Design Principle. All people can reach the information and planners have to follow the associated strategies.

Oslo implemented the car-free livability program. Oslo Municipality stated that the project was very political grounded and had a tight timeline (Annex M: Municipality Oslo). Therefore, outside organisations like Sweco have also worked much on the project.

Participation

All interviewees stated that each project vary greatly in terms of whether there is participation and how extensive it is. There is more participation in projects that cover a large region and/or when a significant change in design is anticipated.

In the Netherlands participation is a trend that is getting more important. Nonetheless, the current participation process is criticized: *'the municipality comes up with something and we can say something about it afterwards'* (Annex F: Voetgangersvereniging Nederland).

People with disabilities frequently have a platform in large cities (Annex E: Molster; Annex L Municipality Nijmegen). Finding a representative group of experienced specialists can be challenging (Ieder(In)). However, it is crucial to involve a representative team of subject matter experts both throughout the project's design phase and for evaluation after. The municipality of Nijmegen also highlights the danger of inviting experienced specialists or that these people get more the role of interest representation.

Participation is a hot topic in Norway as well. In Oslo, in particular, the elderly and those with disabilities are involved with new initiatives. Sweco Oslo state that they want to have a participation at every project, but if this really happening, depends largely on the nature of the project and who is in charge.

Evaluation

In Norway as well as in the Netherlands people believe that evaluation can be done a lot more and better. In the Netherlands people talk about a 'piep systeem'. Actually there is not really an evaluation procedure in place but people can complain afterwards and the municipality may then decide to take action: *'I think that most municipalities think, when it is done, it is done. And if something doesn't work, we will hear about it, because people will complain'* (Annex E: Molster). Besides, almost no data is available of pedestrians. This makes it difficult to evaluate, because it is almost impossible to judge the outcomes of an area development.

This all cause major differences between municipalities.

(...) I can also imagine that people simply move from one municipality to another, because they cannot leave their door and move around in the public space. So of course it determines your options (Annex D: Ieder(in))

Because there is no evaluation, according to CROW we learn less from the interventions than they would want. Sometimes, there is also a lack of knowledge to make good recommendations.

In Norway, are some assessments for evaluations. The Norwegian mapping authority called 'Kartverket' has several distinct layers, including one that displays accessibility. Additionally, they provide funding for municipalities that desire to have this for their area. However, evaluation can be done a lot more. TØI advocates for an easy-to-use evaluation instrument that municipalities can utilize on their own. It should be a tool that does not need much data so that smaller municipalities with less resources can also use it (Annex K: TØI).

In Oslo, quite a lot is done in case of evaluation. A survey for residents was conducted before the liveability program started. People desired additional alternatives for seating, which was one of the results. Furthermore, both quantitative and qualitative evaluation are carried out in Oslo. The Public Road Association counts to enquire whether the initiatives have an impact on the national streets. In order to determine whether there are additional delays with the bus routes, statistics were also gathered from the transport operator in Oslo. Additionally, Sweco conducted interviews to get insights from residents, and evaluate 'city life'. This is evaluated through three factors: These are 'the social part' which is about the residents and mobility, 'the physical' which is about the architecture and nature, and 'drivers' which is about urban economy, art and culture and innovation (Personal Communication Sweco Oslo, May 24th 2023). In addition, throughout the project, individuals can scan a QR code to access the projects website, where people can have complaints or questions. Besides, they get comments from the customer contact lines. According to the municipality, they try to continually evaluate the feedback (Annex N: Municipality Oslo).

In conclusion, it is evident that the Netherlands is more in the understanding phase because there is not a solid foundation for inclusion and walking. Norway has binding rules that local authorities already follow. Fewer distinctions between Norway and the Netherlands are seen in terms of participation and evaluation. Participation varies greatly between project types in both nations. Participation takes more easily place in projects that cover a large region and / or when a significant change in design is anticipated. Additionally, evaluation is regarded as being poor. To ensure that everyone is on an equal footing, TØI is in favour of a universal assessment system. The Netherlands can benefit from this as well because of the noticeable disparities among municipalities. In terms of evaluation Oslo is performing well, and other cities can follow their lead.

5.4 How much?: Distribution of benefits and burdens

The idea of what is just comes into question in order to determine what level of inclusivity should be attained. Walking and inclusivity goals are different at the national and local level. The findings are discussed in terms of ambition and how locations are being prioritized to create inclusive pedestrian areas.

Ambition

National level:

In the Netherlands, the ministry of Infrastructure and Water Management gives space to improve 'Platform Ruimte voor Lopen' and the 'City Deal Ruimte voor Lopen'. These initiatives have so far created more awareness and support among other ministries. The focus of improving walking is on issues such as exercise and health. The 'Beweegalliantie' (in English: movement alliance) started since 2022 by the Ministry of Health, Welfare and Sport. The intention is to create more social attention to exercising. Because getting people to walk plays an important role in this, the 'Beweegalliantie' is a partner of "Platform Ruimte voor Lopen". At the Ministry of Infrastructure and Water Management, the main goal in case of mobility is about the loss of vehicle hours (Annex G). Thus, how to get from A to B as quickly as possible, is one of the most important factor on which investment should be made. Through this, slow travel modes such as walking are not stimulated. Because walking does not have a status nor economical value. It is seen that pedestrian space is under pressure easily because other interests comes into place.

But walking comes under pressure very quickly if, for example, there is corona and then, terraces want to give extra space, because there must be 1.5 m between tables. Well, then you see very quickly that there are tables placed on guiding patterns, or that the sidewalks are no longer wide enough (Annex D: leder(in))

In the city centre of Utrecht there is of course a pedestrian area, but then you see what is also happening with corona, the focus is on the terraces, the entrepreneurs. That is actually the interest that comes first and not the interest of everyone in the city centre (Annex F: Voetgangersvereniging Nederland).

Currently, interest groups and professionals in the sector, like urban planners and CROW, claim they must adhere to the political focus. Municipalities must also adhere to national regulations. However, every Dutch interviewee said they preferred a more national course of action. That has a clear vision on pedestrians. This can help with increasing awareness, set rules laws and handling finances. A reason why the national goal of improving walking is not related to the goal of Nijmegen can be a

consequence of the low national course of action in the Netherlands. On the national level the goal of improving walking is related to health and exercise. In Nijmegen, strategies for improving pedestrian areas is related to the goal of increasing accessibility.

Norway has a national Walking Strategy, the Universal Design Principle and the Zero-Growth goal. These regulations show the high ambition of Norway to increase walking. To fulfill the belonging strategies and goals, cooperation is established between national, regional and local levels of government. The focus of improving walking is on improving the liveability of cities. This is especially seen in Oslo through the car-free liveability program.

Additionally, there are variations in what is considered as inclusive design. In the Netherlands, there is a trend toward giving pedestrians more room to move around in an unobstructed and pleasant manner. Facilities like toilets and water taps are also taken into account in Norway. The difference in national approach on exercise and health in comparison to livability may be a reason for this.

Local level:

Both the municipality of Oslo and Nijmegen are high ambitious. The municipality of Nijmegen has big ambitions from politics on accessibility. According to the municipality, this goal provides a picture and force people to consider it even when there are not always guidelines in place (Annex L). The municipality of Oslo has big ambitions on increasing livability in the city. There is political will for this. One illustration is that all projects are progressing according to the traffic pyramid, which gives pedestrians top priority. Both the Oslo Municipality and Sweco Oslo assert that inclusivity is a subject they do not often discuss and that there is not given special attention to. Plans naturally take the topic into account. Thus, inclusivity may be considered to be institutionalized in Oslo.

In terms of politics, the municipalities of Oslo and Nijmegen both encounter issues. The municipality of Oslo state that it feels limited by the national guidelines. They say that they are more progressive compared to other cities. In addition, accessibility and walking are seen to be politically charged issues. An example in Nijmegen demonstrates this. A pedestrian bridge in this location seeks to link the city with a nature area. There are significant debates about whether or not this bridge should be accessible to everyone, which will increase the cost of additions on the bridge. Additionally, the Oslo Walking Strategy is never politically approved.

Areas with priority

Different opinions exist on what kind of areas should get priority. Most interviewees state that everyone should be able to go anywhere. Therefore the focus should be on the local environment – where people can work, do groceries and have a leisurely walk. The municipality of Nijmegen and CROW prioritize areas on the rule of a basis, high quality and low quality network (see paragraph 2.1.2), where high quality network is considered as an area with facilities. The Ministry of Infrastructure and Water Management advises to concentrate on areas undergoing transformation or receiving investments. Places where, for instance, subsurface utilities like cables or sewage systems has to be replaced, and where later, a new road design is possible or a totally new development project. According to Molster and Sweco Oslo, individuals should consider the busiest areas. According to them, the areas that experience the greatest walking motion require the most care. In practice, it is seen that the first developments take place in the city centre. This is also the case in Oslo. Redesigning the city centre of Oslo is completed, now the municipality turns its attention to low social economic neighborhoods.

In conclusion, the Norwegian government provides a clear direction via goals and strategies that encourage pedestrian areas for everyone. In the Netherlands, there is a lack of a defined vision and

plans. There is a need for a national focus that could raise awareness, provide binding regulations and money. Given the political sensitivity on walking and accessibility, it is evident that a clear vision and associated strategy are crucial. When it comes to giving particular areas priority, big differences exist. Nevertheless, in practice is seen that often city centres are the first areas that undergo transformation.

5.5 Spatial findings

The previous results, aim to give a better understanding of what is seen as a pedestrian area and what factors influence the process to inclusive pedestrian areas. This paragraph, intends to provide readers knowledge of the present state of inclusive pedestrian areas in Nijmegen and Oslo. Spatial conditions like location, urban form, transport and land-use system, and obstacles can limit people's mobility. The spatial context of a location can thus impact how inclusive a space is. This paragraph show findings that are not gathered from (grey) literature or the interviews. The authors' own experiences in the case studies Oslo and Nijmegen are described. While on foot throughout the cities, the researcher wrote field notes and took photos.

5.5.1 Design measures and interventions that make Oslo more pedestrian friendly

As is described in paragraph 4.2, two significant changes are made in Oslo as part of the car-free liveability program: practically all street parking is eliminated, except parking lots for people with disabilities and for vehicles with a specific purpose, and a new driving pattern with tunnels is created throughout the city (see figure 5.1 and 5.2). However, a lot more measures are implemented to create a pedestrian friendly space. Figure 5.3 illustrates how bollards are positioned to separate walkways from motorways. Knowing that a car cannot swerve on the pavement can make people feel safe and more comfortable. Figure 5.4 shows how several pedestrian bridges are built in densely populated areas, such as seen on the photo in front of the main train station. It is a displaced pedestrian space, as is described in paragraph 2.1.2, which promotes pedestrian safety and freedom of movement in a congested area. Additionally, pedestrian areas are blocked off by moveable bollards so that they may be opened up in an emergency or for the transportation of products while remaining closed to other cars (figure 5.5). Furthermore, the pavement is altered (see figure 5.6), making people more conscious that it is not a place to travel quickly. However, the small blocks are not practical when using tools with wheels, If a place is suitable, a suggestion is to place both pavements, as shown in Figure 5.7. In addition, other travel modes that can be easily parked in pedestrian zones such as (shared) bicycles and (shared) scooters should be stored in specific area so that pedestrian space is least influenced by these (figure 5.8). Through these measures, Oslo appears to be highly well-organized.



Figure 5.1: Parking spot in the city centre of Oslo, only for disabled people or vehicles with a goal.



Figure 5.2: Tunnels under the city of Oslo



Figure 5.3: Bollards that separate walkways from motorways



Figure 5.4: Pedestrian bridges in front of the central train station Oslo

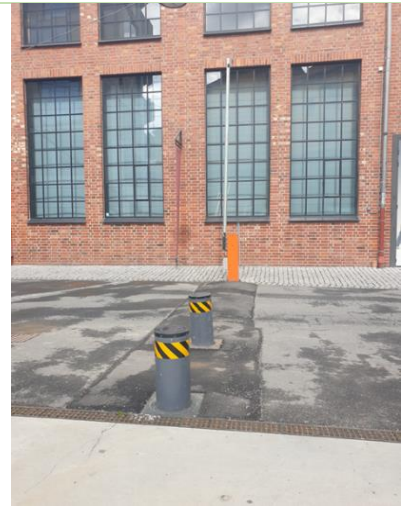


Figure 5.5: Movable bollards to prevent certain vehicles



Figure 5.6: Different pavement in pedestrian areas



Figure 5.7: Street that has two different pavements



Figure 5.8: Parking spots for shared bicycles

Moving bollards are also seen in Nijmegen, along with various types of pavements. What is different in comparison to Oslo is that, small travel modes like bicycles are frequently parked in pedestrian zones (see figure 5.9). However, it should be taken into account that there are relatively more cyclists compared to Oslo. Further, figures 5.10 – 5.12 show that pedestrian areas are frequently utilized for other purposes. Different objects are put on a sidewalk. Figure 5.10 show that the piles of the bridge are placed on the sidewalk. Also, figure 5.11 shows that the sidewalk can be very crowded through different obstacles such as a sign, electrical box and vegetation, while on the cycle paths no obstacles are seen. The last figure 5.12 shows that pedestrians have a disadvantage compared to cyclists because they cannot follow the road. Pedestrians have to circumnavigate to go to the train station of Nijmegen.



Figure 5.9: Bicycles parked on pedestrian areas (Nijmegen)

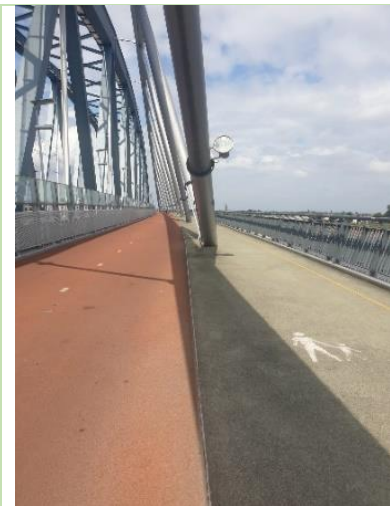


Figure 5.10: Bridge 'De Oversteek' with its piles located on the sidewalk



Figure 5.11: Obstacles on the sidewalk



Figure 5.12: Ending of sidewalk

5.5.2 Physical process to a liveable street in Oslo

As described in paragraph 2.1.2, liveable streets aim a better quality of life and a greater range of community and street activity. To have an understanding of how a liveable street can be constructed, this paragraph explains the procedure in the Grønland neighborhood, Oslo. On May 23, 2023 the researcher was in Oslo. At that moment the building phase of the first liveable street project of 2023 began. The photographs were taken in the street Grønland between Lakkegata and Tøyenbekken (see Figure 5.14 - 5.17)



Figure 5.13: Liveable street Project design (Oslo Kommune, n.d.)

The municipality of Oslo undertakes a number of temporary initiatives referred to as "liveable streets" as part of the car-free livability program. The municipality intends to undertake three of these projects in 2023 after implementing two of them in 2022 (Municipality of Oslo, personal communications, June 2, 2023). The trial project was from July 8 till October 15, 2022. The first measure that was taken was introducing one-way traffic and moving of a taxi stand (Municipality of Oslo, personal communications, May 25th, 2023). In August, a mid-term evaluation was carried out with emergency services (police, fireman, ambulance, waste water service) it was decided that the measures could function in the same form until the trial period on October 15th. Figure 5.14 shows the area were the taxi stand was on May 25th. With the addition of trees, other vegetation and seating facilities, the area has been transformed to urban nature. The street was further prepared in the following stage (started May 23th), as seen in figure 5.15 and 5.16. Temporary plant beds were set up. Also, beds for commercial activities were positioned so that businesses could increase their retail space or set up outdoor dining. Altered roadway markers are seen in figure 5.17. The end design is seen in figure 5.13. The two-way vehicle road and bicycle path turned into a one-way vehicle and bicycle path. Changing the street to a liveable street, has a significant impact on all the surrounded streets. Detours are required. After a total of two years, evaluation will be done. The measures will be made permanent

once the inhabitants are satisfied and there is time and money to do so (Municipality of Oslo, personal communications, May 25th, 2023).



Figure 5.14: Liveable street, situation May (Grønland)

Figure 5.15: Temporary plant beds in Grønland

Figure 5.16: Temporary plant beds in Grønland

Figure 5.17: Altered road way markers in Grønland

5.5.3 Space for pedestrians in Oslo VS Space for cyclists in Nijmegen

The fact that there are not many cycling paths in Oslo was remarkable discovery. The researcher chose Oslo because she was aware of the city's commitment to expanding space for other modes of transportation than the car through the car-free liveability program. The sidewalks are much wider in contrast to sidewalks in Nijmegen. However, there are not many cycling paths, and those that did exist are quite narrow. Consequently, cyclists frequently cycle on sidewalks (see figure 5.18). The city's bicycle lanes appear to be new. The width of the pedestrian route is unchanged since the cycling pathways are located on the vehicle road (see Figures 5.19 and 5.20). Figure 5.21 is taken in Nijmegen. This photo shows that bicycle lanes are noticeably wider but the sidewalk is smaller in Nijmegen compared to Oslo.

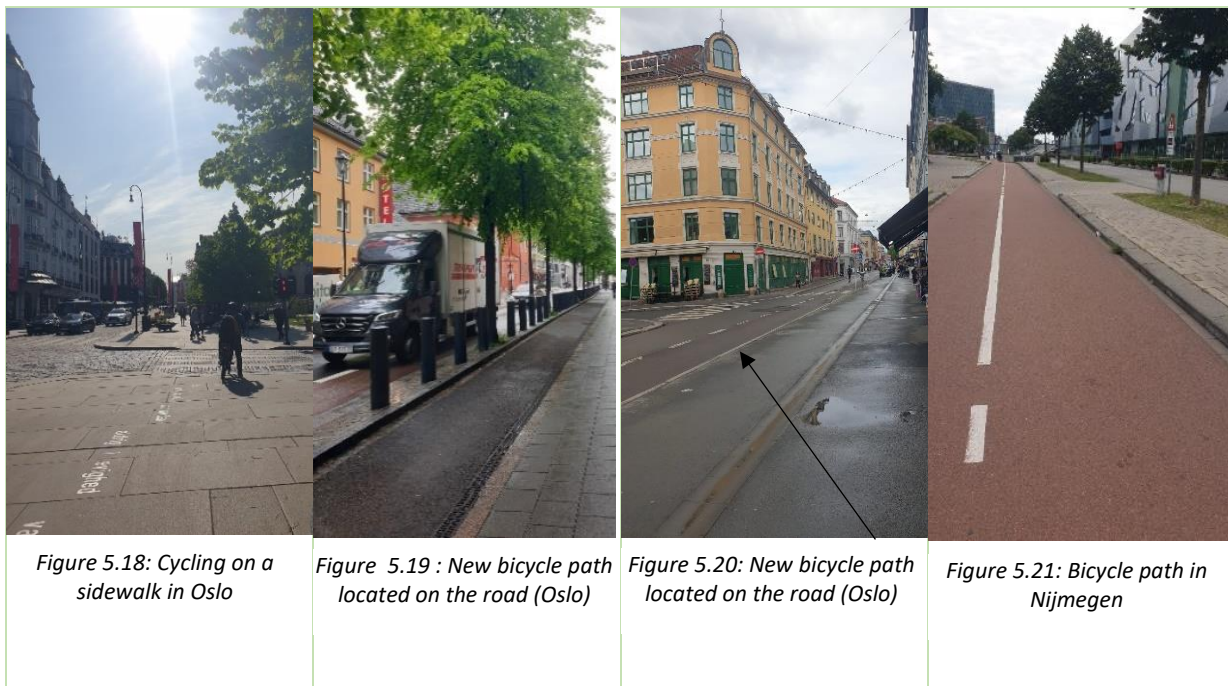


Figure 5.18: Cycling on a sidewalk in Oslo

Figure 5.19 : New bicycle path located on the road (Oslo)

Figure 5.20: New bicycle path located on the road (Oslo)

Figure 5.21: Bicycle path in Nijmegen

5.5.4 Height disparity and weather conditions

Other surprising findings include height disparity and weathers conditions can lead to lower accessibility. Within the city, there are different heights in Nijmegen and Oslo. The municipality of Nijmegen has identified this as a barrier to accessibility. Although the lowest areas of the city are accessible, getting there can be difficult. In Nijmegen an elevator is built so that also people can access the lower part without using a stair. The municipality of Oslo did not identify height discrepancy as a drawback for accessibility. Figure 5.22 shows how stairs in Oslo have been made wheelchair-accessible. However, it is debatable whether someone in a wheelchair can use the stairs alone. This is not present in Nijmegen (figure 2.23), but an elevator was chosen in this instance. This illustration demonstrates how different measures are chosen for the issue of height difference. Furthermore, the weather is a topic that is frequently brought up in Oslo, particularly in the winter when there is snow and ice, certain areas inaccessible to everyone. Figure 5.24 demonstrates that also rain can make the pavement slippery (Nijmegen).



Figure 5.22: Stairs accessible for aids with wheels



Figure 5.23: Stairs non-accessible for everyone but elevator is added.



Figure 5.24: Slippery pavement through rain

6 Conclusion and discussion

This final chapter summarises the key findings of this research and answers the main research question. The study's findings related to the sub-research questions are discussed in paragraph 6.3. This paragraph aims to explain the importance and meaning of the findings of this study and describes the significance of the findings against the background of existing theories. After, the study's limitation and suggestions for further research are given. The chapter concludes with recommendations for urban planners.

6.1 Research objective and main research question

During the past fifty years, mobility planning and policy have focused mostly on ways to improve the performance of the transportation infrastructure and little attention has been paid on the people who use it (Martens, 2016). Also, distances and the proportion of walking trips have decreased since the early 1980s till the present (ITF, 2012). However, in several cities and towns, the practice of prioritizing other forms of transportation over those of pedestrians is being reversed. Urban planning ideas that encourage pedestrian space are becoming increasingly prevalent. Given the diversity of pedestrians, designs should consider a wide range of user needs. At the moment, the awareness of inclusive pedestrian areas is increasing. However, a clear definition does not exist. Thus, certain issues like what is considered as a pedestrian area and what degree of inclusivity is appropriate remains. Therefore, this study ought to get a deeper understanding of the definition and implementation of inclusive pedestrian areas.

This study focused on inclusive pedestrian areas in Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands. The main objective of this study was to explore the concept of inclusive pedestrian areas by analysing notions that influence inclusivity in pedestrian areas, in a western European context. The main research question of this research was: *How are inclusive pedestrian areas defined and implemented in the cases of Oslo, Norway and Nijmegen, the Netherlands?*

6.2 Answer main research question

To answer this main research question literature research was conducted. This led to several notions that influence inclusivity. Further, grey literature of inclusive mobility policies and practices were analysed, (walking) interviews with policymakers and practitioners, and autoethnographic research were conducted to gain a deeper understanding of inclusive pedestrian areas in different contexts.

Inclusivity of pedestrian areas can be rated in how accessible the space is to varying individuals and groups and how well their behaviour is supported. To better understand inclusive pedestrian areas, literature was found for the questions 'of what', 'for whom', 'how much' and 'by whom'. This made a structure for how inclusivity in pedestrian areas can be assessed, namely; looking at what is considered as a pedestrian area and the relation with accessibility, the target group, who is needed in the process and decision making, and moral principles that guide distribution decisions. Firstly, according to literature reviews, accessibility is a prerequisite factor that influence benefits and burdens for people since it affects whether anyone can reach and use public space. Factors that influence accessibility can be divided into intrinsic and extrinsic factors. Intrinsic factors are individual perceptions and abilities, extrinsic factors are spatial and sociocultural factors (Hidayati et al., 2021; Luz & Portugal, 2021). People do not necessarily face difficulties because of their individual characteristics but through a non-inclusive environment caused by external factors. 'For whom' refers to the people that should be recognised and enforced in pedestrian areas. Pedestrians are diverse, in addition to the ordinary form of walking, a pedestrian may be using various tools to walking such as wheelchairs, motorized scooters, walkers, canes and skateboards. Also, a person may carry items of varying quantities. Given the diversity of pedestrians, designs should consider a wide range of user needs. 'By whom' regards on who is needed to have a fair process and procedures of decision and distribution. Planners should

actively consider the preferences and needs of people. Therefore, participation of different types of individuals is important when making decisions on pedestrian areas (Pannilage, 2015). Lastly, 'how much' refers to the moral principles that should guide distribution decisions. Rawls's egalitarian theory (1999) and Sen's capability approach (1979) accommodates universalist concerns about inequality of opportunities and basic needs regarding transport and considers context-specific issues regarding how people's transport choices. While aiming to enhance overall levels of inclusivity, policies should prioritize vulnerable groups and thereby mitigate morally arbitrary disadvantages that systematically reduce their accessibility levels (Lucas, 2012).

This study acquired in-depth understanding of inclusive pedestrian areas and the process to achieve these areas in different contexts. According to Ekstrom & Moser (2010), an adaptation process exists of three distinctive phases; understanding, planning and managing (Ekstrom & Moser, 2010). Of these, the planning phase appears to be the most challenging (Uittenbroek, 2016). Therefore, this research has chosen a case study which is in the planning phase and a case study which is more in the understanding phase. Oslo is in the planning phase. Norway has a national pedestrian policy where the Universal Design principle is key, this means an environment should be accessible for all. This policy has been decentralized to the regional and local level. Nijmegen is in the understanding phase. This case study gives a better understanding on what type of barriers in this phase are relevant.

Analysing the case studies showed that an inclusive pedestrian area is defined as an area that is accessible to and usable by everyone. However, what is seen from gathered information is that it is an area that quickly adapts to different purposes in comparison to space for other travel modes. Therefore, pedestrian space often comes under strain. Further, people claim that it is important to take a location's most prevalent groups and needs into account when working on a project. In reality, criteria are frequently followed while developing, such as the categorization of basis, high quality and low quality networks of accessibility in the municipality of Nijmegen. As a consequence, this can mean that people cannot go to certain areas they find important.

Collaboration between different type of organizations is considered as easy since walking serves a variety of goals such as increasing health, liveability and safety. Further, participation is considered as important to create inclusive pedestrian areas. Nonetheless, if participation takes place, and the degree of participation, varies greatly between type of projects. It takes more easily place in projects that cover a large region and/or when a significant change in design is anticipated. In addition, evaluation of pedestrian areas is regarded as being poor in both cases. In the Netherlands, often evaluation does not take place at all. In Oslo, project evaluation is done more often. However, an evaluation method or tool for inclusive pedestrian areas does not exist. In addition, different opinions exist on what kind of areas are most important to make changes for an inclusive pedestrian area. For instance, some claim that priority should be given to locations with significant facilities, while others believe that priority should be given to the busiest areas. This can be reasons why big differences are seen in pedestrian areas between cities. Therefore, an easy-to-use evaluation instrument is recommended that can be used by all municipalities, also smaller municipalities with less resources. Lastly, a national direction that set goals and a strategy is regarded as valuable since this can increase awareness and can provide binding rules and funding.

6.3 Significance of the findings

The first sub-question that was analysed is: *How is inclusivity defined and understood in literature in relation to pedestrian areas in public space?*

It is remarkable that after completing literature search, the relation with the concept accessibility was quickly created in order to understand inclusivity in relation to pedestrian areas. Accessibility is a necessary condition to achieve inclusivity, because it determines if people can reach and use a public space. Access to public space is concerned with two aspects: the ability to reach the space, and to enter and use it (Metha, 2014). Inclusivity of public space can be rated in how accessible the space is to varying individuals and groups and how well their behaviours are supported.

Research often only focuses on certain factors affecting inclusivity. For example only on a small number of user groups and their intrinsic factors (Lin & Cui, 2021; Johansson et al., 2012) or only on external factors, such as socioeconomic situations (Ozbay et al., 2003). However, inclusivity is a complex and multidimensional concept. This makes its understanding and assessment challenging. This study found a structure so that different dimensions of inclusivity could be analysed namely the questions 'of what', 'for whom', 'how much' and 'by whom'. Through this, this study has analysed literature on institutional, spatial and sociocultural factors that influence inclusivity in pedestrian areas. Because the dimensions are wide, other significant aspects could emerge while using this paradigm.

The second research question is: *"To what extent are the characteristics for inclusivity present in policies and practices in Oslo and Nijmegen?"*. This study wants to find out if the theoretical findings correspond to what is seen in practice. This can lead to additional notions to understand inclusive pedestrian areas. A definition of an inclusive pedestrian area corresponds to the definition of a public space as is described in paragraph 2.1.1: an area that is accessible to and usable by everyone. However, what is seen from gathered information is that it is an area that quickly adapts to different purposes in comparison to space for other travel modes. Therefore, pedestrian space often comes under strain. Sander & Stappers (2013) agrees that walking can easily be taken for granted in the planning process as it requires a few demands on the environment and thus needs a minimum of facilities. Motor vehicles have much greater demands and their needs are easily prioritized. For example, Pooley (2010) states that cycling is being actively promoted in policy documents as a healthy and sustainable form of urban transport, while walking remains largely neglected in terms of active policy and investment. This is also seen in Oslo, that does not have an political approved walking strategy but does have a cycling strategy. Therefore, policymakers should understand the need to; take walking more seriously as a mode of transportation, prioritize and to actively plan for.

Further, when asking interviewees for whom a pedestrian area should be designed, people state that the most prevalent groups and demands of a location should be considered. However, in practice often rules are applied when designing, for example the municipality of Nijmegen gives priority to certain areas called the 'high quality area' which is around a facility or a cluster of facilities. As a result, some individuals may feel that a certain site is overlooked even if they believe it to be significant. Participation is considered as important to create inclusive pedestrian areas. Nonetheless the findings of this study demonstrate that marginalized groups are insufficiently represented in the formulation of public policy and design. Almost no individuals are granted a seat at the tables where important choices are made. If participation takes place, often municipalities solely represent the interests of the physical disabled, leaving out people with other impairments. In addition, something that is important to realise is that people should not only get involved for interest advocacy but to give advice. Though, it can be difficult for municipalities to find experience experts. Few et al. (2007) noted that involvement can be contained within planning procedures. This occurs when stakeholders' participation is geared towards predefined goals, blocking dissent and avoiding scope for conflict. This

is also a result of this study. People complain that only after a plan is made people are asked about their opinion, or even that after a plan is implemented the only way to give feedback is through complaining at the municipality.

Evaluation of pedestrian areas is regarded as being poor. In the Netherlands often no evaluation takes place at all. In addition, different opinions exist on what kind of areas are most important to make changes for an inclusive pedestrian area. This can be reasons why differences in pedestrian areas are seen between cities. A national direction that set goals and strategies to achieve these goals is seen as valuable since this can increase awareness and can provide binding rules and funding. ITF (2012), states that unified leadership, like a national government can provide a legal, administrative and technical framework. These can effectively accommodate the needs of pedestrians. Without these actions, pedestrians may become isolated, misguided or even infeasible due to existing legal regulations. Oslo must adhere to the national goals and strategies. This is seen in policy and practices, like the norm of explaining what the effects of a project are for elderly and children, and the car-free liveability program. In the Netherlands, a national direction is low. There are not many policies and practices related to inclusive pedestrian areas on a local level. Fainstein (2005), also highlights that a national policy framework is important to support the values of inequality. She states that there is a tendency for urban administrations to jump on the latest bandwagon with strategies like: public-private partnerships, social capital and clustering. It is likely that through this, outcomes of a project will not reach the desired goals. An example of a strategy that does not lead to a desired goal is seen in the number of cycle paths and pedestrian space in Norway and the Netherlands. Cycling is well-supported in the Netherlands, yet there is not enough space for pedestrians. It is the contrarily in Norway, here is support for pedestrians, but there is a greater demand of space for cyclists. If there is no bicycle path, cyclists use the sidewalks. This endangers the safety of the pedestrian. Thus, there should be space for both active modes of mobility. When space is limited, rules must be established to determine which travel modes have priority. Therefore, comprehensive strategic goals and strategies for pedestrians should incorporate bicycle pathways.

In addition, responsibilities for accommodating the needs of pedestrians and promoting walking are often spread across a wide range of organizations and ministries such as in spatial planning, transport system and mobility, safety, environment, health and education (ITF, 2012). At the municipalities of Oslo and Nijmegen, pedestrian-friendly areas are a part of the department of mobility and public space. Fainstein (2005) states that it is fairly difficult to encourage organizations to work together to benefit pedestrians. Further, walking related measures have typically been ad hoc and addressed site specific problems (usually of safety) as they have come to attention. The creation of comprehensive solutions has become challenging as a result of these processes (Fainstein, 2005; ITF, 2012). However, this is not in line with what is observed in the case studies. According to the interviewees, collaborating with other groups is not seen to be challenging because walking serves a range of purposes, making it easier to establish a specific purpose that calls for the same outcome. In the Netherlands, 'Platform Ruimte voor Lopen' is considered as a good example. This is a collaboration between a ministry, interest organization and guideline organization with fifty other partners that have different perspectives on walking. The car-free liveability initiative in Oslo is a notable example of a program where encouraging walking is a tactic for the aim of a wide objective, namely boosting liveability in the city.

Thus, Oslo exhibits the characteristics of inclusivity in policies and practices to a greater extent than Nijmegen. In Norway, accessibility and walking are institutionalized. This has led to legislation and practices like the car-free liveability initiative. There is no such legalization in the Netherlands. Nijmegen is making independent efforts to enhance accessibility in the city. Most of the current

literature supports the findings of this study. The analysis of several dimensions that impact inclusivity is the study's most significant contribution. Additionally, it was shown that pedestrian areas come easily under strain through other purposes. A further finding that added value is that participation and evaluation are frequently poor. In addition, existing literature states that it may be difficult to encourage organizations to work together. However, findings of this study show that walking is not seen as a topic where it is difficult to collaborate with different organizations because it serves a variety of goals such as liveability, accessibility, safety and health.

6.4 Limitations of the research

Despite the feasibility of this research, several challenges were encountered. This paragraph describes the main encountered limitations.

The fact that qualitative research does not produce general conclusions is one of the study's shortcomings in terms of the research technique. However, because this study aims to get a deeper understanding of what an inclusive pedestrian area is and how these might be implemented, qualitative research is selected as the best method. Interviews with policymakers and practitioners have led to a deeper understanding of inclusive pedestrian areas in different contexts. A certain way of saturation has taken place in case of the definition and the 'for whom' question. The 'by whom' and 'how much' question depend on the context and will vary if other case studies were chosen. To minimize this limitation, and to have an understanding of the way of thinking in other cities in Norway and the Netherlands, table 4.3 showed cities that have, or do not have a walking or inclusion policy.

Furthermore, the aspect of subjectivity is linked with interpreting the data. The researcher's perception determines how the interviews were coded. To reduce the impact of this, all interviews are automatically coded by ATLAS.ti. The manual codes were compared to the automatically generated codes to check and verify the manual codes. Also, the gathered data from the observations within the case studies that enabled the research to see how pedestrian areas were used, are subjective. Nonetheless, the information obtained from the interview with experts lessened the influence of subjectivity.

Another limitation is regarding the selection of interviewees. To better understand the definition of and the progress to inclusive pedestrian areas a wide variety of respondents were needed. For this purpose, interviewees were not randomly selected. Arguably, this could mean that they are not representative for the whole planning sector. In addition, this research did not explore the user side of pedestrian areas. Also, in Norway no interest organizations were interviewed. Further, Voetgangersvereniging Nederland and the knowledge organizations (TØI and Kenniscentrum Sport en Bewegen) were the only interviewees that could give insight on bottom-up processes. The rest of the people spoken to were policy and guideline advisors who work top-down. This might have led to a more limited definition of inclusive pedestrian areas that is missing results on if design provides the intended results.

Furthermore, the social impact of the pedestrian-friendly strategies in Oslo is not researched. These strategies could result in gentrification and polarization. However, it is possible that the Oslo measures haven't yet had a chance to take effect because these were quite recently implemented.

6.5 Scientific recommendations

This research, as was already discussed in the discussion, aims to get a greater grasp of a relatively unexplored subject. Two case studies were examined for this study. More case studies, i.e. medium-sized European cities that have implemented or expressed the will to implement an inclusive approach in pedestrian policy, can be studied in order to get more general findings. Also, a survey might be

carried out to check the results by a larger audience of experts. This will increase the external validity. Additionally, it might be useful to do follow-up research to collect information from users of pedestrian areas to determine if design concepts provide the intended results. Furthermore, the observations within the case studies enabled the researcher how the pedestrian areas are used. However, this is subjective and the trustworthiness would increase if these findings are checked with other people such as policymakers and users of the areas. In addition, this study misses the social impact on the strategies to improve walking and inclusion. For further research, it would be interesting to study this in Oslo in a later phase, or study a city where measures to improve pedestrian-friendly areas are implemented for a longer time.

6.6 Societal recommendations

The societal relevance of this research is to advance understanding of inclusive pedestrian areas and to assist in decision-making. The outcomes of this research can help practitioners to potentially reorient or alter their current practices regarding inclusivity in pedestrian policy and design. Following, several findings of this research and related recommendations for urban planners are given.

A first finding is that walking needs a more important status by urban planners. It is a mode of transportation that has received little attention during planning processes. This study indicates that there is frequently pressure on pedestrian space due to competing interests. Thus, it is crucial for urban planners to understand pedestrian quality needs. Secondly, as different people walk, policymakers should recognise the diversity of users of a pedestrian area because this will create outcomes that better meet the needs of society. To serve these findings it is recommended to represent a diverse scope of people in decision-making. People that are in favor of pedestrians and marginalized people should be included at an early stage and there should be scope for conflict. A further recommendation is to thoroughly think about the name of a pedestrian friendly project. To ban vehicle travel is controversial. As is learned from the car-free livability program in Oslo, the name led to negative associations. Creating a clear vision of positive associations such as improving livability or safety is important to reduce critique.

According to accessibility, Experience in Oslo has demonstrated that it is essential to maintain discussion with emergency services and adjust the design to their beliefs when adding pedestrian-friendly space in regions where other transport modes are also present, such as shared spaces and livable streets. Further, the contrast between the amount Oslo's and Nijmegen's bicycle and pedestrian space illustrates how difficult it may be to build a road that is open to all three modes of transportation (walking, cycling, driving). Therefore, rules must be established to designate which modes of transportation have priority if there is scarcity of space. It is advisable to remove space from the road of the car when walkers or bicycles have precedence to provide more space for these transportation modes.

Conforming participation, creating livable streets and other pedestrian-friendly locations calls for a shift in behaviour. When people believe that issues that they view as significant are left out of the alternatives or solutions, resistance develops. For this reason, giving people and other stakeholders, such as business owners, a voice is crucial. In order to provide a decent and appealing design, their ideas must be taken into consideration. Small changes require the least effort for people and can therefore count on the greatest support. A potential learning objective may be the temporary livable streets strategy used in Oslo. Additionally, evaluation of the car-free livability program has revealed that residents in the region where the measures are implemented are more positive towards the project than those who reside nearby. This may be because residents in the surrounding neighborhoods experience only the drawbacks, such as increased traffic on the nearby streets, rather than the benefits. As a result, it is advised that participation should not just be for those who reside in

the project area but also for those who live nearby so that suggestions for improvements in these areas may be considered.

Many recommendations related to institutionalization are given. Currently, duties for encouraging walking and meeting the requirements of pedestrians are frequently dispersed across several organizations and ministries. This causes that it depends on the political focus if there is willingness to support inclusive pedestrian areas. Therefore, it is recommended to use a system-based strategy. This is advantageous since developing inclusive pedestrian areas calls for broad-based strategic objectives and long-term plans. A broader strategy with inter-sectoral policies will likely deliver better results than separate policies within sectors. The car-free livability program in Oslo is a good example of this. Here, the goal is to improve liveability, and a key measure is to increase pedestrian space. Many local departments and groups must collaborate to make this happen. Additionally, in Nijmegen is the goal to increase accessibility in the city. Getting funding to improve pedestrian areas can be difficult in case of the division of mobility. Because improving pedestrian areas serve different goals, it is advised to try a different division with (more) resources, such as in Nijmegen, where funding through the goal of improving accessibility and in Oslo where the division of public space is leading.

A further finding is that walking has no direct economic value. Other forms of transportation have an economical value like sales of bicycles and parking fees. Walking does not, in this sense, exert a natural pressure to need additional effort. However, walking has many indirect values. As is discussed walking serves different goals, such as improving health, liveability and safety. A recommendation is to value these indirect benefits of walking. A way to create a nominal value to safety can be the number of fatality rates. In Norway, pressure to improve pedestrian areas is created by legislation, such as the walking strategy and zero-growth goal (see table 4.1). In the Netherlands, a unified leadership on this topic is missing. 'Platform Ruimte voor Lopen' is a good start, but it does not provide a legal, administrative, and technical framework. Thus, the role of pedestrians and the dispersed allocation of competences that have an influence should have a role on the national agenda. So that this national ideology can decentralize to the local level. In addition, it is likely that this will promote the development of methods and tools. As an illustration, the municipality of Oslo set the norm that planners have to examine their plans for children and the elderly. However, this mandate is criticized by some, because children and elderly are not representative for the whole society. A recommendation is to explicitly include mobility for everyone; poor, rich, young, old, healthy and unhealthy - as a policy objective. So that it is prevented that active mobility leads to a deterioration for vulnerable groups.

In accordance to the last recommendation, the Dutch government has a goal that decreases the attractiveness of the slow travel mode, walking. The goal is loss of vehicle hours. Thus, how to get from A to B as quickly as possible. Cycling is a popular mode of transportation in the Netherlands. Many people cycle, and the government has recently increased its encouragement of the activity since faster bicycles, like electric bicycles, can save travel time. However, this has resulted in an excessive number of bicycles, which has negative effects such as a lack of bicycle sheds and accidents with fast riders and cyclists in groups. The bicycle should replace the car and all of its drawbacks in scarce areas. Consequently, it is recommended that the political objective should be modified to one that encourages slow travelling. A spatial policy emphasizing on the proximity of living, working, and facilities in towns and villages is a related recommendation to promote slow travel.

Lastly, a finding of this research is that mostly bigger municipalities have or are working on a walking or inclusion strategy. Smaller municipalities often have less economic and human resources. An easy-to-use evaluation instrument that municipalities can utilize on their own is a way to reduce differences between municipalities.

Bibliography

- Appleyard, B. (2021). *Livable Streets 2.0*. Elsevier.
- Arora-Jonsson, S., & Björkman, L. (2022). *How Motivating Factors and Political Vision affect Car-free Initiatives A study of Stockholm and Oslo: A study of Stockholm and Oslo*. KTH, School of Industrial Engineering and Management (ITM).
- Ås kommune. (2019). Sykkel- og gåstrategi. *For Ås kommune 2018 – 2030*. Ås kommune. <https://www.as.kommune.no/strategi-og-tiltaksplan-for-mer-sykling-og-gange-i-aas-kommune.6131027-385744.html>
- Bari, M., & Efroymson, D. (2005). Efficient Use of Road Space and Maximisation of Door-to-Door Mobility: Suggestions for Improvements in Dhaka. WBB trust.
- Behrendt, F., Dekker, H.J. & Oldenziel, R. (2022). *Pilot Mobiliteitsbeweging*. Eindhoven: Eindhoven University and Technology, Rijkswaterstaat, History of Technology.
- Bringa, O.R. (2018). Universal Design as a Technical Norm and Juridical Term - A Factor of Development or Recession? *Stud Health Technol Inform*. 256:33-39. PMID: 30371458.
- Bryman, A. (2008). *Social research methods*. Oxford University Press: Oxford.
- Burden, P. (2003). *Living streets – creating a better balance*. Walk 21 Conference Portland USA <http://viastrada.co.nz/sites/viastrada/files/Burden-Living-Streets.pdf>
- Carpiano, R. M. (2009). Come take a walk with me: The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & place*, 15(1), 263-272.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public space*. Cambridge University Press.
- CBS. (2023). *Inwoners per gemeente*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners>
- Choi, J., Kim, S., Min, D., Lee, D., & Kim, S. (2016). Human-centered designs, characteristics of urban streets, and pedestrian perceptions. *Journal of Advanced Transportation*, 50(1), 120-137.
- Cook, N., & Butz, D. (2018). *Moving toward mobility justice*. In *Mobilities, mobility justice and social justice* (pp. 3-21). Routledge..
- Corfee-Morlot, J., Kamal-Chaoui, L., Donovan, M. G., Cochran, I., Robert, A., & Teasdale, P. J. (2009). Cities, climate change and multilevel governance. OECD Environment Working Papers, No. 14, OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/220062444715>.
- Crane, R. (2000). The Influence of Urban Form on Travel: An Interpretive Review. *Journal of Planning Literature* 15 (1): 3–23.
- Crow, C. (1996). *Including all of our lives*. In: Morris, editor. Encounters with strangers. London: The Women’s Press Ltd; 1996. quote from p. 208.
- CROW. (n.d.). *Over CROW*. <https://www.crow.nl/over-crow>

- Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Using Lorenz Curves to Assess Public Transport Equity. *Journal of Transport Geography* 19 (6): 1252–59
- Doheim, R. M., Farag, A. A., & Badawi, S. (2020). Success measures for transforming into car-free cities: Recommendations for implementation. *Humanizing cities through car-free city development and transformation*, 231-267.
- Ekstrom, J. A., & Moser, S. C. (2014). Identifying and overcoming barriers in urban climate adaptation: Case study findings from the San Francisco Bay Area, California, USA. *Urban climate*, 9: 54-74.
- Ellis, C. (2004). *The ethnographic I: A methodological novel about autoethnography* (Vol. 13). Rowman Altamira.
- European Transport Safety Council. (2020). Zero cyclists and pedestrian deaths in Helsinki and Oslo last year. Retrieved August 2, 2023 from <https://etsc.eu/zero-cyclist-and-pedestrian-deaths-in-helsinki-and-oslo-last-year/>
- Evans, J., & Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied geography*, 31(2), 849-858.
- Fainstein, S. (2005). Cities and diversity: should we want it? Can we plan for it?. *Urban affairs review*, 41(1), 3-19.
- Few, R., Brown, K., & Tompkins, E. L. (2007). Public participation and climate change adaptation: avoiding the illusion of inclusion. *Climate policy*, 7(1), 46-59.
- Fraser, N. (1995). Recognition or Redistribution? A Critical Reading of Iris Young's Justice and the Politics of Difference. *Journal of Political Philosophy*, 3(2), 166–180. doi:10.1111/j.1467-9760.1995.tb00033.x
- Gallagher, B. A., Hart, P. M., O'Brien, C., Stevenson, M. R., & Jackson, A. J. (2011). Mobility and access to transport issues as experienced by people with vision impairment living in urban and rural Ireland. *Disability and rehabilitation*, 33(12), 979-988.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings, using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold
- Gemeente Rotterdam. (2020). *Rotterdam Loopt 2025*. Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Amsterdam. (n.d.). *Volg het beleid: Voetganger*. Retrieved July 7th, 2023 from <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/voetganger/>
- Gemeente Groningen. (n.d.). *Lopen, fietsen en verkeersveiligheid*. Retrieved July 7, 2023, from <https://gemeente.groningen.nl/lopen-fietsen-en-verkeersveiligheid>
- Gemeente Nijmegen (2019). *Nijmegen goed op weg: Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 Bouwsteen voor de omgevingsvisie*. Gemeente Nijmegen.
- Gemeente Nijmegen. (2016). *Handboek Nijmegen Toegankelijk*. Gemeente Nijmegen Afdeling Stadbeheer.
- Gemeente Nijmegen. (2018). *Nijmegen: samen vooruit*. Gemeente Nijmegen

- Gemeente Nijmegen. (2021). *Actieprogramma inclusie 2021-2024*. Gemeente Nijmegen
- Gemeente Nijmegen. (2023). *Motie design for all*. [Policy brief].
<https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/ad28ac0e-2a56-4af0-87d7-f698a3f63a5f?documentId=ed95b96f-4399-4489-9cfd-8bc5a8213f30>
- Gemeente Zwolle. (2015). *Visie op de toegankelijkheid van de openbare ruimte*. Gemeente Zwolle Afdeling Ruimte en Economie.
- Goering, S. (2015). Rethinking disability: the social model of disability and chronic disease. *Current reviews in musculoskeletal medicine*, 8, 134-138.
- Golledge, R. G. (1993). Geography and the disabled: a survey with special reference to vision impaired and blind populations. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 63-85.
- González, M.A., Jonkeren, O. & Wortelboer-van Donselaar, P. (2022). *Equitable transport policy Research note*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Hagen, H. O., & Tennøy, A. (2021). Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 97, 102944. doi:10.1016/j.trd.2021.102944
- Hartmann, A. & Abel, S. (2020, October 2013). *How Oslo Achieved Zero Pedestrian and Bicycle Fatalities, and How Others Can Apply What Worked*. Retrieved from <https://thecityfix.com/blog/how-oslo-achieved-zero-pedestrian-and-bicycle-fatalities-and-how-others-can-apply-what-worked/>
- Harvey, D. (2003). The right to the city. *International journal of urban and regional research*, 27(4), 939-941.
- Haugesund commune. (2014). *Gåstrategi for Haugesund kommune*. Haugesund.
- Hidayati, I., Tan, W., & Yamu, C. (2021). Conceptualizing mobility inequality: Mobility and accessibility for the marginalized. *Journal of planning literature*, 36(4), 492-507.
- House of Commons. (2017). *Building for Equality: Disability and the Built Environment*. House of Commons. Women and Equalities Committee.
<https://publications.parliament.uk/pa/cm201617/cmselect/cmwomeq/631/631.pdf>
- Ieder(in). (n.d.). *Wie zijn wij?* Retrieved June 6, 2023, from <https://iederin.nl/over-iederin/>
- IFLA Europe. (2021, October 13th). *A new Street Design Manual as tool towards a more RESILIENT, HEALTHY and ENDURING EVERYDAY streetscape in the City of Oslo, Norway*.
<https://iflaeurope.eu/index.php/site/news-single/2021-pecha-kucha-from-nla-norway-a-new-street-design-manual-as-tool-towards-a-more-resilient-healthy-and-enduring-everyday-streetscape-in-the-city-of-oslo-norway>
- Imrie, R. (2000). Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and planning A*, 32(9), 1641-1656.
- ITE (Traffic Engineering Council Committee). (1998). *Design and safety of pedestrian facilities – A recommended practice of the Institute of Transportation Engineers*. Institute of Transportation Engineers.

- ITF. (2012). *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*. OECD Publishing.
<http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en>
- Johansson, K., Laflamme, L., & Eliasson, M. (2012). Adolescents' perceived safety and security in public space—A Swedish focus group study with a gender perspective. *Young*, 20(1), 69-88.
- Jones, S. H., Adams, T. E., & Ellis, C. (2016). *Handbook of autoethnography*. Routledge.
- Kandt, J. (2018). Heterogeneous links between urban form and mobility. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 721-745.
- Karner, A., London, J., Rowangould, D., & Manaugh, K. (2020). From Transportation Equity to Transportation Justice: Within, Through, and Beyond the State: *Journal of Planning Literature* 35(4), 440–459. <https://doi.org/10.1177/0885412220927691>
- Klimaatinfo. (n.d.). *Het klimaat van Nijmegen*. Retrieved July 7, 2023, from <https://klimaatinfo.nl/klimaat/nederland/nijmegen/>
- Kommune Oslo. (n.d.). *Bilfritt byliv Byrådet ønsker økt byliv i et grønnere Oslo sentrum*. Retrieved April 24, 2023, from <https://www.oslo.kommune.no/byutvikling/bilfritt-byliv/>
- Koohsari, M. J., Karakiewicz, J. A., & Kaczynski, A. T. (2013). Public open space and walking: the role of proximity, perceptual qualities of the surrounding built environment, and street configuration. *Environment and Behavior*, 45(6), 706-736.
- Kronenberg, J., Haase, A., Łaskiewicz, E., Antal, A., Baravikova, A., Biernacka, M., ... & Onose, D. A. (2020). Environmental justice in the context of urban green space availability, accessibility, and attractiveness in postsocialist cities. *Cities*, 106, 102862.
- Kuttler, T., & Moraglio, M. (2021). *Re-thinking Mobility Poverty Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. Routledge.
- Kymlicka, W. (2002). *Contemporary political philosophy : an introduction (2nd ed.)*. Oxford: Oxford University Press.
- Laarhoven, D. van & Snijders, C. (2010). *Concept visie vrijetijd domein. Het Groene Woud 2010 -2020*. <http://www.slideshare.net/Breinkracht/concept-visievrijetijd domein-het-groene-woud-2010-2020>.
- Lachapelle, P. (2008). A sense of ownership in community development: Understanding the potential for participation in community planning efforts. *Community development*, 39(2), 52-59.
- Lah, O. (Ed.). (2018). *Sustainable Urban Mobility Pathways: Policies, Institutions, and Coalitions for Low Carbon Transportation in Emerging Countries*. Elsevier.
- Law, R. (1999). Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility. *Progress in Human Geography* 23 (4): 567–88
- Lefebvre H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Life in Norway. (n.d.). *Government & Politics*. Retrieved on June 7, 2023, from <https://www.lifeinnorway.net/about-norway/government/>

- Lin, D., & Cui, J. (2021). Transport and mobility needs for an ageing society from a policy perspective: Review and implications. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(22), 11802.
- Litman, T. (2002). Evaluating Transportation Equity. *World Transport Policy and Practice* 8 (2): 50–65
- Loukaitou-Sideris, A. (2016). A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions. *Town Planning Review* 87 (5): 547–65.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport Policy*. 20. 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Lucas, K., Van Wee, B., & Maat, K. (2016). A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation*, 43, 473-490.
- Luz, G., & Portugal, L. (2021). *Understanding Transport-Related Social Exclusion: A comprehensive framework* (No. TRBAM-21-03713).
- Madanipour, A. (1996). *Design of Urban Space*. Wiley.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice*. In *Transport Justice: Designing fair transportation systems*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315746852>
- Matthews, H., L. Beale., P. Picton., & D. Briggs. (2003). Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): Capturing the Experiences of Wheelchair Users. *Area* 35 (1): 34–45.
- Mehta, V. (2014). Evaluating public space. *Journal of Urban design*, 19(1), 53-88.
- Methorst, R., Gerlach, J., Boenke, D., & Leven, J. (2007). *Shared space: safe or dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy*. Proceedings of WALK21 Conference
- Miller, J. (2018). Inclusive Design and Accessibility. Retrieved August 4, 2023 from <https://blog.prototypr.io/inclusive-design-and-accessibility-50718a3ac768>
- Miljøløftet (2021). *Gåstrategi for Bergen 2020 – 2030*. Miljøløftet
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2018). *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2018-292.html>
- Moseid, T.E. (2006). Mind the gap! Library services to the disabled in a new framework. *LIBREAS. Library Ideas*, 6, retrieved from <https://libreas.eu/ausgabe6/002mos.htm>
- Nabatchi, T. (2010). Addressing the citizenship and democratic deficits: The potential of deliberative democracy for public administration. *The American Review of Public Administration*, 40(4), 376-399.
- Nieuwenhuijsen, M., Bastiaanssen, J., Sersli, S., Waygood, O., & Khreis, H. (2019). Implementing Car-Free Cities: Rationale, Requirements, Barriers and Facilitators. *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*, 199-219
- Nikel, D. (2021, February 14th). *Oslo Stats: Norway's Capital City in Numbers*. <https://www.lifeinnorway.net/oslo-stats/>

- Norwegian Ministry of Children and Equility. (2009). *Norway universally designed by 2025*. Ministry of Children and Equility.
- Norwegian Ministry of Transport. (2021). *National Transport Plan 2022-2033*. Ministry of Transport and Communications.
- Norwegian Public Roads Administration. (2012). *Walking for life. The Norwegian Walking Strategy*. Norwegian Public Roads Administration
- Nussbaum, M. C. (2011). *Creating Capabilities: The Human Development Approach*. Harvard University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt2jbt31>
- NZ Transport Agency. (2009). *Pedestrian planning and design guide. Chapter 5L Approaches to providing for pedestrians*. NZ Transport Agency.
- Oliver, M. (1996). *Understanding disability: from theory to practice*. St. Martin's Press
- Oslo Kommune. (2019). *The Car-free Livability Programme 2019*. Oslo Kommune.
- Oslo Kommune. (2020). *Street Design Manual*. Oslo Kommune.
- Oslo Kommune. (n.d.). *Bylivsgata Grønland 2022*. Retrieved July 18, 2023, from <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bylivsgata-gronland-2022/#gref>
- Øvsteng, I. (2014). *Attractive to walk for all - A national strategy for more walking in the case of Norway*. Norwegian Public Roads Administration (NPRA)
- Ozbay, K., Ozmen-Ertekin, D., & Berechman, J. (2003). Empirical analysis of relationship between accessibility and economic development. *Journal of Urban Planning and Development*, 129(2), 97-119.
- Pannilage, U. (2015). Excluding the Worthy: The Need of Marginalized Groups in the Decision Making Process. *Social sciences and humanities - Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Ruhuna*, 2(2), 86-99.
- Patrick, V. M., & Hollenbeck, C. R. (2021). Designing for all: Consumer response to inclusive design. *Journal of consumer psychology*, 31(2), 360-381.
- Pereira, R. H. M., & Karner, A. (2021). Transportation equity. In R. Vickerman (Eds) *International Encyclopedia of Transportation. Vol. 1, p. 271–277. Elsevier*. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10053-3>
- Pereira, R. H., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport reviews*, 37(2), 170-191.
- Persson, H., Åhman, H., Yngling, A. A., & Gulliksen, J. (2015). Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects. *Universal Access in the Information Society*, 14, 505-526.
- Pooley, C., Horton, D., Scheldeman, G., & Harrison, R. (2010). Shaping the city for walking and cycling: a case study of Lancaster. *Built Environment*, 36(4), 447-460.

- Poulos, C. N. (2021). Conceptual foundations of autoethnography. In C. N. Poulos, *Essentials of autoethnography* (pp. 3–17). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000222-001>
- Prodemos. (n.d.). Nederland. Retrieved July 7, 2023, from <https://prodemos.nl/kennis/informatie-over-politiek/nederland/>
- Provincie Zuid-Holland. (2020). *Beleidsverkenning lopen*. Provincie Zuid-Holland.
- Rawls, J., & Herman, B. (2000). *Lectures on the history of moral philosophy*. Harvard University Press.
- Rawls, J. (2001). *Justice as fairness: A restatement*. Harvard University Press.
- Reynolds, A. (2008). *Promoting inclusive parliaments: The representation of minorities and indigenous peoples in parliament, Frequently Asked Questions on the representation of minorities and indigenous peoples in parliament*. University of North Carolina. Available at <http://www.ipu.org/dem-e/minorities/faq.pdf>
- Rijksoverheid. (2023). *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*. Rijksoverheid
- Rijksoverheid. (n.d.). *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)*. Rijksoverheid. <https://www.rijksoverheid.nl/contact/contactgids/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>
- Robeyns, I. (2005). The capability approach: a theoretical survey. *Journal of human development*, 6(1), 93-117.
- Rose, A., & Stonor, T. (2009). Syntax—Planning urban accessibility. In *Access for all* (pp. 78-93). Birkhäuser Basel.
- Rydningen, U., Høyenes, R. C., & Kolltveit, L. W. (2017). Oslo 2019: A car-free city centre. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 226, 3-16.
- Sanders, E. B. N., & Stappers, P. J. (2008). Co-creation and the new landscapes of design. *Co-design*, 4(1), 5-18.
- Sen, A. (1979). Utilitarianism and welfarism. *The journal of Philosophy*, 76(9), 463-489.
- Sen, A. (2005). Human rights and capabilities. *Journal of human development*, 6(2), 151-166.
- Sen, A. (2008). The idea of justice. *Journal of human development*, 9(3), 331-342.
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso Books.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Soja, E. W. (2013). *Seeking spatial justice* (Vol. 16). University of Minnesota Press
- Spurkeland, E. (2018). *Oslo mangler gåstrategi*. <https://www.dagsavisen.no/debatt/2018/09/11/oslo-mangler-gastrategi/>

- Stafford, L., Adkins, B., & Franz, J. (2020). Bounded at the driveway's edge: body-space tensions encountered by children with mobility impairments in moving about the neighbourhood street. *Children's geographies*, 18(3), 298-311.
- Statens Vegvesens. (2012). *Nasjonal gåstrategi : Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*. [English Translation: National Walking Strategy]. Statens Vegvesen
- Statistisk sentralbyrå. (2023). *Urban Settlements. Population and area, by municipality. 2022*. <https://www.ssb.no/en/befolkning/folketall/statistikk/tettsteders-befolkning-og-arealtra>
- Sweco (n.d.). *About us*. <https://www.swecogroup.com/>
- Sweco. (2019). *Bylivsevaluering 2019 – sluttrapport*. Sweco.
- Tompkins, E. L., Few, R., & Brown, K. (2008). Scenario-based stakeholder engagement: incorporating stakeholders preferences into coastal planning for climate change. *Journal of environmental management*, 88(4), 1580-1592.
- Tønnesen, A., Krogstad, J. R., & Christiansen, P. (2019). Ambitious goals and tools to fulfil them—a study of opportunities and pitfalls in Norwegian governance of urban mobility. *Transportation Research Procedia*, 41.
- Trafikkontoret. (2021). *Pilotprosjekt Stockholms Framtidsgator*. Stockholms Stad.
- Transportøkonomisk institutt. (n.d.). *Institute of Transport Economics (TØI)*. <https://www.toi.no/about-toi/category26.html>
- Trondheim kommune. (2016). *Gå mer – kjør mindre. Gåstrategi for Trondheim*. Trondheim kommune <https://www.trondheim.kommune.no/tema/veg-vann-og-avlop/trafikk-og-miljo/trafikk/>
- Uittenbroek, C. J. (2016). Mainstreaming climate adaptation at the implementation level: routines as possible barriers to organizational change. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 18(2): 161-167
- United Nations General Assembly. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. New York: United Nations General Assembly
- UPIAS. (1976). *Fundamental Principles of Disability*. Union of Physically Impaired against Segregation. <http://www.leeds.ac.uk/disability-studies/archiveuk/UPIAS/fundamental%20principles.pdf>
- Urban Design Lab. (2020). 15-Minute City: A vision for the future. Retrieved August 1, 2023, from <https://urbandesignlab.in/15-minute-city-a-vision-for-the-future/>
- Uutilsynet. (n.d.). *Universal Design*. Retrieved May 20, 2023, from Information in English | Tilsynet for universell utforming av ikt (uutilsynet.no)
- Van Sluijs, D. (2022). *De ontwikkeling van het stedelijk loop-en wandelnetwerk*. Goudappel
- Verlinghieri, E., & Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>

- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2010). *Designing a research project*. Eleven International Publishing
- VNG. (2020, February 17). *Weer nieuwe ondertekenaars Manifest Iedereen doet mee!*
<https://vng.nl/nieuws/weer-nieuwe-ondertekenaars-manifest-iedereen-doet-mee>
- VNG. (n.d.). *Manifest en netwerk 'Iedereen doet mee!'*. Retrieved July 10th, 2023 from
<https://vng.nl/artikelen/manifest-en-netwerk-iedereen-doet-mee>
- Voetgangers Vereniging Nederland. (n.d.) *Voetgangers Vereniging Nederland*.
<https://voetgangersverenigingnederland.nl/wij/>
- Wandelnet. (n.d.). *Altijd in beweging*. <https://www.wandelnet.nl/>
- World Health Organization. (2013). *Pedestrian Safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners*. World Health Organization.
- Xu, L., Oh, T., Kim, I., & Hu, X. (2022). Are shared streets acceptable to pedestrians and drivers? Evidence from Virtual Reality experiments. *PLoS one*, 17(4), e0266591.
- Yin, R. K. (2013). *Case study research: Design and methods*. Sage publications.
- Young, I. M. (1990). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press.

Annex

Annex A: Interview format

Own perspective

1. Would you like to introduce yourself?
 - What is your job title and how did you get here?
2. What does inclusivity mean to you?
3. What do you understand by accessibility?
 - How would you describe accessibility in public spaces?
4. Do you think inclusivity in public space is important?
5. Do you think accessibility in public spaces is important?
 - Does the form of mobility as a pedestrian play a role in this?
6. In what ways do you work with inclusivity or accessibility.
 - Do you have examples of this? What is your most recent project?

Organisation

7. What is the organisation's vision for accessibility?
 - Is accessibility supported by the organisation
 - How are the concepts of accessibility and inclusivity operationalised within the organisation?
 - Are there specific groups of people that the organisation pays attention to in terms of accessibility?
8. Are there specific examples of this (programmes, policies, departments, organisational culture etc).
 - Since when
 - Is there a long-term and a short-term vision?

Policy

9. How important is the pedestrian in your organisation's policy?
10. Is a particular department or person responsible?
 - If yes, how is this arranged and does it work in practice? If not, how is this perceived?
11. Is there collaboration or knowledge sharing with other departments/sectors?
12. Is there collaboration or knowledge exchange with other organisations?
13. Do you experience limitations to shape accessibility / inclusivity (in policy, or implementation)

Spatial aspect

14. Do you think the public space in *the Netherlands or Norway or Nijmegen or Oslo* is accessible?
 - Examples - also examples from other countries?
15. Where would you give the highest priority? (what kind of locations)
 - How?

Evaluation

16. How will this be evaluated? Could you give me a specific example?
17. Who will be involved and how?

Closure

- 1) Do you think the organisation is progressive compared to others?
- 2) Do you think a national policy on inclusivity or pedestrians could be useful?

Annex B: Code Tree and descriptions.

*: *The name of the code speaks for itself and needs no further explanation*

Of what	Code group and codes	Description
	<ul style="list-style-type: none"> • Definition inclusivity <ul style="list-style-type: none"> - Inclusivity Accessibility - Inclusivity And Accessibility - Automatical Inclusive - Certain Boundary - Broad Definition Pedestrian - Design For All - Universal Design - Gender Equility - Elderly - Elderly And Children - Mental Disability - Low Income - Mirgrants • Perspective Inclusivity <ul style="list-style-type: none"> - Walkable - Separate Mobility Form - Mock Solution - Consequences Lack of Inclusivity • Definition Accessibility <ul style="list-style-type: none"> - Umbrella concept <p>Factors influencing accessibility:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obstacles - Geographical Factors - Attractive - Connected Walking Networks - Urban Structure - Pavement <ul style="list-style-type: none"> • Perspective Accessibility <ul style="list-style-type: none"> - Politically Charged - Convention Disabilities - Critical - Differs 	<p>Inclusivity and accessibility have the same definition</p> <p>Inclusivity and accessibility do not have the same definition</p> <p>Inclusivity is automatically taken into consideration when designing Rules should be applied</p> <p>A pedestrian is seen as a diverse travel mode done by all people</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>Design should be walkable Everyone can use the same product, no separate mobility form for certain people Designs are often not really inclusive</p> <p>*</p> <p>Accessibility is a container concept that includes many gradations</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>Different opinions on the topic Convention is necessary to get binding rules</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Public Space - Long Time • Definition Pedestrian <ul style="list-style-type: none"> - Pedestrian AND accessibility - Flexible • Perspective Pedestrian <ul style="list-style-type: none"> - Serves Different Goals - Attention - Crowdedness - More Attractive - Independent of a Car - Time working on the topic 	<p>Critical on current projects Big differences in locations Public space should be public for all Topic that is for a long time important</p> <p>If you do well for the pedestrian, you get an accessible space. *</p> <p>*</p> <p>Needs more attention Because cities are becoming busier, walking is becoming more crucial. Needs more attractive environments People should not be dependent on a car</p> <p>*</p>
<i>How much</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vision <ul style="list-style-type: none"> - People Centred - Awareness in Policy - Prioritize walking - Society Demand - Implementation Agenda - Work integral - Progressive • Benefits <ul style="list-style-type: none"> - Support Base - Research and Tools - Implementation Agenda - Zero Growth Goal - Big Organization - Traffic Pyramid - Knowledge - Applied Guidelines - High Ambition • Prioritize Areas <ul style="list-style-type: none"> - Residential Areas - Invested - Services / Facilities - Connection To Recreation Areas - Main Walking Routes - Recreational Areas 	<p>From vehicle centred to people centred</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>Places where investments are made (new construction, renovation)</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Basicnetwork and plusnetwork - Public Transport - Location And Needs - Centra - Low Social Demographics - Local Environment - Winter Time • Policy <ul style="list-style-type: none"> - National Pedestrian Policy - National Mobility Plan - European Walking plan - Zero Growth Goal - Universal Design Principal - Municipality Plan - National Guidelines - National Policy disability 	<ul style="list-style-type: none"> * * * * * * * * * * * * * * * * <p>Able to go anywhere (work, shopping, recreation) Places that are inaccessible during the winter</p>
<i>For whom</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Target group <ul style="list-style-type: none"> - Governments - Recreational Pedestrian - Common group - Physical Disability - Mental Disability - Gender Equity - Children and Elderly - Migrants - Weakest Person 	<ul style="list-style-type: none"> * * * * * * * * * *
<i>By whom</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Participation <ul style="list-style-type: none"> - Diversity of Partners - Cooperation Other Organizations - Citizen Participation - Interest Groups - District Directors - Local Partners - Experience experts - Citizens work together • Critique <ul style="list-style-type: none"> - Participation - Structure of an organization 	<ul style="list-style-type: none"> * * * * * * * * * * * *

	<ul style="list-style-type: none"> ● Evaluation <ul style="list-style-type: none"> - Evaluation Current Situation - Evaluation Criteria Ideas 	<p>*</p> <p>*</p>
<i>Interesting findings</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementation <ul style="list-style-type: none"> - Policy - Guidelines - Design - Incentives - Process - Cooperation knowledge exchange - Cooperation Awareness ● Limitations <ul style="list-style-type: none"> - Design - Politics - Political level - Integrality - Walking organization - Economical value - Uniform approach - Awareness - Expertise - Participation - Accessibility information - Too little space - Rules VS Practice - Evaluation - Weather - Willingness - Finance - Needs - Shortage of People - Laws - Hierarchy - Definition - Communication - Strong Vision - Time Costly - Data - Name - Not prioritized ● Opportunities <ul style="list-style-type: none"> - Serves Different Goals 	<p>What is already implemented in policy</p> <p>What are guidelines</p> <p>*</p> <p>Such as walking awards</p> <p>(New) developments</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>No organization only focusses on pedestrians</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>Increasing awareness is (still) necessary</p> <p>Missing certain knowledge</p> <p>*</p> <p>Information is not easily accessible</p> <p>Shortage of space to create a preferred design</p> <p>In practice, the results of the regulations are not met</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>Top-down and bottom-up communication</p> <p>Using the word pedestrian (more seen as a transport mode) or walking (broader term) in policy</p> <p>*</p> <p>Does not take into account other viewpoints</p> <p>*</p> <p>No or too less data available</p> <p>Car-free liveability program should be liveability program</p> <p>*</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Serves Different Goals More Finance * - Economical Value * - System change * - Invested places * - Increase Cooperation * - Walking Easy Factor * - Free Passing Space * - Municipal Status * - Platform * - Government * - Implementation Agenda * - Walking Networks * - Prorail Knowledge Awareness and knowledge spreading. - Flexible Norms * - Road User * - Standards * - Resident Involvement * - Integrality * - Communication * - Experience experts * - Interestgroups * 	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Kenniscentrum Sport en Bewegen – Specialist in an active environment and sports infrastructure

INTRODUCTION

00:10:30 SPK_1

Oké, dan heb ik als eerste vraag, zou je jezelf even kort willen voorstellen? Wat is je functie in hoe ben je hier terecht gekomen bij het kenniscentrum sport en bewegen?

00:10:41 SPK_2

Dat is heel lang geleden. Ik ben NAME* en ik werk sinds 2004 voor het kenniscentrum sport en bewegen, heette toen nog Nederlands Instituut voor sport en bewegen. Ik was bezig in een gemeente met een beleid buurt, onderwijs en sport (BOS) en dat deed ik op zo'n manier dat ze zeiden van: Je moet bij ons. Zou je bij ons willen komen werken want er gaat een ministeriële regeling komen: buurt onderwijs, sport en dus ja. Ik had niet allemaal zelf verzonnen, Ik had overal goed gekeken. Maar uitkomst en ook de interactieve wijze waar ik het mee deed, dus veel mensen ook vragen destijds al om mee te denken. Nou ja die vonden ze goed genoeg blijkbaar. En toen kwam ik daar en daar heb ik van alles nog wat gedaan en sinds. Dus gaat het eerst over jeugd sport en later sportbeleid van gemeente, toen innovaties en gaming. Grote evenementen georganiseerd als de ontmoetingsdag en HEPA Congres en het TAFISA Congres. En nou van alles en nog wat sinds pilotproject 2012-2013 zijn we begonnen met beweegvriendelijke omgeving en wij kijken dan naar lopen, fietsen, spelen en sporten en als het uitkomt, moestuinieren en andere vormen als mensen maar in beweging komen. En wij proberen daar te bekijken naar wat is de meerwaarde? Hoe kunnen we meer mensen stimuleren? En, hoe kunnen we het zo zo prettig mogelijk maken voor voor mensen om meer te gaan bewegen? En voor ons is de taak om kennis van de wetenschap naar de praktijk te brengen of kennis van de praktijk naar de praktijk. En ook nog wel eens kennis van de praktijk richting de wetenschap, zodat zij gericht onderzoeken gaan doen naar waar behoefte aan is. Van de week nog wel een leuke voorbeeld gehad, we waren in Rotterdam. Nou, Ik was twee dagen in Rotterdam. De dag daarop was ik was bij Ruimte voor Lopen en toen moesten we commentaar geven op een plan, want ze hebben Rotterdam het plan om het Nelson Mandela Park te maken in een van de havens. En dat was totaal niet inclusief want bijna alles was ingericht voor jongens en mannen; niks voor vrouwen dus ik heb een aantal suggesties gedaan en de eerste reactie van een dame was ja, maar het valt wel mee en de andere 6, 7 dames die waren heel stil en die kwamen achteraf naar mij toe van Jeroen is wel heel fijn dat jij zoiets vertelt.en wat blijkt, Ik heb nou net gisteren een mail gehad dat Rotterdam een groot onderzoek gaat starten naar het feit dat niet een reference man altijd leidend is in de vormgeving die buitenruimte. Bijvoorbeeld, er was een plaatje met zichtlijnen en dat was eigenlijk van buiten af. Het park in en toen zei ik, maar je moet ook andersom denken als daar een paar vrouwen op bankjes zitten of ze zijn daar aan het hardlopen, hebben ze ook een zichtlijn nodig in. Wat komt er het park in of wat komt mij tegemoet? We willen ze echt sociaal veilig voelen en de gebruik van maken van dat park anders komen ze er niet. Nou, die ontwerper die was zo stil. Die is vervolgens een half uur of 3 kwartier vertrokken. hij had een andere meeting, maar hij kwam daarna wel weer terug. Maar we hadden maar 3 mogelijkheden om op het plan feedback te geven ten aanzien van een kruispunt en een straat. En toen zei een dame X die zei tegen mij: Jeroen, Wij gaan even apart zitten, alles wat jij nu zegt, gaan we opschrijven en dan ga ik naar de landschapsarchitect sturen.

00:15:05 SPK_1

Heel goed, ja, dus.

00:15:06 SPK_2

Zo zie je het, soms kan het heel, heel snel effect hebben.

00:15:11 SPK_1

Want ik vroeg me dan af ja, kenniscentrum sport en bewegen u was dus gevraagd om dan bij dit project mee te praten, maar hadden zij dan ook verwacht dat je veel komen te zeggen over toegankelijkheid? Want Ik kan me voorstellen dat zij vooral dan denken van, oh ja, dit wordt een sportpark, We hebben hier wat speeltoestellen en alles neergezet dat je meer je zegje zou doen over hoe je de kwaliteit van sportpark bijvoorbeeld.

00:15:37 SPK_2

Nou ik, wij waren uitgenodigd omdat we een bijeenkomst hadden voor Ruimte voor Lopen en het feit dat ik dan kennis meeneem over sport. Maar ze hadden dus inderdaad, oh, dat is een URBAN Sports ground. Nou gewoon een voetbalveld en een basketbalveld. Ik zeg, oké, dat zijn jongetjes van 8 tot 15 jaar oud, en dan hadden ze een Calisthenicspark Ja, zo'n Calisthenicspark voor jongetjes van 12 tot 20 en ouder. Misschien dat bij beide, zeker in de buurt als Rotterdam, zul je misschien ook nog wat vaders, zeker mensen met allochtone afkomst, die 's avonds laat voetballen met elkaar. Maar ik zeg waar, waar in dit park is er dan iets voor meiden en vrouwen? Nou ja. En dat vind ik wel leuk om dus naar zoiets te kijken en dan open ogen te openen. Maar ik heb wel een vraag terug jij mixed, inclusief en toegankelijkheid als zijnde twee synoniemen.

00:16:49 SPK_1

Ja, dat is niet hetzelfde, maar ik heb daarvoor gekozen omdat ik, ik heb het over voetgangersgebieden, dus ik kijk echt meer naar mobiliteit. Of ik heb inclusiviteit gekoppeld met mobiliteit en eigenlijk wil ik kijken. Inclusieve voetgangersgebieden is denk ik als mensen naar een voetgangersgebied kunnen komen en als ze gebruik kunnen maken van het voetgangersgebied. En dat is dan weer de definitie van toegankelijkheid, dus ik heb ik, Maar ik zit daar nog steeds een beetje mee, dus ik snap heel goed je vraag maar.

00:17:21 SPK_2

Ik heb misschien wel een antwoord voor je, dus. Ik, ik zal even in een mailtje en een linkje sturen, want een Belgische organisatie heeft dat heel mooi toegankelijkheid helemaal uitgediept voor wat waar bestaat toegankelijkheid uit en Ik heb daar iets aan toegevoegd om te kijken zo, zo kun je het inclusief maken, dus die dat komt naar jou toe.

00:17:46 SPK_1

Ja dus eigenlijk zeg je toegankelijkheid is een onderdeel van inclusiviteit.

00:17:51 SPK_2

Ja wat? Ik ik ik, Ik kan één scherm niet gebruiken vandaag. Dat is wel heel jammer. Ik ben veel te bang dat onze connectie verdwijnt Als ik, dus ik moet even hier zoeken.

00:18:06 SPK_1

Stel ook deze vraag omdat ik heb een tweede mijn tweede vraag was hoe zij het toegankelijkheid In de openbare ruimte beschrijven, dus vandaar.

00:18:20 SPK_2

Heb ik jou al links doorgestuurd van wat wij hebben wat betreft.

00:18:26 SPK_1

Ja je had wel wat links doorgestuurd, ik heb ze ook openstaan even kijken hoor. Je had met artikel over de inclusieve beweegvriendelijke omgeving en die inspiratiegids daarbij.

00:18:43 SPK_2

Eerste bestand of niet, nee staat niet daar.. waar heb ik het dan wel? Ja, Ik heb er wel staan. Ja in die in dat artikel van inclusieve beweegvriendelijke omgeving en automatisme is dat die.. heb ik die gestuurd?

00:18:59 SPK_1

Er zijn Alleen artikel over inclusieve beweegvriendelijke omgeving. Ja ja. Oh ja, een automatisme inderdaad.

00:19:05 SPK_2

Ja daar staat dat Inter Vlaanderen heeft op sommige gegeven van wat zij integraal toegankelijkheid te noemen. Dat is, Dat is dan beschikbaar, bereikbaar, betreedbaar,

00:19:13 SPK_1

Bereikbaar.

00:19:14 SPK_2

Begrijpelijk, bekend, de betaalbaar en wat ik daaraan toegevoegd heb, is als je het inclusief maakt, moet het (1) ook nog veilig zijn, (2) Moeten mensen daarin gestimuleerd worden en (3) het liefst het liefst als het kan participeren bij het ontwerp. Dan kan dat misschien niet van alle looproutes, maar wel voor plekken voor parken, voor pleinen. Dusvooral het feit dat het veilig is, is ook heel belangrijk voor inclusief, want je kunt het al wel aanleggen, maar als mensen daar niet durven.

00:19:50 SPK_1

Nee, nee, en dat komt inderdaad dan ook terug. Waarom jij aangaf die zichtlijnen in dat Nelson Mandela Park waar je het over had, moet ook naar de stad toe, want mensen voelen zich dan veilig Omdat je mensen ziet aankomen en weet wie er. Nou ja.

00:20:03 SPK_2

Richting de ingang van zo'n parkje of we hè? Weten we of er hooligans binnenkomen? Ik bedoel, het park ligt in Zuid, vlak bij het feyenoordstadion, ja. Je weet nooit, dus om het te gebruiken wil je gewoon zicht hebben. Wat komt er in het park en moet je ook niet een route vlak langs een bosschage doen. Maar juist zorgen dat er nu in ieder geval een strook gras is, zodat als iemand uit die bosjes komt dat er nog een ruimte is om uit te wijken, of nou ja, in ieder geval dat gewoon dat je jezelf veiliger voelt en dat er ook zicht is op jou als jij nou aan het hardlopen bent of met je kind wagen naar het speelplekje aan het lopen bent.

00:20:48 SPK_1

Ja, dat was een goeie.

00:20:50 SPK_2

Oké, dus die had ik al had ik ook al de webinar doorgestuurd.

00:20:55 SPK_1

Volgens mij de webinar, niet? Nee.

00:21:09 SPK_2

Dat was volgens mij hebben we daar verschillende gemeenten aan, maar ook een dame die die die bezighoudt met het ontwerpen van we even kijken. Ik weet niet of er? Nou, Ik kan niet zien of je nog dat terug kunt kijken, Maar dat moeten wel. Nou, ik kijk of we dat nog voor je kan regelen.

00:21:43 SPK_1

Ja dankjewel dat zou fijn zijn

00:21:45 SPK_2

Iemand anders die veel met toegankelijkheid is, is ook de gemeente Zwolle.

00:21:52 SPK_1

Dat dat ik ook gezien één van je linkjes. Daar stond een allemaal verschillende gemeentes. Dus stond gemeente Zwolle vooraan. Even kijken, hoor je had nog. Bij inclusieve beweegvriendelijke omgeving toen had je mij ook een link gestuurd naar of heb ik doorgeklikt naar voorbeelden gemeentelijk beleid. En toen zag ik inderdaad dat gemeente Zwolle bovenaan stond en daarna gemeente Nijmegen en gemeente Hattem en gemeente Stein. Ja gemeente Zwolle is een goeie.

00:22:21 SPK_2

Zijn die zijn in in die webinar dat was van twee jaar geleden al, maar het is wel heel opvallend dat dus de burgemeester van Van Hattem, heeft zelf een beperking, en die vond nadat het hele winkelgebied herstraat was dat het heel toegankelijk was. En wij zagen alleen maar obstakels, links en rechts. Het kan al verbetering zijn geweest, maar je kunt er altijd nog dingen vinden .

00:22:53 SPK_1

Dat is omdat jullie breder kijken, dus zij keek waarschijnlijk vooral vanuit haar rolstoel. Haar situatie dat zij in een rolstoel zit.

00:23:01 SPK_2

Klopt een beenprothese die ze af en toe uit moest doen en dus ze liep met krukken en soms in een rolstoel. Maar ja, ze vertelde ook. Het stadshuis was het minst toegankelijke. Dat had ze nog niet voor elkaar gekregen. Ja, historisch pand kun je niet zomaar verbouwen, dus.

00:23:23 SPK_1

Maar wat voor? Hoe zagen jullie dan die winkelstraat? Waarom vonden jullie hem niet toegankelijk genoeg?

00:23:30 SPK_2

Omdat er reclameborden stonden. En nou fietsen stonden op straat geparkeerd. . Oké er zaten nog wat dingetjes zeg maar, maar zij was al heel tevreden en en ze stond ook nog op een dijkje, vond ze ook wel oké, Dit is een fantastische route, maar je kunt hier dus niet met je rolstoel door dat poortjes heen slalommen. Nou, je weet wel, meestal waar zo'n paadje is, daar wordt uitgesleten als het dan regent, dan komen de plassen in te staan, maar dan kun je

er helemaal niet meer langs maar inclusief is niet alleen minder valide, hè? Ja, veel meer mensen. Wat ik ook leuk vind om jou te vermelden is dat ik een paar jaar geleden iets geschreven heb over shared Space is ook een voetgangersgebied. Heb ik dat artikel met jou gedeeld?

00:24:30 SPK_1

Van de CROW dat dat er nu dat shared Space inderdaad niet wordt gezien als een ruimte die niet altijd toegankelijk is en dat ze daarom nu verandering hadden aangepast?

00:24:42 SPK_2

Nee, ze hebben een handboek gemaakt en dat is fantastisch, dus het is een reactie op datgene wat Randy Bloeme en ik paar jaar geleden hebben geschreven. Ik heb het ook links en rechts bij meetings verteld en ze hebben gewoon dat opgepakt. Dat zeiden, oké, hoe gaan we dat dan wel doen? Nou ja, is hartstikke mooi. Dus ze hebben een handboek. Ik weet niet of je dat al hebt, want anders dan stuur ik jou ook de link van.

00:25:03 SPK_1

conversation about other contactpersons

Start interview

00:29:11 SPK_1

Dat is helemaal ideaal oké, nou, dan zou ik weer verder gaan met wat vragen. Ik vroeg me af hoe uit zich de vorm van mobiliteit als voetganger in jouw werkzaamheden, op het moment.

00:29:29 SPK_2

Ja, dat is een van de vormen van bewegen, hè? Zoals ik al zei, ik hou me bezig met lopen, fietsen, spelen, sporten (vooral in de buitenruimte), dus ook URBAN Sports en nou ja, bewegen voor ouderen of ...? Nou ja, ik/we hebben nu wat meer collega's, dus we maken wel keuzes dus (lees: we verdelen hema's) . Maar dat zijn dan de vormen van bewegen. Maar het gaat ook om de omgevingen. Dus het gaat niet alleen maar over voetpaden. Of het gaat ook over sportaccommodaties. Het gaat over speelplekken, playgrounds, Het gaat over schoolpleinen, groene ruimte, nou ja en en en de de buitengebieden als bos, heide, strand. We gaan binnenkort ook bekijken wat Nederland doet op het gebied van beachsport activiteiten. En nu ben ik met Urban sports bezig. We gaan binnenkort bekijken naar stadsparken: wat voor rol die hebben, wat dat oplevert, hoe je stadspark moet inrichten? Zodat er veel mensen gebruik van maken en als er teveel mensen gebruik van maken, hoe moet je ze dan verleiden om niet overal op hetzelfde plekje te komen.

00:31:00 SPK_1

Merk je wel dat de laatste jaren er misschien meer nadruk in je werk is gelegd op lopen, of is daar geen sprake van.

00:31:13 SPK_2

Ja, er is wel meer want ja, wij komen echt uit de sport en speelhoek. En natuurlijk is er een andere afdeling bij ons die zich bezighoudt met het stimuleren van bewegen. En dan in allemaal vormen en manieren. Maar doordat Ruimte voor Lopen is gestart twee jaar geleden, nu ook De City Deal is, gaat er wel meer tijd van mij uit naar lopen. Ik vraag me af en toe af wel wat is de meerwaarde. Want ik heb nu al zo vaak moeten vertellen van dat er dat de

voetganger niet alleen iemand is die loopt, maar dat iemand op een skateboard ook een voetganger is, en iemand met skeelers en iemand in een rolstoel of met rollator of een kind in een trapauto zijn allemaal voetgangers. Ja gelukkig komen, en zeker als ik feedback mag geven op producten, die termen wel weer terug, Maar ik merk wel dat er heel veel mensen nog alleen maar denken aan gewoon wandelen van huis naar de bushalte of van de bushalte naar het station en dat daar de hoofd aandacht voor is, terwijl mensen met ommetjes veel meer zijn gaan bewegen de afgelopen jaren. De ommetjes app hartstikke populair dus het is niet alleen rechttoe rechtaan. Dus zorg ook dat die verbindingen er zijn en ja dat als je bijvoorbeeld een bos hebt, dat je ook ergens een verhard pad hebt, zodat mensen met een rolstoel daarin kunnen. Of zoals bij Apeldoorn dat er een mooi pad is voor blinden en slechtzienden, want via een app krijgen ze te horen wat er te zien zou zijn. Nou ja, zo kun je dat inclusiever maken. Maar goed, het zijn specifieke plekken, jij bent meer waarschijnlijk gericht op de binnenstad.

00:33:10 SPK_1

Ja klopt meer inderdaad binnensteden waar meerdere belangen bij elkaar komen, waardoor het lastig is om genoeg ruimte te creëren voor voetgangersgebieden. Ja, dat is inderdaad vooral mijn inzet. Maar het is natuurlijk altijd ook in de stad heb je verschillende soorten gebieden en heb je inderdaad ook een stadspark en zeg maar wordt voor verschillende functies gebruikt, dus dat speelt ook zeker wel mee. Ik wil het wel wat breder breder trekken. Je noemde net een voorbeeld met rolstoelgebruikers, daarna voor blinden en slechtzienden dat pad waar je het net over had, zijn er specifieke groepen mensen waar kennis transport en bewegen aandacht aan geeft. Op het gebied van toegankelijkheid moet je, zei net al, het eigenlijk zo breed mogelijk, maar begin je misschien met bepaalde soorten groepen waar je eerst aandacht aan geeft als je naar een project kijkt?

00:34:13 SPK_2

Ja is moeilijk in te schatten, want wij hebben een aantal experts die zich specifiek altijd bezighouden met mensen met een beperking. En die zitten dan vooral op het stimuleren en het organiseren van bewegen. Het gaat erom (bij mijn team)... plekken geschikt te maken. En wat betreft interventies, hoe kun je mensen en aanbod op elkaar afstemmen! Dus kijk, het heeft geen zin om, stel dat je de Achterhoek zit, met elk dorp zijn eigen zitvolleybalclubje te hebben. Het is handig dat als de ene gemeente/kern zitvolleybal doet, de andere misschien goalbal aanbiedt, de volgende rolstoelhockey en dan die weer rolstoelbasketbal zodanig dat als je dan een keuze maakt, dat die teams groot genoeg zijn zodat ze kunnen spelen. Dus ja, in al ons werk, moeten wij zorgen dat het inclusief is, dus dat het zoveel mogelijk voor iedereen toegankelijk is. Nou hoor ik gisteren iemand zeggen, ja, die lange afstandpaden (dat was trouwens de directeur van wandelnet) die hoeven niet allemaal toegankelijk te zijn voor rolstoelers. Daar stond ik wel van te kijken, Maar ik kan me wel iets voorstellen, want soms wil je onverhard. Wil je belevenis, wil je kronkelpaden, weet je wel, maar er moet een alternatief zijn. Ik bedoel niet, elk pad hoeft dat zo te zijn, Maar dat is in de stad ook niet, hè? Het stationsgebied en het centrale winkelgebied, dat moet aan alles voldoen, maar zoals in was het niet in Dronten dat er een straat dementievriendelijk was ingericht, zodanig dat de mensen vanuit de verzorgingscentrum naar de supermarkt konden komen. Je hoeft niet heel Emmeloord vol te gooien met stickers. Wel herkenbare punten, herkenbare oversteekplekken en als je dat dan goed inricht, nou, dan blijven die mensen langer lopen, zelfvoorzienend en waardoor je waarschijnlijk minder zorgkosten hebt, omdat ze aan het bewegen blijven. je wel goed kijken waar.

00:36:47 SPK_1

Dus een soort van prioritering van plekken waar veel belangrijker voorzieningen zijn. Die moeten in ieder geval toegankelijk zijn en dat je daarna eigenlijk verder kijkt van per omgeving. Wat er nog meer nodig is. Dus inderdaad, misschien bij recreatieve gebieden, daar is het dan daar hoeft het niet compleet toegankelijk te zijn volgens u.

00:37:08 SPK_2

Nee, dat zeg ik niet, maar ik zeg, je kunt extra inzet plegen op plekken daar waar de behoefte groter is. Dus als ik kijk naar de omgeving van een school, ja, dan moet die heel goed toegankelijk zijn voor kinderen en voor nou ja, voor allerlei soorten kinderen. Maar je hoeft niet op alle plekken dat heel kindvriendelijk te maken, bijvoorbeeld een bedrijfsterrein. Zo moet je wel keuzes maken en alles niet in één keer te doen, maar daar waar veel ouderen zitten, zorg dat daar oversteekplekken zijn met zebrapaden en ik heb dat bij Zwolle een keer gezegd. Je hebt van die regenboogzebrapaden, nou ouderen, maar ook mensen met dementie, die zien niet dat dat een zebrapad is; dus die durven daar niet over te steken. Nou leg dat vooral in een wijk neer waar veel studenten zijn en zo prima shared Space, bijvoorbeeld het Woonerf, zorgt dat het kindvriendelijk is dat die auto's zo geparkeerd staan zodat als de auto's er niet staan dat er een speelplek is en als ze de auto's er wel staan dat er er veilig voor en achter kunnen wandelen en lopen en met de bal spelen.

00:38:42 SPK_1

Ik vind het wel grappig, want eigenlijk valt, maar nu ook soort van kwartje, want ik heb in veel documenten gelezen dat veel gemeentes een soort van prioritering maken van gebieden waar ik toegankelijkheid 9 of een 10 moet zijn. Dat is dan nabij belangrijke voorzieningen, zoals inderdaad, een school of een dokter. Daarna heb je dan meer in woonwijken. Moet het dan bijvoorbeeld de 7 zijn omdat je dan heel veel verschillende soorten wel hebt? En dan kan je wel bij een bepaalde plek komen en als laatste dan recreatieve gebieden. Maar eigenlijk wat ik je nu een beetje hoor zeggen is dat je dat dit op zich wel prima is. Maar Je moet vooral kijken, wie maken er gebruik van de gebieden dus inderdaad, bij een school moet je inderdaad toegankelijk zijn, maar vooral dan voor kinderen en bij een en bij een rond de verzorgingstehuis moet je toegankelijk zijn, maar hoeft niet per se voor iedereen, vooral voor ouderen en moet je meer denken aan mensen met de mensen die of dementie of dat soort zaken is dat een beetje hoe ik het goed heb samengevat ja soort van.

00:39:36 SPK_2

Ja ja, daar zou je gewoon de nadruk op moeten leggen. Ik bedoel, de hele woonwijk hoeft niet dementievriendelijk te zijn als er maar minimaal één route is naar de supermarkt en als er maar één route is om het verzorgingstehuis, want ze willen niet in een doodlopende straat of een doodlopend pad. Dus nou, je kunt rekening houden met het gras wat hoger te laten groeien zodat er veel bloemetjes kopen en en vlindertjes wat voor mensen met dementie weer heel prettig zij is. Nou, Dat is ecologisch ook interessant, dus zo kun je een voetpad creëren die dus ook ecologische verantwoordelijke is. Dus zo kun je dingen combineren, Maar het hoeft niet dat je de hele wijk alles maar tot in de hemel laat groeien. Maar kijk vooral! ik snap het wel dat de ontwerpers graag strakke richtlijnen hebben en dat overal hetzelfde geldt, maar het gaat erom dat je kijkt wie woont daar, wie maakt daar gebruik van en leg dan accenten aan zodanig dat ze er ook meer gebruik van maken.

00:40:44 SPK_1

Nee, dat vind ik inderdaad een hele goede en ik denk soms dat dat misschien dan een beetje over het hoofd wordt gezien. Dat is vooral denk ik, het moet toegankelijk worden zo breed mogelijk, maar dat is misschien helemaal niet nodig overal. En ja, dat is denk ik een hele

goeie. Ik had nog een vraag...

00:40:59 SPK_2

Ga je ook nog met iemand van ProRail praten of niet?

00:41:02 SPK_1

Nee, en dat komt ook omdat ik zat er wel aan te denken, maar zij houden zich natuurlijk Alleen bezig met binnen het stationsgebied en daar zijn gewoon best wel. Dat is ja over heel het Nederlands zijn dat dezelfde regels en omdat ik het wel echt heb over binnensteden, dacht ik, ja, dat zijn. Ze hebben alleen maar een zegje over over het stationsgebied zelf.

00:41:24 SPK_2

Let goed op. Zij hebben de meeste kennis om een omgeving inclusief te maken. Al lag er geen spoor is die omgeving nog steeds heel inclusief en ik heb, ok weet niet met zijn naam. Maar ik heb een keer iemand horen spreken en dacht ik van wauw, die zijn zoveel verder dan heel veel andere organisaties op dit punt dus je hoeft het niet in dit geval niet te hebben over het spoor, over het stationsgebied, maar over de kennis om een omgeving inclusief vorm te geven. Zij hebben kennis over licht, over geleide lijnen, over afstanden van de traprede. Ik heb dingen gehoord en ik heb nog nooit gehoord dat daar mensen over nadenken en dat heeft dan allemaal effect op toegankelijkheid van bepaalde personen. Dus ik snap jouw eerste aarzeling zo van ja maaar het gaat alleen over het stationsgebied, ja, maar als de kennis die zij hebben als die verder in de in de rest van de stad wordt gebruikt... Waarom moeten we het zelf het wiel uitvinden als zij aan kennis hebben op dit gebied?

00:42:30 SPK_1

En weet u of ze wel eens worden betrokken bij gemeentes dat zij zeg maar aan tafel mogen bij als er een gebied wordt geherstructureerd. Of dat al plaatsvindt of dat zij nog een beetje eilandje zijn daarin.

00:42:42 SPK_2

Nou, ja, ik zeg, ik ben er een of twee keer iemand tegengekomen en en ik. Was blij verrast en nou, als je het over inclusiviteit hebt, zijn zij het verste, echt.

00:44:21 SPK_1

Is goed, is er binnen kenniscentrum sport en beweging, een bepaalde afdeling of een bepaald persoon verantwoordelijk voor inclusiviteit.

00:44:29 SPK_2

Nou net al gezegd zijn we eigenlijk met zijn allen. Maar er is wel een groep Meedoen door sport & bewegen. als je daar nog iemand wil spreken, kan X. Die is met name voor mensen met een beperking. En dan hebben we X vooral voor mensen met een laag inkomen. En dan hebben we X is ook voor mensen een beperking. En nou X die zich specifiek bezighouden met. het stimuleren van bewegen en sporten. En alhoewel X heeft ook mee mee gewerkt aan de toegankelijkheid van binnensportaccommodaties en de toegankelijkheid van buitensportaccommodaties. Dat zijn twee handboeken, dus misschien voor jou ook wel heel interessant staat ook heel veel in.

00:45:38 SPK_1

Oke, dat is goed om te weten en heeft. Heb je het idee dat het zo werkt deze dat er genoeg mensen hiermee bezig zijn op dit moment?

00:45:56 SPK_2

Ja, we hebben natuurlijk wel een beperkte rol, hè? Kijk, ik zou graag meer willen, maar ik in mijn eentje ga niet heel veel veranderen in die buitenruimte. Dat zijn toch de ontwerpers en de, de landschapsarchitecten dus op de een of andere manier moeten we die zien te gaan bereiken, Maar we hebben wel wind mee omdat er steeds meer mensen van overtuigd zijn goh ja, we hebben beperkte ruimte, dus dat moet voor iedereen zo goed mogelijk beschikbaar zijn. Dus het is voor ons ook kijk, wij hoeven niet leading te zijn, maar wij springen vooral op op vragen die er leven in de gemeente waar nog geen antwoord op is. Dan gaan wij op zoek naar of we dragen ook bij met bijeenkomsten zoals jullie georganiseerd hebben. . De dame van doortrappen, dus mijn oud collega X, dus die heeft jarenlang bij ons gewerkt en vervolgens zit zij nou op het stimuleren van fietsen van ouderen.

00:47:13 SPK_1

Oke ja ja grappig om dat dan te zien. Je had het net over dat kennis en sport en bewegen vooral bezig is met inderdaad het de kennis uitwisselen en of dat nou van theorie naar de praktijk is van praktijk naar praktijk. Dat doen jullie eigenlijk allemaal als er maar kennis wordt uitgewisseld. Waar moeten jullie het meest op inspelen? Is dat inderdaad van meer wetenschappelijke theorieën dat uitgeven naar praktijk naar bepaalde gemeentes, of zie je dat er ook dat je er echt wel hard moeten maken om überhaupt gewoon praktijkkennis weer naar andere soorten organisaties te geven?

00:47:57 SPK_2

Nou, wij hebben het voordeel dat we bestaan al sinds 1999. Daarna zijn er bijna overal in elke provincie een provinciale sportraad opgericht. Of die bestonden al en die hebben specifieke taken erbij gekregen. En dus hebben we heel netwerk. Daarnaast zijn alle gemeentes verzameld in de VSG (vereniging Sport en gemeente). Dus alle ambtenaren sport die weten wij via verschillende netwerken heel goed te vinden. Daarnaast bereiken we de buurtsportcoaches direct. We hebben we de laatste jaren hebben zelfs voor elkaar dat we in 4 regio's Noord, Oost, Zuid, en West opleidingen voor beweegvriendelijke omgeving voor buurtsportcoaches en voor ambtenaren. Zodat we onze producten daar ook uit kunnen leggen en met een probleem van hen zelf dat ze aan de slag kunnen, dus. Wij doen dat anders dan CROW. CROW kan gewoon zeggen van "de nieuwe richtlijn is dit", nou en dan moet iedereen volgen. Ja, dat hebben wij niet. Wij moeten mensen verleiden. We participeren ook wel eens in zo'n onderzoek of maken deel van uit van een toezichtscommissie. De onderzoekers doen vooral hun werk en wij geven af en toe feedback, zoals het nou precies is wat jij het nu ook doet. Jij doet nu ook onderzoek en dan kunnen we af en toe wat feedback geven en dan die kennis verzamelen. Nou dat heb ik nou laatst gedaan over de invloed van kunst op de beweegvriendelijke omgeving.

00:50:03 SPK_1

Oke kunst

00:50:04 SPK_2

Heel leuk artikelje geworden van een pagina of 10. Oké, Er zijn een paar werkzame mechanismen in die openbare ruimte die zorgen dat mensen meer gaan bewegen. En ik heb gekeken, oké, en hoe kan kunst bijdragen aan die werkzame mechanismen? Elementen zoals sociale veiligheid, fysieke veiligheid, connectiviteit, nou aantal van dat soort zaken? Ja, moet

je maar eens lezen is, dat is echt dat leest zo weg. 10 paginatjes, is leuk, fotootjes erbij. Dan krijg je dan hele leuke reacties op van mensen: goh hadden nooit zo over nagedacht. Er was ooit de vraag gesteld over de fietsroute, Groningers Assen. Het is zo saai. En is aan de ene kant ligt de snelweg, de andere kant ligt het kanaal. Hoe kunnen we dat dan opleuken? En is kunst dan een mogelijkheid? Nou, dat heb ik dan onderzocht en ga je kijken wat er nou onderzocht is en zo proberen wij kennis te verzamelen. Zo heb ik dat op allerlei vormen gedaan ook, maar ook buiten ook e sport of beweeggames of of... nou ja, van alles en nog wat. We maken instrumenten waar gemeenten mee aan de slag kunnen. Dus we doen alles voor professionals, of het nou voor de scholen is, voor kinderopvang of zorg. Nou, maar dan komen we bijvoorbeeld met een stappenplan. Ik heb dat denk ik wel meegestuurd: hoe maak je een beweegvriendelijke omgeving? Dat is wel een stappenplan die vanuit sport en bewegen is ingesteld. Hhet kan best zijn dat de mensen in de openbare ruimte zeggen, ja, maar ruimtelijke ordening heeft een andere soort stappenplan. Ja dan moeten we dat proberen te integreren.

00:51:48 SPK_1

Ja oké ja want. Dat is dan misschien wel een goede vraag inderdaad je wat ik nu merk is dat veel toegankelijkheid wordt ook op heel veel verschillende manieren wordt het vormgegeven, zeg maar. Van de één is de ene gemeente, zegt oké. Nu is dit gebied toegankelijk, maar een andere gemeente die vindt dat nog helemaal niet voldoende en die heeft weer hele andere eisen eigenlijk. Mijn vraag, zou je het goed vinden als een nationaal beleid op toegankelijkheid komt? Misschien inderdaad meer, zoals de CROW dat die gewoon echt echt. Maar hoe je net zei, iemand een nationaal beleid, er zijn regeltjes klaar daar, daar moeten we aan voldoen, dat is het. Zou dat helpen?

00:52:29 SPK_2

Bijna politiek overweging he... Ik denk dat het heel afhankelijk is van de context, dus binnen wijk of binnen grote steden kun je misschien werken aan een vanzelfsprekende methode maar een dorp in Overijssel met lintbebouwing ja. Die hebben het geld niet om een voetpad van 3-4 km door hun centrum te leggen. Want ja het is gewoon lintbebouwing hè dus. Dan schaalje af. nog een nadeel is als je heel rigide normen stelt, dan wordt dat vaak ook de maximum en niet het minimum. We hebben zo normen voor schoolpleinen en ik werd door iemand van Amsterdam gevraagd van” Bij mijn kind gaan ze het hele groene gedeelte van schoolplein bebouwen mag dat zomaar? Wat zijn de afmetingen? Ja, dit dit is een richtlijn, dus inderdaad niet tegen de regels. Dat is de minimumeis , maar dat wil je niet. Maar je wilt toch dat die kinderen ook in de groen schoolplein gebruik kunnen maken? Maar maar ja, de richtlijn was zoveel vierkante meter per kind en we en dus mocht het bepaald worden en dus het heeft zijn voor en zijn nadelen dus dit soort richtlijnen. Nou werd ik gisteren ook weer aangesproken door Staatsbosbeheer. We kunnen niet alle fietspaden 3 m breed maken, want dat schijnt gewoon voor bepaalde beestjes te groot te worden, plus de voetpaden nemen dan zoveel warmte op, waardoor er eigenlijk een soort barrières ontstaan in dat ecosysteem. Ja, je moet mij niet vragen hoe dat precies allemaal werkt, Maar ik geloof ze. Het is echt context gebonden en dus dan moet je echt aan CROW vragen of het of bepaalde dingen echt werken. Maar ik zeg altijd van ja, ja oké, dan moeten we wel een bepaalde normen zijn die die. niet als minimumnorm of of als maximum opgenomen worden, maar maar minimaal hè minimaal dit of minimaal dat ja, maar mensen moeten er ook van kunnen afwijken als dat lokaal het beste oplossing is.

00:55:20 SPK_1

Dat is inderdaad een hele goeie, Ik had daar niet over nagedacht dat het dan vaak als juist dat

oke. Het is goed, want we hebben nu aan de norm voldaan en dat laten we het bij. Maar inderdaad, het kan beter als minimumnorm, Dat is het beste. Nee, Dat is een goeie.

00:55:33 SPK_2

Ik was ook bij Ede bij een sportpark, daar is ingang door een bos heen. Dat is eng voor fietsers. Zeker 's nachts zonder licht. Kunnen we niet een paar bomen rooien, vroeg ik . Nee, wat dat is een vleermuizen route en die wordt dan hier onderbroken. Dat zie je niet. Maar heel fijn dat een ecoloog erbij is en die dat dan kan aangeven. Ja, dus dan kun je wel zeggen dat de toegang van het sportpark minimaal zo moet zijn, want er moet een bus kunnen komen van de tegenpartij, weet je wel? Tja die ene keer dat er een bus komt in de in de maand, dan moet moeten dan al die vleermuizen daarvoor wijken? ik ben niet degene die daar nog antwoord op moet geven. Dat moeten ze dan lokaal beslissen, maar ik snap het en Je moet daar wel rekening mee houden.

00:56:18 SPK_1

Boeiend dus je zegt ook inderdaad, Het is heel erg context specifiek. Ik vroeg me af, hoe vind je dat een geëvalueerd moet worden of een gebied toegankelijk is of niet? Welke mensen moeten er dan bij betrokken zijn?

00:56:32 SPK_2

De gebruikers.

00:56:33 SPK_1

Ja dus gewoon inderdaad, dus gewoon de mensen die die er wonen of die werken, of.

00:56:39 SPK_2

Bewoners, bezoekers en dan zo divers mogelijk. Meestal is er aan het eind van het project daar geen tijd meer voor. Maar het liefst doe je het aan de voorkant van en project zodat je het goed inricht. En niet achteraf als er één of twee tegeltjes scheef liggen, die je dan herstelt Als je iets neergelegd is en ze zeggen, “het moet anders” dan is daar meestal geen geld meer voor.

00:57:11 SPK_1

Nee, dat is een goeie dus inderdaad aan de voorkant moet er participatie plaatsvinden met omwonenden en betrokkenen.

00:57:19 SPK_2

Oké, ja en soms is dat best lastig en kost dat meer tijd. Maar ja, je gaat die omgeving wel voor 10, 15, misschien wel 30 jaar anders vormgeven ja dan moet je het gewoon goed doen, dus dan mag het iets langer duren aan de voorkant.

00:57:36 SPK_1

Oké, Ik heb nog een afsluitende vraag, dan zijn we bijna bij het einde vind je dat kenniscentrum sport en bewegen vooruitstrevend is in vergelijking met andere organisaties op het gebied van inclusiviteit.

00:57:51 SPK_2

Oh, ik heb echt geen idee over. Kijk wat ik normaal vind is voor iemand anders misschien vooruitstrevend, dus ik hou me echt zoveel mogelijk bezig met de inhoud en niet met vergelijken tussen andere organisaties. Maar zoals ik al zei, ik vind het opvallend dat ik af en

toe dingen heb mogen zeggen de afgelopen jaren. Wat voor mij normaal is en dat de anderen de wenkbrauwen doet fronsen, zegt van goh nog niet te veel over nagedacht. Nou dat heb ik bij jou ook nu een paar keer kunnen doen. Dat vind ik wel leuk genoeg. Dus dan is het al zinvol geweest toch?

00:58:28 SPK_1

Ja nee, en dan denk ik inderdaad wel dat jullie gewoon daar wel al ver in zijn. Want ja. Daar ga ik dan wel vanuit als er als jullie kennis hebben, die andere gemeentes of andere Mensen nog niet over na hebben gedacht dan dan is dat denk ik zeker heel goed.

00:58:43 SPK_2

Nou ja, het feit dat we die website over de inclusieve beweegvriendelijke omgeving hebben en dat we die samen hebben gemaakt met heel veel andere organisaties. Maar het beperkt zich dus elke keer dat een doelgroep een eigen belangenbehartiger heeft en niemand kijkt over de hele breedte en we proberen al die kennis te verzamelen. Wij hebben niet alles zelf in petto, maar proberen dat wel te verzamelen zodat mensen ermee aan de slag gaan. En zeker ook ontwerpers, zoals mensen van Sweco, die ergens een probleem oplossen in hun ontwerp/project, dan wordt de oplossing meestal niet gedeeld. Nee, want ze gaan naar een volgend project en hebben ze weer een nieuw probleem en dan gaan ze dat oplossen. En als je op een moment 30 jaar bezig bent, dan denk je van goh, ik zet een paar dingen bij elkaar in een boek. Terwijl je had ook heel veel andere mensen kunnen helpen ergens anders in het land met nieuwe ideeën of oplossingen die werken. En ja daarvoor zijn wij er. Maar ik zeg wel, ons werk gebied was eerst puur alleen sport en we hebben ons verbreed naar sport en bewegen en dus ook lopen fietsen. We komen steeds meer richting de ruimtelijke sector. . Tot hoever wij mogen gaan? Ja tot hoever men accepteert dat wij ook suggesties doen, kijk ik ben geen ontwerper. Ik heb dus ook helemaal geen last van alle problemen die er zijn. Dat had ik gisteren ook: allemaal mensen van provincies en die begonnen meteen al met de tweede vraag van ja, is er geld? Zeg jongens, we zitten hier in brainstorm. We gaan een droombeeld maken, dan praten we even niet over geld maar kijken, wat is ideaal en dan komen we achteraf aan van oké, en wat voor geld hebben we, wat kunnen we realiseren en waar moeten we aan gaan werken? Maar als je aan de voorkant je al beperkt van we hebben te weinig geld, dan kom je ooit tot een droombeeld. Nou en dat is in dit geval ook: alle kleine beetjes helpen. Ik bedoel, 2% per jaar wordt van Nederland verandert, dus in 50 jaar hebben we heel nieuw Nederland. Dus kleine beetjes en als dat al effect heeft, zou ik dat heel mooi vinden. Wij (lees Kenniscentrum Sport & Bewegen) kunnen niet de hele grote broek aantrekken.

01:00:56 SPK_1

Niet, nee, maar des te mooier dat jullie wel echt heel erg veel worden betrokken bij partijen die dat misschien wel wel kunnen en dan jullie kennis mee kunnen nemen en in de acties die zij gaan doen. Dus nou super mooi.

CLOSING

Ieder(in) – specialist in mobility and accessibility

INTRODUCTION

00:04:48 SPK_2

Nou allereerst vond ik het leuk om jouw introductie ook te horen, omdat ik veel herkenbare dingen daarin hoorde. Nou, mijn naam is NAME*. Ik ben beleidsmedewerker, mobiliteit en toegankelijkheid bij Ieder(in). Dat doe ik nu 5 jaar bijna 6 jaar en daarvoor heb ik eigenlijk altijd. Ook via consultancy was ik dan gedetacheerd bij gemeente, dus ik heb eigenlijk ook wel alle twee kanten wel gezeten. Nou ja, Iederin is de landelijke koepelorganisatie voor Mensen met beperking, dus wij zijn een Vereniging van verenigingen. Dus We hebben geen individuele leden, maar bijvoorbeeld ook vereniging Dovenschap Nederland spierziekten, Nederland Longfonds, maar ook hele kleine lokale gehandicapten platforms. Die zijn dan lid van ons en wij doen voor hun de collectieve belangenbehartiging. En Dat is eigenlijk vooral op landelijk niveau. Doen wij dan richting Den Haag de lobby en op lokaal niveau proberen we natuurlijk de lokale ja belangenbehartigers zo goed mogelijk te ondersteunen. Zeker omdat in Nederland Natuurlijk de decentralisaties en ook daar zullen het zometeen denk ik ook wel over hebben. Voetgangersbeleid veel ook gedecentraliseerd is nou, ik werk bij Iederin binnen het programma ja misschien goed om te vertellen de paraplu, wij werken is het VN Verdrag handicap? Dat heeft Nederland in 2016 geratificeerd en dat zegt eigenlijk dat iedereen op gelijke voet moet kunnen meedoen In de samenleving, ongeacht beperking. Ook op het gebied van mobiliteit en dat is dan mijn dossier, dus ik hou me bezig met mobiliteit in de breedste zin, dus dat gaat van toegankelijkheid van het Openbaar vervoer, maar ook aanvullend openbaar vervoer, ook wel doelgroepenvervoer genoemd tot aan aanpassingen, eigen auto's, regelingen rondom milieuzones en gemeenten het rijden met medicijnen, maar ook dus lopen, want lopen is ook ja misschien wel de belangrijkste vorm van mobiliteit, want openbaar vervoer kan al wel toegankelijk zijn, maar als je er niet kan komen en dan moet je toch vaak een stuk lopen en dan heb je helemaal niks aan dat toegankelijk openbaar vervoer en dat doe ik in het programma team wonen en leven, dus daar zit een beetje dan de ja digitale toegankelijkheid, wonen, bouwregelgeving en dan hebben we nog twee andere teams, een team houdt zich bezig met inclusieve arbeidsmarkt en onderwijs en het andere meer met alles wat te maken heeft met zorg en ondersteuning.

00:07:15 SPK_1

Oké ja dus inderdaad dus zowel op nationaal niveau als op lokaal niveau houdt Ieder(in) zich bezig als ik goed begrijp.

00:07:23 SPK_2

Waarvan we zeg maar nationaal niveau is een stuk actiever zijn kijk, ik ben ook in mijn eentje van het mobiliteit kan niet...ik weet niet precies hoeveel gemeentes er nu zijn, Maar het zijn, zijn er zijn eigenlijk zijn er 300. Ja, die kan ik niet allemaal zelf wel op hier, dus daar proberen we wel bijvoorbeeld via handreikingen of via webinars of via meedenk groepen lokale belangenbehartigers ook in positie te brengen om hun lobby te kunnen voeren.

00:07:51 SPK_1

Oké duidelijk, dankjewel. Ik vroeg me af, wat betekent inclusiviteit voor jou?

00:08:00 SPK_2

Ja dat iedereen gewoon mee kan doen. Dat is de simpele vorm en als je het misschien wat gaat afpellen dan dan. En als ik dan ook meteen een beetje focus op het voetgangers beleid, dan denk ik dat daar aan het voorkant van staat, inclusief ontwerp. Dus aan de voorkant ga je nadenken hoe ga ik iets ontwerpen zodat zoveel mogelijk mensen zelfstandig mee kunnen doen en om dat te kunnen doen moet je ook inclusief ontwerpen en het inclusief ontwerp. Dan gebruik je dus ook de kennis aan de voorkant van mensen met een beperking, dus je betreft ze eigenlijk vanaf de voorkant bij het ontwerpen van iets.

00:08:40 SPK_1

Ja.

00:08:42 SPK_2

En uiteindelijk heeft dat als doel dus dat iedereen gewoon op gelijke voet kan meedoen en dat er geen aparte producten nodig zijn voor mensen met beperking. Ook geen als je in voetgangersgebied kijkt, niet echt een aparte zeg maar een tunnel voor mensen met een beperking en dat ze allemaal doorheen kunnen lopen. Dat zie je dus wel gebeuren. Vaak bij ja niet, niet zozeer bij voetgangers beleid, maar wel bij bijvoorbeeld doelgroep vervoer, hè? We hebben openbaar vervoer. En daarachter rijden dan de busjes met mensen een beperking die naar school of die naar werk of naar familie of vrienden gaan. Dus dat zijn aparte producten. Dat zie je ook bij de ov chipkaart, hè? Er zijn aparte producten voor mensen met een visuele beperking en ik denk dat je inclusief bezig bent dan is dat niet nodig.

00:09:27 SPK_1

Oké ja mooi gezegd, en ik vroeg me af. Wat versta je onder toegankelijkheid en deze vraag komt een beetje omdat ik zelf het lastig vind om het verschil tussen inclusiviteit en toegankelijkheid. En ik voel me af, hoe, hoe kijk jij hiernaar?

00:09:44 SPK_2

Ja in principe kom ook. Nou ja, weet je als je zegt iets is inclusief, dan kan iedereen meedoen Als je vraagt hoe toegankelijk is het? Dan zitten daar heel veel gradaties in het voor mij. Dus daar zie ik wel een beetje het verschil zitten als jij zegt. Het is inclusief ja, dat betekent gewoon, iedereen kan gewoon zelfstandig meedoen op gelijkwaardig niveau. En als je zegt iets is toegankelijk, dan betekent dat voor heel veel mensen iets heel anders, want dan? Het is best wel een containerbegrip, namelijk, want als kijk ik krijg heel vaak de vraag, is die bushalte toegankelijk? Ja, dan denk ik ja voor wie er ligt een geleidelijn is misschien voor jou met een visuele beperking toegankelijk, maar voor iemand met een rolstoel niet en voor iemand die in een handbewogen rolstoel zit misschien wel, maar iemand in een elektrische rolstoel ook weer niet, dus ik zie toegankelijkheid is wel meer als een soort containerbegrip waarin heel veel gradaties zitten.

00:10:40 SPK_1

Oke en dan is inclusiviteit, een soort van de de hoogste zeg je dat de meest meest toegankelijke vorm misschien daarvan zeg.

SPK_2;

Ja

SPK_1

Oké, ja denk dat ik het daar inderdaad ook wel mee eens ben en. Even kijken hoor, jij had net al inderdaad genoemd, dat lopen daar binnen ook binnen je werk echt wel belangrijk is. Je gaf aan al even kort omdat je altijd lopen nodig hebt. Zie je daarom ook de rol van van voetgangers in beleid als iets van. Dat is heel erg belangrijk als je spreekt over toegankelijkheid.

00:11:24 SPK_2

Zeker alleen, dat zien we nog niet heel veel terug. En, Ik denk dat dat ook een beetje komt, omdat het lopen eigenlijk als heel veel vanzelfsprekend wordt gezien en dat looper zo vaak wat dingen kunnen oplossen. Ja ik weet niet, we hebben wel echt beleid voor voor auto's, voor fietsers, maar voor voetgangers eigenlijk heel weinig. Dat komt ook omdat de voetganger. Ik denk dat dat mede komt omdat de voetganger niet opgenomen is als verkeersdeelnemer in de wet. En wij als als je Iederin lobbien wij eigenlijk al best wel lang om ook een een actieplan openbare ruimte, dus dat dat haakt ook een beetje aan op wat ik net zei van we hebben een actieplan voor de bouw, hè? Alle gebouwen moeten toegankelijk zijn. We hebben een actieplan voor het openbaar vervoer. Alle vervoer moet toegankelijk zijn, maar ja, als die tussenliggende gebieden de openbare ruimte als die niet toegankelijk zijn, dan heb je helemaal niks aan die andere actieplannen, dus wij zouden heel graag zien dat rijksoverheid in ieder geval een ministerie BZK lijkt me daar misschien het meest logisch voor dat die ook een actieplan openbare ruimte zouden starten in het kader van het VN Verdrag, dus met specifieke aandacht voor toegankelijkheid.

00:12:35 SPK_1

Ja ja. Oké. Oké duidelijk. En wat is de visie van Ieder(in) op het gebied van toegankelijkheid?

00:12:48 SPK_2

Wat is de visie van Ieder(in) op het gebied van toegankelijkheid? Ja, dat kan ik eigenlijk wel in een zin. Ja kijk, nu kom je weer op dat containerbegrip toegankelijkheid wat we doen op toegankelijkheid voor voetgangers gebieden toegankelijkheid voor het openbaar vervoer of kijk. Uiteindelijk is ons gewoon dat iedereen ongeacht je beperking dat je gewoon op gelijkwaardige voet mee kan doen met anderen. Dat is denk ik wat het dat is, wat het VN verdrag handicap zegt en dat je er alles alle mogelijke maatregelen moet nemen om dat te bewerkstelligen.

00:13:25 SPK_1

Ja oké dus In de meest brede zin op alle vlakken, zeg maar op alle gebieden.

00:13:33 SPK_2

En er zijn denk ik, heb ik net ook even gezegd een paar dingen heel belangrijk voor als dat inclusief ontwerp, dat is het niets over ons zonder ons principe dus dat je een representatieve groep van ervaringsdeskundigen aan de voorkant mee laat denken. Over het ontwerp over een beleidsstuk en aan de achterkant dan ook. Ze betreft bij de evaluatie en de uitvoering dus ja, dat is denk ik een heel belangrijk onderwerp.

00:13:56 SPK_1

Daarin en je geeft aan representatieve groepen. Want mijn andere vraag die ik had van zijn er specifieke groepen mensen waar Ieder(in) aandacht aan geeft, of ja, zeg maar wat voor groepen moet ik aan denken? Of wat voor mensen moet ik aan denken?

00:14:14 SPK_2

Ja, ja, dat zijn eigenlijk al onze leden. En het is lastig om in groepen te praten dat doen we eigenlijk ook niet, want als je een lijstje gaat maken, dan ben je ook per definitie exclusief bezig want dan dan mis je sowieso mensen. Ja, ook onze achterban is net zo divers Als de rest van Nederland, dus ik ken bijvoorbeeld mensen met een visuele beperking die 80 zijn en iemand met een visuele beperking die 16 is. Ja, Dat is echt een wereld van verschil, maar je zou wel. Als je kijkt naar grosso modo, dan zie je het wel dat het echt is opgedeeld in fysieke beperkingen, zintuiglijke beperking, verstandelijke beperking en dan. Nou ook nog iets meer mentale beperking, maar daar valt valt nog een hele wereld onder, zeg maar.

00:15:07 SPK_1

Als je het, want je hebt ook bij de gemeente gewerkt, zei je, Als je dan in de praktijk naar projecten kijkt, in hoeverre mate vind jij dan dat deze hele brede groep die je net vertelt gepresenteerd is of ja.

00:15:23 SPK_2

Nou in grotere en mindere mate ik denk dat dat heel erg afhangt van de gemeente en het hangt ook heel erg af van het lokale platform van mensen met een beperking. Hoe ja eigenlijk hoe sterk dat platform is, want ik ben. Wij zijn ons ook wel bewust dat het heel lastig is om een goeie representatieve groep bij elkaar te krijgen, want dat betekent eigenlijk ook dat je of ja, we zeggen altijd, je hebt of zeg maar iemand nis1 dus iemand die vraagt gewoon iemand lukt het voor jou om hier doorheen te lopen en die zegt ja, maar dat is dan alleen voor zijn eigen situatie. Of je hebt echt ervaringsdeskundigheid en dat is dan meer iemand die ook namens andere mensen met verschillende beperkingen kan kijken. Maar zoveel dat soort mensen zijn er natuurlijk niet zo heel veel, dus je moet ze ook wel kunnen vinden dus. Ja dus, volgens mij hangt het van behoorlijk wat factoren af of dat goed lukt in een gemeente. En Dat is deels door het beleid van die in gemeente zelf hanteert. Dus hebben ze een lokale inclusie agenda bijvoorbeeld, want als ze dat hebben, ja, dan denk ik, dat zal eerder geneigd zijn om om in ieder geval aan de voorkant ook mensen met een beperking te betrekken. Hebben ze dat niet? Ja, dan dan ben ik bang dat het daar ook minder gebeurt en aan de andere kant wat voor goede ervaringsdeskundigen heb je daar in de gemeente zitten?

00:16:47 SPK_1

Ja ja, dat verschilt natuurlijk ook nog per gemeente ja en zie je dat daar verandering in? Want je werkt eigenlijk als Ieder(in) werk jij ook veel samen met gemeentes specifiek of is het inderdaad echt dan dus de nationale overheid waar jij vooral?

00:17:03 SPK_2

Ja, wij werken weinig wamen, echt met specifiek gemeenten. Kijk, als we echt het is meer, wij werken meer op signaalniveau. Dus als we 100 signalen over een gemeente krijgen, dan willen we daar wel energie in steken. Of als we vanuit onze achterban specifieke vraag krijgen of de gemeente, maar dan gaan we niet in gesprek met de gemeente, maar ondersteunen we de lokale belangenbehartigers. Ja, wij hebben meer eigenlijk contact met de VNG. Eigenlijk is de VNG is een beetje onze counter bord op gemeentelijk niveau.

00:17:33 SPK_1

Oke, daar, daar geven jullie kennis en zij moeten het, zij gaan het dan verder uitwisselen, zeg maar delen.

SPK_2

Ja

SPK_1

Oké, ja duidelijk. Je begon net al eventjes over webinars en programmas. Ik vroeg. Ik vroeg me af, ja, kan je specifieke voorbeelden geven van ja programmas, beleid of die jullie hebben en wat ja, hoe jullie dat uitwisselen, zeg maar.

00:18:04 SPK_2

Maar wij maken zelf geen beleid. Ja behalve ons werkplan, zeg maar, dus wij doen echt lobby, dus wij hebben geen programmas of beleid. Zij hebben eigenlijk alleen maar voor achterban handreikingen, een kennisbank hebben we waar leden dan in kunnen. En ja vaak toch wel bijeenkomsten die we organiseren rondom specifieke thema 's en dat kan ook, dat kan ook mobiliteit zijn, Maar dat is dan niet. Ja, dat is meer een beetje de actualiteit die je daar ook besproken wordt, dus het is niet zo dat wij echt beleidsstukken of onderzoeken of notities zelf schrijven. Is iets meer dat wij zeg maar als er onderzoeken worden vervoerd In de klankbordgroep zitten of in een adviesgroep daarvoor.

00:18:50 SPK_1

Ja, ja, want je bent dus ook betrokken bij ruimte voor lopen. Als ik het goed heb

SPK_2

Ja

SPK_1

Ik zag je op de website vandaar dat ik hier ook deze manier heb benaderd. Want hoe belangrijk is loopbeleid voor jou als organisatie?

00:19:09 SPK_2

Ja heel belangrijk, want zonder ik denk dat mensen met een beperking vaak of ja, meer dan andere mensen nog afhankelijk zijn, ook van van lopen, omdat je bijvoorbeeld geen auto kan rijden en daardoor ben je dus ook afhankelijker van het OV. Ja dus, omdat je zo afhankelijk bent van het lopen, is het voor jou ook die openbare ruimte toegankelijk van de openbare ruimte. Extra belangrijk, ze zeggen ook altijd, ja je toegankelijkheid van de openbare ruimte is net zo sterk als je zwakste schakel. Dus ja, als je het niet goed regelt voor Mensen met beperkingen, is het ook niet goed geregeld wat vaak voor andere mensen. Ja, Dat is eigenlijk gewoon heel belangrijk, omdat lopen is iets wat iedereen doet. En als je dat niet kijkt, dan herhaal ik mezelf ook een beetje. Maar als dat tussen gebieden wat je eigenlijk altijd moet nemen als dat niet toegankelijk is, dan heb je ook helemaal niks aan die andere zaken die toegankelijk zijn, dan kun je niet naar school, dan heb je geen werk, dan kun je niet naar vrienden en eigenlijk betekent het dan gewoon dat je thuis zit.

00:20:17 SPK_1

En ben je al lang betrokken bij je bij de ja bij het platform ruimte voor lopen?

00:20:25 SPK_2

Ja, Dat is denk ik nu 3 jaar.

00:20:28 SPK_1

En, was je daarvoor al bezig met wat meer ja voetgangersgebieden of met met loopbeleid voordat dit er was?

00:20:37 SPK_2

Ja platform ruimte voor lopen is natuurlijk ook veel breder, hè? Daarin, ja, hebben wij vooral het stukje toegankelijkheid ook. Voor onze rekening en dat stukje toegankelijkheid delen we daarvoor al ja, wij lobbyen echt al heel lang voor dat actieplan openbare ruimte, waar ik het ook eerder over had.

00:20:54 SPK_1

Ja dus eigenlijk, ja, en dat dat platform ruimte voor lopen is sinds best wel korte tijd dat dat er staat, dus dat er nu eigenlijk vanuit ja. Misschien kan je wel zeggen dat er nu pas vanuit nationaal gebied er meer druk op is gezet, meer bewustzijn op is.

00:21:11 SPK_2

Ja, volgens mij is het beleid bij I&W is er ook nog maar echt net en er ligt eigenlijk ook nog niks.

00:21:16 SPK_1

Nee, want merk je dat sowieso dat het dat de laatste jaren meer speelt dit onderwerp?

00:21:24 SPK_2

Ja dat wel, je merkt wel dat het voorheen heel erg de fiets was en natuurlijk je merkt wel dat er steeds minder ruimte voor de auto willen hebben en dat we meer dan het nadenken zijn over het herverdelen van de ruimte en dat daar dan wel meer wordt nagedacht over de voetganger. Dat idee heb ik wel echt. Maar dat komt dan ook weer heel snel onder druk te staan als bijvoorbeeld corona er is en dan bijvoorbeeld inderdaad terrassen extra ruimte willen geven, omdat er 1,5 m tussen tafels moeten zitten. Nou, dan zie je toch heel snel dat er dan tafels opgeleide stroken staan, of dat de stoepen niet meer breed genoeg zijn.

00:22:02 SPK_1

Dus het heeft wel meer bewustzijn en meer nadruk gekregen, maar het je ziet ook nog wel dat het snel kan veranderen in situaties.

SPK_2

Ja

SPK_1

Oké. Binnen Ieder(in) vertelde je dat jij de enige bent die met mobiliteit bezig is.

SPK_2

Ja

SPK_1

Ja, hoe, ja, hoe vind je dat? Het werkt werkt In de praktijk dat jij dit ja eigenlijk je bent dan de enige persoon is in je organisatie. Hoe ervaar je dat?

00:22:35 SPK_2

Ja betekent niet wij, ik heb heel vaak een netwerk strategie, dus ik doe heel veel samen met een oogvereniging of met een spierziekte Nederland. We trekken daarin heel erg op. Nou een beetje, hoe gaat het? Lobby is altijd al iets van een lange adem? Dus dat zijn we dan ook wel gewend. Je denkt wel dat bewustwording voor het *scans* gedrag steeds meer op de kaart komt te staan. Vooral op toegankelijkheid van het Openbaar vervoer is nu ook heel veel politieke aandacht. Alleen je ziet bij heel veel onderwerpen waar het heel erg gedecentraliseerd is, dat daar heel erg de rijksoverheid zegt, ja, maar daar kunnen wij niks over zeggen. Dat ligt bij de bij de gemeente en dat de gemeente zegt, ja, maar wij hebben een landelijk beleid nodig om dit goed te kunnen doen, want dan wordt het soort willekeur tussen gemeente, dus je ziet dat je daar wel een beetje van het kastje naar de muur gestuurd wordt.

00:23:33 SPK_1

Dus je hoort van gemeentes dat zij toe zijn aan landelijk beleid?

00:23:38 SPK_2

Sommige gemeentes bijvoorbeeld, ik weet niet of jij tilt of Tilburg heeft, dacht ik wel voetgangers beleid?

00:23:44 SPK_1

Ja, ze, volgens mij hebben ze tenminste Tilburg weet ik niet heel erg goed. Maar ik dacht inderdaad dat ze in ieder geval een toegankelijkheids beleid of mee bezig zijn of hebben.

00:23:56 SPK_2

Voetgangersbeleid volgensmij hebben ze ook specifiek voetgangersbeleid.

00:23:59 SPK_1

Kan het even opzoeken. Misschien heb je ja, het zou best kunnen volgens mij. Ik heb tilburg inderdaad wel vaak voorbij zien komen. Ik heb er alleen niet verder heel diep gekeken, Maar het zou best kunnen. Ik ben nu een voetgangerbeleid tilburg aan het opzoeken. Nou, ik zie in ieder geval wel veel dingen over staan, dus dat zou net best kunnen dat ze daar dat ze ook echt wel beleid hebben.

00:24:19 SPK_2

Ja.

00:24:20 SPK_1

Ja. Want ja, zij hebben dus zelf dan dus het heft in eigen handen genomen eigenlijk.

00:24:28 SPK_2

Ja ja, maar dat moet eigenlijk elke gemeente ook doen om. Het is gewoon een taak van de gemeente.

00:24:34 SPK_1

Ja, maar je merkt dus dat sommige gemeentes aangeven dat zij missen dan bepaalde eisen of handvaten.

00:24:43 SPK_2

Ja, nou ja, dat ik denk dat het ook best wel ligt aan wat voor soort gemeente het is. Als je in Utrecht of in Nijmegen of een Amsterdam hebt, dan heb je ook capaciteit om om dat zelf op te pakken. Maar bij een hele kleine gemeente dan dat herken ik ook vanuit het bij de gemeente. Dan had je 10 dossiers. En. Het laat ook wel zien, bijvoorbeeld de lokale inclusie agenda. Dat zou ook elke gemeente moeten hebben, maar het heeft ook nog niet elke gemeente en daar begint het denk ik wel, dus je ziet hele grote verschillen tussen gemeenten op dat vlak.

00:25:15 SPK_1

En.

00:25:16 SPK_2

Het is ook geen, Het is ja in Nederland. Gaan we ook heel lang uit van zelfregulering dat we denken van ja, de markt regelt het wel of iedereen pakt het zelf wel op. Alleen qua toegankelijkheid komen er steeds. Want ja, dat wisten we eigenlijk al, maar komt ook de rest erachter dat dat zelfregulering toch niet echt werkt omdat er voor toegankelijkheid ook gewoon vaak geen businesscase te maken is. We hebben niet voor niets en mensenrechtenverdrag nodig om om de rechten van mensen met een beperking te waarborgen. Ja dus bewijzen eigenlijk van ja, we zouden toch iets meer, ook wel in ieder geval landelijk regelgeving rondom toegankelijkheid van de openbare ruimte moeten zijn. En nu heb je bijvoorbeeld CROW ken je waarschijnlijk ook wel. Ja, dus voor het platform ruimte voor lopen zat ik ook wel vaak bij het CROW, want die hebben dan de richtlijnen voor de openbare ruimte, maar je hoort het bij al zeggen, dat is een richtlijn, dus daar hoeft de gemeente niet aan te voldoen. Ja, dat zorgt wel voor een soort vrijheid, blijheid en aanpassen naar wat voor mij? Past, zeg maar wat voor mij de situatie het makkelijkste maakt voor de gemeente.

00:26:31 SPK_1

Waardoor je dus grote verschillen krijgt tussen gemeentes op dit gebied.

SPK_2

Ja

SPK_1

Ja ja, oké, ja dat Dat is inderdaad een duidelijk. Even kijken hoor ja, je gaf al aan dat er veel dat je veel kennis uitwisselt met andere organisaties, natuurlijk ook omdat je een koepelorganisatie bent. Ik had ook nog eens vraag, wordt er veel samengewerkt of kennis uitgewisseld met andere afdelingen binnen iederin? Want jij gaat dus over mobiliteit en wat voor andere afdelingen heb je nog meer binnen je organisatie?

00:27:08 SPK_2

Ja daar zijn we 3 programma teams en een programmteam is die houdt zich bezig met inclusiviteit van het onderwijs, dus zodat je kan studeren waar je wilt dat hier voorzieningen krijgt om te gaan studeren. Het leerlingenvervoer staat bijvoorbeeld ook onder en die houden zich bezig met inclusieve arbeidsmarkt, dus dat ook mensen met beperking gewoon kunnen deelnemen aan de arbeidsmarkt, dus dat is een programmteam. Een ander programmteam doet, zorg van ondersteuning dus die houden zich veel meer bezig met de Jeugdwet met de

WMO hulpmiddelen. Ja, dus alles dat rondom de zorgen een beetje zit. En mijn programma team was wonen en leven, dat zijn allemaal beetje de ja misschien ook wel een beetje alles wel wat wat overblijft, maar ook wel een beetje de randvoorwaarden voor van die om om mee te kunnen doen in de samenleving. Dus dat gaat over het kunnen wonen waar je wilt en met wie je wilt. Dus toegankelijkheid van van appartementen van van huizen in de bouwregelgeving. Dat gaat over digitale toegankelijkheid, staat de website van de gemeente bijvoorbeeld toegankelijk zijn op de apps die ze maken. En, dat gaat over toegankelijkheid van het stemproces in Nederland, dus toegankelijk in de stembokjes en de verkiezingsprogramma's. Het gaat erom. Ook over artikel één bijvoorbeeld dat laatst aangenomen in artikel een is. Dat zegt dat je niet mag discrimineren en daar dus ook ja, dit jaar nog handicap aan toegevoegd, dus Dat is ook in mijn programma team is mijn programmateam is best wel breed, eigenlijk breed en en uiteraard ja, we werken natuurlijk ook gewoon echt wel samen, dat moet ook wel, want ik zit ook bij. Ik zit heel veel bij NS bijvoorbeeld en NS, die heeft ook een app, dus dat gaat ook over digitale toegankelijkheid, dus dan zorg ik ook dat mijn collega van digitale toegankelijkheid soms aanhaakt.

00:29:04 SPK_1

Oké, dus je houdt je ook bezig met het stationsgebieden wat meer, als je bij NS zit?

00:29:09 SPK_2

Ook NS ProRail, maar het is stationgebieden meer gemeenten.

Dus dan wordt het wel altijd al lastig, want dan zeggen ze ja, maar daar hebben wij geen niks over te zeggen. Maar de oogvereniging is bijvoorbeeld wel heel erg actief bezig met ook stationsgebieden. Die hebben daar volgens mij op momenteel ook een onderzoek naar lopen.

00:29:30 SPK_1

Ja ja, dus dat, daar zie je ook nog wel verschil in dat sommige ruimtes ja of gebieden eigenlijk. Daar kunnen jullie wat minder invloed op uitoefenen en andere gebieden meer? Ja. Oké, ik vroeg me af of je bepaalde beperkingen ervaart om inclusiviteit meer aan de aandacht te geven en ik had er zelf achter zet, bijvoorbeeld financiële middelen of een tekort aan mensen, misschien sociaal sociale steun. Ik weet niet of het bij jou iets op komt dat je denkt. Hier loop ik vaak tegenaan.

00:30:08 SPK_2

Ja uiteraard financiële middelen. Want ja, er is moeilijk een businesscase vaak te maken voor toegankelijkheid. Daarom hebben we ook een mensenrecht verdrag dus nodig. onbekendheid misschien ook wel. Hè, dus van hoe? En dat begint, denk ik al bij bij opleidingen in Nederland, dat dat dat die bewustwording begint ook al een beetje te komen, maar bijvoorbeeld als je als je architecten opleiding hebt, dan zit daar nooit het onderdeel toegankelijkheid in. Dus architecten, dan zie je wel. Ja, die willen vaak mooi ontwerpen, terwijl het ook mooi en toegankelijk kan zijn, maar ze krijgen geen toegankelijkheid en onderwezen. Dus dan ja gaan ze dat natuurlijk ook niet doen Als je het gewoon voorkant niet weet, dus dat zijn wel zaken. En ja regelgeving hè? Dit is een gebrek aan regelgeving wettelijke regelgeving. Ik denk wel dat dat een beetje de, de belangrijkste beperkingen ook wel zijn.

00:31:05 SPK_1

Ja ja. En.

00:31:08 SPK_2

En misschien qua openbare ruimte vind ik ook wel een mooi voorbeeld is. Ook in verkeerskunde planologie. ik weet niet of jij dan wel in je opleiding ook iets over toegankelijkheid of het VN Verdrag Handicap leert, maar op een gegeven moment wel zo bij verkeerskunde waren shared Space was echt heel populair. Dat was een oplossing dat bijna elke gemeente koos, als we weten niet wat we hiermee moeten. Ja, Het is wel een hip hip iets wil gaan shared spaces introduceren en shared space gaat er natuurlijk vanuit dat dat je elkaar kan zien en dan op basis daarvan ga je voorzichtig doen en kun je je weg vinden door de ruimte. Maar ja, als jij blind bent dan ja. Dan werken ze niet. Ja, dan dan is dat al onmogelijk, dus eigenlijk vanuit mensenrechten zou je al kunnen zeggen. Dan is een shared Space geen goede oplossing en wij zien ook dat heel veel andere mensen met een beperking ook gewoon die shared spaces mijden. Dus Als je iets langzamer of iets minder mobiel bent Omdat ze die gewoon heel erg eng vinden.

00:32:10 SPK_1

Ik herken dit inderdaad ook achter Amsterdam Centraal is natuurlijk een bekend voorbeeld van een shared Space. En dan inderdaad heb ik het idee dat de gemeente daar heel erg tevreden over is gebeuren weinig ongelukken maar misschien komt dat inderdaad ook wel, omdat sommige Mensen het vermijden. Ja, Dat is inderdaad een heel goed voorbeeld en ook een voorbeeld waarbij dan dus eigenlijk beleidsmakers op dit moment de ruimte nog creëren voor een bepaald soort ideaal mensen, zeg maar dus een bepaald type mensen dus inclusie nog niet echt een rol daarin speelt. Nee, oke, ik vroeg me wel af. Ja, vind je de openbare ruimte in Nederland inclusief genoeg?

00:32:58 SPK_2

Ik denk dat we dat wij eerdere antwoorden al iets weggeven en dat is ook wel dat het gewoon heel erg verschillend is per gemeente. Ja dus in sommige stukken en dat dat is natuurlijk ook dan weer per stad verschillend. Ja, Ik kan daar geen cijfer of zoveel geven. Ik denk dat er best wel stukken zijn en Nederland hier nu goed ontworpen worden qua toegankelijkheid. Ik denk dat het ook stukken zijn die echt dramatisch zijn qua toegankelijkheid.

00:33:27 SPK_1

En heb je, heb je een voorbeeld van iets wat je goed vindt? Gaan een voorbeeld van iets waar je het niet goed vindt gaan.

00:33:36 SPK_2

Nou, ik vond het wel mooi. We hebben twee jaar terug met Natuurmonumenten bijvoorbeeld een heel traject gelopen voor de week van de toegankelijkheid. Om ook meer natuurgebieden toegankelijk te maken, dus bijvoorbeeld de Postbank en, en de Veluwezoom, daar hebben ze nou een hellingbaan gemaakt, zodat ook iemand met een rolstoel naar het uitzichtspunt kan gaan. Ja, dat soort zaken gebeuren wel, maar dat is echt extra. En, Het is voor mij ook, ik heb ook al eens 1 keer 1 interview gehad in het CROW blad over toegankelijkheid openbare ruimtes. Ik weet niet of je dat gelezen hebt, maar ik vind het lastig om te zeggen van dit is een heel goed voorbeeld. Omdat, waarschijnlijk voor de voor rolstoelen is dat er heel veel voorbeeld en voor iemand die blind is het dat een heel goed voorbeeld. Dus wat dat betreft moet ik vanuit Ieder(in) altijd heel erg kritisch zijn en zeggen dat het nooit helemaal goed is. Dat is natuurlijk ook wel een beetje onze taak.

00:34:31 SPK_1

Ja. Ja, daar kan ik me voorstellen en. Als je dan denkt, oké, waar zeg maar wat voor gebieden

zou jij de hoogste prioriteit aan geven dat die in ieder geval inclusief moeten zijn? Wat voor soorten locaties of waar denk je?

00:34:50 SPK_2

Ja dan natuurlijk. Ja kijk eigenlijk gewoon alles, maar als je dan gaat wel gaat kijken naar wat zijn dan hele belangrijke locaties, dan denk ik inderdaad, stationsgebieden, plekken die aansluiten op het openbaar vervoer, plekken rondom scholen, plekken rondom ziekenhuizen eigenlijk lekker rondom gemeentehuizen. Die openbare functies hebben ook. En, ik denk dat daar waar je mee kunnen beginnen, maar ja, uiteindelijk. Ja, het moet ook die last mile. Eigenlijk gewoon het laatste stukje naar je eigen voordeur moet ook gewoon toegankelijk zijn, want anders komen we weer bij dat ene. Dan kom je gewoon je deur die niet uit.

00:35:30 SPK_1

En zijn er ook gebieden die je als minste prioriteit zou geven?

00:35:42 SPK_2

Ja, misschien waar helemaal geen mensen kunnen komen. Ja, nee, maar dit is dan ook wat je zegt, dan natuurlijk ook een beetje het gevaar dat je dan gaat zeggen, ja, doe dan wel, maar niet die natuurgebieden, want laat ze eerst maar want mensen met een beperking die ja die die moeten meer vaker naar de ziekenhuizen maten we dat belangrijk vinden, terwijl je ook vanuit je preventie zou kunnen denken. Jij laat er die natuur gewoon heel erg goed toegankelijk maken, want we weten dat natuur een positief effect heeft op gezondheid van mensen.

00:36:11 SPK_1

Ja dus eigenlijk zeg je. Je moet ja, de prioriteit is misschien wel bij stationsgebieden bij gebieden, zodat mensen in ieder geval zichzelf kunnen verplaatsen. Maar het mooiste zou zijn als ze natuurlijk net als ieder ander persoon overal van gebruik kunnen maken.

00:36:30 SPK_2

Ja is bijvoorbeeld ook kijk naar Spanje en ik las deze week ook over Griekenland. Dat is gewoon enorm veel stranden ook rolstoel toegankelijk maken. Ja, Dat is in Nederland dus ja misschien de Boulevard in Scheveningen, daar loopt zo'n houten pad voor al die tentjes. Nou ja, dan kun je naar de horeca en dan kun je niet echt naar het strand. Daar kun je in Nederland nergens gewoon zelf over een houten vlonder bijvoorbeeld helemaal tot in zee rijden met je rolstoel.

00:36:57 SPK_1

Ja ja ja, want kijkt Ieder(in) ook veel naar voorbeelden. In het buitenland wordt dat meegenomen bij jullie eigen inzichten.

00:37:06 SPK_2

Proberen we wel te doen, maar dat vind ik wel lastig. Kijk, wij zijn ook onderdeel, wij zijn lid van. We hebben natuurlijk ook een Europese variant en dat is het European Disability Forum en daar proberen we ook wel kennis uit te wisselen, Maar dat is wel wel lastig, omdat kijk bijvoorbeeld heel vaak wordt Barcelona als een soort lichtend voorbeeld aangehaald. Dus dan denk je, het is in Spanje ook goed geregeld, maar dat is eigenlijk vooral Barcelona. En dat komt dan omdat daar de Paralympische Spelen georganiseerd zijn en de toen dus de hele stad aangepakt bijvoorbeeld. Dus ik denk wel, Als je inclusieve openbare ruimte naar een een voorbeeld kijkt, dan is Barcelona en het buitenland wel echt een goed voorbeeld.

00:37:50 SPK_1

Hoe wordt op dit moment gebieden geëvalueerd op op inclusiviteit door Ieder(in)?

00:38:00 SPK_2

Nou, dat doen wij niet zelf. Dat gebeurt deels denk ik. Dat gebeurt deels door onze achterban die op lokaal niveau schouwen doen. Dus dan gaan ze zelf schouwen met een soort checklist van en dan uiteindelijk hoe toegankelijk is het en dan per voor verschillende beperkingen dan ook. En dat gebeurt. En soms gebeurt dat ook wel als NS bijvoorbeeld, die geeft ook wel vaak een opdracht aan een toegankelijkheids bureau als PBT om voor hun te kijken of iets wel of niet toegankelijk is. En dat proberen wij natuurlijk. Wij zeggen altijd van je moet de expertisebureaus hebben dus de mensen die daarvoor geleerd hebben of expertise hebben en dan de ervaringsdeskundigen zelf omdat dat samen is gewoon een goed geeft je gewoon een goed beeld of iets echt toegankelijk is, inclusief is of niet. Ja, maar het is niet dat ik dat ik met een lijst door Nederland ga om te kijken of alles toegankelijk.

00:38:56 SPK_1

Is nee, en het verschilt dus heel erg per per context eigenlijk wie erbij worden betrokken en hoe ernaar wordt gekeken op dit moment en. Wat, wat vind je daarvan dat er dat het op dit moment zo dat hem dat zo verschilt, ook eigenlijk in die aanpak van hoe iets geëvalueerd wordt?

00:39:22 SPK_2

Ja dat dat zorgt voor willekeur en dat is denk ik wel lastig. Zeker ook voor mensen met beperking, want dan maakt het straks met openbare ruimte, denk je dat je dat nog iets minder goed merkt, maar bijvoorbeeld bij hulpmiddelen. Het maakt best wel uit in Nederland in welke gemeente je woont, dus wij kennen echt gewoon mensen die verhuizen van de ene naar de andere gemeente, Omdat ze daar wel een hulpmiddel krijgen. En ik kan het mij ook best voorstellen dat er gewoon mensen van de ene na de andere gemeente verhuizen, omdat ze daar wel een deur uit kunnen en zich kunnen verplaatsen in de openbare ruimte. Dus het is dan bepaalt natuurlijk wel een beetje je mogelijkheden. Ik denk dat er weinig als je bijvoorbeeld in Amsterdam centrum woont. Ja, volgens mij is dat daar. Het is sowieso al lastig natuurlijk om daar een huis te kopen, maar. Echter, het is nog wel een extra beperkende factor voor mij zo'n, een beperking dat openbare ruimte daar gewoon niet goed toegankelijk.

00:40:17 SPK_1

Is nee, nee, dus, je ziet inderdaad duidelijke verschillen eigenlijk in binnen Nederland van hoe hoe toegankelijk gebieden zijn. Ja oke. Ja, Ik wil er eigenlijk nog heel klein beetje verder gaan op dat nationaal beleid wel wat we net al hadden aangekaart. Want ja, je bent zelf betrokken bij nu bij platform ruimte lopen die een nationaal loonbeleid willen. Ja even even denken, want we hebben het er natuurlijk wel voor een beetje over gehad, maar. Ja, wat was eigenlijk? Dat was jouw. Wat is jouw doel van dat je dat je hier nu bij zit, misschien?

00:41:05 SPK_2

Nou een, denk ik om bewustwording te creëren over lopen hoe belangrijk lopen is voor iedereen en dus ook voor mensen met een beperking misschien nog wel extra belangrijk dus voor Mensen met beperkingen, wat te weinig alternatieven hebben. Dus dat is één. Twee is om meer aandacht te creëren voor de voetganger. Het zou goed zijn als de voetganger echt als verkeersdeelnemer ook in de wet zou komen, want ik ben er wel van overtuigd als dat zou gebeuren, dat er dan ook veel meer beleid komt rondom de voetganger. Want ja, dan heb je

aansprakelijkheid dan, ja, dan, dan moet je ook iets als, als gemeente. Ja dan misschien het derde is toch om die willekeur ook tussen gemeente een beetje weg te nemen, dus dat er wel een soort van basis is dat we zeggen van oké, dit is in ieder geval de minimale basis waaraan je moet voldoen. Om toegankelijk te zijn in de openbare ruimte.

00:42:03 SPK_1

Oké duidelijk.

00:42:05 SPK_2

En dat je hebt. Je hebt ook met nijmegen gesproken. Ik weet niet of die voetgangersbrug ter sprake is gekomen.

SPK_1

Ja zeker

SPK_2

Vast wel, ja, Dat is Natuurlijk ook wel een mooi voorbeeld van ja, wat wil je? Wil je inclusief zijn? En, heb je daar dan iets extra geld voor nodig of zeg je, kijk, inclusiviteit kan ook de andere kant op werken als die brug er voor niemand is. Dat is ook inclusief

00:42:29 SPK_1

Ja, want, is dat iets wat jij dan.. als we nu toch over de voetgangersbrug hebben, zie jij eerder voor dat er dan een voetgangersbrug moet komen stel je voor de de de is de dilemma dat overkomt dat de liften zeg maar uitgesloten en er komt of een voetgangersbrug, maar die is dus beperkt voor een aantal mensen. Of er komt geen voetgangersbrug, dan zou je dan zou jij zeggen, dan maar geen voetgangersbrug?

00:42:56 SPK_2

Jazeker, zeker die in Nijmegen niet.

00:43:02 SPK_1

Oké. En waarom precies?

00:43:05 SPK_2

Ja, Ik weet het niet meer precies hoor, maar volgens mij was het eigenlijk alleen maar een soort van afkorting en ook al een soort van meer prestige. Ja, dat, dat zijn dan mijn persoonlijke woorden, het voelt voor mij dan niet als een prestigeproject. Waarin je het dan ja, niet belangrijk vindt dat bepaalde groep niet mee kan doen, want daar ben je ook letterlijk gezegd. Die kunnen gewoon via een andere weg wat 1 km langer lopen is, kunnen ze gewoon omlopen. Dus ze hebben een alternatief. Maar ja, dat is natuurlijk geen gelijkwaardig alternatief.

00:43:34 SPK_1

Nee nee, ja, Ik vind het inderdaad leuk dat je ook dit dit voorbeeld even noemt, want ik was inderdaad vorige week bij de gemeente Nijmegen en ze werden er ook een beetje merkte ik een beetje ongemakkelijk van ook dat ze zeiden van ja, de Raad die probeert het dit voorbeeld ook de spreekt er niet graag over en elke keer dan worden de beslissingen worden weer een beetje uitgesteld hierover, dus het is echt een gevoelige, gevoelig onderwerp, dus

dat vond ik wel interessant. Ik heb nog als afsluitende vraag, vind je dat Ieder(in) vooraan het strevend is in ja op, op dit onderwerp of inclusiviteit in vergelijking met andere organisaties?

00:44:14 SPK_2

Dat denk ik ja echt vooruitstrevend zou ik ons niet noemen. Nee, nee, kijk, ik denk dat we wel een van de enige zijn of dat dat er best wel weinig organisaties zijn die zich met de toegankelijkheid van de openbare ruimte zo bezighouden. Dus misschien zou je dat als je dat vooruitstrevend zou willen noemen, dan dan zijn we vooruitstrevend, maar ik zie vooruitstrevend meer als. Als innovatief en dat we ook echt wel agenda's zettend kunnen zijn en dat vind ik nog wel dat dat wel lastig is. En dat heeft deels te maken met waar de politieke aandacht op dat moment leert, is de dus die ligt nu heel erg bij openbaar vervoer, dus daar gaat het een stuk makkelijker, dus Het is ook wel het verdelen van van tijd, geld middelen dat geldt ook voor ons, dus ik denk wel dat we daar ook. Agenda zetten proberen zijn waar het kan, maar ook wel vooral veel meedenken en volgen.

00:45:16 SPK_1

Ja oké en, dat vond ik dan dus ook een beetje in fase waar waar Nederland dan misschien ook op dit moment in is, zeg maar.

00:45:25 SPK_2

Ja, dat wij het ook in in een breder geheel proberen te pakken. En dat gaat dan vaak dus over die decentralisaties, de willekeur tussen gemeente en daar is dan gewoon uit. En toegankelijkheid en openbare ruimte is daar een onderdeel van.

00:45:39 SPK_1

Ja. Oké, ja nou heel duidelijk.

00:45:44 SPK_2

Er is ook vorig jaar een motie aangenomen in de Kamer dat er een nationale strategie moet komen voor mensen met een beperking en daar proberen we dan bijvoorbeeld wel weer ook die openbare ruimte in een plek in te geven.

00:45:57 SPK_1

Dus daar, daar maken jullie je wel hard voor. Ja. Oké. En eigenlijk.. ik ben door mijn vraag heen, Maar ik vroeg mezelf nog af, wat is tot nu toe jouw? Jouw mening eigenlijk over dat platform ruimte voor lopen die nu is in groepen vind je ja, hoe ervaren je dat tot nu toe?

00:46:21 SPK_2

Ja, ik ben.. wij zijn als Ieder(in) niet altijd niet niet altijd aanwezig daarbij. Wij zijn ook meer agenda lid, voel ik mezelf meer van dat van dat platform komt ook omdat wij meer echt op technische specificaties op toegankelijkheid zitten, maar waar wij ondersteunen meer de roep om van die het platform ruimte voor lopen doet. Ze zijn natuurlijk niet specifiek voor toegankelijkheid. Dus ik, Ik ben niet. Ik kan niet zeggen dat ik een heel actief lid ben om die community, maar wij ondersteunen vooral de boodschap en ik denk wel, ja, ze hebben wel wat bewustwording gecreëerd. Alleen, het is lastig om de volgende stap te maken en die volgende stap is echt omdat voetgangers beleid echt vast te laten stellen bij I&W, maar daar zie ik eigenlijk weinig beweging.

00:47:11 SPK_1

Is een langzaam, langzaam proces, dus ja. Oké en dat is duidelijk in ieder geval fijn dat je zelf

merkt dat de afgelopen jaren in ieder geval wel al wat meer bewustzijn is gekomen. Ja, en ik nou ja, ik vond het ook echt echt, Maar het is echt, want ik spreek niet heel veel met belangenorganisaties op dit moment. Ik kijk vooral vanuit de beleidsmakers kant een beetje, maar daarom juist des te interessanter dat ik. Nou ja, waar jullie allemaal mee bezig zijn en vooral dus heel erg aan lobbyen zijn, maar ook wel een beetje ook op lokaal niveau die kennis aan het verspreiden zijn zeg maar dus nou ja, sowieso supergoed en denk ik echt hele nuttige informatie die ik heb gekregen, dus heel erg bedankt daarvoor.

00:47:57 SPK_2

Ja, want het wat misschien ook nog interessant is, is dat het CROW is op dit moment bezig met het herziene van die richtlijnen voor toegankelijkheid kijken waar een update voor nodig is. En waar wij als Ieder(in) altijd ook wel een beetje tegenaan lopen en dat heeft ook te maken met die lokale praktijk, is dat dat hele al die producten die het zeroday bijvoorbeeld maakt, het zit allemaal achter een betaalmuur en het is allemaal echt inderdaad gericht op beleidsmakers. Dus het is ook voor lokale belangenbehartigers die hebben en niet hetzelfde kennisniveau. Want ja, dat zijn best wel dure producten, dus die kunnen ze niet allemaal aanschaffen. En als je ze aanschafft, dan moet je het ook maar kunnen lezen en begrijpen ze eigenlijk op geen makkelijke taak, dus dat is ook weer iets waar wij al lang voor pleiten bij het zorgen om. Om ook te zorgen dat er een dan kijk, ze vragen ons al heel vaak om input hè? Dus wij denken heel vaak mee over richtlijnen et cetera, maar dan zouden wij het ook wel wij, wij willen dan ook heel graag dat zo'n richtlijn dat er ook een soort van onbetaalde versie komt en dat hoeft dan niet tot in de hele technische zaak te gaan of helemaal in de diepte te gaan, Maar dat je wel op hoofdlijnen als lokale belangenbehartiger ook weet waar je richtlijnen over gaat dan wat er belangrijk is, zodat je ook als lokale belangen apart vinden goeie positie kan komen om op. Ja op een soort gelijkwaardig niveau met die beleidsmedewerker erbij van de gemeente te kunnen.

00:49:17 SPK_1

Praten, dat is een hele goeie inderdaad. Ik merkte dat ik daar zelf ook al tegenaan liep, nu met zoeken naar naar bepaalde handboeken en zo van CROW dat ik inderdaad dan oh € 67 moet betalen of zo. Dus ja en inderdaad vooral voor echt ja organisaties die die kennis ook heel graag willen, is dat inderdaad een hele goeie.

CLOSING

Molster - Urban Planner

INTRODUCTION

Speaker 1 [00:00:02] Zou jij jezelf willen voorstellen? En wat is je functie en hoe ben je hier terecht gekomen?

Speaker 2 [00:00:09] Uhm nou goed, ik ben NAME* maar dat wist je al. Uhm uh ik ben stedenbouwkundige. Ik ben uh opgeleid in Delft aan de Technische Universiteit. Ik heb daar bouwkunde gedaan met als uh uh afstudeerrichting stedenbouw. Toen heb ik een jaar of zeven bij een uh architectuur stedenbouwkundig bureau in Rotterdam gewerkt die vooral aan uh herstructurering opgaven. Ook wel wat nieuwbouw, maar veel vrij veel herstructurering onder ander andere Bijlmermeer bijvoorbeeld en uh uh die jaarbeurs kant van Utrecht CS en een winkelcentrum in Berge. Uh en toen ben ik uh daar. Uhm nou toen ben ik er vandoor gegaan. Ik dacht weet je wat, ik ga voor mezelf beginnen. En deels was dat omdat ik uhm. Ja ergens anders wilde gaan wonen. En deels was het omdat ik dacht ik wil nieuwe uitdaging en ik wilde wat meer buiten zijn ook. Ja, dat zal ik misschien toch. Alhoewel het zeggen dat ik ook graag voor mijn werk wat meer buiten wilde zijn. Nou, nu is het. Ik wil de excursies ook gaan organiseren.

Speaker 3 [00:01:19] Oh ja, leuk

Speaker 2 [00:01:21] Dat heb ik een beetje gedaan, maar uiteindelijk niet eens heel veel.

Speaker 2 [00:01:26] Nou ja, voordat ik hier echt een half uur over ga vertellen wat ik allemaal gedaan heb is ook weer een beetje overdreven voor het even voorstellen. Ik heb gewoon sinds uh. Sindsdien heb ik. Ik heb Molser stedenbouw opgericht en dat is gewoon uhm. Ik was het in m'n eentje en ik ben nog steeds in m'n eentje. En ik werk wel regelmatig samen met andere bureaus om ook grotere opdrachten aan te kunnen. Bijvoorbeeld met landschapsarchitect of met mobiliteitsdeskundige of met een omgevings psycholoog of een mobiliteitseconoom of whatever. Maar uhm nee dus dat doe ik wel. En ik werk nu sinds 2,5 jaar ook voor de gemeente Arnhem parttime. Ik heb eigenlijk sinds een jaar of. Nou, ik ben in 2010 begonnen met het eerste project wat over lopen ging, dus dat is ook al weer. Jezus dertien jaar geleden. Ja, ook daar zat. En dat begon eigenlijk met het verbeteren van de het voor en na, zeg maar de verbetering van de loop situatie voor mensen die lopen van en naar stations. In het halletje kwam uh. Eigenlijk de totale reis van de reis van deur tot deur aantrekkelijker maakt en uh er is niet meer zoveel winst te behalen voor in de trein zelf. Dus laten we eens even focussen op het voor en natransport. Ik heb het heel erg vanuit en zelf benaderd dat ik dacht ik ga het liefst met de trein als ik kan lopen naar station of weet je wat fietsten. Okay, ik bel best wel dichtbij het station en ik neem snel een fiets, maar vooral lopen naar mijn eindbestemming. En als ik bij mijn eindbestemming ook weer met de bus moet en bij het eindpunt, weet je, dan heb ik al, dan haak ik snel afzet.

Speaker 1 [00:03:01] Ja dat heb ik ook.

Speaker 2 [00:03:04] Uh ach dat gaat vast voor meer mensen. Laten we eens kijken hoe het voor voetgangers kunnen verbeteren en dat is al een groot onderzoeksproject geworden. Dat

was een prijsvraag die heb ik gewonnen met je en toen is dat eigenlijk een beetje door gerold. Het was uiteindelijk in de grote opdracht. Kon natuurlijk helemaal niet alleen.

Speaker 3 [00:03:19] Nee dus.

Speaker 2 [00:03:20] We hebben het met TU delft gedaan en de Vereniging Deltametropool en eigenlijk vanuit vanaf toen is het een beetje gaan rollen. Heb steeds meer opdrachten uh ben ik gaan doen die met lopen te maken hadden en nog steeds hebben. Dus het is mijn specialisme is loopvriendelijke stedenbouw geworden en ik heb best wat onderzoeks uhm uh opdrachten daarvoor gedaan voor CROW, Kim nou ja, ik ben nu bijvoorbeeld bijna klaar met de ontwerpfase voetganger, dus met nationale richtlijnen voor voetgangers uh maken samen met DHTV. Je bent niet voor niks bij mij terecht komen dus je hebt vast gezien dat ik een boek geschreven heb ook. En dat is een beetje een weet je als je er dan op een gegeven moment dat tien jaar ofzo aan een onderwerp werkt, dan weet je dus ook al van toen dacht ik weet je zo een soort boek had ik wel gewild tien jaar geleden, maar het is er niet. Het is er nog een beetje. Het was er niet, is nog steeds niet en nu weet ik er best wel veel van. Dat weet je wat. Ik ga het dus opschrijven. Ja, daar heb ik heel lang over gedaan maar dat boeit nu. Goed dat is er nu. En uh dus dat kost ook weer natuurlijk heel veel literatuur onderzoek zeg maar. Maar intussen voor vooral voor de gemeente. Ook nu ben ik heel erg juist heel praktisch bezig en dat is wel goeie. Kom mensen maar zeggen ja tenslotte. Nou het was echt wel genoeg voor mij om mijzelf voor te stellen heb.

Speaker 1 [00:04:41] Ja ja dus eigenlijk is het ook helemaal uit jezelf gekomen dat je uiteindelijk aan de slag bent met lopen. Dus niet dat dat jij door bepaalde opdrachten was dus door die prijs.

Speaker 2 [00:04:51] Ja was door die prijsvraag zullen we maar zeggen. Beter de voor en natransport bij knooppunten en heel veel mensen uit de ED gingen dan apps ontwikkelaar weet ik veel wat. En ik ben juist meer gaan kijken naar van hoe kon je de ruimtelijke kant nou eigenlijk verbeteren? Hoe komt het dat uh. Bij sommige stations best wel veel mensen lopen vanaf daar het station en bij andere stations veel minder.

Speaker 1 [00:05:16] Uhm. Maar mijn vraag is wat betekent inclusiviteit voor jou

Speaker 2 [00:05:21] Nou ja, dat het voor iedereen is dat er iedereen mee kan doen we maar zeggen.

Speaker 1 [00:05:29] Ja ja. En wat versta je onder toegankelijkheid?

Speaker 2 [00:05:34] Wat versta ik onder toegankelijkheid? Nou ja, dat is een beetje ja, hoe ik het gebruik maar ja, je kan het vast op allemaal manieren opvatten, maar hoe ik het gebruik zeg maar en hoe het er eigenlijk volgens mij als redelijk standaard wordt gebruikt in uh nou ja verkeersland, voetgangerland werd ik het hoo ja is ehm is dat de openbare ruimte toegankelijk is voor voor iedereen. En uhm je kan zeggen voor mensen met een beperking en dan heb je al heel snel dat je denkt aan uh. Nou mensen met een motorische beperking, zal ik maar zeggen. Maar dat is niet alleen. Het is. Het gaat echt. Het is wel echt breder dan dat het is. Mensen kunnen allerlei beperkingen hebben. Het zegt soms zelfs kinderen. Het zijn ook een soort van mensen met een beperking, want ze zijn klein, dus ze hebben een soort lengte beperking. Maar als ik als heel jong zijn, dan hebben ze nog wel. Hebben ze eigenlijk ook cognitieve beperkingen. Dus weet je in principe zie ik het best wel breed. Dus het gaat echt

wel om toegankelijkheid voor iedereen met wat voor een beperking dan ook. En dat is dat kan dus ook cognitief mentaal zijn. Het is een hoeft niet alleen maar fysiek te zijn, laat ik maar zo zeggen. En ja, dus dat Je kan er heel dik zijn en daarom ergens niet door kunnen. Ik noem maar iets. Je hoeft niet eerst een rolstoel zitten of blind te zijn. Ik zie het wel als breder dan dat.

Speaker 3 [00:06:56] Ja, ja, snap ik.

Speaker 1 [00:06:58] En op welke manier werk je met inclusiviteit? Heb je enkele voorbeelden in je werk?

Speaker 2 [00:07:09] Nou ja, het is wel. Het is eigenlijk vooral bij uhm openbare ruimte ontwerp gaat een beetje over twee dingen. Dat dat inderdaad uit looproutes dan, omdat ik daar natuurlijk heel erg mee bezig ben. Dat die toegankelijk zijn voor mensen met een beperking is daar die inclusiviteit natuurlijk in terug. En inclusiviteit is dan misschien. Ja, ik zie dat geloof ik toe. Dat is denk ik nog net wat veelomvattender dan hoe ik toegankelijkheid gebruik in mijn werk. Als het jou hier gaat om tis maar definitiekwesties.

Denk ik dat zeg maar inclusiviteit breder is in de zin van dat je dan ook kunt zeggen. Weet ik veel mensen die last hebben van incontinentie kunnen ook naar de wc. Uh dat is misschien niet per. Ja en als dat dan toegankelijkheid is? Mmm ja kan je zeggen, maar dat ligt een beetje op het randje zeg maar. Weet je? Dat dingen bijvoorbeeld sociaal veilig zijn. Dan denk ik dat is ook een beetje de vraag of je dat nou schaart onder onder toegankelijkheid of dat dat eigenlijk meer net net iets breder is die zegt oh ja, het is inclusief. En dus is het ook voor mensen die misschien. Ja wat sneller bang zijn. Of wat weet jij dus dan? Uh, en dat zijn toch al snel wat zwakkere groepen zeg maar. Ja, oudere vrouwen weet je. En al helemaal oudere vrouwen. Maar ik denk eigenlijk in de regel dat heel veel mensen onder toegankelijkheid en dat ik dat zelf ook wel vaak zou gebruik, dat dat heel erg gaat over die beperkingen. Ook als ik zie ik het relatief vrij breed, terwijl inclusiviteit dan ook weer iets meer gaat over. Maar ja, misschien inderdaad daar wat ik zei ook naar de wc kunnen en ook uh en ook je sociaal veilig voelen. Uhm ja durf ik überhaupt wel? Ik kan er misschien wel komen, maar durf ik daar ook heen of zou weggaan en dat dat net lijkt te werken? Voel ik me daar dan ook lekker? Waar je dat? Dat is het misschien meer dat het ene gaat over van het kan en het andere is ik vind ik uh. Ja, ik ja ik voel me ook nog lekker om dat te doen ofzo. Dat is misschien een beetje ja.

Speaker 1 [00:09:18] En het werk waar jij je mee bezighoudt is dus vooral looproutes en het nog breder trekken van inderdaad ook nog denken aan dingen als toiletten en bankjes, Houd je je daar ook mee bezig.

Speaker 2 [00:09:35] Ja, toiletten, bankjes, sociale veiligheid, dat weet je. Dan is er natuurlijk meer. Ook gewoon vanuit mijn achtergrond als uh als stedenbouwkundige. Dus ik merk wel dat verkeerskundigen bijvoorbeeld wat vaker zitten op uh op heel erg gaan. O ja, ik moet gewoon stoep maken en bepaalde breed hebben en ik moet op en afritjes maken en ik heb geleidelijnen nodig en ik. En natuurlijk moet het goed verlicht zijn. Er zijn richtlijnen voor bla bla bla en dat je als stedenbouwkundige net wel weer wat breder kijkt en dat je dan dus ook meer de ruimte ervaring meeneemt. En daar zit dan ook uhm ja, daar zit dan ook bijvoorbeeld meer sociale veiligheid bij bij en overzicht en weet ik veel, kan ik raak vluchten, voel ik me gezien weet je wel? Zijn er uh levendige plint uh allemaal en komt er meer bij kijken dan is het de zaak maar ook meer de gebouwde omgeving dan alleen ook maar ruimte zeg maar. Ja, waar je eigenlijk als stedenbouwkundige veel meer als één geheel ziet zeg maar.

Speaker 1 [00:10:29] Ja ja, dat snap ik. Ok, je vertelde dat je volgens mij zo goed en dertien jaar geleden ook weer eens echt meer begonnen bent met lopen. Uhm merk je nu uhm was dat op dat gebied misschien meer dat dat überhaupt op het meer uhm op de voorgrond moest komen. Er moest meer bewustzijn komen dat lopen belangrijk is. Zie je daar nu al verschil in? Dat er inderdaad bijvoorbeeld meer wordt gekeken naar hoe kan je dat dan inclusief maken?

Speaker 2 [00:10:54] Uh ja, volgens mij is er wel echt dat de aandacht voor lopen is wel echt groeiend, dat merk ik wel.

Af en toe een weetje. In t begin had ik wel zoiets van ook bij ik ben geloof ik de enige die hier mee bezig is, weet je wel. En zo van nou ja, fietsen is ook belangrijk. Maar weet je wat? Ik ga me ook gewoon richten op lopen omdat er met de fiets al genoeg aandacht is. Dan weet je dat het uh wat wel een beetje een uh een ding want ik ben totaal niet anti fiets ik fiets daar weet ik hetzelfde is. Maar het was ook die had wel een beetje het door de soort ontgonnen onontgonnen terrein leek t wel. Ook al kwam ik dan wel wat oudere mensen tegen die dat intussen weer allemaal zo net met pensioen zijn, zeg maar. Die altijd vroeger de bij de voetgangers vereniging zaten en die voetgangersvereniging is dan helemaal uiteindelijk opgegaan in Veilig Verkeer Nederland. En alle mensen die oorspronkelijk bij de voetgangers vereniging zaten die vinden dat hun gedachtegoed daar volledig verkwanseld wordt. En op zich wel grappig dat het lijkt alsof er een soort gat tussen zit of zo. Weet je wel wat die mensen zijn nu allemaal? Ja, die hebben intussen dan mensen en straten opgericht. Ik weet niet of je dat kent

Speaker 1 [00:11:59] Ja ik heb daar wel over gehoord.

Speaker 2 [00:12:00] Ja, en dat is opzich is dat aardig. Nou is het trouwens zover, ik weet niet wie je nog meer gaat interviewen hoor, maar als je het over toegankelijkheid wil hebben, ofzo dan is Rob methorst die is daar heel erg van het Design For all. Nou ja, er zal vast van af weten, hij heeft een proefschrift. Weet je wie het is?n

Speaker 1 [00:12:21] Ik heb hem inderdaad voorbij zien komen, ik heb zijn proefschrift gezien. Misschien inderdaad leuk om hem nog te benaderen.

Speaker 2 [00:12:28] Ja, je wordt wel bijna bang van hoe dik zijn proefschrift is. Ik heb het echt niet door gelezen van voor tot achter, en hij kan heel lang van stof zijn. Ik trouwens ook sorry. Hij weet er ontzettend veel van en hij vertelt graag, maar je moet maar even kijken of je daar nog tijd voor hebt of zin in hebt. Maar uhm.

Speaker 3 [00:12:50] Nou ja, goed, ehm.

Speaker 1 [00:12:52]Goed om te weten.

Speaker 2 [00:12:53] Ja, maar dat is de groeiende aandacht voor dus dat is wel uh uh dat is wel fijn. Ik vind wel trouwen, het hangt misschien beter van af van de gemeente waar je bent, maar ik heb wel een beetje het gevoel dat ik. Ik begin een beetje in een soort loop bubbel te zitten geloof ik. Als ik kijk op niet op de mensen met wie ik spreek en een beetje wat links georiënteerd misschien of zo, Weet jij dat je dan uh. Dat je het allemaal wel al met elkaar eens bent? Weet je het al van tuurlijk lopen, fietsen, nabijheid of je route naar Maar ja, dan ben je bij de gemeente en dan wil je wat maken en dan zeg je van hee, bijvoorbeeld ook in

Arnhem is, daar is er een coalitieakkoord. Daarin hebben ze gezegd ja, we gaan de voetganger op één zetten. En daarna de fiets en dan het over je en dan nou weet je dat stomprincipe. Uh, heb je vast ook van gehoord En dan denk je van ok, dat is mooi. Weet je, eindelijk, het staat in het coalitieakkoord. Na alle. Nou alle VVD eerste wethouder mobiliteit, komt er misschien een soort frisse wind en na jaren uh gaat dat wel werken, maar dan ben je met een openbare ruimte project bezig en dan is het uiteindelijk. Toch weer zo dat de parkeerplaatsen de afmetingen moeten hebben die zeer mooi aangeeft als de afmetingen die parkeerplaats moeten hebben en het voetpad dus smaller wordt. En dan zeggen ze bij gebrek aan loopbeleid. Want er is nog niet echt loopbeleid. EN dan zeg ik dat maat niet uit. En ik ben dat nu aan het maken, loopbeleid voor de gemeente Arnhem. Voordat dat is vastgesteld dat duurt nog even en heb ik gezegd van in de tussentijd zijn er ook gewoon richtlijnen van CROW voor voetgangers. Minimaal 2 meter vrije doorloop ruimte voor voetgangers. Dan heb je het voetgangersbeleid die nog niet klaar is niet eens voor nodig. Weet je, heb ik loopt beleid van de gemeente ook niet voor nodig. Je kunt prima zeggen wij volgen de landelijke richtlijnen 2 meter vrije doorloop ruimte voor elke stoep. En iedereen. Slaat helemaal steil achterover van die twee meter. Als ik dat zeg ga ik echt wel gauw twee meter. Nou, dat is wel echt heel luxe, weet je. Wij maken natuurlijk al jarenlang 1.50 en als het dan een keertje een beetje in een een krappe oude stadswijk is, dan is af en toe 1.20 kan ook best wel wat. Je kunt er toch langs? Is toch toegankelijk? Minder dan 1 meter heb ik maar nodig voor een rolstoel. Dus wat is er nou met je twee meter. Dan passen die ook wel. Dik twee rolstoelen langs elkaar weet je wel. En één rolstoel is vaak ook wel goed? Weet je een beetje zijdelingsen dat dan denk ik wel van ja, dan hebben we toch nog best wel een weg te gaan zeg maar als ik ook dat soort mensen nog tegenkom. En toch de auto veel, ja, die richtlijnen eigenlijk zijn het allebei richtlijnen. Allebei zijn het geen wetten zijn vatbaar. Het zijn maar richtlijnen. Uhm, is daar geen eisen? Maar voor de auto worden de richtlijnen toch ook al snel gezien als eis. En voor de voetganger wordt een richtlijn gezien als richtlijn die je niet persé hoeft te volgen. Tja, misschien wel tot aan de negentig centimeter, dus dat is nog wel een beetje van ok, negentig centimeter wel. Nou ja, weet je, dan is het daarmee toch toegankelijk en kan je er toch langs. En dan denk ik ja, dan komt er iemand uit de andere richting en dan heb je echt geen idee hoe je elkaar moet passeren. Weet je, O, ik wil eigenlijk ook wel graag naast elkaar lopen. Of ik had laatst toen was er een mevrouw die zat in een uh scootmobiel en die had een hondje. En om de een of andere reden zijn er best wel veel mensen in een scootmobiel met een hondje. Ik weet niet of ze het al vaker heeft gezien. Maar dan heb je een scootmobiel. Is best wel breed, ik vaak al breder dan een rolstoel. Het hondje moet er nog naast. Dus hoe weet je dit zijn oudere mensen, die komen steeds meer, die hebben zo'n voertuig. In principe moet je op de stoep en dan weet je. Ja, ja, nou ja, goed ik kan mij er soms best wel een beetje over opwinden dus er is groeiende aandacht. Maar het is zeker geen gelopen race zeg maar. Weet je, dus je kan zeggen ja, wij raken er steeds meer van overtuigd, maar als de ruimte te krap is om alles te doen, dan is het nog steeds wel zo dat de voetgangers toch wel snel wat zachter is allemaal dan de andere richtlijnen die er zijn. En dat is natuurlijk de puzzel en dan moet je zorgen, maar ik sta hiervoor als heel projectteam en niet als uh één iemand die roept ja maar ik ben gaan lopen, ik ver lopen en ja er staat ook iemand van fiets en ik sta en dan zie ik wel een fietsersbond maar er is niet echt een voetganger vereniging. Weet je, er is wel iemand van de ? maatschappij. Er is wel iemand die het voor de autos. Dat is vooraf nooit een probleem. Niet het er iemand van ANWB aan tafel zit algemeen als een wielennersbond, maar toch. Uh weet je. Dus ik vind wel dat het in de praktijk ja het komt wel een beetje en misschien ook wel bij ambtenaren t redelijk is, maar dan is t. Ik merk wel dat nou het hangt van de kleur van de wethouder af hoe hard het dan echt is en ook wel van bewoners. Soms zijn er bewoners zeggen, van ik wil gewoon mijn auto kwijt. Boeie verder.

Speaker 1 [00:18:05] Ja.

Speaker 2 [00:18:06] En dan is participatie is namelijk ook een trend dat steeds belangrijker is. En dat geldt in heel veel gemeenten dat het echt wel een beetje is gegaan van inspraak naar participatie of te wel de wens van van bewoners telt zwaarder mee.

Speaker 3 [00:18:20] Ja.

Speaker 2 [00:18:21] En die zijn ook helemaal niet altijd zo voor loop ruimte. Nee dus die dat de ja dat is me dat merk ik toch ook wel dat ze dat soms.. Gemeenten die maar al onze parkeerplaatsen weghaalt. Uhm, en dat is in Arnhem dan ook nog met als misschien wel belangrijker reden vergroenen. En niet alleen loopruimte creëren, maar juist eigenlijk vergroenen. En dat ook lang niet alle bewoners daar blij van worden.

Speaker 1 [00:18:48] Nee, nee duidelijk. Dus is het dan, als ik dit een beetje kan samenvatten? Dat je graag zou willen dat er hardere eisen zijn voor voetgangers? Is dat dat gemeentes dus eigenlijk meer meer opgelegd krijgen en daardoor ook echt rekening moeten houden met de voetganger.

Speaker 2 [00:19:06] Nou ja, kijk. Zij krijgt het op zich. Het punt is denk ik dat uhm. Daarbij ook, zeg maar voor andere vervoermiddelen ook geen eisen worden opgelegd in de zin van dat er landelijke eisen zijn. Alles wat CROW maakt, zijn richtlijnen zijn nooit eisen. Dus je hoeft je dus en als als gemeente maak je daar pas eisen van als jij zegt in jouw beleid wij volgen de richtlijnen van CROW wij en op die en die punten wijken we af. En ik vind wat weet je uit de gemeente doen dat wel alleen maar pakken op bijvoorbeeld een iuhmm. Ja mij bij in Arnhem is dat. Ik weet even niet hoe het heet. Je hebt in allerlei gemeenten natuurlijk het geloof ik HIOR. Wat is het, dat handboek inrichting openbare ruimte? Ja, dat zal het wel zijn. Nou weet je dit, ze zijn zeg maar wel vaak dat gemeenten dit in hun eigen beleid vaststellen, waarbij ze vaak de richtlijnen van het CROW gebruiken en dat is natuurlijk zeg maar die vertaalslag, die moet de gemeenten dan gaan maken. Kijk, op zich ligt het niet echt CROW, want die twee meter staat in de richtlijnen gewoon van de ADZP. Nou over uh nou pak m beet een half jaartje is er ook een ontwerp richtlijnen voetganger. Die kun je als gemeente gebruiken, maar je moet dan dus wel vertalen in jouw gemeentelijk beleid. En dat gemeentelijk beleid moet worden vastgesteld. Uhm door de gemeenteraad zodat het zeg maar echt een uh uh status heeft zegmaar dus daar niet een beetje in zitten rommelen. Weet je dat je denkt van ja maar het staat als het niet zo keihard erin staat als in die HIOR of wherever het heet, met bijgestelde beleid toch weer die negentig centimeter staat omdat dat volgens CROW de minimale maat is. Ja, dat is toch iets heel anders dan zeggen hey maar uhm ja wij willen gewoon altijd die twee meter. En nou sowieso is tuurlijk ook wel een beetje hoe CROW het op schrijft. Misschien één ding, maar ook hoe het. Hoe je het vertaalt. Kijk, dat is het lastige voor de voetganger. Bij bij alle andere modaliteitis het vaak één rechte baan die dezelfde breedte heeft. En bij voetgangersruimte is het altijd het wiebert altijd Weet jij wat ik bedoel. Er staan dingen op het voetpad dus dan weet je dat je het sowieso gevel ruimte kunnen kunnen wieberen enzo. Weet jij hangt een beetje vanaf wanneer het gebouwd is. Maar uh zeker in oude stadswijken. Het springt dus naar voren en naar achter en er is dus een trappetje omdat die voor een voordeur wat hoger ligt of weet ik wat je. Dus er steken vaak allerlei dingen nog in die loopruimte, dan worden nog dingen neergezet. Dus dat is ook dat is denk ik wat het wel heel lastig maakt voor voetgangers en zeker ook voor die toegankelijkheid waar jij het over hebt is ook al stel je vast wat de vrije doorloop ruimte moet zijn. Wat is dat precies? Dat is dus niet de ruimte tussen de erfgrans en nou ja, het volgende

of dat nou het fietspad is of de parkeerstrook of groenstrook of whatever. Maar uhm, dat is dat is misschien iets wat gewoon heel blijft omdat het gewoon is zoals het werkt. De breedte van de stoep is het niet hetzelfde als de vrije doorgang ruimte en daar hebben al die andere modaliteiten geen last van. Er staat nooit iets midden op het fietspad. Er staat nooit iets meer op de rijbaan.

Speaker 3 [00:22:32] Nee, nee

Speaker 2 [00:22:33] Dat is een probleem. En dat verschil tussen vrije doorloop ruimte en trottoir breedte, dat het idee dat ja, dat dat niet hetzelfde is zeg maar. Dat moet je de hele tijd blijven zeggen, weet je. En dat maakt alle verschil voor toegankelijkheid.

Speaker 1 [00:22:48] Ja, ja, ja. Dus misschien ook inderdaad dat er gewoon nog te weinig kennis dat ik weet soms te weinig kennis hebben van hoe het anders werkt. Voetgangersgebieden blijf ik nog aardig omdat het nog zo'n vrij nieuw onderwerp is. Dit soort dingen als dat je dan moet herhalen van maar dat is doorloop ruimte.

Speaker 2 [00:23:05] Ja, je moet het herhalen maar. Maar het is ook het is niet alleen, het is het niet dat ze het niet op mijn netvlies hebben, maar het is ook heel lastig te borgen. Snap je dat? Dus het moet zeg maar bij ook veel meer mensen in hun hoofd zitten of zo. En weet je wat als je dus iemand bij afdeling mobiliteit hebt die zegt oké, ik ben van mijn fiets en ik zorg dat alle fietspaden breed genoeg zijn. Weet ik veel, ik noem maar wat. Nou en dan is er een nieuw fietspad aangelegd en dus breed genoeg en dan heb jij je werk gedaan. Maar bij et voetpad ben jij dan dus niet klaar, want je hebt als verkeerskundigen of landschapsarchitect of weet je of je hebt dat samen zitten doen. Nou dan heb je die loopruimte. Heb je getekend Het is zo gemaakt. Maar toen ja toen had iemand van beheer zijn. Handhaving van het fiets parkeerverbod niet op orde. Ja, toen stonden er opeens weer allemaal fietsen. Of er was iemand die uh iemand van de hele andere afdeling die zo maar een vergunning heeft uitgegeven voor een terras. Wat nou helemaal niet kon, want dan zitten die van jou de loopruimte af te snoepen. Maar hee, dat was iemand van vergunningen. Oh shit, moeten we die weer hebben of weet je? Uhm dus het is

Speaker 1: Dus zeg maar stel je voor je werkt in de mobiliteit voor de fiets en voor een autoweg hoe je het misschien niet heel integraal te bekijken, maar dat is misschien anders voor voetgangersgebieden.

Speaker 2 [00:24:25] Ja, nou niet. Misschien dat is zeker waar en dat maakt het heel. Dat maakt het gewoon ingewikkeld. Dat maakt ook dat je dus het van mensen van allemaal, dat zeg maar de ook weer de hele organisatie die doordrongen moet zijn van dat belang en moet snappen uh waarom je dat, ja waarom je dat wil en hoe je dat ja voor elkaar krijgt. Dus het moet op allerlei plekken eigenlijk geborgd worden en dat is uh je hebt het maakt het gewoon denk ik lastiger dan ja voor andere modaliteiten.

Speaker 1 [00:24:59] Dan nog de vraag ervaart u beperkingen om toegankelijke voetgangersgebieden de vorm te geven, dan is dit misschien al eentje. Dus dat het integraal bekeken moet worden. Dan denk ik misschien ook al wat je net vertelde dat gemeentes zelf ook heel erg hun eigen zeg hebben, waardoor uhm dat je zelf eigenlijk moet bepalen hoe ze hoe ze het uh vormgeven. Komen er misschien nog meer dingen naar boven waarvan je denkt oh dit is echt een beperking, waar ik vaak tegen aan loop.

Speaker 2 [00:25:28] Uh nou dit heeft een beetje te maken met wat ik net zei. Dus je kan het wel. Als het je lukt om het goed te ontwerpen en goed te laten uitvoeren dan is het dan zit het dus bij het voetgangers zit er dus ook nog een uh een gevaar zeg maar uh dat de boel weer vernaggeld wordt in de beheer fase zeg maar. Dat zit qua beheer en handhaving en nou ja, t is een beetje. Dus wat gebeurt er daarna allemaal nog? Want heel vaak worden dus daarna allemaal nog dingen neergezet, want we hebben even, we moeten toch nog wat ergens laten. O goh, dat moest nog een nou, er moest nog een laadpaal bij waar zullen we het eens neerzetten. Er moest nog een uh weet ik veel en uh een parkeerautomaat bij. Er moest nog een ondergrondse vuilcontainer bij. Weet jij hoe die daar komen bijna altijd, zeg maar. Weet je er komen er altijd dingen bijeen in de openbare ruimte. En die, die komen bijna altijd in het voetgangers domein terecht. Ja, en op dat moment ben je er niet meer bij. En wie ga, hoe ga je dat dan borgen dat dat nog steeds allemaal goed gaat? Dus dat dat is zeg maar een soort extra risico. Ja, en lastigheid aan hoe het werkt voor voetgangers?

Speaker 3 [00:26:41] Ja, oke als je een project misschien hebt afgerond, hoe wordt dan geëvalueerd of het een goed uitgangspunt is?

Speaker 3 [00:26:55] Uhm. Nou nee, dat wordt in de regel niet geëvalueerd nee. Dus ik denk ik weet wel, dat is bijvoorbeeld in de gemeente. Nou, ik heb wel eens gehoord dat ze dan bijvoorbeeld bij een grotere na denk ik vooral bij gebiedsontwikkeling. Ik weet niet of ze dat echt doen bij elk openbaar project. Maar dat ze dan wel na een paar jaar gaan kijken met het projectteam van functioneert dat zoals we dachten? Zijn er nog dingen die we moeten aanpassen? Maar ik heb t idee dat bij de meeste gemeenten toch iets van klaar is klaar. En als er iets niet werkt, dan horen we het wel, want dan zal er wel geklaagd worden. Ja en dat is dan ja, dan is het toch een beetje meer een soort noem het maar een soort piep systeem, maar dan dat je echt proactief gaat kijken van hoe functioneert het nou? En al helemaal niet met zeg maar uhm met echt voor en na metingen of zo. Dat wordt heel weinig gedaan. Dus echt van hoe is het nu en hoe hebben we nou de herinrichting gedaan? Hoe werkt het nu echt? Vinden mensen het nu? Uh vinden ze het nu veiliger? Na misschien ook tellingen. Weet je, dat gebeurt ook wel heel weinig. Dus als je het hebt over toegankelijkheid dan kan je ook zeggen ja als er belachelijk grote stromen of belachelijk groot. Hoe groter de stroom mensen, hoe meer breedte je nodig hebt. Maar als je niet weet hoeveel mensen er lopen dan heb je ook geen idee hoe breed moet zijn. Dus ik kan deze twee meter noemen, maar dat is gewoon een minimum. En als het op een gegeven moment drukker wordt dan X, dan heb je dus meer ruimte nodig. Maar als jij niet weet hoe druk die is, want je meet niet, dan ga je dus ook niet meer ruimte reserveren zeg maar. Dus dat is ook wel een ding. En dat uhm zou je bij voor en na metingen zijn bijvoorbeeld ook zou. Maar dat is ook een beetje mijn onderzoekers inslag. Zeg maar dat ik het niet dat ik het wel echt interessant zou vinden als je bij de voormeting ik dacht hoeveel mensen lopen er nu en hoe het is, zeg maar gewoon tellen. Maar ook wat vinden deze mensen er nu van? Uh, en dat je ook daarna zegt van hee ok, een jaar later weet ik het. Hoeveel mensen lopen er nu en wat vinden mensen nu van? En dan op een aantal punten natuurlijk en als het kan toegankelijkheid zijn, maar ook veiligheid en aantrekkelijkheid. Ja en lopen. Er niet alleen mensen door heen, maar gaan ze nu ook meer verblijven. Uhm, maar er wordt heel weinig gedaan want er is over t algemeen gewoon niet zo, ja..vinden te weinig mensen interessant genoeg om er geld eruit te geven. Denk ik.

Speaker 1 [00:29:22] Ja ja. Dus t is ook wel een beperking dat er te weinig data is eigenlijk?

Speaker 3 [00:29:28] Ja, ja, ja.

Speaker 1 [00:29:30] Dat is een beetje de conclusie. Oké, duidelijk. Ehm. En vroeg ik me nog af als je begint met een project. Hoe besluit? Ja, hoe kijk je dan? Zeg maar waar? Waar start je? Hoe kijk je wat de behoeftes zijn bij een project.

Speaker 3 [00:29:45] Uhm. Maar ik sta in een start, meestal gewoon met de plattegrond.

Tenminste ehm ja, het hangt een beetje van type project af hangt meestal. Kijk eerst maar dan ook een plattegrond. Wat is het uiteindelijk en ga je iets? Uh, als het dichtbij is ga ik het rond fietsen. Als het ver weg is ga ik uh ik begin ik baas met google streetview of sta ik. Dus je weet wel. Of je gaat er zeker met je. Je moet natuurlijk al gaan kijken hoe een gebied functioneert en maakt en bronnen misschien

Speaker 1: en praat je met omwonende misschien?

Speaker 2: Nou ik moet eerlijk zeggen als ik ga wel. Als je me gewoon vraagt hoe doe jij het? Dan is het meestal zo. Ik ga gewoon kijken en als er mensen op straat rondlopen en dan spreek ik wel eens iemand aan. Maar ik ga meestal nog niet zelf direct aan een heel bewoners onderzoek ofzo doen. Nee, nee dus dat. Ja, het is wel, maar het hangt echt wel een beetje van project af hoor. Maar wat kijk als ik bij de gemeente een nieuw project, doe dan is er een heel participatietraject. Wat je gewoon uh moet doorlopen is toch wat je hebt. Maar dan heb je gewoon uh zeg maar een startbijeenkomst met bewoners en dan ga je uitleggen wat je gaat doen en je vraagt hun wat ze belangrijk vinden. En uh nou ja, dan ga je aan de slag en dan ga je het nog eens met ze bespreken en weet je. Dus het hangt wel een beetje van het project af. Ik heb laatst wel weet ik doe de nu de herinrichting van de openbare ruimte in het Spijkerkwartier in Arnhem dat zeg maar naar oude stads buurt net zou in de eerste zeg maar negentiende eeuwse schil net naast het centrum. En uhm ja, dan hebben we gewoon ook hebben een soort schets sessie met bewoners gedaan, dus dan is een schets op tafel. We weten dat er te weinig ruimte is en we gaan samen proberen die puzzel te maken om het zo goed mogelijk te doen, weet je wel. En dat is het wel. Ik moet zeggen, ik vond. Dat was trouwens wel een leuke sessie omdat mensen dan echt omdat je de tijd hebt om te uit te leggen waar je mee bezig bent, welke problemen je tegen aanloopt en na. En daar was trouwens ook die mevrouw met de scootmobiel en een hondje bij. Ja en die vertelde ook maar ja kijk weet je, ik heb dus daar staan allemaal fietsen op de stoep en ik uh ik zit een scootmobiel en de alle voordeuren. Kan ik alleen maar bereiken via een trapje dus ik kan niet aanbellen bij mensen om te vragen of ze een fiets aan de kant willen zetten. Maar ik kan er ook niet langs dus ik heb er echt problemen. Ik sta daar, ik kan er, kom ik langs en niemand kan me helpen want ik kan geen hulpvragen weet je wel, want ik kan niet aanbellen want ik kan het trapje niet op. En dat is de die mevrouw moet echt kan wachten tot er iemand aankomt die dan de fiets voor de aan de kant gaat zetten of de auto. En als je dat dan hoort dat je waarvan ja we moeten hier echt iets aan doen. Weet je, al die fietsen moeten gewoon van de stoep af en we moeten gaan zorgen dat we de parkeerplaatsen opheffen om de fietsen in de parkeerstrook te zetten zodat deze mevrouw gewoon normaal. Aan het einde boodschappen kan gaan doen of zo iets. Ja maar daar ging je vraag niet over. Maar het is. Ja er zit uhm ja dat is een beetje afhankelijk van het project hoe snel je een ja, hoe, hoe, hoe, hoe snel je bewoners betreft en hoe intensief dat is.

Speaker 1 [00:33:01] In dit geval was er dan ook iemand in een scootmobiel aanwezig bij een participatiebijeenkomst dus dan heb je dat inzicht. Werk je ook wel eens samen met belangenorganisaties? Bijvoorbeeld voor mensen die slecht zien of...

Speaker 2 [00:33:15] Ja, je hebt in Arnhem ook op de APC is een jaarlijks platform voor chronisch zieken en gehandicapten. En in andere steden heb je dat ook. En uhm ja, ik heb ook wel eens maar dat was voor een specifiek project omdat dat ook ging over hoe meet je nou de kwaliteit van looproutes? Het was project voor CROW. En toen had je juist met zeg maar de uh met mensen met een beperking. Een aantal looproutes gaan lopen in Arnhem en in Nijmegen ook in Nijmegen. Ja leuk he.

Bij winkelcentrum Dukenburg en ook bij het centrum. En hoe ga je überhaupt als blinde of bijna blinde de juiste bus vinden en dan in de buurtbus stappen? Dus we er echt met een groepje en de een was blind en de ander zat in een handgedreven rolstoel en de ander zat in een elektrische rolstoel. O ja er waren twee blinden en de één had een hond en de ander een tas stok. Nou t was echt met een met een groep dat je echt met natuurlijk echt gewoon echt geen meter per minuut op schoot, maar dat mensen wel uh ik moet zeggen ik heb zelf nooit een blinddoek voor gedaan om dat te oefenen. Moet misschien toch ook nog stok. Ik heb wel in die rolstoel gezeten, dat vond ik heel zwaar, iemand in een rolstoel, een beetje een hellend vlak en je denkt van oh maar ik ga altijd. En als ik het een beetje zeker in deze richting terwijl je wil, zo zeg maar, maar de stoep loopt zo af, dan moet je direct het bijsturen. Wordt je echt helemaal bij aan. Die ervaring had ik al gekregen toen ik zeg maar met een zelf met m'n eigen of met een kinderwagen liep. Toen dacht ik ook al verschrikkelijk. De hele tijd bijsturen.

Speaker 1: Ja ja

Speaker 2: Opeens vallen dat soort dingen dan op maar het dus. Uhm uh ja, ik heb dat toen specifiek gedaan omdat dat project daar ook over ging, weet je wel, dat ging echt over toegankelijkheid. En uh, wat kom je daar allemaal tegen? En hoe kan je dan een soort een goeie checklist opstellen om te meten hoe toegankelijk een looproute is. Dat heb ik toen voor stereo gedaan en die wordt trouwens heel slecht online gevonden, dus ik weet niet of jij m al had gevonden, maar.

Speaker 1: nee ik heb het nog niet gevonden

Speaker 2: Het is een kwaliteitsmeting loop routes van CROW. En dan is t alleen nog eventjes de vraag kun jij erin of moet je dan betalen?

Speaker 1 [00:35:25] Oh ja ja, daar loop ik er best tegen aan met CROW. Ook hebben ze handboeken waar ik geïnteresseerd in was. Er was een handboek toegankelijke shared spaces, wat ik dan wel heel interessant vond.

Speaker 2 [00:35:35] Oh oh jee, kan je dat weer? Moet je weer vet voor dokken.

Speaker 3 [00:35:38] Ja, dat is wel balen. Ik vind die publicatie ook allemaal heel duur en bestel je boekje en dan betaal je € 50 en dan krijg je een heel klein en dun.

Speaker 1 [00:35:49] Ja hij stond op ja en ik vond het ook wel weer heel interessant dat je daar net veel voor moet betalen, want dat betekent ook dat eigenlijk alleen uh beleidsmedewerkers ofzo, zeg maar mensen van die er voor hun werk mee bezig ben, die kunnen daar aan komen. En als je gewoon een uh uh ja een bottom-up projectje wilt starten in je eigen gemeente misschien dan, dan heb je de informatie niet. Ik vond het interessant.

Speaker 2 [00:36:10] Ja het klopt, maar ik vind zelf als zelfstandige vind ik het al heel duur. Weet je dat als gemeente heb je gewoon een abonnement. Prima, dan kan iedereen van die gemeente erin. Ja, maar als ik als één pitter Molster stedenbouw een abonnement op CROW ga nemen. Nou, ik wil niet eens weten hoeveel ik daar voor moet betalen dus ik doe dat niet.

Speaker 1 [00:36:31] Nee

Speaker 2 [00:36:32] En dan heb ik zeg maar nog de mazzel dat ik nu aan de ontwerpwijzer voetganger heb gewerkt en dat ik nu zegt ja weet je, ik kan m alleen maar maken als ik toegang heb tot een paar van jullie documenten die heb ik gewoon nodig. Nou nu wil ik ze gewoon hebben.

Speaker 3 [00:36:47] Ja.

Speaker 2 [00:36:48] Weet je. Maar ik snap en het ja ik weet niet. Je hebt natuurlijk als je bij een universiteit zit vaak wel toegang tot zeg maar wetenschappelijke publicaties waar ik vaak ook voor moet betalen. Dat heb jij dan weer niet. Maar inderdaad CROW is wat dat betreft niet zo toegankelijk.

Speaker 1 [00:37:05] Ja. Ik heb nog wat vragen meer over het ruimtelijke aspect. Uh. Vindt je de openbare ruimte in Nederland toegankelijk.

Speaker 2 [00:37:16] Ow jeetje, dat is een hele algemene vraag. Nou ehm. Jeetje, het kan vast allemaal slechter, maar het is vaak niet toegankelijk.

Speaker 1 [00:37:30] Ja. En zijn er bepaalde plekken waar je nu aan denkt? Waar je de toegankelijkheid mist?

Speaker 3 [00:37:37] Uh uhm bepaalde plekken. Nou het komt best wel vaak voor hoor. Ik heb een beetje uh. Nou soms zijn dat maar zo zelfs. Soms zijn het gewoon heel basic dingen als op en afritjes. Je zit in meeste of te smalle stoepen. Weet je dus. Maar dat is nog heel algemeen en is nog steeds niet echt een locatie of zo. Want ben je echt op zoek naar een locatie of meer type probleem?

Speaker 3 [00:37:59]. Ik moet eigenlijk. Waar sta je en wat voor locatie zou je de hoogste prioriteit geven om toegankelijk te maken?

Speaker 2 [00:38:08] Welk type locatie dan bedoel je?

Speaker 3 [00:38:10] Ja.

Speaker 2 [00:38:12] Nou ja kijk, weet je, ik heb het idee dat het zeg maar in centra of zo, of echt in voetgangersgebieden, dat het daar allemaal best goed geregeld is. Weet jij dan uh uh, is er vaak zo goed over nagedacht. En dan is het misschien een beetje druk of is wel eens iets een beetje onhandig, maar over het algemeen gaat het denk ik best goed. Uhm, zeg maar in winkelstraten op zo'n beetje en uhm uh. Dus daar zit volgens mij het grootste probleem. Ik heb wel het idee dat het dat uhm. Ja waar ik intussen een beetje op zit te hameren bij gemeente is dat ze gewoon een kaart zouden moeten maken van wat hoofdlooproutes zijn, omdat ze gewoon ook niet weten wat te prioriteren, want ze hebben geen idee wat hoofdlooproutes moeten zijn. Weet je, het is nooit over nagedacht, staat niet in mijn kaart.

Dus je moet eigenlijk zorgen dat die hoofdlooproutes dus dat die in ieder geval goed toegankelijk zijn. Weet je. Uhm. En ik merk gewoon heel vaak dat bij het voor bij oversteken dat je dan dat het gewoon allemaal zo ingewikkeld gemaakt wordt. Weet je wel dat dat je gewoon. Eigenlijk wil je gewoon hup rechtdoor kunnen lopen in gewone een soepele looproute maar heel vaak. Moet ik eerst een bochtje om, maar dan moet ik er af. Weet je, dan voel ik me op den duur zo. En dan. Die en dan is er. Bijvoorbeeld een stoep waar één kant van de weg en dan heb ik een stukje verder dan houdt ie op en dan gaat de stoep aan de andere kant van de weg verder. Maar hij ook op, daar weet je het vaak zo brokkelig is of zo. Weet jij dus dat er eigenlijk heel vaak niet in het niet echt in soepele doorgaande lijn wordt gedacht dat het heel erg is van je kunt van de auto naar de voordeur of zo, weet je. Maar ja, dat is niet perse wat ik wil. Ik wil gewoon langere stukken kunnen lopen. En dan is het nog niet eens perse alleen die rolstoel. Maar ik denk ook wel eens dat er uhm. Toch meer mensen dan je denkt ook langere stukken willen lopen omdat ze gewoon niet zou fiets minded zijn als wij standaard opgegroeid in Nederland mensen. Weet je. Ik denk dat heel veel mensen dat wel heel erg denken van de loop waardoor je binnen je buurt en zo gauw je de buurt uitgaat. Uh ga je fietsen? Dus welke halve zool gaat er dan lopen want is veel te ver en dan ga je al lang fietsen weet je wel. En de er dus. Ik mis heel vaak verbindingen tussen buurten. En dan heb je bijvoorbeeld als ik in Arnhem kijk een voorbeeld. Je kent misschien Arnhem verder niet goed waar ik uh. Je hebt daar bijvoorbeeld een wijk Malburgen, daar wonen echt veel mensen met een migratieachtergrond. En dan is er een wijk aan de overkant van de Grotestraat. Daar is Kronenburg, daar is een heel groot overdekt winkelcentrum.

Ik woon in Malburgen en in principe kan ik daar best wel heen lopen. Maar om die drukke weg over te komen moet ik mega veel moeite doen, is de bijbel. Zeiden wel wat oversteekt plekken, maar heel warm. En de plek waar je bijvoorbeeld ook de kortste route zou kunnen doen is klimop en daar is geen voetpad. Ik moet over het fietspad lopen. Er is wel een oversteek met een met een verkeerslicht, maar ja, dat verkeerslicht is afgestemd op fiets. Maar als voetganger ben ik dit veel te langzaam. Dus ik ben halverwege en staat er weer op rood, dan kan ik het niet. Dus zit ik echt oh, nu sta ik midden op de weg. En nu ik proberen mee te lopen met de fietsers. Maar ja, ik ben te langzaam en dan ben ik nog niet zo lang staan. Dus dan denk ik toch als je liefst ook die verbindingen tussen buurten, weet je het. En denk eens na over die langere lijnen, want het altijd gewoon en de soms kunnen het dan ook hele kleine stomme dingen zijn. Maar uhm ik zeg altijd maar zeg maar de zwakste schakel bepaalt gewoon de kwaliteit of of de toegankelijkheid van de hele route. Dus je kan nog zoveel op orde hebben alsr ergens tussendoor iets zit waarom waardoor iemand er niet langs kan, dan komt die niet eens meer op de rest van die route. Het is leuk dat die o dat die prima is, maar ik heb gewoon één zwakke schakel. Ja, en dat is een beetje dat daar volgens mij nog veel te. Naja veel te slecht naar gekeken wordt van wat zijn nou die langere lijnen en kan ik naar het hele stuk daar lopen of zit ik allemaal met die. Het is vaak gewoon te brokkelig denk ik.

Speaker 1 [00:42:35] Ja, dat is een probleem ja, uiteindelijk inderdaad. En ik herken dat inderdaad ook wel. Denk dat voor fietsers en voor autowegen beter geregeld is. Gewoon lopen eh. Je heel vaak obstakels tegenkomt. Als je door de stad loopt bijvoorbeeld.

Ik heb één vraag dan over recreatie gebieden, want die mag jij er ook bijna. Dus je hebt weet van toegankelijkheid en zekerheid. Ja, en het is onderwerp dat ik merk dat het best lastig is, niet?

Speaker 2 [00:43:07] Oh ja, nou ik. Ik kijk. Ik vind het leuk als als een. Nou kijk, op zich denk je altijd van nou ik vind het leuk als iedereen overal kan komen. Maar weet je, dat gaan we gewoon niet doen want dan moet je ongeveer alle paden gaan asfalteren en super breed maken en dan ben je het ook zo veel van de lol van het buiten zijn aan het vernachelen. Zeg maar heel veel mensen die het juist leuk vinden om over een smal grindpaadje te lopen en dan denk ik ja weet je het, tuurlijk moet je ook een rondje in je rolstoel kunnen doen of. Weet je het. Maar voor mij part maken we paden voor mensen die slechtiend zijn en kun je het ergens voelbaar volgen en zetten we er struiken langs die heel lekker ruiken zodat blinde mensen ook iets extra's hebben bij licht. Ik zeg maar ik iets uh. Maar ik vind echt niet dat we het hele buitengebied toegankelijk moeten maken voor iedereen, want dan haal je echt zoveel kwaliteit weg ook. Dat vind ik echt doodzonde, dus ik. Maar ik kan me best wel voorstellen dat je een of ander percentage toegankelijk maakt en ik noem maar wat, dat je wel tot het uitzichtpunt kan komen. EN het kan misschien best iets meer zijn dan het nu is, maar we moeten dat hij echt niet allemaal doen.

Speaker 1 [00:44:27] Nee Ok, duidelijk. Uhm, ja, dan wil ik nog uh als afsluitende vraag eigenlijk vind je dat uhm Molster dus je eigen organisatie. Vind je dat je vooruitstrevend vooruitstrevend bent met het onderwerp in vergelijking met andere organisaties?

Speaker 3 [00:44:46] En natuurlijk. Ja, ik denk het wel. Ja ik uh uhm ja. Nou ik weet eigenlijk niet zo goed wat ik daar meer over moet zeggen. Weet je, ik ben best wel gewoon voorvechter voor dit onderwerp. Al heel lang. En uhm en ik ja ik probeer dat overal uh zeg maar te promoten met zo veel mogelijk mensen tussen de oren te krijgen. Maar ik moet eerlijk zijn als je het zegt vanuit vooruitstrevend, het is natuurlijk. Kijk, sommige dingen die ik zeg, daarvan zeggen mensen oh ja zo heb ik er nog nooit over nagedacht. Maar er zijn ook heel veel dingen. Die staan er helemaal niet zo een. Ik veel een geniaal bedacht of ingewikkeld of wat dan ook, daar gaat het is meer van. Mensen moeten daar aandacht voor hebben dus. Weet je, ik heb volgens mij ook niet per se heel veel dingen eh ik voor iets geniaals uitgevonden of zo. Uhm. Maar ja, wel gewoon het gaat meer om van weet je. Let er nou eens op en ga het dan ook doen en regel het goed. Weet je en. En en durf gewoon ook. Uhm uh als je keuzes moet maken ook de keus voor niet voetganger te maken dus dat is het ook. Dat mensen misschien ook wel van ja we weten allemaal wel maar ja uh ja ook andere belangen en dat is het primaire dat ik denk. Maar de daar daarvan probeer ik echt wel mensen te overtuigen van ik snap dat er andere belangen zijn, maar dit belang moet echt zwaarder wegen want dit is gewoon uhm. Weet je, lopen is iets wat in principe iedereen kan. Ja, als je het aan Rob Methorst vraagt zegt ie nee hoor, 10% kan het niet en ik vind maar ja. Ok, weet je, ik denk dus prima. Uhm uh behalve mensen die echt wat bedleterig zijn kan natuurlijk iedereen lopen in de zin van misschien kan niet lopen, zit je rolstoel maar dan ben je alsnog een voetganger. Dus laten we zeggen eigenlijk nagenoeg iedereen kan voetganger zijn. En dan denk ik dan dan moet je in ieder geval regelen dat moet je echt als aller allereerste regelen, want het is voor. Juist omdat het voor iedereen is. En dus zeg maar als je een inclusieve ook maar ruimte moet wil maken, dan moet dat gaan naar voor voetgangers. Weet je dat k dat dat is namelijk de hele groep. Dat is iedereen. En fietsen is nooit iedereen. Auto rije je al helemaal niet en het openbaar vervoer ook niet. Weet jij dus dat moet als eerste en dat is zo en dat is volgens mij wel een beetje die heb ik kunnen altijd zeggen hoe het moet, maar zeg maar dat mensen er van doordrongen worden dat dat echt het eerste is wat moet. Dat is het aller lastigste, want dat is toch wel een beetje van ja uh uh ik, de mensen die erover gaan zijn natuurlijk vaak ook de mensen die wel een andere keus hebben.

Speaker 1 [00:47:32] ja

Speaker 2 [00:47:36] Ja, het zijn sowieso geen kinderen met wie je het daarover hebt, weet je. En dan worden ouderen soms nog wel betrokken. Maar wanneer worden er ooit kinderen betrokken dan kan je je misschien ook helemaal niet een heel jaar als heel klein zijn, kan je er ook maar een gesprek mee aangaan. Maar je moet wel. Probeer je iets te verplaatsen, weet je dus. En dat ik vind, misschien is dat ook nog wel een leuke voor je om. Ik weet niet in hoeverre hier wel aandacht aan besteed, maar dat zeg maar die inclusiviteit ook heel vaak dan gaat over oudere mensen met een beperking, zwakkere groepen en een kick. Ja, maar dus ook kinderen. En hoe betrek en weet je, ga je die dan betrekken? Die zitten dus niet bij zo'n uh gehandicapten platform, want die zeg maar. Als je dus allemaal groepen en belangengroepen hebt, uhm dan is er wel een belangengroep dus voor de fietsers. En jij zegt ouder belangengroep voor de voetgangers? Ja, die is er misschien niet. Maar weet je wat dat is dan het Platform Gehandicapten. Want dat zijn dan de voetgangers. Het zijn niet de voetgangers, dat is een klein groepje voetgangers. Meestal zijn het oude mensen met een uh met een fysieke beperking. Ja, en dat zijn dus dat is die. Dat is niet de belangengroep voor alle. Uhm voor alle voetgangers. Dat is helemaal niet waar. Dus dit is niet zo dat zeg maar alle voetgangers worden vertegenwoordigd en dat is wel uh. Nou, da's misschien nog wel n van de andere lastige dingen eraan. Als je zegt van ik wil het werkelijk allemaal inclusief maken, hoe ga je dan die groepen betrekken die het super lastig te betrekken zijn en daarom ook nooit worden de betrokken. En uhm maar ja. Ik heb wel zeg maar wanneer was het vorig jaar vorig jaar met het CROW, in afgelopen najaar met het nationale voetgangers congres. Toen was er iemand. Ik weet echt niet meer hoe ze heten, maar dat was wel heel grappig want die liep en daar kon je zo zeg maar een walkshop doen. En zij Je kan je leren te kijken door de ogen van een kind, dus iedereen krijgt zeg maar een stok mee met daaraan. Een maskertje en die stok had een bepaalde hoogte namelijk. Zeg maar dat je als je de stok op de grond zetten dan was het maskertje op ooghoogte van een klein kind. Dus je moest door je hurken gaan en door het maskertje heen kijken. En als dat is, hoe, hoe ervaart een kind eigenlijk deze uh straat? En dan ga je dus als kind bij bij een oversteekplaats staan en dan zie je bijvoorbeeld. Ik vind sowieso worden autos steeds groter en ik vind het al niet fijn. Een beetje. Niet alleen omdat het allemaal niet past en dat de parkeerplaats verdorie weer groter moeten worden, maar ook ze zijn ook hoog dus ze zijn ook echt in your face weet je wel. En ik vind dat al en ik ben gewoon één meter 75. Weet je, ik ben ook helemaal niet heel klein gek ben nou niet lang maar hee maar dat is zeg maar één meter twintig want je bent gewoon een kind. En dan kijk je ongeveer ja tegen dan. Dan kijk je nog niet eens tegen de ruit van zo'n auto aan en weet je gelijk al helemaal niet er overheen, maar ook niet door de ruit heen. Je kijkt tegen de onderkant van de auto aan. Weet je, het is gewoon best wel. Ja, eigenlijk zou je dit. Als je echt inclusief wil ontwerpen, zou je eigenlijk ook dit deel meer waar nog het zeg maar het gezichtspunt van een kind er in moeten betrekken. En ik heb dat eerder ook helemaal niet zo veel gedaan moet ik zeggen. Wat ik zelf ook best wel met een focus op o ja, al met z'n oude mensen met beperkingen en vergrijzing. En hij is heel belangrijk, want hij die mensen praat. Intussen ben ik ook wel steeds meer ervan overtuigd dat je eigenlijk ook gewoon heel erg naar kinderen moet kijken. Wat moet je dan voor hun nou eigenlijk doen? Want eigenlijk wil je dat ze zo vroeg mogelijk zelf aanlopen, lopen en gaan fietsen en niet op de achterbank zitten en niet uh in de bakfiets zitten. Ik wil je dat ook niet. Je wil dat ze zelf gaan fietsen, want uhm maar er komt een beetje en dat is misschien ik weet niet of dat maar het schuurde. Dat hangt een beetje aan mijn inclusiviteit, maar gaat meer ook over. Ik heb een heel onderzoek gedaan samen met het Mulier Instituut voor Sport en Bewegen en het gaat over hoe kun je mensen stimuleren om meer te lopen en fietsen om te zorgen dat ze voldoende bewegen. Omdat gewoon echt de helft van de Nederlanders te weinig beweegt. Nou ja, wat je als je dan allerlei onderzoek daarvan leest enzo, dan is het toch wel wat maar dan heel erg uh treft. Eigenlijk is dat mensen de meeste beweging halen uit lopen en fietsen naar werk en

school. Mensen die dat doen, die voldoen veel vaker aan een beweeg norm dan mensen die dat niet doen. Dus dat is heel iets om meer te stimuleren. En het andere wat ik ik heel belangrijk conclusie vond is dat je dat er heel veel uh zeg maar uh programma's gericht zijn op uhm. Hoe zeg je dat? Uh gedragsverandering. Je zit de hele tijd met je nou uh, je zit veel meer aan ga lopen fietsen haha. Maar dat gedragsverandering, dat dat nu heel moeilijk is om dat bij mensen te bewerkstelligen echt heel moeilijk is. Als iemand eenmaal in een dat in een patroon zit, dan is het super, maar ook moeilijk om iemand eruit te halen. Met een of andere campagne weet ik van wat je gaat doen. Uh. En dat betekent dus eigenlijk dat je veel meer moet sturen op jeugd. Echt, hoe vroeger je dat doet hoe beter, want dan is ie g dan. Dan creëer je goede gewoonten en als die gewoonte er is dan haal je dat. Dan van die mensen houden dat vol, weet je wel. Dus eigenlijk denk ik wel van uhm nou deels is belangrijk. Kinderen betrekken vanwege de inclusiviteit waar jij mee bezig bent, maar ook heel erg om te zorgen dat zij gewoon zo vroeg mogelijk zelf gaan lopen en fietsen en dat erin houden, want anders krijg je het gewoon nauwelijks meer voor mekaar.

Speaker 1 [00:53:12] Ja ja denk ik. Nou ik wil allereerst nog even zeggen dat ik door de vragen heen ben, dus uh. En wat ik leuk vond dat je zo begint over kinderen, want ik ben vorige week in Oslo geweest en daar is het verplicht om als adviesbureaus, voor de gemeente als er een nieuw project is, dat je dan vertelt wat de invloed is van het project op kinderen en ouderen. Dus ik moest daar aan denken.

Speaker 3 [00:53:37] Wat leuk!

Speaker 1 [00:53:39] Ja het plan uh ja uh wat wat wat zijn consequenties voor deze doelgroepen. Ja daar, daar moest ik aan denken.

Speaker 2 [00:53:50] Maar dat is wel leuk dat je dat zegt, want je kunt dus ook als gemeenten veel beter nadenken over hoe je dit soort dingen dus borgt in je plannen en dat je bijvoorbeeld ook uh. Ja, als gemeente dat soort dingen kunt meegeven in de plannen zodat van hee een beetje uh ook als je het dus uitbesteed aan bureaus. Ja uh tuurlijk. Zeker bij kleinere gemeenten wel iets, maar ook bij grote hoor, want juist Arnhem is dit middelgroot. Maar er wordt ook best wat deel uitbesteed. En na dat je inderdaad zegt je moet daar expliciet aandacht aan geven en uhm. Ja of t dan ouderen en kinderen zijn of lopen en fietsen. Want ja. Ik heb t idee dat kinderen best wel vaak vergeten worden en die komen toch niet naar een bewonersavond. Dag, die liggen in bed.

CLOSING

Voetgangersvereniging Nederland – Regional representative

INTRODUCTION

Nou ja, Ik ben NAME* en je hebt gezien dat ik regio vertegenwoordiger ben voor Utrecht. Ik woon hier in Utrecht, Noordoost, ik ben niet daar heb je waarschijnlijk gevonden of heb je ook de landelijke site? Ik zat bij platform ruimte voor Lopen, daar heb ik ook gekeken en dan kan je bij partners zoeken. En toen vond ik dat gewoon als voetgangersvereniging in Nederland en dan staat u als contactpersoon, Maar ik ben ook naar de website gegaan en toen zag ik inderdaad dat in mijn regio, want er is een voorzitter die woont in Amsterdam, dus ik dacht eigenlijk dat je vooral hier in Utrecht geïnteresseerd was. Nou ja, wat mijn perspectief... wie ik ben, ja, wie ik en ik woon hier in Utrecht in Wittevrouwen. Nou ja, en hoe kijk naar lopen. Vooral in corona tijd ben ik heel veel gaan lopen. Ik was al een wandelaar, zeg maar, maar lopen vind ik toch wel weer iets anders. Kijk ja lopen. Je kan natuurlijk hardlopen. Sommige denken ook hè, dus hardlopen. Nou ja, goed, dat doe ik heel soms, maar het is niet primair wat opmerkelijk primair is toch dat ik loop en dat ik sinds corona eigenlijk ik daarvoor in de stad op naar werk of zo fiets ik ook. Maarja sinds corona wandel ik steeds meer. Omdat je natuurlijk graag buiten kwam, ben ik eigenlijk zoveel mogelijk blijven doen naar corona tijd ook en dan zie je de stad ook wel met andere ogen en daarvoor was ik al wel bij de voetgangersvereniging. Ik weet niet precies wanneer ik daar nou mee begonnen ben. Bij de voetgangersvereniging. Ja in ieder dat weet ik niet, weet ik niet. Ik denk een jaar of 5 of zo. Ik weet hoe ja, hoe lang bestaat die 5 jaar of zo, denk ik. Maar Amsterdam is heel actief, was aanvankelijk heel actief met heel ons, ook regio vertegenwoordigers in andere regio's. Rotterdam was actief, maar Nijmegen zouden die bijvoorbeeld niet weet of dat ik die ook tegenwoordig is. Ze zitten ook nog niet overal en je hebt wel Mensen straat, dat ken je waarschijnlijk ook, Maar ik kijk dus nu vooral vanuit mijn eigen leefomgeving van en hoe en ook Als ik ga lopen, ja of wandelen ook hoe ontogankelijk het is eigenlijk. Als ik naar de bloembollenvelden ga. Daar, Ik heb zo'n app waar je al die wandelroutes ophaalt en dan ga ik gewoon wandelen en dan zie je dat je als je bij die bloembollenvelden gaat lopen, weet je bij Lisse Hillegom weet je gewoon continu langs de weg lopen dus en niet fijn. Hier in Utrecht is het ook. Ja, weet je, Utrecht is heel erg gefocust op fietsen en ja dan zie je dus dat dat nou dat er nu heel erg op die snelfietspaden wordt ingezet. En dan ineens is er een voet is ineens de loopruimte is gewoon de stoep verdwenen en dan is er nog wel ergens stoplicht om ergens over te steken. Maar dan kun je Alleen maar over fietspad kun je nog dus zijn allemaal van die rare dingen en... maar goed ik woon dus in Wittevrouwen en ik woon al heel lang in Utrecht en ik ben steeds meer in mijn wijk actief en ik ga steeds meer lopen en natuurlijk ja, corona tijden zijn natuurlijk heel erg populair geworden hè al die ommetjes zit, kijk nu wel heel erg. Ik vind die kwaliteit voor het leven, voor het leven heel belangrijk.

SPK_1

Mooi

SPK_2

Ik ben hier, komen studeren. Ik geloof hier gebleven. Ik heb van alles gedaan. En ik ben nu vooral vanuit gewoon. Ik kijk vooral vanuit boven, dus zowel naar de zorg of naar de

duurzame, dus ik kijk steeds meer integraal. Dat is wel heel erg met perspectief, ben met het opzetten van de wijkcoöperatie burennetwerk. Ik ben heel erg actief in coöperatieve beweging. Dat kost veel meer denken ook met de overheid. Nou, dat loopt allemaal niet meer zo goed. Nee, systemen, ja, We moeten het altijd bewoners zelf gaan doen. En hoe doe je dat dan? Want we zijn allemaal vreselijk eigenwijs. En op welke schaal moet je wat, hoe kun je dat goed organiseren en van wie is de straat van wie is de ruimte dat soort zaken zijn natuurlijk heel erg bepalend. Wie bepaald nou hoe zo'n straat eruitziet? Zijn het alleen de bewoners en dus ik kijk wel heel breed. Eigenlijk gaat het voor mij wel om leven, maar lopen is wel echt de basis want we moeten ons ook bewegen. Moet altijd lopen.

SPK_1

Inderdaad of je nou met de trein gaat?

SPK_2

Ja ook met de auto moet je altijd lopen. Ja ja, nou ja, ja, dus dat lopen is wel echt heel erg basis. Dus dat is een beetje. Ja, wat wil je nog meer weten? Ik kom uit Zeeland geboren, ik woonde dus ik ben wel wat stadser geworden. Sinds mijn 19e woonde ik in de stad en ik ben hier ook blijven wonen. Maar zeker naarmate mensen ouder worden, zie je ook wel, hè? De rollator en je hebt natuurlijk mensen die slechtziend zijn, dus het is inclusie is ook een thema, maar niet het enige. Maar het gaat ook heel erg voetgangersvereniging Nederland die zitten ook heel erg in op spelende kinderen. Ik ging vroegere, wij speelden gewoon op straat en... Dus ruimte om te spelen, maar ook voor volwassenen. Dat is heel belangrijk voor je voor je kwaliteit van leven, zeker in deze tijd waarin iedereen alleen maar gestrester..

SPK_1

Ja dat snap ik. U bent dus de regiovertegenwoordiger. En bij wie bent dan vooral vertegenwoordiger naar wat voor organisaties of partijen?

00:18:14 SPK_1

Nouja dat Ruimte voor Lopen daar zit ik dus vooral in. Ja, ik zit ook wel te zoeken van, wat heeft nou wat wij gedaan hebben? In wat je wil weten, dat Utrecht City plan hè 10 minuten stad?

SPK_1

Ja dat ken ik

SPK_2

Daar hebben wij vanuit Voetgangersvereniging op gereageerd. Dus daar hebben we en dat hebben we dan doen we dan toch wel ook met de landelijke vereniging. En ja dan kijkt ook iemand die dus slechtziend is die kijkt ook mee, weet je en je ziet natuurlijk ook wel bij de voetgangers dat je hè als je naar inclusie gaat kijken, dat je ook wel die verschillende belangen tegenkomt, hè van wat een kijk. We zien natuurlijk overal dat voor eigenlijk is het voor blinden best goed geregeld ook een stations als je ziet, die hebben allemaal. Wettelijk verplicht, dus dat moet mensen doen en er zijn allemaal wettelijke richtlijnen, dus daar wordt dan heel erg naar gekeken en dingen als ja andere dingen als vergroenen wat jij net al zegt.

Want wat ik dus heel erg tegenkom is dat. Nou, je bent aan het vergroenen en al die fietsen al die fietsparkeerplaatsen en daar hebben we ook mensen die slecht ter been zijn om om om met kinderwagens lopen. Je wordt gewoon gedwongen om op de straat te lopen. Weet je? Dus nou ja, goed, dus dat is eigenlijk heel erg waar we naar kijken. Maar Utrecht is toch vooral in de wijken actief. Ik ben vooral in het Oosten ja, die is ook heel actief, maar Misschien ook gezien op de site. Eigenlijk is Utrecht oost heel erg actief, maar het is wel erg vooral de Maliebaan. Ik weet niet of je dat verhaal hebt gezien.

SPK_1

Nee dat heb ik niet gezien.

SPK_2

Het is wel mooi dat de Maliebaan en het plan zoals het er nu ligt. Ken je de Maliebaan. Waar woon je?

SPK_1

Ik ken de Maliebaan, ik woon zelf in Zuilen. Bij station zijn dus wel de andere kant.

SPK_2

De Maliebaan was natuurlijk het eerste fietspad van heel Nederland en in het midden dat middengedeelte, dat is nu het idee, wat ook weer allemaal voetpad gaat worden en dan dan nog wandelgebied en spelen. Weet je, dat was ook eigenlijk dat. Dat was ook een spel, hè? Wat ze daar deden ik weet niet volgens mij boerengolf ofzo wat ze daar deden. Dus eigenlijk die Maliebaan, dat het weer. Ja, Ik vind het concept. Van de leefstraat, Speelstraat weet ik veel. Dat is eigenlijk heel mooi, Maar dat is dus Oost. Maar goed, fat is wel weer een wat betere wijk, hè? Maar dan toch heb je. En wat daar ook speelt is dat toch veel. Daar wonen niet veel Mensen dat zijn allemaal kantoren geworden. Dat waren vroeger allemaal heel sjeike woningen. Ja, dus ja, maar die hebben ja daar daar. En het is gaat veel over. Er is heel veel genoeg eigenlijk toch in Utrecht als je kijkt op lokaal niveau is het ook in je straat, dan gaat het heel erg over weerstand tegen die fietspaden die rouwde asfaltpaden die de gemeente ter wereld, maar dan zie je ook wel dat er toch een verschil is dat niet iets dat het ook niet makkelijk om het daar met elkaar over eens inderdaad en hoe breed de stoepen dan moeten zijn, want het gaat toch vaak over stoepen en je hebt, er zijn ook Mensen die houden van kijk, ik loop graag eigenlijk langs de singel, bijvoorbeeld, of van die paadjes. Ja, en dan willen ze, dus daar moet je toch soms kiezen, dus hoe breed die stoepen zijn en of je dan ook nog ruimte maakt voor zon staan zo'n weggetje langs het water en maak je dan ook weer ruimte voor een speelplaats of fitness. Dus het is toch. Er is veel schaarste. En als het gaat over de schaarste dan waar het er veel over gaat is dat je kan parkeerplaatsen liften he. Dan ken je misschien ook, je kan tegels liften en verplaatsten.

SPK_1

U bedoelt dat je gewoon parkeerplaatsen weghaald?

SPK_2

Ik bedoel ja. In onze wijk zo, maar dat wil je natuurlijk als het over één concreet of 3 concrete parkeerplaatsen gaat. Nou, dan is er toch best wel ingewikkeld met de bewoners die daar dan hun auto neerzetten en dat gesprek daar. Dat moet ook veel meer op gang komen, weet je, want je hebt toch en dan gaat het niet alleen over voetganger, maar toch ook over dat hele leefgebied. En wat je dus in de zomer ziet, is dat je de leefstraten hebt hè? Ik weet niet of je dat concept kent.

SPK_1

Ja dat concept ken ik

SPK_2

Dus dan lukte dus wel om die autos elders te parkeren en dat. En dat zijn natuurlijk vooral straten waar mensen met veel kinderen wonen. Maar om dat nou, dat zijn allemaal beginnetjes en ook het beginnetje met die parkeerplaatsen is er ook zo een ja, dat gaat met *onverstaanbaar*. Ik weet niet of je dat kent hoor, maar dat wordt gaat met handtekeningen. En, daar kun je ook eerst een mobiele plantenbak neerzetten

00:22:49 SPK_1

Oh, om te kijken hoe het is.

SPK_2

Om te kijken hoe erg het allemaal is. Oh ja, dus en dus de gemeente ondersteunt het wel. Maar ja, de gemeente is ook wel heel erg conflictvermijdend, dus inderdaad, ergens conflict, dan hoor je de gemeente ook niet. Oké, dus heb ik nou jouw vraag beantwoord

00:23:16 SPK_1

Ja, ik vroeg naar u rol als vertegenwoordiger.

SPK_2

Ohja dat wilde ik nog zeggen. Wij hebben, Ik ben niet hele actieve groep in Noordoost en Oost. We doen soms dingen samen met Oost. En ja, ik heb er ook eigenlijk te weinig tijd voor. Ik vind het wel heel leuk om te integreren in mijn eigen wijk, omdat ik daar heel erg mee op zoek ben naar een integrale visie, dan ben je altijd. Omdat je daar ziet dat iedereen heel erg op zijn gebied zit. En hoe kun je nou die leefbaarheid, die inclusiviteit. Maar dat gaat toch dat, nou ja, en het vergroenen dat moeten we ook duurzaamheid.

SPK_1

Oke dus als ik het goed begrijp. Binnen de voetgangers vereniging, zij houden zich bezig met dit soort verschillende thema 's waarin inclusie dan een van die thema 's. Klopt dat?

SPK_2

Ja en de Voetgangervereniging die focust zich natuurlijk op voetgangers. Terwijl ik hier in de wijk, kom ik alles op straat niveau tegen al die thema 's tegen. En dat is ook waarom ik meer vanuit die bewoners kan komen. Want ik kijk vanuit het leven hier hè, ja, stukken j. Dat verhaal ken je ook wel het leef en systeemwereld en daar loop ik ook wel aan bij dat ruimte voor lopen. Ik ben bij die conferenties. Ik vind het allemaal ambtenaren wat je daar allemaal, allemaal professionals en hoe ze met bewoners omgaan ik, ik weet niet of ik daar nog naar toe ga. Ik vond het heel deprimerend eigenlijk.

SPK_1

Omdat ze zo van hoog af kijken? Zo top-down en niet inderdaad echt denken van dit is het beste voor een bepaalde wijk of voor een bepaalde..

SPK_2

Ja ze komen allemaal snel uit Den Haag of uit gemeente niveau, want in het begin, in het begin was zijn wij hier met ambtenaren gepraat. Waren wij op zoek naar ambtenaren die met loopbeleid bezig waren. Er was niemand en de wethouder wilde niet met ons praten met de voetgangers vereniging, want vonden ze niet. En nu nu is dat wel een beetje aan het kenteren hoor. Zie je wel dat die voetganger en ook naar aanleiding van al die acties en ook in dat Utrecht City plan, die 10 min stad dat je wel ziet dat die voetganger ook iets meer is gaan vertellen, dat zien we wel in Utrecht en in de stad In het centrum is natuurlijk voetgangersgebied, maar dan zie je wat er ook wat met corona. Ik ben over die terras en dan gaat het over de ondernemers, de terrassen uitgaan. Dat is dan het belang eigenlijk wat toch voorop staat en niet het belang, van iedereen in de binnenstad kan. Maar goed als jij hebt over inclusie gehandicapten komen niet in de binnenstad. Weet je... of nouja niet dat is te bot gezegd.

SPK_1

Niet zo snel

SPK_2

ja, natuurlijk al heel veel, want die ook bij de voetgangers vereniging die komt ook heel vaak in Utrecht, dus je ziet ook altijd mensen die bij centraal station die het allemaal echt anders wil. Dat is natuurlijk niet helemaal waar, maar nou ja, het is geen citymarketing. Dat is ook weer een ja die doen veel vanuit citymarketing. Ja, en geld verdienen nou die corona tijd dat die horeca blijven? Ja, en Ik weet ook, utrecht is natuurlijk best een goede ja. Of nouja er één grote groep die wel geld heeft, dus die wel graag op terrassen zit. Maar ja, niet iedereen zit op terrassen en voor sommige mensen ja. Dus het gaat mij ook over publieke ruimte, gaat mij ook heel erg over de publieke ruimte,

SPK_1

Dus eigenlijk zegt u in in mist soms een beetje binnen het belang eigenlijk van voetgangers en van de de breedte van voetgangers, dus allerlei verschillende soorten. Boven ja boven inderdaad bijvoorbeeld de economie dan bij de restaurants?

SPK_2

Ja, ja gaat echt over de leefkwaliteit over de, want dat dat wordt ook steeds meer gezien, hè? Hoe belangrijk het is voor al die eenzaamheid. Hoe belangrijk het is om mensen te ontmoeten op straat dus gewoon. Daarom is het ook de leef functie vraag van een straat. En, dat gebeurt in. Voetgangersgebieden. Fietsers die redden dat niet. Die gaan voorbij, dat gaat heel snel. Die mensen die lopen, die maken praatjes en die letten ook veel meer op elkaar. Dat is echt een heel andere bewustzijn.

SPK_1

Vind u over het algemeen dat Nederland toegankelijk is in de openbare ruimte?

00:27:38 SPK_2

Ja toegankelijk kijk, ik kan gewoon lopen, ja. Dus ja, dat is wel een breed begrip? Ja, wat is toegankelijk? Ja, Dat is allemaal, er wordt snel vanuit doelgroepen gedacht. J

SPK_1

a, kijk, hoe kijkt u daarnaar dat er vanuit de doelgroepen wordt gedacht?

SPK_2

Nou ja, Ik denk samenleving gaat dus juist dat voor iedereen is en dat kan overal weer anders zijn. Maar je wil wel als blinden. Door heel Nederland kunnen reizen en hoe je kun je goed met het openbaar vervoer, maar dan kom je ergens op een station en dan moet je ook wel weer veilig over stoepen. Moet je ook wel weer weet ik veel waar je naartoe moet, toch met de bus of hoe je dan ook reist. Ja, en ik ken ook mensen dus inderdaad die ja die gewoon heel veel last hebben van al die geparkeerde auto's, je weet het die bakfietsen op de stoep en er zijn ook bepaalde wijken. Die worden helemaal in beslag genomen door die bakfiets. En die bakfietsen? Ja, dat gaat ook niet altijd ten koste van de auto. Weet je dat ja echt, dus Dat is toch wel een beetje. Daar moet je het wel. ja, daar moet je het wel over eens worden.

00:28:52 SPK_1

Zijn er specifieke plekken waar u de waar u het waar u het belangrijkste vindt dat die toegankelijk zijn.

SPK_2

Ja, de levenspaden, dus de wijken eigenlijk, hè? Dus Wij hebben zoals in witte vrouwen waar ik woon, dat daar gewoon veel meer, ja leefstraten zoals ik. Ik woon er toevallig wel in een gedeelte wat een wandelgebied is. Maar die andere kant. Daar kan ook nog veel meer hoor ja,

SPK_1

dus u kijkt wel echt op de wijk

SPK_2

Op de wijk zodat je kan lopen, Wel wordt het ook heel spannend, zoveel plekken hebben we niet, er wordt gewoon een Parade en er zit nog een ijskoman ook op de hoek. Die ken je vast wel.

SPK_1 ik ben daar laatst geweest

SPK 2

In de zomer. Ja, dat vinden sommige mensen ook wel weer heel druk. Weet je dus, maar omdat er zo weinig ruimte is en zo langs de single dus je moet eigenlijk ook van die looproutes planeren, weet je, eker In de zomer, dus dat is ook prima, maar dan moet je, dat moet ook meer weet je, dus je moet veel meer voetgangers ruimte hebt en dat moet je. Dat kan toch niet anders dan door die door anderen, hè? Door die andere door die auto meer te gaan weren? Ja weet je en ook die snelle fietspaden. Dat vind ik wel. Nou ja, Je hebt op eigen kracht fietsen is echt een ander verhaal. Ja, dan dan al die snelheidsverschillen dan gaat

SPK_1

nou ja, ja, dus dat vindt u ook eehh.. Zijn er ook plekken waar u misschien minder prioriteit heeft, waar ik toegankelijkheid dat toegankelijk moet zijn?

SPK_2

Nou ja, wat toegankelijkheid kijk, moet het allemaal verhard zijn. Dat vind ik wel. Ik houd mezelf wel. Ik loop graag op onverharde paden. Als je wil hardlopen, wil je ook onverhard. Ook die singel hoeft van mij niet alles verhard, dus je moet ook wel kiezen van als er een stoep is waar mensen met weet ik veel die dan rollator nodig hebben, maar het hoeft niet overal. Nee, dus dan overal het bos, maar ook niet het bos, maar ook niet in Utrecht mag je ook wel onverharde paden hebben in ieder geval voor hè al die knieën voor hardlopen en voor mensen die wel is dat wel juist leuk en kinderen mag het ook wel een beetje ruig zijn

SPK_1

Bedoelt u dan meer recreatiegebieden waar dan wat minder van belang is?

SPK_2

Ja of speeltuin of recreatie is, dat noemen we dan wel gelijk, ehm groengebieden zou ik het eerder neomen. Het hoeft niet gelijk de efteling te zijn

SPK_1

Nee, nee, groengebieden dat is een inderdaad een goeie,

SPK_2

Groen en water. Dat is ook goed voor. Dit hebben we ook nodig voor klimaat en dat is ook goed voor die voetgangers. En natuurlijk ja, Als het. het wachten is en ik denk ook het doen hè, samen doen dus je kan ook voedseltuin ofzo. Ja kun je lopen dat het gaat dus ook wel over bewegen en spelen in op brede zin hebben gewoon meer leefruimte aan de voetganger.

Die loopt niet alleen die verblijft, ook die gaat ergens zitten. En hè, dat ok weet niet of dat filmpje hebt gezien, want ik toegangsverlening. Dat vond ik ook wel mooi want de voorzitter die zat ook ergens omdat die voetgangers was. Je gaat ook ergens zitten en je gaat een praatje maken, de voetgangers die is niet continu in beweging.

SPK_1

Paar rustplekken

SPK_2

Bij ouderen moet je wel op die bankjes, naarmate die minder mobiel worden wordt dat natuurlijk ook steeds belangrijker. Maar dan zijn ze bij de gemeente weer bang dat dat zwervers trekt. Of jonge hangjongeren, ja hè? Ja, dus Je moet daar ook wel allemaal met elkaar over hebben. Maar ja de inrichting van de publieke ruimte en het gaat mij vooral over die die publieke ruimte, dat ook publiek blijft, is dat niet. Dat wordt ook steeds meer toegeëigend of door bepaalde particulieren.

00:32:24 SPK_1

Ja, ja, en nou misschien kunt u dan vertellen, want u bent dus vooral betrokken bent bij uw eigen wijk. Ja en kunt u misschien iets over participatieprocessen noemen? Echt bottom-up en wat voor groepen mensen komen er op af? Want hoe pakt u zo'n proces aan als u zegt er moet een leefstraat komen?

00:32:39 SPK_2

Nou, dat doen bewoners zelf hè? Kijk en dat, dat is best ingewikkeld, dat weet ik niet. Procedures heel ingewikkeld zijn, maar wat ik dan wat wij dan doen is hè? Die mensen die het al een keer hebben gedaan, die helpen dan weer andere straten, dus het is de kunst om steeds meer leven om die kennis te delen of die altijd wel eens straat heeft gedaan dat voor een andere straat ook gemakkelijker is als. Als iemand al tegels heeft gelegd die is geslaagd dat je dat soort projecten laat zien dat het dat het toch kan, want heel veel mensen lopen vast, dus die raakt gefrustreerd. Dan van andere Mensen die wij proberen te vooral te Laten zien van kijk, het kan wel, maar dan kijk dit. En sommige Mensen die zeggen ook, Het is gemeente dat dat parkeerplaats ligt, het gemeentelijk beleid, de gemeente moet het doordrammen. Dat doet de gemeente niet, want die moet voet bij stuk houden. Even iets anders gezegd, dat soort woorden moet je. Ik wil nog wel zien wat je gebruikt. Maar je moet daar ook over, hè? In gesprek met bijvoorbeeld of moet je dan een dialoog hebben? Allemaal dat soort processen? Ja, de gemeente moet participatie is ook de gemeente taal participatieprocessen, maar wij vinden eigenlijk dat de gemeente moet participeren met de bewoners dat het om moet draaien. Dat gaat ook een gemeente participatie of al die instanties moeten in de leefwereld, hè? Die moeten daarbij aansluiten en nu is het eigenlijk zo. Dat vind ik bij ruimte voor lopen ook. De gemeentes bedenken iets en bewoners die mogen daar dan iets over zeggen, ja, maar achteraf zeg maar, je zou niet proces omdraaien ja, wij vinden dit belangrijk en.

SPK_1

Ja en ik nog af, u had net over die leefstraat en dat er dan wordt gekeken naar andere andere voorbeelden waar het al gelukt is, zeg maar om kennis uit te wisselen, kijkt u ook wel eens naar andere gemeentes? Andere, ja, dus andere steden zeg maar ja

SPK_2

Dat is vooral wat de landelijke doet hoor. Die is ook al nam in het Valencia en Parijs. Maar goed, ik moet zeggen, Oslo daar heb ik nooit over gehoord. Volg jij het twitteraccount van de voetgangersvereniging?

SPK_1

Ik heb gen twitter.

SPk_2

Oh maar daar wordt heel veel gedeeld.

SPK_1

Oke, Oh, Dat is wel nou, dus dan ga ik het even aanmaken, het even bekijken

SPK_2

Er zijn veel mensen daarmee bezig. En daar ontstaat dan ook discussie over ja en bijvoorbeeld rond t die stepjes, hè, hoe moet je als nou die stepjes die elektrische steps of dat inclusief ik weet wel de wat waar in Amsterdam ook heel wat is. Nou inclusief, want inclusief kijk, dat is ook de migranten hè? Ja, kan het heel breed en die lopen, maar die fietsen niet nee, maar die gaan dit dan ook niet op die stepjes hè tenminste, dus ja, Ik weet niet of je dat of dat ook inclusief is bij jou.

SPK_1

Dat is dus nu eigenlijk ook een deel van mijn van mijn scriptie dat ik ik merk inderdaad dat het inclusief en toegankelijkheid dat zijn begrippen die worden op heel verschillende manieren gebruikt. Terwijl in literatuur, maar ook inderdaad in de praktijk. Dus je ziet ook dat het ene de ene gemeente spreekt heel anders over een toegankelijk gebied dan een andere gemeente. Er zijn gewoon hele grote verschillen tussen, dus eigenlijk is inderdaad een onderdeel van mijn scriptie dat ik altijd bij ieder interview vraag ik ook van, wat ziet u als toegankelijk gebied? Wat ziet u als een inclusieve gebied en ook om voor mezelf, omdat ik dan eigenlijk een soort van mijn eigen definitie daaraan proberen te geven,

SPK_2

Maar dat inclusie zeg maar als het gaat over migranten of hoe je het noemt. Nieuwkomers et cetera, dan is dat ook wel een ondergeschoven kindje, want als het gaat over zeker het woord toegankelijkheid wat jij gebruikt. Het gaat heel snel over mensen met een handicap, ja, hè? Slechtiende mensen die een trapje niet opkomen.

SPK_1

Ja, en ik wil het zelf inderdaad juist heel breed trekken, dus ook Ik denk juist ook, want inderdaad, mensen met beperking wordt vaak meteen naar gedacht, maar eigenlijk degene die een beperking heeft dus ook Als je met een rollator loopt of als je met een kinderwagen loopt,

dan is het ook al een super fijn om geen beperking eigenlijk de kinderwagen., Dat is zo, staat het inderdaad altijd of snel in in beleid dat wordt beperkt en wordt gebruikt, Maar ik wil juist de brede, de brede definitie van de voetganger eigenlijk gebruiken. Ja. Maar dat ik merk dus nu ook met veel interviews dat dat heel erg wisselt. Dus de ene die zegt inderdaad van oh ja, we spreken over best wel een brede voetganger. Dan hebben ze zo kijk je niet Alleen maar mensen met een beperking, maar ook. Naar naar ouderen naar jonge kinderen en dan inderdaad een andere persoon die zegt weer van Oh, wij trekken het nog breder nu u benoemt nu bijvoorbeeld migranten.

00:37:27 SPK_1

Dat komt ook het is een groot issues bij de voetgangersvereniging. Ook kijk Rotterdam is ook een hele actieve. Zo speelt dat ook heel erg. Je kan niets toegankelijkheid, dus ook je kan niet zomaar zijn. Nou, groepen zijn toch veel meer gewend om met de auto te gaan van een luxe en om uit die auto te komen, bijvoorbeeld voor qua cultuur aspect moet je daar ook nou ja dat is ook een staan nou dus bij ons ook een statussymbool. Ze hebben beide bij een aantal groepen is dat heel erg aan het veranderen bij de witte hoogopgeleiden. In mij wij kwaar ik woon. Daar zijn ook niet heel veel migranten. Er zijn wel veel expats. Nou, Er zijn wel veel internationals, hè. Dat is ook weer een andere groep he. En nou ja, Mensen die de universiteit werken, of ja, en natuurlijk maar die echt ja Kanaleneiland, Overvecht dat wordt natuurlijk ook heel veel van over dus en ook al die jongeren daar, die lopen ook al. Zie je ook al je ook kanalen eiland lopen op fietsen. Dus daar is dat eigenlijk de dominante groep dus als u zegt van wij willen inclusief dan is dat is een beetje de tactiekie de voetgangersvereniging brengt. In de andere landen zijn, inclusief ook voor migranten dus. En dat vraagt, dus veel meer ruimte, want die zijn gewend om te lopen. Dat moeten ze leren om dat op te integreren

SPK_1

Dat is ook goed. Ik vroeg me af of er veel wordt samengewerkt met de voetgangers vereniging veel samenwerkt met andere organisaties en wat dan de belangrijkste organisaties zijn?

00:39:20 SPK_2

Nou Mensen en Straat komt heel erg overeen we proberen we werken veel samen. EN wandelnet ook. Daarmee ga je ook spreken?

SPK_1

Die ga ik nog spreken volgens mij over twee weken heb ik daar een gesprek mee

00:39:33 SPK_2

Maar weet je we zijn nog een beetje klein. Dus het is ook snel een beetje als het uitkomt, dus Het is heel opportunistisch, dus het is wel moeilijk om onze positie een beetje te vinden. Ja,

SPK_1

Dus ja maar ziet, u ziet dat als een beperking?

SPK_2

Mens en straat timmert al heel lang aan de weg en Er zijn meer van dit soort kleine zijn allemaal kleine clubjes heel, heel veel expertise. Hoe heet die andere club nou, die hebben ook heel veel. Dat zijn hele goede mensen. Jarenlang bezig maar heel erg op inhoud en niet zozeer nou ja, laat ik het zo zeggen, dat is mijn. We zijn nog niet een hele sterke beweging. Kijk naar de Fietsersbond, maar ja, Als je daarmee vergelijkt, dat is een enorme, maar die bestaat natuurlijk ook heel lang en die is natuurlijk ook gewoon heel klein begonnen weet ik niet, maar zo een soort beweging. Met de Fietsersbond zijn we ook in gesprek, weet je, want die zien ook wel die, maar we zijn natuurlijk snel heel klein en het sneeuwt dan heel snel onder, dus dat is een beetje ook meer van. Ja, hoe doen we dat nou? Hoe krijgen we nou die aandacht voor dit thema?

SPK_1

Dus je ziet het echt wel een beperking dat ja, dat dat wandelvrienden voelt gewoon een vereniging nog zo klein is op dit moment.

SPK_2

Ja, dat zou fijn zijn, en ja, daar moeten we ook de menskracht voor hebben, weet je dus dat en het is natuurlijk ook heel jong, Maar het draait wel ja, het draait niet op een hele grote groep Mensen. Dus Wij hebben niet zo fietsers als een fietserbond van, maar goed, het heeft ook lang geduurd, dus Je moet het ook tijd en tijd geven, hoor.

SPK_1

Is dat ook een beetje verandert?

SPK_2

Ja het groeit wel mee... een beetje hebben nu wel een beetje de wind mee. Ja, het verandert, het groeit wel oké,

SPK_1

ja, en nu meer aandacht ook is vanuit bijvoorbeeld..

SPK_2

Amsterdam is die eigenlijk nu weer heel soms best wel weer sterk. Oké Rotterdam en soms worden ze ook een beetje autonoom, hè, dus het is ook nog een beetje zoeken van, wat doe je nu landelijk en die autonome groepen, want misschien zijn er wel, Ik weet het ook niet helemaal waar nu wel en niet de groepen zijn hoor, dan zou je toch met de voorzitter nog eens even praten of bellen, Misschien moet je daar ook even een afspraak mee maken. Ik denk dat dat wel leuk is, want zij en zij weet veel meer over al die internationale gingen. Zij is veel uitgesprokener en veel meer puur voetganger en zij vindt het ook heel leuk om hierover te praten, maar zij heeft ook hier en ik zou het ook denken ook dat ze het heel leuk vinden om dat over Oslo dat verhaal. Maar ik heb haar daar nooit over gehoord.

SPK_1

Ja, ik kan er ook even kort wat over vertellen Als je dat leuk vindt, want in Oslo eigenlijk sinds 2015 hebben ze daar heel sterk ingezet van inderdaad, meer gericht op de auto, naar meer op de mensen gericht.

SPK_2

Ja zie je, daar zeggen ze mensgericht door ze dus niet voetganger gericht, maar mensgericht. Daar gaat het om, ja?

00:42:25 SPK_1

En, ze hebben de de binnenstad van Oslo, hebben ze helemaal autovrij gemaakt, dus alleen nog maar voor fietsers en voor voetgangers toegankelijk.

SPK_2

En hoe groot is die binnenstad? Dan ben je daar geweest.

SPK_1

Ik ga volgende week , dus dat is heel leuk. De binnenstad is ja 1,9 km², dus niet enorm groot, maar ze zijn nu bezig.

SPK_2

En utrecht is?

SPK_1

Ik zal het niet eens weten, Ik denk dat het Dat is wel een stukje kleiner denk ik, maar ze zijn ook met uitbreiding naar wat meer buitenwijken in Oslo. En dat vind ik vooral interessant, want ze hebben ook veel geleerd, wel van het gebied autovrij maken in de binnenstad, want Er zijn veel meer voetgangers gekomen, dus dat is super positief, maar is bijvoorbeeld ook gentrificatie en polarisatie ja is ook ontstaan. Ja toch ontstaan

SPK_2

Tussen?

SPK_1

Nou bijvoorbeeld de winkelstraat. Die is dan heel mooi en breed, veel groen en bankjes, maar daardoor zijn er meer wat duurdere winkels zijn er. Uiteindelijk zijn er nu gevestigd en polarisatie, omdat het dus Alleen eigenlijk In de binnenstad van Oslo is een hele grote verandering plaatsgevonden, Maar de rest is nog niks veranderd, dus Alleen de Mensen die daar wonen en daar veel gebruik van maken. Die hebben daar baat bij en de wijken eromheen eigenlijk wat minder, dus We hebben er ook veel van geleerd en Ik ben Daarom vooral heel erg benieuwd van ja de... ze gaan het dus uitbreiden en hoe gaan ze dat dan aanpakken?

00:43:58 SPK_1

Daar ga ik volgende week vragen over stellen, dus Dat is wel heel leuk en interessant. En nou ja, juist ook Omdat ze dus denk ik dat fouten hebben gemaakt, hoop ik daar ook weer nieuwe aanbevelingen voor te krijgen voor de Nederlandse situatie, dus dat is nu een beetje.

SPK_2

Dan zou ik kijk, dus als je van bewoners Energy uitgaat, ja, kijk. Ik woon ook in Noordoost, dus ook een gentrifiactie, dat is ook gewoon een goede... Ja, dus Je moet eigenlijk zou wel mooi zijn om ook in Kanaleneiland en ook. Dat ja, maar goed dat ik al zeg, al die jongeren, die wordt heel veel gelopen, maar ja, die bewoners, ja. dat mensen zich daarvoor inzetten? Ja ja, ja, dus wel heel interessant of he tdaar gaat lukken?

00:44:45 SPK_1

Lukken ja Dat is inderdaad vooral een ding,

SPK_2

Ik denk dat het hier natuurlijk ook het begint hier ook in de binnenstad. Ja, dus Dat is zo. En Dat is ook dat dat het, hè? Dat is toch eigenlijk het ondernemen, hè? De mensen daartoe hè? Ja, ja ja ja.

SPK_1

U bent dus ook betrokken bij het platform ruimte verlopen en tot nu toe was hij wel naar veel meetings geweest?

00:45:09 SPK_2

Ja

00:45:13 SPK_1

Dat gaat ook over nationaal loonbeleid, toch? Dat ze dat willen proberen, staat u daar ja? Hoe kijkt u daarnaar? Zou u bent u voorstander van zo'n nationaal beleid?

SPK_2

Ja zeker, maar ik vind niet dat het alleen door ambtenaren zijn allemaal ambtenaren die daar zijn allemaal zou voornamelijk professionals die het allemaal heel goed weet, dus het is heel erg top down wat ik net eigenlijk zei. Dus dat is nou ja, wat ik net zei dat stoort bedenken is niet vanuit de mens, maar uit de leer wereld, dus Dat is. Dat is eigenlijk wat ik daar heel erg nou wat bij mij in ieder geval weerstand op riep Ja en en dat ze dat dat betuttelende wat je dan krijgt.

SPK_1

Oke maar u bent dus wel voorstander van überhaupt dat er nationaal beleid willen zou komen?

SPK_2

Tuurlijk. ik denk ook wel heel erg lokaal. Ik denk ook de gemeente in Utrecht.

SPK_1

Ja en waarom dan? Waarom wilt u dat de gemeente

SPK_2

Dat wel meer invloed heeft op de ruimtelijke ordening gaat, gaat toch over ruimtelijke ordening hè?, Ik weet niet wat jij planning is om ruimtelijke ordening. van Wie is de straat en dat? En zorgt het ook met ja de vraag hoe het als het.. Ja het gaat ook over de buitenruime. Het gaat ook over de provincie gaat natuurlijk over de ruimte, maar wat heeft de nationale overheid nou te zeggen over de ruimte? Ja, maar goed, die dingen die stoep principe, hoe heette dat ook een heel stom... STOMP principe, dat helpt wel heel erg dat je gewoon zo een ja dus, maar je ziet dat het pas interessant wordt als he als het in een stad als door de gemeente opgepakt. Het laatste congres was toen in Zwolle en Zwolle heeft het dan ook gepakt en zelfs in Utrecht ook zo stomp, dus het helpt wel zo'n beleid maar je hoeft niet al te veel nota's te gaan schrijftenn. weet je,

SPK_1

Dus u zegt meer Als ik nu goed begrijp. Dat soort verduidelijkt heb je...

SPK_2

En nou dat moet je toch Samen met die Mensen doen en niet te veel..

SPK_1

Ja, dus begrijp ik het goed dat u zegt Van nationaal of beleid überhaupt of dat nou op nationaal niveau is op de gemeentelijk niveau als als dat als zij zeg, maar zij kunnen zorgen voor meer duidelijkheid

00:47:21 SPK_2

Maar het moet geïmplementeerd worden. Weet je, je kan, ja, dus ja, wat moeten zij doen? Ik weet niet wat al die ambtenaren doen. Maar dat zie je Natuurlijk wel, het moet toch, het moet gewoon lokaal gebeuren dus en dan zit de gemeente daar het dichtste bij de gemeente, dus er moet meer Energy In de gemeente, of eigenlijk wijk en straat. Het gaat gebeurt eigenlijk op straat niveau hè, maar goed, ja, dus voor jouw onderzoek misschien. Maar wat Ik weet niet zo goed wat er nu? Ja, die STOMP principes zijn die nationaal beleid. Er moet natuurlijk wel wat regels komen om die mens centraal te krijgen in plaats van een mobiliteit, dus dat denken veranderen, Maar dat denken veranderen moet ook ook in de straat bij de Mensen gebeuren. En je moet ook inderdaad wel kijken hoe je die polarisatie van waar begin je dan als gemeente begin je nou juist in niet In de binnenstad autovrij maar Kanaleneiland en Overvecht maken, de auto staat nog goed, dat weet ik ook allemaal niet, maar nee, daar moet je eigenlijk, dan moet je toch lokaal doen. Of je gaat per straat en je kijkt niet per wijk, je kijkt gewoon naar beide bewoners in ieder geval, maar wat wij kijken, waar willen de bewoners het dan ga je daar, dat is toch het makkelijkst Als je alle bewoners hebt die ergens achter staan, dan kan je laten zien dat het kan en dan komen de volgende, Je moet het toch bottom up realiseren? Wil je niet teveel polarisatie.

00:48:48 SPK_1

Nee, nee, zeker. Ja, dus eigenlijk is die principes kun je wel zeggen. Maar ja, ja, dus het zou inderdaad fijn zijn als elke het bewustzijn

SPK_2

dat je bij ja het vraagt toch dialoog hè? Dialoog gesprekken bij bewustzijn Als je vraagt van als kijk het bij ons worden er ook weer straten heringericht en dan spreek ik mensen die echt ook allemaal lekker klimaat en zo bezig zijn. En de vraag ook heb je zelf een auto. Ja, en heb je ook overwogen om die te delen hebben ze gewoon niet eens over nagedacht? Nee, als ze wel in hun eigenlijk dan pas beginnen na te denken, dus Je moet gewoon in gesprekken hebben en en Natuurlijk ook dat autodelen bijvoorbeeld. Misschien kijken dus ook hardst In de stad is ook vaak heel goed ook OV. Of ja, ja, er is echt wel veel meer mogelijk, maar goed, dat bewustzijn, Het is zo vanzelfsprekend voor sommige nog om een auto te hebben

SPK_1

Dus zie je dan misschien om dat bewustzijn te creëren, dan ziet u daar dan misschien een rol bij een dat bij de gemeente bij een nationaal nationale overheid,

SPK_2

maar er moet natuurlijk wel weer geld, maar dat geld moet wel lokaal. Dat moet niet allemaal in beleidsnota as. Je moet natuurlijk niet hè? Die basisprincipes hebben. Ja, en het beeld waarom het belangrijk is, hè? De luchtkwaliteit de leeft, hè, dus er moet ook van alles hè hè? Al die kinderen die krijgen al die uitstoot, zie die hoek met het bredere perspectief dan nodig hè? Dus ja oke tenminste, dat denk ik wel. Alleen zo, Maar dat is Natuurlijk ook de... de manco van het beleid is allemaal. Ja het klimaatbeleid en de gezondheid...

SPK_2

Ja, Het is allemaal aparte afdeling allemaal Als je dat aantrekkelijker maakt en gemakkelijker. Ja, dan is voor voor al die bewegen ja..

SPK_1'

Ja dus u wilt het Misschien ook wat overkoepelender. U wilt een overkoepelende aanpak?

00:50:48 SPK_2

Ja, de mens centraal, ik vind dat mooi. Hoe wij samenleven. De Polarisation en hoe we elkaar tegenkomen, ontmoeten daarover in gesprek gaan. Dat daar gaat het over

00:50:59 SPK_1

Ja. Heel mooi. Ik heb nog een afsluitende vraag oké, en Dat is, vindt u dat voetgangers vereniging vooruit het gevend is op het gebied van inclusie?

00:51:10 SPK_2

Ja, dat vind ik wel eigenlijk. Ja, en ook omdat nou, toen had ik zelf ja ook die migratie, die migranten erbij, dan denk ik toch wel echt niet. Dat dat dan allemaal zomaar? Maar dat vind ik eigenlijk wel. Maar het is ja. En is hetzelfde, inclusief, dat kun je altijd ja al die

vrijwilligersinitiatieven draaien natuurlijk heel veel om mensen die tijd ervoor kunnen hebben en nemen. Dat is natuurlijk ook een soort privilege om dat onbetaald te doen. En ook vanuit je beroep dat kan natuurlijk ook, en jij ook contact met? Heb je al gesproken met ruimte voor lopen de projectleider en die woont ook in Utrecht?

SPK_1

Oh nee, daar niet mee gesproken is dat ja ik Ik heb.

00:51:57 SPK_2

Er zijn heel veel projectleiders hoor.

00:51:59 SPK_1

Want ik heb. Wel, want Ik had gezien. Dat de trekkers van ruimte voor lopen, is dan de Infrastructuur en Waterstaat, CROW en. En wandelnet en met hun met 3 Mensen Die betrokken zijn bij die organisaties. Daar heb ik wel een gesprek mee, maar niet met de Projectleider zelf van het verloop, maar dat is misschien nog wel interessant. Die woont niet bij mij erbij, even kijken of we hier ergens.

00:52:33 SPK_2

Maar goed, Ik denk, Ik kan je wel, heb je de Voorzitter? Heb je daar contact gegeven van. Wil je dat hebben? Ja, Ik heb er.

00:53:16 SPK_2

Ja heel fijn, ja?

00:53:18 SPK_1

Dat vind ik ook wel leuk, want zij ze is echt wat meer betrokken ook op internationaal?

00:53:21 SPK_2

Is er ook al, zeiden ze ook weer oprichtster hè? Ja, dus echt wat meer betrokken, dus ook op internationaal. Ja, en wij kijken ook. En ja ze kijkt op veel meer, gewoon heel erg naar. Ze kijken niet dat ze nou zo narrow minded is, maar nee het wel echt wat voor grappigs. Nou, Dat was wel leuk.,

SPK_1

Ja, om te schrijven, leuk, ja, dan zou ik daar ook nog bereiken Maar ik vind het ook leuk dat ik wat meer hoor over hoe ik dan echt op heel ja, zoals u echt op op de wijk betrokken bent, zeg maar echt wat kleiner niveau. Want ja, ik kijk, kijk toch vanuit verschillende perspectieven wat ik dus zei op nationaal niveau en dan op gemeentelijk niveau, maar dan juist ook op wijkniveau vind ik ook wel weer heel leuk, want ik hoor wel van heel veel verschillende Mensen die ik spreek van. Je moet ook heel goed kijken naar de context, dus echt specifiek per wijk, Maar dat daar blijft het gesprek dan zeg maar bij gewoon dat die nodig,

SPK_2

Ja precies. Dat is allemaal zodoende formeel. Dan is het weer beleid, maar ze gaan niet in die straten kijken en naar de mensen die daar rondlopen en ik weet je, ik kom ze gewoon tegen

op straat wat ik meer heb wijken en dan komen ze van het moet naar de fysio en dan gaan ze naar huis en dan weet je dus dan zie je ook hoe dat werkt met die obstakel, dan lopen ze met een stokje. Ja ja ja dan. Mopper de mopper. Ja dan maar dan weet ik ook niet zo goed wat ik daar nou mee kan eigenlijk nee gezegd. Nee. En soms stuur ik wel een appje naar het Wijkbureau. Of weet ik, maar die doen er ook allemaal niet. Ja, weet je, dus ik. Ik vind het ook moeilijk hoor wat we daar om hier voldoende aandacht voor te krijgen. Ja ja, en wat je dan op gemeentelijk niveau wat je op? Ja, het beweegt wel langzaam, Maar het is Natuurlijk ook een lange adem en kijk als er weer een kind is overreden dan laatst bij ons In de wijk gebeurd

SPK_1

Dan heeft weer even. Ja, ja, en dan zeggen we aandachtig,

SPK_2

Maar ik heb voetgangerstunnels. Je komt een beetje in wat hun en een oudere vrouw, Maar dat is ook ja. Dus dan is er Natuurlijk weer heel veel te doen. Ja, Dat is Natuurlijk allemaal negatieve Energy, maar is Natuurlijk ook echt vreselijk. En ook een oudere vrouw hoor, die zijn overreden en daar stond ook toevallig wel een stoplicht. Maar dat is ook Als je dan met heel slecht zichtbaar dus en Het is er dan tussen gezet omdat dat vlak een nieuwe woonwijk. Ik weet niet bij de veemarkt een nieuwe woonwijk en dat park aan de overkant leuk. En dan hebben ze stoplichten staan, Maar dat. En dat doet Natuurlijk, rijdt zo een automobilist niet opzettelijk dod. Door nee, maar nee, een beetje, ja, dus ze hebben het al steeds over gezegd, ja, dan moet je eerst weer dood vallen drie keer ja, ja, om en dan nemen ze het serieus en dan komt de wethouder en de Wijkwethouder trouwens ook niet te wethouder bij van mobiliteit. En. En dan wordt hij ook een petitie en handtekeningen. Natuurlijk onderteken je dit ja en ik hoor ook wel hoe het aan u verder gaat. Maar ja, Dat is Natuurlijk vreselijk

SPK_1. Ja, zeker, ja ja, dus inderdaad. Op dat soort momenten zijn Mensen weer even bewust ervan,

SPK_2

maar echt verandering, dat gaat niet gaan plaatsvinden, veiligheid. Duren, dan ga je ook niet, maar. Oh, Dat is wel wat stukje waar ze helemaal niet voetganger zijn vergeten waar ze dat snel fietspad hebben ook We hebben,

SPK_1

ja, Ik weet, Ik weet inderdaad welk stukje hier bedoeld. Ik fiets daar zelf ook wel veel. Ja nou, dat beeld

SPK_2

Dat is ja ja ja en daar kun je ook helemaal niet mee daar, dus die voetganger is daar kun je ook. Daar kun je nu ook naar de Bilt, daar kun je niet gewoon, daar moet je ja als je over wilt steken naar dat.. dat is ook een fietspad. Als je dat moet je gewoon over het fietspad, maar dat is niet. Er zijn zoveel van die plekken en je ziet wel dat het.. Ik vind het lomp . Woonde jij nou in lombok?

SPK_1

Zuilen woon ik

SPK_2

Maar ja, ik ken best wat je ook In het kanaal was, ook Alleen maar fietspad en nu hebben ze toch weet je dus je Lombok Kanaalstraat is zo Kanaalstraat is wel een goed voorbeeld van hoe daar toch ook ruimte is gecreëerd voor de toegang klopt, dus ze zijn wel somber, dus je merkt wel dat er meer bewustzijn hoor. En de Kanaalstraat daar heb je natuurlijk heel veel migranten. Dat is natuurlijk allemaal kraampjes. Ja, dus Ik denk ook dat dus ook wel in overleg gegaan. Ik weet niet hoe het nu bij de Amsterdamsestraatweg weggaat met de daar waren mensen ook tevreden over de inspraak. Daar zitten Natuurlijk ook veel veel meer migranten. Ik kan me ook voorstellen dat daar de balans al weer beter wordt.

SPK_1

Nou, Ik weet, ik woon zelf aan de Amsterdamsestraatweg, dus ik, ik ken het daar goed en Ik weet wel dat ze over over een jaar ongeveer gaan studeren, in ieder geval tot het viaduct Benefiet viaduct ik ken beetje ja binnen stadskant op die andere kant, ja aan de binnen kant inderdaad, tot daar gaan ze in ieder geval echt de grootste veranderingen plaatsvinden, dus daar komt echt 1 grote brede groenstrook In het midden van twee. Twee wegen en veel om de 30 m dacht ik zelfs een drempel om echt de auto achter remmen en parkeerplaatsen worden daar weggehaald en de plek van de parkeerplaatsen wordt voetgangersgebied en fiets pad. Dus het wordt een stuk breder wat heel fijn is. Dus het grootste Gebied is dan. Voor het viaduct en na het viaduct gaan ze ook nog wel smalle groenstrook tussen de twee wegen doen en ook wel drempels, maar daar gaat iets kleinere veranderingen. Gaat daar plaatsvinden, maar ze zijn er inderdaad wel echt mee bezig om er een fijnere straat te maken.

SPK_2

Nou, en dan heb je ook ook de kijk. De werkt nu heel erg in corona tijd, waar het allemaal ommetjes hè rondje singel. We waren Natuurlijk wel heel blij mee dat ik gevonden heb. Ja, maar goed, Dat is toch niet ideaal? Vind ik dat rondje singel? Nee, daar word je uiteindelijk een plek waar je gewoon niet goed door kan lopen? dus dat kan beter, maar ook de lange afstand, want er is ook zon parkenroute hè? In ieder geval. Er zijn ook mensen bezig om die parken te verbinden, want Als je hè dus ik woon aan de grift en daar kun je ook een wandelpad maken, dus dat je ook langs de grift is een hele mooie route om de stad uit te komen zodat je niet dus echt vanuit dat vanuit dat lopen. Ja dan denk ik weer Wandelaar, maar goed vanuit het lopen kan denken dat je gewoon routes en niet Alleen maar kleine stukjes maar lopen kun je op lange afstand. Weet je dat besef weten Mensen ook niet dat. Binnenstad helemaal niet zo ver lopen is, maar goed, Dat is ook. Het is ook weer bewustzijn wandelt, dan is dat ook wel. Wat je wandelt dat je dan ook met hè, kan je dat terwijl je kan veel meer wandelen dan ja,

SPK_1

Ik denk dat dat ook een beetje bewustzijn is. Dat is wel mensen snel denken ik pak even de fiets, want Het is toch best een lang stuk wel. Eigenlijk kan heel veel dingen kan je natuurlijk prima wandelen, vooral In de stad waarbij waarbij wonen waar alles dichtbij is, eigenlijk dat

SPK_2

Dat het ook gezond is, ook voor je botten en zo maar goed, dan kom je weer met het gezondheidsperspectief, Maar dat is Natuurlijk ook en zeker voor senioren, want fietsen is niet goed voor je botten, Je moet wandelen en lasten en en je boodschappen gewoon wandelen, want daar ben ik dus, maar daar ben ik natuurlijk corona mee begonnen omdat je anders nog zo weinig nog veel minder buitenkant. Ja ja ja ga je iedere keer in ieder geval heb je dat loopje dan ja ja, en dat geldt voor veel senioren. Dat is gewoon meer wandelen. Ja, dat en zeker de rokers.

SPK_1

Ja, ik zag inderdaad op de op de website van de voetganger vereniging een heel groot deel over gezond

SPK_2

Jaa, gezondheid en groen, want ook natuurlijk thema 's die met positieve thema want parkeerplaatsen dat polariseert heel snel. En echt groen niet. Nee, Iedereen wil wel vergroenen, maar ja, Als het ergens ten koste gaat, dan gaat. Het is natuurlijk ja, en dat is natuurlijk ook een beetje al die geveltuintjes is leuk, maar die stoep blijft, denk ik weer wat anders over. Ja, dus dat is dus je moet gewoon bredere stoepen hebben. Ja, dus en dan willen wij ook nog bankjes, want dat is voor de ontmoeting weet je ook heel goed en dat is ook heel goed

CLOSING

Ministry of Infrastructure and Water Management - program manager pedestrian policy and coordinator 'Platform Ruimte voor Lopen'.

INTRODUCTION

0:0:-8.-440 --> 0:0:4.930

Speaker 2

Naast Noorwegen zijn er meer hoor. Oostenrijk vind ik eigenlijk het beste voorbeeld voor Nederland als het gaat om nationaal voetgangers beleid. Maar Noorwegen is zeker er zeker ook een, en in Ierland, zijn ze er nou wat actiever mee bezig en Schotland zijn ze ook al een heel aantal jaren met voetgangersbeleid bezig.

0:0:12.210 --> 0:0:15.670

Speaker 1

En hoezo vind jouw Oostenrijk het beste?

0:0:18.60 --> 0:0:27.910

Speaker 2

Omdat Oostenrijk voor Nederland het meest vergelijkbaar is als het gaat om de structuur van de inrichting van de staat. Ze hebben daar een federaal systeem.

0:0:28.610 --> 0:0:29.50

Speaker 1

Ja.

0:0:28.710 --> 0:0:47.560

Speaker 2

Ik weet niet of dat je wat zegt, maar dat betekent dus dat ze een regering hebben op het niveau van Oostenrijk, maar dat ze dus regio's hebben die behoorlijke autonoom zijn behoorlijk zelfstandig. En dat betekent dus dat als het gaat om verkeer en vervoer, dus ook lopen, dat in principe gemeenten of regio's daar zelf over gaan.

0:0:48.270 --> 0:0:48.590

Speaker 1

Ja.

0:0:48.310 --> 0:1:4.170

Speaker 2

En rijk daar eigenlijk door door dat ze er een flinke subsidiestroom tegenaan gezet hebben, hebben ze een beetje afgedwongen dat ze ook invloed krijgen op op het gebied van actieve mobiliteit en lopen leidt ook.

0:1:5.10 --> 0:1:5.320

Speaker 1

Oh ja.

0:1:4.940 --> 0:1:8.770

Speaker 2

En, dat lijkt wel een beetje op Nederland. Nederland is natuurlijk geen federatie. Maar het is in Nederland ook zo dat je hebt rijksniveau en je hebt. En gemeenten zijn zelf verantwoordelijk, in principe voor bijvoorbeeld voetgangers beleid. Maar ook ook Wij hebben iets van ja, maar op landelijk niveau kan je wel. Ja, Het is wel nuttig het landelijk in ieder geval betrokken te hebben, dus daar is eigenlijk een vergelijkbare verhouding en daarom vind ik het ook wel relatie kader om naar naar Oostenrijk te kijken.

0:1:34.840 --> 0:1:59.930

Speaker 1

Ja ja, oh, Dat is wel een hele goeie inderdaad. Ja, dan ga ik daar ook nog even naar kijken. Ik weet ook niet, ik weet wel, zeg maar, in Noorwegen is ook nationaal beleid wordt natuurlijk wel doorgetrokken naar lokaal beleid uiteindelijk, maar ik weet niet of dat inderdaad in verhouding is tot hoe het in Nederland geregeld is. Ik heb daar eigenlijk niet eens heel erg goed over nagedacht, dus goed dat je hier nu over begint, ik zou, ik zou er nog even achteraan gaan hoe het daar is.

0:1:58.880 --> 0:2:13.150

Speaker 2

Ja ja nee, ja nee, want daar was ik wel benieuwd naar. Want in Noorwegen is overigens een heel inspirerende hoogleraar ik dacht in Stavanger, die NAME*. Die naam zal je wel gehoord hebben.

0:2:13.890 --> 0:2:18.640

Speaker 1

Ik heb die naam horen vallen. Ja, die meer voor de beleving gaat volgens mij.

0:2:19.470 --> 0:2:29.580

Speaker 2

Hij is de openbaar vervoer specialist, openbaar vervoer en lopen en maar hij is echt, ja, ik, Ik heb hem ook meerder keren ontmoet.

0:2:36.860 --> 0:2:37.150

Speaker 1

Ja.

0:2:30.480 --> 0:2:48.390

Speaker 2

Het is een hele inspirerende docent ook dat is natuurlijk wel als je studeert altijd fijn wanneer je een inspirerende docenten hebt die bevlogen is. Zeg maar, in zijn manier van lesgeven. Maar ja, Hij heeft ook echt wel veel betekend tot nu toe al voor de emancipatie van de voetganger.

0:2:49.40 --> 0:2:50.840

Speaker 1

Oké

0:2:50.200 --> 0:2:52.220

Speaker 2

Maar als het gaat om het land Noorwegen. Ja daar, dat is zodanig verschillend van Nederland.

0:2:56.580 --> 0:2:56.950

Speaker 1

Ja.

0:2:57.100 --> 0:3:4.160

Speaker 2

Dat ja weet je, voor de actieve mobiliteit ja met al die met name die hoogteverschillen daar, die zijn enorm.

0:3:4.910 --> 0:3:5.150

Speaker 1

Ja.

0:3:4.830 --> 0:3:11.320

Speaker 2

Dus dat betekent net als een land als Portugal of zo ja, weet je daar. Daar gebeurt ook het een en ander, maar dan had ik het maar van het. Maar dan hangt het maar van deelthema af, binnen lopen heb je heel veel themas, maar een beetje af of het wel of niet geschikt is om daar naar te kijken.

0:3:23.730 --> 0:3:23.970

Speaker 1

Ja.

0:3:21.950 --> 0:3:27.200

Speaker 2

Ja, dus als het gaat om toegankelijkheid dan zou het prima kunnen, denk ik.

0:3:27.910 --> 0:3:28.180

Speaker 1

Ja.

0:3:28.110 --> 0:3:37.220

Speaker 2

Maar als het wel gaan om bijvoorbeeld, wat is nou de gemiddelde loop afstand die mensen bereid zijn af te leggen? Ja, dat is wel in een horizontaal land anders zijn dan in een verticaal land.

0:3:50.690 --> 0:3:50.830

Speaker 2

Ja.

0:3:37.580 --> 0:3:56.120

Speaker 1

Ja ja oké ja oh niveau ja meteen goed dat we hier over beginnen, want het is nog een onderwerp, waar ik zelf niet heel goed na hebt gedacht, dus dat is in ieder geval goed. Ik zou

beginnen met mijn eerste vraag en dat is of je jezelf zou willen voorstellen en ja, wat is je functie? In hoe ben je hier terecht gekomen?

0:3:58.470 --> 0:4:5.400

Speaker 2

Nou, mijn naam is NAME*. Ik ben programmamanager voetgangers beleid bij Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dat doe ik voltijds, Maar de helft van mijn tijd, mag ik, ja besteden aan het coördineren van het platform ruimte voor lopen.

0:4:15.830 --> 0:4:16.40

Speaker 1

Ja.

0:4:15.990 --> 0:4:20.870

Speaker 2

Heb je waarschijnlijk al gevonden daar. Volgens mij is dat de manier waarop je mijn naam tegenkwam.

0:4:20.590 --> 0:4:22.270

Speaker 1

Klopt, klopt inderdaad.

0:4:22.70 --> 0:4:32.250

Speaker 2

Dus Ik ben, dus ik ben coördinator van het platform en en ik ben voor de andere helft van mijn tijd binnen het ministerie bezig om voetgangers beleid op poten te zetten. En, dat is eigenlijk. Ja nou, daar kan ik zo wel even verder wat meer over zeggen. Waar kom ik vandaan? Ja, Ik heb 20 jaar In het gemeentebestuur gezeten. 8 jaar als raadslid en 11 jaar als wethouder, dus een kleine 20 jaar. En ja, daar heb ik heel veel te maken gehad met de lokale praktijk en ook rondom verkeer, vervoer, mobiliteit, onder meer openbare ruimte. Vrij lang ook in mijn laatste stad als Zwolle was het 7 jaar.

0:5:5.810 --> 0:5:6.300

Speaker 1

Oké.

0:5:6.40 --> 0:5:12.230

Speaker 2

En daar, dat heb ik gewoon veel bezighouden met onder andere fietsen ook. Maar lopen was toen nog niet heel erg in beeld. Toen ik stopte als wethouder in 2017, dus dan inmiddels zo'n 5,5 jaar geleden. Richting de 6 jaar eigenlijk al. Toen ben ik ja eigenlijk het onderwerp lopen gaan oppakken. Dus in 2019 begon het bij het ministerie. Maar In de tussentijd was ik wel met een aantal mensen in dit land bezig om te kijken van, hoe kunnen we nou lopen hoger op de agenda te krijgen? Nou, dat platform is eigenlijk voortgekomen uit een is die van een aantal partners, dus onder meer het ministerie, maar ook behandeld met het CROW, ik weet niet of je dat kent.

0:6:16.10 --> 0:6:16.330

Speaker 1

ja

Speaker 2

Dat zijn de 3 founding fathers, zou je kunnen zeggen van het Van het platform. En nou, daar is nog veel meer over te zeggen, maar ik weet niet wat voor jou onderzoek nu.

0:6:4.730 --> 0:6:17.840

Speaker 1

Ja, we komen er anders zo op terug, maar in ieder geval leuk om te horen en Ik ga ook met volgende week nog met CROW praten NAME* en ik heb vorige week nog met wandelnet gepraat, dus ik probeer ook wel veel mensen van het platform.

0:6:18.340 --> 0:6:21.630

Speaker 2

Ja en is dat dan NAME*of NAME* geweest die sprak van?

0:6:22.610 --> 0:6:22.890

Speaker 2

NAME*

Wat betekent inclusiviteit voor jou?

0:6:32.230 --> 0:6:38.280

Speaker 2

Ja eigenlijk dat iedereen de gelegenheid krijgt om mee te doen en voor de een is dat makkelijker zonder hulpmiddelen dan voor de ander. En, dat betekent dat voor mensen voor iets wat moeilijker is dat daar dat het daar makkelijker gemaakt moet worden. Ja, heel gek klinkt een beetje simpel maar dus als je kijkt naar de inrichting van de openbare ruimte, dan is dat zijn in principe design for all. En, dat is voor ieder geval vast wel kennen of je hebt ook organisatie die heet van 8 to 80 of 8 to 88 geloof ik cities. Het is ook zo van hé je ontwerp voor leeftijden van 8 tot 88 of je ontwerp voor iedereen, met of zonder beperkingen. Dat betekent dat het de ondergrens van comfortabel kunnen. In dit geval lopen of met de hulpmiddel voortbewegen dat die ondergrens moet bepaald worden door degene die daar de meeste moeite mee heeft.

0:7:31.980 --> 0:7:37.710

Speaker 1

En dan heb ik als vraag, dat kan hetzelfde antwoord zijn, maar wat versta je onder toegankelijkheid?

0:7:46.650 --> 0:7:46.890

Speaker 1

Nee.

0:7:55.210 --> 0:7:55.590

Speaker 1

Ja.

0:7:39.260 --> 0:7:59.150

Speaker 2

Ja, nou ja, in die zin is het voor mij. Ik heb niet echt een heel helder onderscheid tussen die

twee definities, dus Ik weet niet of die er bestaat. Jij zal vast wel definities hebben bedacht voor die twee, dus. Misschien kan je me dan verder helpen. Wat wat het echte onderscheid is, maar ik zelf als ik er niet over nadenk, zou ik ze door elkaar heen gebruik.

0:8:26.840 --> 0:8:27.40

Speaker 2

Ja.

0:7:59.470 --> 0:8:31.740

Speaker 1

Ja ja nou, dat is inderdaad wat ik ook wat ik zelf ook zou zeggen, voordat ik hier naar heb gekeken en wat ik ook van heel veel andere mensen die ik heb geïnterviewd. Sorry, dus ik begrijp dat helemaal. Ja, oorspronkelijk is inclusiviteit zou iets zou je heel breed kunnen omvatten, dus dat kan ook bijvoorbeeld zijn dat het nou ja, dat iedereen gelijk een kans inderdaad heeft, maar dat kan dus ook hoeft niet Alleen de openbare ruimte te zijn en de toegankelijkheid is eigenlijk een iets wat dan binnen inclusiviteit valt en Dat is meer echt als je het over de openbare ruimte hebt om het zo te doen en.

0:8:38.750 --> 0:8:46.40

Speaker 2

Ja juist nou begrijp ik het nee, want Ik had hem automatisch al vertaald naar de openbare ruimte en dan zie ik niet echt een heel groot.

0:8:46.680 --> 0:8:52.650

Speaker 1

Nee, nee, precies, en Dat is het, dan denk ik inderdaad ook niet en ik. Ik stel ook deze vraag omdat ik ook merk dat in de praktijk en in de literatuur er geen eenduidige definitie is van hoe je dan inclusiviteit binnen de openbare ruimte moet formuleren. Zeg maar dus dat In de literatuur, maar ook verschillende gemeentes denk ik bijvoorbeeld heel verschillend over wat het eigenlijk is, dus vandaar dat ik elke keer bij de vragen een beetje snel.

0:9:15.970 --> 0:9:19.330

Speaker 2

Dus misschien nog een ding, dat schiet me net te binnen, maar ik denk dat bij inclusiviteit dat daar ook heel actueel was binnen de loop wereld nu. De gender discussie, want en dan bedoel ik niet dat hele El HBGTI et cetera, dat bedoel ik niet. Ik bedoel vooral de man, vrouw etc. situatie waarbij vrouwen heel veel landen waar in Nederland toch ook op bepaalde plekken bepaalde momenten van de dag kwetsbaarder zijn In het verkeer. De sociale veiligheid, hè, je weet het wel. De donkere onverlichte tunneltjes en dat soort zaken meer.

0:9:59.950 --> 0:10:0.220

Speaker 1

Ja.

0:10:0.170 --> 0:10:6.150

Speaker 2

Dat is iets wat eigenlijk wel meer aandacht mag gaan krijgen en het begint ook een beetje te komen. Maar daar zou je kunnen zeggen dat toegankelijkheid. Ja, dat kan je dan nog steeds opwekken zeggen van. Dat houdt ook in dat het sociaal veilig is op alle momenten dat er

gebruik van gemaakt worden ook meegenomen. Anders zou het nog een onderscheid kunnen zijn met met inclusiviteit.

0:10:23.980 --> 0:10:36.620

Speaker 1

Ja inderdaad nee, Dat is een goeie inderdaad. Dan heb ik nog eens vragen, op welke manier werk je met inclusiviteit en heb je daar voorbeelden van? Op welke manier komt het in jouw werk naar voren?

0:10:38.840 --> 0:10:58.850

Speaker 2

Ja, Ik denk vooral omdat ik die Ik heb twee petten op heb zoals ik zei en die die gooi ik nog wel eens door elkaar heen, want dat is niet heel makkelijk te scheiden van elkaar, hè? Bijvoorbeeld ook een City Deal ruimte voor lopen. Ik weet niet of NAAM, want NAAM en NAAM en ik zijn overigens alle 3 lid van het bureau voor ruimte verlopen.

0:10:59.590 --> 0:11:0.40

Speaker 1

OK.

0:10:59.600 --> 0:11:7.940

Speaker 2

Dus ik ken hen altijd erg goed en maar als het gaat om ja werkvloer platform, maar ook wel voetgangerssbeleid binnen het ministerie. Ja dan is het bijvoorbeeld het het ontwerpprincipe wat ik net noemde, die zijn vooral, maar ook wel het stomp beginsel van begin bij stappen trappen, openbaar vervoer. Die m is een beetje bijgekomen, was eigenlijk stop oorspronkelijk hè? Dat om die P voor personenvervoer, maar die m is er tussen gekomen als van de Mobility as a service is een beetje de hele, ja hoe noem je dat digitale ondersteuning van keuzes die je kan maken voor vorm van. En maar goed die dat die beginsels die twee beginsels, die zijn eigenlijk heel regelmatig terug in allerlei beleidsvraagstukken of kennis vraagstukken. Dus dat zou ik is de meest concrete. Die ik kan noemen als het gaat om mijn eigen werkzaamheden. Want ja, ik zit natuurlijk niet op de lokale uitvoering, dus in die zin ben ik vooral bezig hoe het dan met als er ergens een kennisbehoefte is, of hè, dat onderzoekje die Je moet gedaan moet worden.

0:12:9.620 --> 0:12:9.860

Speaker 1

Ja.

0:12:10.790 --> 0:12:12.430

Speaker 2

Als je ja met elkaar bijeenkomsten voorbereid, dan zie je ook wel, denk je ook na over die thema 's? Maar dan zijn het toch wel. De specialisten die er dan invulling aan geven.

0:12:20.250 --> 0:12:21.10

Speaker 1

Ja ja.

0:12:20.380 --> 0:12:23.840

Speaker 2

In die zin, hang ik daar toch een beetje boven ben ik meer degene..

0:12:24.630 --> 0:12:37.920

Speaker 1

die het aanstuurt

Speaker 2

Ja

Speaker 1

Oké duidelijk en is er, want je werkt natuurlijk bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Is er een visie binnen de organisatie op het gebied van inclusiviteit.

0:12:40.400 --> 0:12:45.730

Speaker 2

Ja ongetwijfeld, ik zit daar niet goed in als ik eerlijk ben, dus ministerie is nogal groot. Ik heb mijn handen vol aan mijn eigen werkzaamheden, dus ik weet dat zijn af en toe discussies, maar dan gaat het echt over de, e nou de inclusiviteit, bijvoorbeeld acceptatie.

0:13:8.70 --> 0:13:8.980

Speaker 1

Ja ja.

0:12:59.520 --> 0:13:19.0

Speaker 2

In ieder geval homoseksualiteit of andere vormen van niet heteroseksualiteit daar is, daar is gewoon aandacht voor binnen ministeries, het voor mensen met een beperking of mensen met een allochtone achtergrond. Daar wordt echt wel bewust gekeken van hé, zijn wij uitnodigend genoeg zijn we open genoeg om een beter.. geven, en voelen ze zich op hun plek. Ik bedoel die discussie af en toe wel langskomen in de hele platforms enzo, Maar ik ben er zelf niet. Ja, dus dus er zullen vast richtlijnen ook zijn. Maar verder niet heel erg van. Nee, nee, Dat is eigenlijk te groot en te breed. Misschien bij zo'n grote organisatie. Nee, duidelijk en is dat is er een bepaalde visie binnen het platform ruimte voor lopen op dit onderwerp

0:13:46.30 --> 0:13:50.300

Speaker 2

Nou ja, We hebben een strategische agenda, ik weet niet of Name* dat genoemd heeft.

0:13:51.90 --> 0:13:51.460

Speaker 1

Nee.

0:13:51.70 --> 0:13:57.960

Speaker 2

Maar de Ik denk je, Als je Ik kan je dat anders wel even toesturen, dus misschien het handigste.

0:14:5.490 --> 0:14:7.980

Speaker 2

Want jouw mail, dus heb ik volgens mij, hè?

0:14:8.750 --> 0:14:9.110

Speaker 2

Ja klopt dat die staat hier in deze teams.
Maar dat is fijn. Dankjewel, dankjewel.

0:14:15.970 --> 0:14:24.70

Speaker 2

Ja nee dan, want dat is een. Dat is een fijne link. Dat heeft zich aan het bestaat eigenlijk uit 3 delen. We hebben een toekomstbeeld voor 2040 gemaakt. Een agenda voor 2030. Dat zou eigenlijk de de hoofd motor daarin en dan is er. Voor de jaren tot 2025 hebben we een heel aantal onderwerpen benoemd waar we mee aan de slag willen gaan.

0:14:37.610 --> 0:14:38.50

Speaker 1

Oké.

0:14:38.250 --> 0:14:51.870

Speaker 2

Dus ik denk dat dat je daar wel voldoende antwoord op je vraag kan vinden, want dat is wel het richtinggevend kader van eigenlijk alle partners bij het platform. Maar ook bij de koepels van de gemeente en provincies. Die hebben ook allebei het strategisch je agenda onderschreven, dus in die zin is het een heel gedeeld breed gedeeld beeld van hoe we het willen hebben en willen organiseren om door te gaan.

0:15:2.830 --> 0:15:26.130

Speaker 1

Oké ja oké nou, Dat is goed om te weten. Dan ga ik sowieso dat document even lezen, maar ik vroeg me ook af, want het platform ruimte voor lopen is natuurlijk ja opgezet om lopen te stimuleren en het is inderdaad bezig met heel veel verschillende soorten onderwerpen. Is inclusiviteit dan iets waar jullie van bij het begin af aan al aan dachten? Is dat iets wat later is gekomen?

0:15:26.670 --> 0:15:45.320

Speaker 2

Ja, ja, ik is sterker nog, We hebben als je kijkt naar de partners ook bij het platform. Dan is bijvoorbeeld de koepelorganisatie van Mensen met een beperking. Is is is partner. We hebben ook bijvoorbeeld een seniorenorganisatie, is partner. We hebben Jantje beton is partner, dus de kinderen zeg maar. Het spelen van kinderen op straat is ook belangrijk, dus de jongste onder ons.

0:15:55.450 --> 0:15:55.690

Speaker 1

Ja.

0:15:55.320 --> 0:16:11.720

Speaker 2

Dat toegankelijkheid is wel een heel ander vraagstuk dan bij volwassenen, dus we hebben eigenlijk een hele brede schakering van partners en mensen met een beperking zijn dus eigenlijk al vanaf het begin betrokken geweest bij het opzetten van het platform en dus ook van strategische agenda.

0:16:12.330 --> 0:16:14.970

Speaker 1

Oké oké ja dus vanaf het begin af aan.

0:16:18.390 --> 0:16:38.760

Speaker 1

En zijn er specifieke groepen Mensen waar dan aandacht aan wordt gegeven, want je zei inderdaad een hele brede brede veel verschillende soorten organisaties die betrokken zijn. Kinderen benoemde je mensen met een handicap is er ook. Ja, zijn er specifieke groepen waar je waar je meteen aan denkt, want daar willen wij daar leggen wij een bepaalde focus op misschien.

0:16:39.990 --> 0:16:57.210

Speaker 2

Nou wat je? Ja nee, wat je merkt is, kijk, Er zijn bijvoorbeeld thema 's. Neem bijvoorbeeld obstakels op voetpaden. Dat is onderzoeksthema database van ik geloof vorig jaar het jaar daarvoor waar CROW als je NAAM spreekt, dan zal die daar zijn wel over hebben. Wij kijken van nou maar wat, hè? Wat zijn de obstakels op voetpaden waar mensen echt last van hebben, wat het loopcomfort belemmerd lang niets automatisch praat je dan ook over mensen met een wandelwagen of een rolstoel of en hoe kunnen mensen makkelijk elkaar passeren? Dat betekent dat of op mensen met een of het blokkeren van blinde geleide stroken noem maar op. Dus bij zo'n een onderwerp komt automatisch eigenlijk al die inclusiviteit om de hoek kijken, omdat dat van een centraal element is in... in het vraagstuk wat je op dat moment oppakt en de ander iets is wat hij wat er nu ook was al noemen. Er wordt nu gewerkt aan een aan een soort van wijzer aan loop wijzer. Ontwerp wijzer voor lopen. En, dat is een soort van handvat. Dat CROW heeft dat voor allerlei specifieke thema 's onder meer ook voor de fiets en dat is dus als een gemeente aan de slag wil met een bepaalde herinrichting of zo, dat je dus ook aan de hand van zo een wijzer ons ontwerp wijzer. Ja eigenlijk geholpen wordt om overal aan te denken waarbij gedacht moet worden, dus dat is echt een heel uitputtend, iets wat waar aan gewerkt wordt. Nu eind van dit jaar is de bedoeling dat helemaal klaar is en ook kan worden gepresenteerd. Ik geloof oktober of november.

En daar, daar zie je dus ook. Daar komt natuurlijk ook inclusiviteit uitgebreid in terug.

0:18:26.590 --> 0:18:42.540

Speaker 1

Ja ja dus, eigenlijk zeg je ook, het is niet per se een onderwerp. Misschien dat dat een soort van natuurlijke erin gekomen, omdat Omdat je daar altijd... Omdat je daar snel rekening moet mee moet houden. Als je denkt aan, hoe moet dan een loopgebied eruit komen te zien? Ja.

0:18:42.560 --> 0:18:45.680

Speaker 2

Nou, eigenlijk zou ik hem zeggen, het zit gewoon ingebakken In het platform.

0:18:46.240 --> 0:18:56.420

Speaker 1

Ja ja oké ja en je gaf net aan dus dat de CROW komt met met met die handvaten mijn volgende vraag was ook.

0:18:58.230 --> 0:19:3.630

Speaker 1

Vind je het belangrijk dat de voetganger meer in beleid op internationaal beleid komt en waarom?

0:19:7.240 --> 0:19:12.670

Speaker 2

Ja, nou ja, dat vind ik belangrijk. Dat is best wel een worsteling omdat.. Want je zou ene kant kunnen zeggen, Nederland heeft geen nationaal voetgangers beleid. Je kan ook zeggen van nou ja, we wachten even het ministerie van IW is partner bij het platform ruimte verlopen en die strategische visie van het platform, dus daarmee ook iets waar. Ja waarvan je kan zeggen, Dat is een nationale visie. Dat is een nationaal beleidsstuk. Alleen Het is niet het beleidsstuk waar het ministerie meewerkt, zeg maar, dus in die zin, Het is meer een visie. Het is niet een, niet niet hoe het doorgaans gaat want dan wordt er namelijk beleidsstuk geschreven. Die wordt uiteindelijk vastgesteld door een minister of door een staatssecretaris. En dan is het ook formeel beleid. Maar zo'n nationaal beleid hebben wij nu niet, dus in dat opzicht is wel een ontbrekende schakel. Maar ik hoop wel dat dat in de komende jaren gaat veranderen. Dat heeft eigenlijk een paar regelen een is dat waar ik nu de ruimte heb om aan loops stimulering te werken en een kennisvergroting. En dat zijn allemaal dingen waar ik vanuit mijn huidige functie wat aan kan doen.

0:20:19.490 --> 0:20:19.720

Speaker 1

Ja.

0:20:20.690 --> 0:20:24.980

Speaker 2

Merk je gewoon dat er ook behoefte bestaat in dat land dat ook op rijksniveau, de regels voor lopen veranderen, hè? Of dat dat eventjes veiligheid dat voetgangersveiligheid tot meer prominent mag gaan worden, want Het is eigenlijk een beetje. Ja onderbelicht, dus dat is een druk van buitenaf op het rijk, zou ik zeggen op het nationaal niveau en die druk die gaat wel toenemen dat, dat zie ik gewoon gebeuren. En een andere druk die er ook bestaat, is dat ja, het rijk gaat eigenlijk als het gaat om grote investeringen over de rijkswegen en over de luchtvaart over de zeevaart en of, de de het hele spoor nationale spoor dus eigenlijk alles wat boven het lokale of regionale is dat is Rijks verantwoordelijkheid en ook daar zie je. Ja, dan zegt tot dusver zich dan het rijk van ja hoor is voetpaden. Dat is echt een lokale aangelegenheid, dus daar gaan we niet over. Dus dat regelen we lekker lokaal. Nou, Dat is ook iets waarvan je je kan afvragen of dat vol te houden valt op de lange termijn. Want ja, je hebt ook die rijkswegen komen ergens bij een stad uit. En als jij wil dat dat mensen dat als je, dus als je de mobiliteit en. Toegankelijkheid van de Van van de Van die infrastructuur voor Iedereen. Als je dat hoog hebt staan in je vaandel, dan kan je niet zeggen dat het laatste stukje voor het eerste stukje niet jouw verantwoordelijk is. Maar goed, Dat is mijn mening dat. Dus Ik hoop het komende jaren daar wel wat in gaat. Maar op dit moment nog zo dat ik wel met stimulering bezig kan houden en wel met kennisvergroting. Maar als het gaat om investeringen in infrastructuur, dan is dat op dit moment een brug te ver.

0:22:6.750 --> 0:22:24.710

Speaker 1

Oké, oké duidelijk en je vertelt dat nu dus van buitenaf dus van lokale overheden dat je te horen krijgt van wij hebben wij willen graag meer nationaal beleid. Sinds wanneer is dit bewustzijn gekomen? Wanneer heb je gezien dat dat daar meer vraag naar is gekomen?

0:22:25.390 --> 0:22:28.520

Speaker 2

Ik denk het dat een beetje voortkomt uit de City Deal ruimte verlopen. Die die City die al bestaat sinds 2020, Dat is eigenlijk een jaar na het platform is opgericht eind 2019 en in 2020 hebben we twee dingen gedaan. Hebben die strategische visie ontwikkeld waar ik je net.. Waar ik je nog een link naar zal sturen en Er is een City deal getekend en Ik weet niet of je al wat meer gehoord over die City Deal, of niet.

0:22:52.240 --> 0:23:2.20

Speaker 1

Ik heb gehoord dat er inderdaad al best wel wat gemeentes dan bij aangesloten zijn. Ik dacht dan Nijmegen inderdaad, Groningen dacht ik ook als ik het goed heb.

0:23:1.110 --> 0:23:7.830

Speaker 2

Ja Groningen, dat zijn acht steden. Zwolle, Den Haag, Rotterdam... Dan weet ik niet, dat zou kunnen zijn dat Leeuwarden nog bij zit. Ja, als als Amersfoort heeft al bijna vergeten, maar die die moesten nou halverwege afhaken.

0:23:30.370 --> 0:23:30.570

Speaker 1

Nou.

0:23:30.510 --> 0:23:35.10

Speaker 2

Maar dat zijn niet alleen steden. Maar het zijn ook heel wat andere partijen in hebben aangesloten zijn. En je merkt gewoon dat dat stedennetwerk wat ze eigenlijk aan het vormen is. Dat was al bij dat platform gekomen toen stedennetwerk. Dat werkt ook wel. Goed, jullie kunnen bij elkaar in de keuken kijken, je leert van elkaar, maar er zitten ook. Een element van hè emancipatie in en bewustwording van hé, maar noem het meer gebeuren en dan gaat op een gegeven moment uit die steden toch wel een beetje de hoek komen van joh denk eens mee. Ook financieel om dingen mogelijk te maken, dus Ik denk dat die City deal toch wel een grote rol gespeeld heeft

het meer naar buiten toe uitdrukken van ja, wij willen dat het rijk een grotere rol speelt. Dat doen ze wel, ja

0:24:19.600 --> 0:24:35.730

Speaker 1

Ja oke, oke, duidelijk, nou ja, je begon er al een beetje over dat gemeentes, dat zij vaak een kijkje in elkaars keuken hebben mijn volgende vraag was ook, wordt er veel samengewerkt of kennis uitgewisseld? Ja, daar binnen, en hoe merk je dat?

0:24:37.580 --> 0:24:57.500

Speaker 2

Ja, dat is, kijk de de in dat opzicht. Het platform heeft 4 keer per jaar een partner bijeenkomst en daar een platform voor kennisuitwisseling. Komende donderdag dus morgen is er weer eentje, dat doen we soms is het fysiek, soms is het digitaal, morgen is het dan in Apeldoorn is weer fysieke bijeenkomst.

0:24:57.880 --> 0:24:58.260

Speaker 1

OK.

0:24:59.20 --> 0:25:28.220

Speaker 2

En, dat is wel op zo, bij zo'n bijeenkomst wordt er een een of twee, meestal één of twee thema 's wordt dan een beetje bij de kop gepakt en dat zijn dan thema 's waar partners mee bezig zijn. En wat staat op de agenda voor deze agenda van het platform? We willen dat ook heel afwisselend hebben, want ja, je hebt met zoveel verschillende partners heb je ook verschillende behoeftes verschillende motivaties om mee te doen met het platform. Dat scheelt nogal wat of ik hier bezighouden met verkeersinfrastructuur dat Het gaat om de gezondheidsbevordering dat het gaat om meer groen én én én én recreatie integreren, hè? Dus dus dus dat zijn er heel veel verschillende invalshoeken en we proberen dat we allemaal recht te doen In de In de bijeenkomsten. Maar daar daar daar zien steden elkaar spreken, steden elkaar maar in die City Deal, ja, dat is gewoon. Dat heet zich het woord al citydeal. Dat is gewoon een afspraak waar ook wat geld mee gemoeid is en wat tijd inzet tussen die steden en het belangrijke ministeries en andere partners. En ja, Dat is echt een Steden netwerk, dus ja, dat is ontworpen, zou je kunnen zeggen om samen te werken.

0:26:14.70 --> 0:26:34.940

Speaker 1

Ja ja OK duidelijk en ervaar je beperkingen om om dat loopbeleid nu vorm te geven, want je geeft wel aan. Eigenlijk is er een soort van. Er is nog niet een echt nationaal loopbeleid, maar je kan wel zeggen dat waar jullie nu mee bezig zijn, dat het eigenlijk een soort van. Ja kan je wel formuleren als een, als een, als een nationaal loopbeleid. Alleen wordt het zo misschien niet gezien wordt door de ja door de overheid zelf maar een waarin waardoor ervaar je die beperkingen is dat? Ja hoezo? En zeg maar wat, wat is het moeilijk? Dat maakt het moeilijk om daarvoor te zorgen.

0:27:1.970 --> 0:27:18.920

Speaker 2

Nou ja, volgens mij heeft dat te maken, denk ik. Met het feit dat lopen nog niet hoog genoeg In de pikorde staat bij het bij het rijk te begint een beetje te komen. Je moet eigenlijk zeggen denken dat als je terug gaat 5, 6 jaar in de tijd dan doen was, lopen we eigenlijk in totaal. Voor onachtzaam thema, dat was niemand die zich met lopend bezig hield met een paar op een paar mensen naast zeg maar. Dat was in 2019 nee ik denk in 2017 was de eerste de eerste voetgangers congres. En dat was eigenlijk een eerste moment dat er is serieus nagedacht kunnen worden op lopen en wat ook al doorbroken heeft dus een goede belangenorganisatie, zoals de Fietsersbond. Nou, ja die is er ooit wel geweest, maar die is toen weg georganiseerd, zeg maar door het door het rijk om tot subsidie komen. Nou ja, Dat is een heel ingewikkeld verhaal, maar eigenlijk er was ooit een voetgangers bond en die is opgegaan met veilig verkeer Nederland en nog een club. En 6 jaar later werden die clubs werd het eigenlijk al

opgegeven, werd het alleen veilig verkeer Nederland en toen was de Voetgangerbond verdwenen. En en alles wat daarmee samen is, dus dus het gebrek aan aandacht verlopen. Dat is eigenlijk heel erg sterk geweest. Dat is In de afgelopen paar jaar is dat behoorlijk veranderd, Maar dat is een bottom up proces eigenlijk. Die partners bij het platform zijn ook individuele gemeente, provincies en ook ministeries. Maar het is niet zo dat er een platform of regeerakkoord was van we willen lopen loop beleid ontwikkelen dat dat staat nergens in de regeer akkoord.

0:28:50.570 --> 0:28:50.900

Speaker 1

Nee.

0:28:51.660 --> 0:29:18.720

Speaker 2

Dus het is iets wat je bij elkaar moet schrapen als het ware en dat is, dat is gewoon een langdurig proces, maar kijk, Het is wel onontkoombaar, want ik zie wel heel veel dingen die veranderd zijn en zijn nu op de hele nadruk op dat je meer met de integrale blik naar de ruimte moet kijken, is een van die dingen waar je van ziet van ja, daar daar komt lopen op allerlei manieren terug, dus als je daar niet aandacht aan geeft, dan mis je gewoon een stukje. Dat is niet integraal. Dus bij een mobiliteitsvisie 2050 wordt nu ontwikkeld. Ja, Dat was ook ja, Er zijn gewoon geen beleidsdocumenten op lopen, dus dat zat er eerst niet in het In het In het hoofdlijnen verhaal. Ja, dan komt er vanuit vanuit de inspraak komen de reacties en nu zit er wel in. Dus, dus ja, dat gaat gaandeweg komt het wel, dus ik verwacht ook met een paar jaar dat er wel nationale loop beleid in enige vorm zal zijn. Maar het is. Maar ja, het is maar een groei proces en een ding wat ik me gaandeweg gerealiseerd heb. Is dat een van de handicaps van lopen is dat je.. dat is eigenlijk ook de kracht ook, maar ook een handicap, is dat er geen vervoermiddel is of zo. Het heeft geen vervoermiddel die je moet stallen, die geproduceerd moet worden dat je de kapitaalverhaal aan vast en zit er een industriële belang aan vast of het nou gaat om een fiets of een auto, dat maakt in principe niet uit. Je hebt gewoon een... het is een economisch waarde zeg maar die goed te meten valt, want er wordt gewoon omzet gedraaid in een internationale wereld is de fietswereld is de Nederlandse fietswereld. Nou, het is toch een factor, dus een exportartikel zeg maar, maar wij lopen toen aan aan de voeten en in Dat is het wel een beetje. Ja, de rugzakken m misschien als je een flinke Wandelaar bent, maar dus Het is een zacht onderwerp in die zin dat dat de nergens natuurlijk druk middeln zijn om af te dwingen dat er wat meer moet lopen gebeurt, dus dat moet gaandeweg groeien.

0:30:53.590 --> 0:31:23.880

Speaker 1

Ja ja oh ja ja nee goed inderdaad dat je het zegt, want ik zie zelf inderdaad ook jij loop is inderdaad zo flexibel dat het ook heel makkelijk is om die een beetje weg te moffelen, want mensen kunnen wel op een andere manier vinden. Wel hun plek, zeg maar en een auto moet je natuurlijk wel echt een weg hebben of een om er geen te kunnen. Ja ja nee goed inderdaad als je dat zo zegt en omdat er nu dan dus ook nog geen beleid staat, zorg dat er ook voor dat het lastig is om financiering.

Voor maatregelen te te krijgen?

0:31:29.240 --> 0:31:29.490

Speaker 2

Ja. dat is zonder meer een een belemmering. Kijk, We hebben een op rijksniveau en hebben het zogenaamde MIRT. Ik ben is of je dat kent.

0:31:39.100 --> 0:31:39.970

Speaker 1

Ja, ik ken het, ja

0:31:40.80 --> 0:31:47.460

Speaker 2

En, nou ja, je merkt dat is altijd gefocust geweest op de grote, de grote opgaven, dan heeft, ja. Het gemotoriseerde verkeer zeg maar dus in de afgelopen jaren. Dan praat ik over, zeg maar 3 4 jaar. Is er voor de fiets het een en ander aan het veranderen, want de fiets kan een interessante alternatief zijn voor de auto op bepaalde afstanden. Dus als het gaat om hè, wat bij Ministerie gaat vooral om het voertuigverliesuren is eigenlijk een van de belangrijkste factoren waarop gebaseerd wordt van waar moet de investeringen gedaan worden? Want uiteindelijk gaat het om. Je moet zo snel mogelijk van A naar B kunnen komen, hè? En na Daarom worden de wegen uitgebreid en dan wordt er gemeten van hoeveel file is er of hoeveel en wat zijn de mogelijkheden om reistijden te verkorten en zo? En nee, dan is natuurlijk de druk op de wegen is groot en het moment dat je dus de overkant stappen op de fiets dan. Vermindert dat druk op de weg en dat betekent dat verminder dan ook file is et cetera dus dus vanuit die hele filosofie, traditionele filosofie van hoe wordt er besloten over waar het geld naartoe daar past? Op een gegeven moment de fiets gaandeweg een beetje in, zeker Natuurlijk met de opkomst van de elektrische fiets, want daardoor kunnen de afstanden die je aflegt net weer even wat langer zijn. Dus je ziet nu allemaal doorfietsroutes tussen steden en zo ontstaan ja, daar is het wel veld in daar, dus daar wordt dan op een gegeven moment in die pot van dat MIRT begint nu ook een beetje geld gereserveerd te worden voor. Fietsenstallingen bij stations, want ja, met het openbaar vervoer is net zo'n verhaal, want In de weer de trein zit niet op de weg, dus op het moment dat daar iets voor moet gebeuren, dan is het ook makkelijker uit te leggen. Ja en dan wederom. Maar ja, de voetganger heeft geen in principe geen investeringsbehoefte, want daar gaat het eigenlijk vooral om dat de openbare ruimte aantrekkelijker goed moet zijn ingericht. Ja en dat is traditioneel niet iets wat vanuit het mirt worden betaald. Ja dus daar, dus daar zit dan een belemmering, dus dat zou dan zouden die fondsen, moeten die fondsen moeten op een andere manier worden ingericht moeten andere bestedingsdoelen zijn zeg maar andere afwegingen om op een gegeven moment ook een plek te gaan geven aan misschien toch wel. Ja weet ik wat dat inrichtingsvraagstukken in centra van van steden of zo, ik noem maar wat. Dat dat wil je grootschalige overstappen naar het openbaar vervoer, zal je iets moeten doen aan het vergemakkelijken van van het lopen naar het station bijvoorbeeld. Dat mensen het leuk vinden om naar het station te lopen in plaats in een auto te stappen. En nou ja, dus er zijn allerlei dingen denkbaar, daar dat moet wel heel wat veranderen In de hele denkwijze. Zeker Als het gaat om die om die grote pot van de rijkste investeringen in infrastructuur. Dat, Dat is ja echt nog een hele was nog een heel ontwikkelwerk, denk ik.

0:34:38.720 --> 0:34:45.240

Speaker 1

Oké ja dus dan zou eigenlijk het hele systeem inderdaad aangepast moeten worden die daar achter zit.

0:34:44.360 --> 0:34:50.820

Speaker 2

Ja, je moet eigenlijk, dat zeg ik dan ook wel eens in. Dat zie je ook wel hier en daar terugkomen. Zolang je denkt vanuit het voertuig, zal het niet zo snel veranderen wanneer je het begint bij de mens, dan wordt het verhaal anders, **want** het is ben je voertuig gericht of mens gericht aan het kijken naar het hele mobiliteitsvraagstuk.

0:35:3.390 --> 0:35:16.800

Speaker 1

Ja ja ja mooi inderdaad doe je dat verwoord. Ik heb dan nog wat vragen meer over hoe we terugzien In de ruimte. Een hele open vraag vind je de openbare ruimte in Nederland inclusief genoeg.

0:35:19.60 --> 0:35:21.840

Speaker 2

Als ik dat zou vinden, dan zou denk ik het platform er niet hoeven te zijn.

0:35:25.480 --> 0:35:38.100

Speaker 1

Dus de ja, wat vind je het grootste? Ik heb op een gegeven moment. Ik heb ook een vraag, waar zou je de hoogste prioriteit aan geven? Dus echt maar wat voor locatie heb je in je hoofd? Misschien waar het niet goed geregeld? Heb je een locatie of in je hoofd?

0:35:41.260 --> 0:35:45.660

Speaker 2

Ja, ik bedoel je nou locatie om een plek in Nederland, of bedoel je dan een type plek In de stad?

0:35:46.410 --> 0:35:48.420

Speaker 1

Ja een TYPE plek inderdaad meer.

0:35:51.740 --> 0:36:25.470

Speaker 2

Ja, Maar ik vind dat. Ik vind het moeilijk om die vraag te beantwoorden en ik zal zeggen waarom? Want eigenlijk gaat de aandacht standaard uit naar de centra van steden en zo en dan de combinatie met stations bijvoorbeeld, hè? De routes van de stations naar belangrijke bestemmingen, plekken zoals winkelgebied, werkplekken, et cetera. Maar dat doet totaal geen recht aan woongebieden waar hè? De directe leefomgeving van mensen waar eigenlijk de meeste loopbewegingen gaan plaatsvinden en de en dus eigenlijk is dat al In de afgelopen jaren iets elkaar regelmatig ook wel zeggen van joh niet alleen maar focussen op de stedelijke centra, maar daar is natuurlijk wel zeker als het gaat om landelijke betrokkenheid. Wel meer de aandacht voor het jaar. Ik kan me best wel indenken dat ja onderhoud de rijk te betrekken bij een herinrichting van een. Van een buitenwijk van de gemeente, Ja, weet je dat dat dat liggen ook minder voor de hand dan wanneer je kijkt naar de stedelijke centra of de knooppunten bijvoorbeeld, hè? De nieuwe ontwikkel, de knooppunten in die woongebieden die moeten worden gebouwd. Ja, dan moet je aan de voorkant goed nadenken over. De plek die de voetganger daar heeft. Dus ja als, laat ik het zo zeggen als de meeste. De hoogste actualiteitswaarde heeft denk ik wel, die uitbreiding van de nieuwe pow gebieden, Omdat daar nu veel energie in worden gestopt, daar ook veel geld mee gemoeid is. En want? Want ja, het ministerie van Binnenlandse Zaken is daar met het ministerie van IenW samen trekker in.

Ik ben wel eens weten hoe ik bedoel, die Hugo de Jonge is daar dan als minister van VRO wil hij natuurlijk die 900.000 woningen bouwen. Als ministerie is het moeten naar gekeken worden van. Maar hoe zorg je dat het goed bereikbaar is en et cetera en nou, daar is een pot met geld van 7,5 miljard voor beschikbaar en ja, Er is op dit moment wordt het dus echt ja. Invulling gegeven van hoe besteed je dat dan en wat? Wat is daar In het belangrijk? Nou dan, dan moet je daarbij zijn. Ja, Dat is de hoogste actualiteitswaarde van ja, ik zei al, ik vind het moeilijk om het te beantwoorden, want ik wil niet te kort doen aan de andere plekken in steden. Waar het net zo belangrijk is alleen wat op dat moment misschien even niet, niet veel gebeurd.

0:38:24.190 --> 0:38:32.760

Speaker 1

Nee nee snap ik ja misschien juist inderdaad omdat je er op dit moment wat aan kan doen om in nieuwbouwwijken er nog wat aan te doen. Ja.

0:38:32.860 --> 0:38:44.400

Speaker 2

Het is nog. Er is nog een tweede, maar dat is echt een ontwikkel punt waar we zelf ook niet heel erg goed mee weten. waar we nog een beetje aan het worstelen zijn en dat is de openbare ruimte en de ondergrond eigenlijk vooral, dat moet heel veel in de ondergrond gebeuren de komende jaren, dus in heel veel gemeenten gaat. De straat open, zeg maar de komende jaren. En en dat betekent dat er kansen liggen. Als die straat toch open moet om dan opnieuw na te denken over hoe wil ik het straalt dan inricht? En ja Dat is dus ook weer niet plaats bepaald, Maar het is eigenlijk wel. Ja, Ik heb zelfs begrepen dat In de komende 10 jaar misschien wel 70% van alles wat er nu is wel niet open moet. Ja, vanwege die grote opgave, de waterberging, de hè, de de de je hebt toen normaal die riolering en dat kabels en dergelijke, maar vooral die hele waterberging is opgaven. Klimaatveranderingen leidt tot heel veel grote investeringen daarin. Ja, doe het dan in een keer goed.

0:39:40.490 --> 0:39:52.110

Speaker 1

Ja precies ja dus inderdaad niet. Mijn vraag is inderdaad meer locatie, maar eigenlijk kijk je vooral van wil je vooral kijken naar dingen die op dit moment gewoon gedaan kunnen worden? Inderdaad, Het is meteen ja.

0:39:53.70 --> 0:39:53.330

Speaker 2

Ja.

0:39:52.820 --> 0:39:58.830

Speaker 1

Oké ja duidelijk wat eigenlijk ook, dus het makkelijkste is om uiteindelijk te gaan veranderen dat dat soort plekken.

0:40:0.550 --> 0:40:1.560

Speaker 2

Ja, ik denk dat het. Wat betreft waar op dit moment geld naartoe rolt, ja, daar moet je eigenlijk aan.

0:40:9.200 --> 0:40:18.10

Speaker 1

Ja niet dat ze het nu nu weer op de oude manier misschien weer terug aanleggen. Ja, dat zou natuurlijk onhandig zijn. Ja, nee, helemaal mee eens.

Kijk jezelf ook wel eens naar voorbeelden uit het buitenland gaf mezelf net wel aan Oostenrijk, maar dan kijk je ook echt naar praktijkvoorbeelden, misschien in het buitenland.

0:40:29.170 --> 0:40:30.750

Speaker 2

ehm, nee. Ik denk eigenlijk dat in algemeenheid zou ik moeten zeggen, daarmee zit ik op het ministerie toch op het grote afstand.

0:40:38.430 --> 0:40:38.730

Speaker 1

Ja.

0:40:38.910 --> 0:40:51.720

Speaker 2

Ik zie wel, ik bedoel, ik ben laatst in Wenen geweest voor een internationale bijeenkomst over ja, een plan Europees project rondom **masterplan for Walking**, dus Ik weet niet of dat al gehoord hebt, maar.

0:40:52.830 --> 0:40:53.140

Speaker 1

Nee.

0:40:52.570 --> 0:40:55.380

Speaker 2

Dat ze proberen op met met meer dan 50 landen.

0:40:56.790 --> 0:40:58.890

Speaker 2

Willen ze een soort van, ja? Tekst maken die gebruikt kan worden voor. Ja door alle alle deelnemende landen om masterplannen voor lopen te maken. Er is er al eentje voor de.

0:41:9.490 --> 0:41:10.70

Speaker 1

Oké.

0:41:10.710 --> 0:41:42.840

Speaker 2

Dus men actieve mobiliteit van maken. Dat is een heel langlopend proces eigenlijk. Maar het is wel een hele goeie ontwikkeling. Nou, daar was ik voor in Wenen. En ja, toen waren we in die week dat we daar waren, was er ook zo'n ja dat je dan ook in Wenen kijkt naar plek waar ze bijvoorbeeld die straten al tijdelijk afsluit. Voor Als de school begint, weet je dat hoe ze dat dan in dat is eigenlijk een lokaal iets waar ik dan gekeken heb en dat vind ik soms wel sprake dat je dat ik ergens ben dan dat pik je zoiets mee.

0:41:44.30 --> 0:41:44.330

Speaker 1

Ja.

0:41:43.370 --> 0:41:47.740

Speaker 2

Maar over het algemeen zal je andere mensen moeten interviewen als het gaat om echte lokale voorbeelden.

0:41:53.270 --> 0:42:7.290

Speaker 1

Nee, oke, duidelijk. Ik heb nog twee vragen over evaluatie in afsluitende vraag, hoe wordt op dit moment geëvalueerd of een gebied of een voetgangersgebied toegankelijk is? En, heb je daar voorbeelden van?

0:42:10.980 --> 0:42:17.540

Speaker 2

Ja, Ik denk dat ik wel hetzelfde moet zeggen als bij de vorige vraag daar zit toch sta ik toch echt een beetje te ver vanaf. Dat is echt de gemeente.

0:42:18.810 --> 0:42:20.910

Speaker 1

Die daarover gaat. Ja snap ik is er wel iets vanuit jouw, zeg maar meer nationale kijk hoe je zou denken hoe je bepaalde criteria misschien die je zou kunnen bedenken waar die gemeentes moeten hebben. Van hoe zij dit zouden moeten evalueren, of is dat misschien?

0:42:42.620 --> 0:42:57.460

Speaker 2

Ja ten eerste in datgene wat geëvalueerd wordt. Dat is blijkbaar meer breder beleid, want voelt gewoon voetgangersbeleid. Bestaat al niet zo lang, dus dat is dan eigenlijk mobiliteitsbeleid in het algemeen, waar ik dan natuurlijk wel vind waar we naar gekeken moet worden, is staat de mens centraal.

0:42:58.120 --> 0:42:58.350

Speaker 1

Ja.

0:42:58.280 --> 0:43:7.180

Speaker 2

En en denken wanneer dat een soort van vertrekpunt wordt, dat automatisch ook het belang van de voetganger wat meer naar de voorgrond.

0:43:8.470 --> 0:43:8.740

Speaker 1

Ja.

0:43:8.190 --> 0:43:23.940

Speaker 2

Dus Als ik het over maatstaven die aangelegd zouden moeten worden bij evaluaties, dan zou

ik zeggen van nou, welke mate heeft het Stomp beginsel plek gehad in de uitvoering om super met die met die access for all of die noem je dat?

0:43:24.920 --> 0:43:25.650

Speaker 1
Design for all?

0:43:26.850 --> 0:43:27.900

Speaker 2
Design for all, inderdaad

0:43:28.110 --> 0:43:28.300

Speaker 1
Ja.

0:43:29.60 --> 0:43:32.160

Speaker 2
Ja, access4all volgens mij een provider.

0:43:33.880 --> 0:43:36.750

Speaker 1
Oh ja inderdaad ja,

0:43:36.270 --> 0:43:55.40

Speaker 2
Ik, ja nee, ik dacht ergens. Ja, die bestaat niet meer. Ja, maar dat nee, dat design for all dus dus eigenlijk zou ik niet zeggen van welke mate worden bepaalde kernbegrippen die we vanuit ons platform belangrijk vinden zijn die nu al in de In de tijd verankerd. En nou ja, als dat dus. Niet voldoende het geval is, dan hoop ik dat het de aanbevelingen terugkomt.

0:44:0.590 --> 0:44:4.400

Speaker 1
Ja ja oke duidelijk. Ja, Dat is een goeie.

0:44:6.980 --> 0:44:26.810

Speaker 1
Oké, dan heb ik nog allerlaatste vraag en dat is ja dat Ik had hem als ja, vindt u dat de organisatie? En Dat is dan in dit geval ministerie van I en W maar ik weet niet of je dan liever wil beantwoorden voor het ministerie van IW of Platform, maar vind je dat de organisatie vooruitstrevend is in vergelijking met anderen?

0:44:28.830 --> 0:44:47.640

Speaker 2
Oh dat ja, dat kan ik voor allebei wel bij antwoorden kijk vanuit het ministerie. Ik kan natuurlijk zeggen van nou ja, ik zou graag meer willen, is het glas halfleeg of halfvol? Ik wil over het algemeen geneigd om te zeggen, glas is halfvol, zeker als ik vanuit vertrekpunt kijk dat een paar jaar geleden nog helemaal niks was.

0:44:48.350 --> 0:44:48.570

Speaker 1

Ja.

0:44:48.590 --> 0:45:9.400

Speaker 2

Als ik de ruimte die ik krijg om met allerlei stimuleringsfonds projecten en kennisontwikkeling bezig te zijn om ik ben, ik bedoel, ik word vanuit mijn werk, word ik voor de helft van mijn werkweek in staat gesteld om het platform te coördineren, dus ik krijg eigenlijk alle ruimte. Om dat te doen. Ik zie eigenlijk niet een ander ministerie waar waar zoveel. Capaciteit en geld beschikbaar gesteld wordt.

0:45:21.440 --> 0:45:34.970

Speaker 2

Ja om de emancipatie van de voetganger van het lopen te bevorderen, dus i en W heeft daar denk ik een redelijke voorhoede rol in, al is het allemaal nog heel bescheiden. Als ik het vergelijk, dan denk ik van nou dan, dan doet I&W het nog niet zo slecht. Dus dat voor het ministerie. Als ik kijk naar het platform. Ja, ik we proberen om constant in beweging te zijn, Dat is ook een heel licht georganiseerde club eigenlijk. Want ja, We hebben niet eens een vaste, hoen noemen we dat, we hebben geen statuten of of of reglementen. Of wat ook al de deelnemers aan het platform nemen deel, omdat ze gemotiveerd zijn om het doel van loop vriendelijk Nederland te bevorderen en samenwerken. En toen de City Deal kwam dat er wat dat is nog steeds heel voor heel veel mensen heel onduidelijk wat het platform. Wat doet nou die City Deal? En we hebben gewoon gezegd in 2020 van, nou weet je, gaandeweg zien hoe dat, hoe we dat, hoe dat zich ontwikkelt en hoe we dat bij elkaar houden. En ik noem het tegenwoordig maar heel vaak van. Nou we hebben gewoon de City die was buitenboordmotor van het platform. Wat ik er mee bedoelt, is ze delen de strategische visie, maar ze hebben een eigenstandige deal opgesloten met het ministeries die betrokken zijn en met de met de partners en eigen geldstroom eigen inzet van capaciteit. Dus in zekere zin functioneert los van het platform in zekere zin ook niet, dus daar vandaar dat beeld van die buitenboordmotor en het is voorbeeld in ieder geval. Waarom ik het noem is een voorbeeld van hoe we elke keer proberen in te spelen op de actualiteit. Of waar zijn we nu, wat is er nu nodig? En en dan willen we ons niet laten belemmeren door allerlei organisatorische beperkingen of zo, dus ik denk dat we redelijk simpel zijn.

0:47:19.90 --> 0:47:19.320

Speaker 1

Ja.

0:47:19.210 --> 0:47:22.550

Speaker 2

Maar ja, je hebt natuurlijk ook zo het risico dat je op een gegeven moment aan bepaalde vormen vasthoudt hoe organiseer je een partner bijeenkomst of nou ja, dat soort zaken dan? Ja, die loopt altijd risico dat je op een gegeven moment weer eventjes. Wakker geschud moet worden van even te lang op dat pad, maar naar verhouding zijn we redelijk alert, denk ik.

CLOSING

Wandelnet - Coordinator advocacy

INTRODUCTION

00:07:53 SPK_2

Mijn naam is NAME* en ik ben coördinator belangenbehartiging bij wandelnet. Wandelnet is een kleine organisatie en stichting. Wij zijn eigenlijk ooit opgericht vanwege de het onderhoud en beheer van lange afstandswandelpaden in Nederland. Dus je hebt in Nederland een lichtere, ongeveer 12.000 km aan lange afstand wandelroutes. Ja, Pieter Pat is een heel bekende, maar je hebt heel veel verschillende paden waarbij mensen eigenlijk meerdaagse routes lopen en die zijn allemaal gemarkeerd met wit en rood. Soms zijn de streekpaden, dan zijn ze geheel rood gemarkeerd en je kan ze beide richtingen wandelen. Nou, dat is en daar hebben we veel vrijwilligers voor daar zijn heel veel zijn, eigenlijk, maar ik zou het nu misschien niet zeggen, dagelijks heel veel mee bezig om ervoor te zorgen dat die routes dat dat fijne routes zijn om te wandelen. En die lopen voor een deel door het buitengebied, maar ook door steden dorpen. En ja, daar hebben heel veel mensen hebben daar ontzettend veel plezier aan. Nou, bij het onderhoud en beheer van routes kwam al snel naar boven dat er rondom die routes best heel veel gebeurt. Dus dan bijvoorbeeld een, een dijkje wat afgesloten wordt omdat ze dat hebben verlegd en natuurgebied wat ontwikkeld wordt of afgesloten wordt, allerlei beleidsontwikkelingen kunnen zijn. Dus toen is eigenlijk je zou kunnen zeggen, de poot belangenbehartiging naast de poot routes ontstaan. En in de belangenbehartiging zetten wij ons eigenlijk in brede zin in. Voor Nederland mooier maken voor wandelaars. En met breed bedoel ik ook echt breed, dus Het gaat over heel veel verschillende soorten thema's en we beperken ons niet alleen tot recreatieve wandelen, maar zeker ook tot de voetganger. En en zeg maar, het lopen waarbij je dan veel meer denkt aan ja naar bepaalde bestemming toegaan of maar ook lopen binnen de stad. Dus dat zijn dat zijn, dat is eigenlijk een heel brede invulling van die belangenbehartiging. Ik ben hier bijna ruim 5, 4 jaar geleden begonnen. Ik ben van oorsprong ben ik milieukundige. Ik heb heel lang gewerkt op Saxion hogescholen in Deventer als docent en ook in met name ook aan de ruimtelijke, in de ruimtelijke ordening hoek. Na 10 jaar bij de Milieufederatie in Drenthe en dus 4 jaar geleden naar naar Amersfoort gekomen bij bij het het Bureau. Er zitten incl. de directeur zijn er ongeveer 10 mensen in dienst, allemaal in in parttime en de rest zijn dus ongeveer 1000 vrijwilligers in het hele land. Die die ofwel bezig zijn met die markeringen, kwaliteit van het wandelen of met belangenbehartiging. Dus we hebben ook vrijwillig die echt specifiek ja belang van de behandelaar aan de orde stellen. Belangrijkste doelgroepen van ons zijn, zijn overheden, want we willen dat wandelen gewoon integraal wordt meegenomen in allerlei vormen van beleid, maar bovendien investeren overheden ook in infrastructuur. Dus ja, mijn directeur zegt altijd wel het mooie van ja zonder paarden, geen routes, dus als je geen wandelpaadje hebt of je hebt een onveilig wandelpad dan ja, dan kunnen we ook geen routes, geen mooie routes maken. Dat geldt ook voor alle andere route makers in Nederland. En dus we zetten ons echt in voor nou voor veilige infrastructuur in Nederland zoveel mogelijk vrij van van barrières. Dus als je als wandelaar een trein moet oversteken, dan kan dat vaak maar op één plek en de volgende plek is de kilometers verder en je kunt je voorstellen dat als er een als een van die spoorwegen wordt opgeheven, dat dat ja dat wij dan een mooie wandel mogelijkheid verliezen vaal. Dus daarin zijn en dan overheden is het echt alle lagen, dus het gaat over gemeenten, provincies, rijksoverheid, maar ook uitvoeringsinstanties als ProRail en Staatsbosbeheer de maar Rijkswaterstaat, dat zijn

eigenlijk de belangrijkste plekken waar we lopen, het belang gaan lopen en wandelen onder de aandacht brengen. Ja vanuit dat kader is misschien goed om even in te zoomen op een van onze grote dossiers. Dat heet dan ruimte voor lopen. Ik weet niet of je daar al een keer tegenaan gelopen.

00:12:20 SPK_1

Ja zo ben ik ook, ik ben er via die website. Inderdaad ben ik ook op je mail gekomen en toen heb ik je benaderd. Ja.

00:12:30 SPK_2

Ja, wij zijn samen met het ministerie van IenW en de Kennisinstelling CROW. Misschien ook wel eens tegen gekomen bent. Zijn wij de oprichters van het platform ruimte gelopen en dat is inmiddels een ja een personele grote beweging geworden waar wij zo'n 50 plus partners bij aangesloten zijn. Heel divers, dus het gaat van RIVM tot een x aantal gemeenten van provincies tot Staatsbosbeheer is eigenlijk heel veel organisaties die onder het belang van meer ruimte voor lopen onderschrijven. En gaat het meer ruimte voor lopen eigenlijk op 3 verschillende manieren. Het gaat aan de ene kant in beleid, maar ook bijvoorbeeld in het hoofd van mensen dat dat lopen gewoon belangrijk is en en en, in het op straat uiteindelijk. Want ja, we willen ook gewoon letterlijk meer ruimte voor voor onwaardse voetgangers in Nederland realiseren. En daarvoor zijn we met met al die partners eigenlijk bezig met allerlei verschillende soorten projecten en dat proberen we vanuit, vanuit het platform proberen we dat te stimuleren en te ondersteunen en te motiveren en te zoeken naar nieuwe ingangen en mogelijkheden, want we financieren dat niet, maar we zijn wel. Ik ben een dag in de week eigenlijk betrokken bij dat bij dat platform actief en een van de mooie bewegingen die is ontstaan. Dat heet dan de City Deal ruimte voor lopen. En in die city deal zitten onder andere de gemeente Nijmegen aan mee, dus dat leek me wel, misschien dat je daar ook achter gekomen was. En dat maakt ook dat daarmee ook wel echt een ja een een gemeente is die zich die ze ook die zich wil inzetten voor voor meer ruimte voor lopen en niet alleen ambtenaren. Laatst ook gesprek gehad met de wethouder mobiliteit Silia Dame. Ja, zij is echt wel, zie ik echt wel op het belang van de ruimte voor lopen.

00:14:37 SPK_1

Goed, ja, want die ziet al city deal inderdaad. Er zit Nijmegen bij en ik dacht, Rotterdam en Groningen als ik het goed heb.

00:14:45 SPK_2

Groningen, Amsterdam, Leiden zit daar bij en dan nog heel veel partijen daaromheen die geen gemeenten zijn. Maar het provincie Zuid Holland is een provincie die dan actief bijdraagt. En ja, de arcades is is een bureau wat bijdraagt Sweco volgen mij nog niet. Er zijn wel contacten met sweco ook. Dus eigenlijk ja samenstel van zowel gemeenten, dus overheden, kennisinstellingen en en maatschappelijke organisaties. En bij City deal zitten dus ook verschillende bureaus en adviesbureaus aangesloten.

00:15:24 SPK_1

En hoe lang is dat platform nu al bezig?

00:15:28 SPK_2

In 2019 hebben we tijdens het Internationale Voetgangerscongres, Walk 21 was toen in Rotterdam. Dat was het jaar waarop waar ik ook zelf begon als een toen is het., toen is het ontstaan, of eigenlijk is het officieel naar buiten gekomen, hè? De, de eigenlijk is toen al een

jaar daarvoor is ook al bezig geweest om een platform op te richten en te ontwikkelen en geld binnen te halen om dat voor elkaar te krijgen. Dat is dus officieel. Is het in oktober, dus het dan 4 jaar.

00:16:04 SPK_1

en was de trekker het IenW of deden jullie dat echt samen?

00:16:18 SPK_2

Ik zet even mijn telefoon uit.

00:16:19 SPK_1

Geen probleem.

Was de trekker echt het IenW ministerie van IenW of was dat echt samen met wandelnet?

00:16:26 SPK_2

Wij zijn echt gezamenlijk daarmee begonnen. Het was wel uniek dat er dat toen begonnen. Toen was Filip van as, die eerst toen ja, die was, die was eigenlijk een soort inhuur vanuit het ministerie om te kijken of we dit voor elkaar konden krijgen. En toen zei CROW. Kwam er eigenlijk ook al heel snel bij en dus eigenlijk vanaf het begin af aan is het wel dit deze 3 organisaties geweest en het is nu ook echt een echt ingebed in de bij bij het rijk. Ook bij het ministerie van I en W is nu het platform ruimte voor lopen is echt een, er zijn meer ministeries bij betrokken, dus met de City Deal ruimte voor lopen die dat komt vanuit de agenda stad van het BZK, binnenlandse zaken en koninkrijkrelaties. En ministerie van VWS, Volksgezondheid is erbij betrokken, omdat bewegen daar heel erg belangrijk bij is. En en het ministerie van LNV is er ook bij betrokken om die, want die gaat met name ook over het landelijk gebied en om daar ook meer ruimte voor lopen. Ook te realiseren. Dus dat zijn ook de financierende ministeries, zou je kunnen zeggen.

00:17:35 SPK_1

Goed in ja, in eigenlijk de gehele of ja, meerdere meerdere ministeries eigenlijk. Dat is goed om te horen.

00:17:41 SPK_2

Dat maakt het draagvlak ook wat groter. Dat en dat is wel ja, dat heeft Filip heeft daar heel belangrijk werk in gedaan vanuit het ministerie van IenW, omdat hij ja heeft al die contacten kunnen leggen met allemaal ambtenaren bij bij die andere ministeries was ons als kleine club van buitenaf toe nooit gelukt, dus.

00:18:03 SPK_1

Ja, dat is dan heel fijn. Ik spreek Filip ook volgende week volgens mij ergens aan, volgens mij volgende week woensdag dacht ik dus leuk, dan heb ik nog een vraag, wat betekent inclusiviteit voor jou?

00:18:19 SPK_2

Ja nou, wat ik belangrijk vind, is dat dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij. Dus dat er inclusiviteit betekent dat je ja dat je de ruimte hebt en mogelijkheden hebt om ook deel te nemen aan de maatschappij, niet vereenzaamd, niet om wat voor reden dan ook niet buiten op straat kan kan komen. En ja dat dat dat dat dat voor mij is, dat inclusiviteit in de brede zin.

00:18:48 SPK_1

En, ik heb deze vraag, die kan ook hetzelfde antwoord zijn, maar ik vroeg, wat versta je onder toegankelijkheid?

00:18:55 SPK_2

Ja, dat is wel iets anders wat mij betreft toegankelijkheid betekent dat je in principe overal moet kunnen komen zonder dat er allerlei obstakels wat barrières zijn die het onmogelijk maken om in mijn geval gaat het dan met name om om lopend ergens te kunnen komen of te verblijven, want het hoeft niet alleen maar niet alleen maar te bewegen, maar een gebied kan ook toegankelijk zijn en dat je op een bankje kan zitten of dat je met je burens kan praten of de toegankelijkheid is voor mij wel echt onafhankelijk of je goed dat mee bent of niet. Maar dat je dat dat nou ja, de openbare ruimte voor jou toegankelijk is en we gebruiken het begrip ook zelf wel in binnen de wandel wereld was een bijvoorbeeld belangrijk speerpunt van ons is een toegankelijk landschap en dan is het wat een wat engere benadering. Wat we nauwer benadering zou je kunnen zeggen, want dan kijken we echt wel van is. Staan er niet overal hekken waardoor je niet kan wandelen of zijn er geen paden omdat je of zijn de paden die er zijn zijn die afgesloten. Zo kijken we echt naar naar letterlijke toegankelijkheid voor wandelaars van het buitengebied. Oké, Dat is de definitie die wij zelf ook ook ook veel hanteren, maar toegankelijkheid denk ik met name in jouw jouw studie. Dus je hebt vanuit het VN handvest daarvoor geschreven is gemaakt is, hoe moet je volgens mij toegankelijkheid in die zin definiëren?

00:20:22 SPK_1

Ja heel goed, oké, dan heb ik nu nog wat vragen over meer over wandelnet zelf. Ik vroeg me af, wat is de visie van wandelnet op het gebied van toegankelijkheid en wordt toegankelijkheid sterk gesteund door de organisatie?

00:20:38 SPK_2

Ja ja ja, wij vinden dat wij zijn er primair als organisatie voor de recreatieve wandelaar en dat zijn mensen die die goed ter been zijn en die het fijn vinden om te wandelen. Daar zetten we ons eigenlijk het meestal voor in en dan maakt het niet uit of iemand wandelt in de stad of in het buitengebied of maar iemand moet gewoon en het motief kan ook verschillend zijn, hè? Dus dat vind ik coronatijd hebben gezien, is dat veel mensen het fijn om even een rondje te een ommetje te wandelen, al dan niet met een ommetje app of allerlei dingen die ik Mensen stimuleren om een ommetje te gaan doen. Ja, ik kon niet heel veel anders.

00:21:17 SPK_1

Nee.

00:21:18 SPK_2

Echt gigantisch veel zijn daardoor, volgen mij geloof ik 1,3 miljard ommetjes gemaakt per jaar hè? Door door mensen, dus dat is best een substantieel aantal. En ja, wij. En als het gaat over toegankelijkheid, dan zetten we ons eigenlijk vooral ook in op ervoor zorgen dat er dat er samenhangende wandelnetwerken zijn, dus dat het niet zo is dat je bijvoorbeeld op een provinciale weg stuit en dat je die niet over kan steken of dat je die niet veilig kan oversteken. Dus veiligheid is voor ons daarin heel belangrijk element en. Dat kun je in brede zin zien, dus veiligheid in het oversteken, maar ook veiligheid in de sociale veiligheid. En ja, wij zetten ons eigenlijk niet zozeer in voor zou kunnen zeggen de de stoeptegels, de recht liggende stoeptegels of het africhting, voor iemand die met wielotjes verder wil kunnen wandelen. Maar

we willen wel dat er overal in steden dat eigenlijk ja doorlopende, veilige, logische wandelnetwerken kunnen zijn en daarbij moet voorkomen worden dat daar op die wandel met werk, obstakels en barrières zijn. En dat dat brengen we dus onder de aandacht bij gemeenten, met name omdat gemeenten ja heel erg verantwoordelijk zijn voor, voor voor ja, voor de openbare ruimte. Voor verkeer en mobiliteit. En ja, we proberen eigenlijk steeds onder de aandacht te brengen van, hè? Want als ik met je vroeg eerder ook van hoe ervaar ik toegankelijkheid of inclusiviteit

00:22:56 SPK_1

Ja.

00:22:57 SPK_2

Wat mij heel erg opvalt, is dat je bijna overal bij je hebt en waar je loopt of wandelt dat je altijd wel op een plek komt dat je ineens de stoepen op houdt, of dat je ineens niet meer op een logische plek over kan steken. En dus maar moet zoeken wat je doet dat dat er op de stoep in een keer. Ik weet niet hoeveel dingen geplaatst zijn, want het lijkt wel soms een soort restruimte of het nou terrasjes zijn of fietsen of deel deel scootertjes de laadpalen voor auto's, ouders die zelf geparkeerd staan op de stoep, dus de stoep is gewoon ook heel veel, is dat gewoon ruimte die die.. En dan voor mij, ik kan er nog een keer omheen lopen en van de stoep was dat wel, Maar het is gewoon iemand die die een handicap heeft of gewoon rollator met met naar de winkel wil wandelen zijn dat best heel veel obstakels en is er ook heel vaak helemaal niet nagedacht over van als je nou in een wijk woon en ik wil naar de huisarts en Ik heb geen fiets meer of ik kan niet meer fietsen en ik heb ook geen auto en die kan ik niet betalen en dat gaat ook geen bus heen, want dan ben je dus aangewezen op lopen en dan blijkt heel vaak dat het gewoon niet veilig te doen is.

00:24:10 SPK_1

Want je zei net nog even veilige en logische wandelroutes. Bedoel je dan met logisch inderdaad, dus dat niet zomaar de stoep ophoudt dat soort zaken?

00:24:19 SPK_2

Ja en dat je eigenlijk de plek waar je over moet steken dat dat de logische plek is en dat je niet eerst helemaal een heel eind om moet lopen om om veilig te kunnen oversteken. En ja, een derde element wat we belangrijk daarin vinden is de aantrekkelijkheid. Dus ja, we willen eigenlijk wel op dat plek een belangrijke rol spelen, groen en water en een aantrekkelijke ondergrond. En dan ja fijne fijne groene omgeving zijn op zijn echt belangrijke factoren voor mensen om te kiezen voor lopen in plaats van fietsen of of met de auto.

00:24:57 SPK_1

Oké.

00:24:58 SPK_2

Ja ja, dat ervaar ik hier zelf ook. Ik heb net voordat ik je interview had ik boodschappen gedaan. Het is hier op loopafstand. Ja, dan ga ik door een hele leuk parkje en dat is wel is waar stukje om, maarja, het loopt wel heel veel veel fijner

00:25:11 SPK_1

Ja, dan heb je het er wel voor. Ja, Dat is het juist inderdaad leuke ervaring om daar boodschappen te gaan doen dan langs de weg. Ja, dat begrijp ik. Zijn er specifieke groepen

mensen waar wandelnet aandacht aan geeft op het gebied van toegankelijkheid?

00:25:30 SPK_2

Ja dan je zou kunnen zeggen, recreatieve wandelaar dat is onze belangrijkste doelgroep. Daarnaast richten we ons ook echt op mensen die ommetjes maken, vaak ook vanuit gezondheidsmotieven. We zijn actief betrokken in wat in Nederland heet de beweeg alliantie, een initiatief van het ministerie van VWS en dat komt voort uit een afspraak in het regeerakkoord. Dat dat deze regering meer wil doen aan preventie, dus er voor zorgt dat mensen niet ziek worden en daarvoor is bewegen is een heel belangrijk en wandelen wandelen is echt aantoonbaar, draagt dat bij aan aan je gezondheid hè? Dus op allerlei verschillende manieren. Dus dat is ook voor heel veel mensen een motief om om te om regelmatig een wandeling te gaan maken. Nou, daar willen we dus ook voor zorgen dat dat heet dan met een heel mooi woord, een beweegvriendelijke leefomgeving. Dus dat ja eigenlijk en vanuit ons dan een wandelvriendelijke leefomgeving, zodat je mensen echt worden gestimuleerd om te gaan wandelen. Dus daar zetten we ons ook heel erg voor in. Dus ja, en je zou kunnen zeggen ook een een veilige leefomgeving waarbij en en een schone leefomgeving. Dus ze zijn allemaal elementen en dat richten dat veel meer op de mensen die die een ommetje willen wandelen, dus vanuit gezondheidsmotief of die van, van A naar B willen en dan kunnen kiezen voor lopen.

00:26:59 SPK_1

Ja oké ja duidelijk. Ik vroeg mij af of er specifieke voorbeelden zijn, bijvoorbeeld programma 's die jullie hebben opgezet of bepaalde ja beleid van hoe jullie toegankelijkheid willen stimuleren.

00:27:16 SPK_2

Ja ja, het moet heel erg vanuit de ruimte verlopen. Kan ik dat wel als voorbeeld geven. We hebben jaarlijks rijken we een prijs uit vanuit het platform. Dat heet een loop Award en met die prijs willen we eigenlijk twee soorten initiatieven belonen, dus dat zijn eigenlijk twee prijzen. De ene is zijn zijn hele goede plannen om letterlijk de openbare ruimte loopvriendelijk in te richten. Maar de anderen zijn initiatieven van gemeenten of organisaties die ja die mensen stimuleren om te gaan lopen de afgelopen jaar en wij hebben gemerkt dat dat echt wel stimuleert, ook om bijvoorbeeld ondernemen om om dingen te gaan gaan ontwikkelen. Ja één van de prijswinnaars afgelopen jaar was de gemeente Dronten. Die hebben eigenlijk rondom een verzorgingshuis, hebben zij een wandelroute voor en ik dacht mensen met dementie ontwikkeld en daarmee hebben ze eigenlijk hebben ze heel veel dingen gedaan, eigenlijk soms hele kleine ingreepjes, maar waardoor eigenlijk de openbare ruimte ook toegankelijker is geworden voor mensen met dementie die die toch wel vaak binnen binnen blijven, moeten blijven. Maar door zo'n route ook ja, heel logisch en makkelijk te maken en met logische oogststeekjes en en en betere ondergrond. Daardoor is dat. Ja, dat is het en dat dus beloond met met een Loop award. Maar daarnaast proberen wij veel met ja de voorkomen dat er allerlei barrières ontstaan op op op op logische wandelroutes. Dus dat zijn en dan kijken we bijvoorbeeld naar naar tunnels of bruggen zijn, is soms een goede oplossing, maar wat in Nederland ook vaak gebeurt, is dat er is wel geld om een mooi fietstunneltje aan te leggen, waardoor die toegankelijk is voor fietsers. Maar voor wandelaars die moeten dan maar op het fietspad lopen ofzo, dus dan willen we eigenlijk ook zijn we ook ja dan dan brengen we ook onder de aandacht van hé, je moet er ook echt een aparte plek voor wandelaars en zeker Als je In de stad zit of je zit In de buurt van van plekken waar bijvoorbeeld verzorgingshuizen. Waar mensen ook naar naar het centrum of naar huis uit hebben kunnen wandelen.

00:29:29 SPK_1

Ja oh, dat is ook stom dat er dan wel geld is voor fietsers, maar dat ja, dat is echt de wandelaar daar nog ondergeschikt in is. Ik vroeg me af, is er een lange termijn en een korte termijnvisie voor jullie? Ja, hoe toegankelijkheid voor moet worden gegeven in, in het land.

00:29:51 SPK_2

Ja, ik denk dat de lange termijn en we zijn best al een heel eind onderweg is dat dat we met het platform ruimte voor lopen. Eigenlijk het überhaupt, het bewustzijn. Dat je als gemeente of als provincie moet investeren in in de voetganger. Want het is gewoon eigenlijk is in de afgelopen jaren is is de voetganger gewoon vergeten en zeker ook mensen die slechter ter been zijn. Ja, daar wordt dan nog wel eens iets daar zijn soms zijn er nog wel iets van budgetten voor. Eigenlijk wordt er veel te weinig vanuit, een vanuit netwerk gedachte gekeken naar het belang van goede voetpaden. Doorlopende voetpaden die aantrekkelijk zijn en toegankelijk zijn en onze lange termijnvisie is eigenlijk dat wij heel erg inzetten op bijvoorbeeld Omgevingsvisies van gemeenten en provincies waarin wandelen gewoon een goeie plek heeft gekregen waarin is aangegeven van we nemen de wandelnetwerken serieus en we investeren in de kwaliteit van die van die wandelnetwerken. Dus dat is ja dan dan als dat dan langzamerhand ook wat door begint te dringen. En dat zien we echt gebeuren. Een van de mooiste tekenen dat je ziet dat het belangrijk aan het worden is, is dat ingenieursbureaus zoals Sweco, maar ook goudappel en ook nou de wat meer mobiliteitsgerichte bureaus dat die allemaal nu tools en instrumenten en dingen onderzoeken aan het ontwikkelen zijn. Dat waren we helemaal gaat over de voetganger en je ziet bij steeds meer gemeenten ook, ik woon in Zwolle. Mijn eigen gemeente is ook echt heel goed bezig als het gaat over over toegankelijkheid, bijvoorbeeld ook inclusiviteit is een belangrijk thema hier in hebben ook een stads ergonom, Marieke van Brussel, echt iemand echt heel leuk om een keer als je nog één keer een leuk iemand wil interviewen vanuit een heel andere gemeente dan wel echt een leuk voorbeeld gemeente dan is is Marieke van Brussel is er een interessant iemand, dus we zien. We zien dus wel erg op de lange termijn rechten te zeggen om het om het echt onderdeel te maken van mobiliteitsbeleid van omgevingsbeleid, gezondheidsbeleid. En dan in de concrete zin ja proberen we dat dan door door door ook echt projecten uitgevoerd te krijgen, dus dat er ja dat er dat de politiek, de gemeenteraad er ook voor kiest om er geld voor voor vrij te maken. En dat er dus ja, dat er dus ook echt betere stoepen worden aangelegd en dat de veiligheid toeneemt op straat.

00:32:33 SPK_1

Duidelijk, en waarom vind je het zo belangrijk dat er voetganger echt in het beleid komt?

00:32:40 SPK_2

Omdat als het niet het meegenomen wordt in het beleid, dan komt er ook geen geld en dan dan wordt de voetganger gewoon vergeten. En, dat is eigenlijk als je nou we hebben recent hebben we samen met de Fietsersbond en een adviesbureau hebben we een publicatie uitgebracht. Die heet dan, dat gaat over de 15 minuten stad en ja 15 minuten stad is eigenlijk een omgeving die echt ingericht is op eerst kijken naar van kun je dingen met wandelend bereiken en dan met de fiets en dan en dan OV. De auto komt helemaal aan het einde. Als je kijkt naar hoe het nu wijken ontwikkeld worden vaak dan wordt er vaak als eerste gedacht van hoe kunnen we hoe we parkeerplekken moeten erin hoe, hoe kunnen we de auto's zo snel mogelijk in en uit de wijk laten gaan, dus de plek van de auto bepaalt heel wat de inrichting van de openbare ruimte.

00:33:29 SPK_1

Ja.

00:33:30 SPK_2

Ja dat, dat kan gewoon niet langer meer. Dat is, het wordt onveilig van er het wordt smerig van. We moeten ja kiezen voor meer actieve en duurzame vormen van mobiliteit. Ja dat is, dat is wel echt eerst nodig, want dan betekent dat je heel anders gaat kijken naar de inrichting van een wijk dat je misschien niet overal parkeerplaatsen hebt. Dat je dat je wel ook echt kiest voor een ontwerp waarbij de voetganger voorop staat. Dus vandaar dat het zo belangrijk is om het in ieder geval op ook bij de politiek en bij de ambtenarij die dan ja die besluiten over de plannen of die maken soms de plannen zelf dat je er daarom wat aandacht krijgt.

00:34:10 SPK_1

Is een bepaalde afdeling of persoon verantwoordelijk bij wandelnet voor specifiek voor inclusiviteit of toegankelijkheid.

00:34:18 SPK_2

Nee, we zijn ik, ik ben bij bij bij wandelnet samen met mijn collega NAAM Dat is mijn, dat is echt een lobbyist, dus die zit zo in Den Haag, zeg maar, zou je kunnen zeggen, en maar ben ik degene die op dit onderwerp het dingen doet en de directeur NAAM, die doet het nog wel eens wat wat zaken. En we hebben een, we hebben een samenwerking met met 3 andere organisaties die opkomen voor de belangen van de voetganger en daar is de stichting mens en straat. Weet niet of je er wel eens van gehoord hebt?

00:34:57 SPK_1

Hebt ik nog niet?

00:34:59 SPK_2

Is wel een hele goeie want die zit op dit thema toegankelijkheid nog veel, er zit meer deskundigheid dan bij ons. Mensen En straat is het. Het is ook aan elkaar geschreven en je zou kunnen zeggen voor voor een mens én de straat hè, dus niet niet het apparaat. De auto staat centraal, maar de mens staat centraal. Openbare ruimte en daar is iemand aangesloten, de oprichter Rob Methorst heeft hij en dat is echt ook op dit thema dat de deskundige in Nederland op het gebied van voetgangers in de in de meest brede zin, dus ook al voetgangersveiligheid en ook inclusiviteit en toegankelijkheid. Daar heeft hij echt heel veel kennis van. Hij heeft ook een gigantisch dikke promotie, proefschrift geschreven.

00:35:48 SPK_1

Oh nou, dat klinkt ook als iemand die.

00:35:51 SPK_2

Dat is echt wel iemand en daar werken we met die stichting werken we mee samen en we werken samen met de voetgangers vereniging Nederland. Ja, die zijn ook wel echt wel actief op dit thema en dan heb je nog de voetgangersbeweging. Die zijn iets minder actief op dit thema, maar samen hebben we eigenlijk een beetje de ja, de kennis en de en ons netwerk gebundeld. Dan proberen we ook steeds meer dingen voor elkaar te krijgen in gezamenlijkheid.

00:36:19 SPK_1

En hoe wordt het ervaren nu dat je veel samenwerkt? Heb je het idee dat dat omdat, want zelf

binnen wandelnet, net zo dan. Nou ja, vooral u en dan nog twee anderen die betrokken zijn vooral veel met samenwerkingen. Veel over de thema ervaar je dat als genoeg, zeg maar zijn er genoeg mensen die zich hiermee bezig houden?

00:36:38 SPK_2

Nee, en we hebben ook wel nadrukkelijk van het ministerie van I en W de opdracht gekregen om ook die samenwerking tussen die verschillende partijen beter tot stand te brengen, zodat er ook meer vanuit de maatschappij eigenlijk meer geluiden komen. Meer partijen zijn die verstand hebben van van van voetgangersbelang en dat je daarin gezamenlijk optrekt en ook meer mensen mobiliseert. Dus daar moeten we het in ons werk heel erg va hebben. Maar ik kan vanuit Amersfoort in mijn eentje natuurlijk het onmogelijk alle gemeenten en alle provincies. Dus daar moet het heel erg hebben van onze vrijwilligers en dus we zijn ook echt bezig om dat verheugt bestand op dit thema, want we hebben veel vrijwilligers die op allerlei andere thema 's zich inzetten. Specifiek op dat thema. Voetgangers dus lopen daar, daar gaan we daar zijn we echt mee bezig om dat nog verder uit te breiden en om om die maar met name om die maatschappelijke bewegingen ook sterker te maken. Dus waar de Fietsersbond is dan ook een beetje ons voorbeeld, hè? Die hebben overal lokale afdelingen en die zijn allemaal actief aan het lobbyen en de fiets is echt belangrijk geworden in Nederland.

00:37:47 SPK_1

Ja.

00:37:48 SPK_2

Maar goed, daar hebben ze ook 40 jaar over gedaan om het zo belangrijk te maken, dus we hebben nog even, haha.

00:37:53 SPK_1

Goed zo, jij doet staan natuurlijk echt nog een beetje. Ja, nog aan de beginfase nog wat meer In de kinder kinderschoenen.

00:38:03 SPK_2

Ja precies en het is best lastig, want uiteindelijk is iedereen voetganger. Want ja, of je nou wel of geen hulpmiddel nodig hebt als je op straat komt. En ja, dan dan, dan loop je al vaak je eerste stukje eerste stuk naar de naar de naar de fiets, naar naar de schuur naar de nou ja, dat kun je dan nog zelf inrichten, maar naar je auto. Ja, de auto moet ook steeds verder weg te staan op heel veel plekken, dus iedereen loopt dus eigenlijk is het van voor iedereen van belang en toch zijn er maar heel weinig mensen die zich realiseren dat er best nog heel veel dingen beter kunnen. Ja ja dan is dan ben je ook. Je bent ook wel allemaal, maar je bent ook fietser. Je bent ook automobilist, dus dan is tussen in de voetgangersbeweging is niet de hele activistische beweging. We zijn niet mensen die zeg maar op straat gaan als Extinction Rebellion om eens eventjes lekker voor die voetganger op te komen.

00:38:53 SPK_1

Ja, want dat is inderdaad een beetje mijn volgende vraag van of je veel beperkingen ervaart om lopen vorm te geven, dus je noemt dan net inderdaad misschien wat meer. Ja, sociale steun of of bewustzijn, misschien een tekort aan Mensen? Daarvoor benoemde je ook nog financieel dat er misschien. Ja wel veel geld is ook voor fietsers, maar misschien wat minder voor voor voetgangers. Is er nog iets wat nu misschien te binnen schiet, of.

00:39:20 SPK_2

Ja ja expertise ook werkt het ook wel veel bij, zeker als het gaat over inclusiviteit. En wat je ook merkt, is dat als het gaat over inclusiviteit, dan heb je ook heel erg te maken met de sociale sector, hè. Dus de problematiek rondom mensen die heel weinig bewegen. Die zitten vaak in de, in de ja even de achterstandswijken ook ook noemen. Dat zijn dat zijn wijken waarin mensen ja waar veel mensen wonen, die ongezond eten weinig bewegen en met name op die expertise. Dus hoe zorg je er nou voor dat er ook die mensen in beweging komen dat die dat daar ook ja, de mobiliteit voor ingericht is, dus dat soort expertise. Dat wordt langzamerhand wel steeds meer ontwikkeld, maar hij is echt wel echt wel echt wel behoefte aan daar daar moet echt wel het een en ander gebeuren. Dan vooral ook dan wat je dan nodig hebt, is dat je hebt eigenlijk een samenwerking nodig tussen verschillende afdelingen van een gemeente. Waar ze dat heel goed doen is, is de gemeente Rotterdam. Daar hebben ze echt een programma op lopen ontwikkeld en daar zijn alle daar sociale zaken is daarbij betrokken, daar mobiliteit bij betrokken, ruimtelijke ordening en alles wat je nodig hebt. Gezondheid dus al die verschillende afdelingen, als die mensen werken samen in een programma dat en dat is bij veel gemeenten lastig, omdat het vaak ook wel eens schotten zijn. Dus mensen kennen elkaar ook helemaal niet, dus dan ja, dan wordt. Dan wordt door de ene afdeling sport bijvoorbeeld wordt er een hele mooie route ontwikkeld. Gewoon mensen die minder goed te been zijn en die dan toch ja fijn kunnen, kunnen lopen, of met met rolstoel ergens heen kunnen. En dan wordt maar dan weet volgens de afdeling openbare ruimte die weet dan bijna niks van af, of die worden veel gelaten bij betrokken. Ja ja, dan komt het er niet als jij als die niet meewerken, dan ja, dan komt er ook geen nieuwe stoep zeg maar

00:41:14 SPK_1

Dus er moet echt integraal binnen gemeentes ook hieraan gewerkt worden.

00:41:19 SPK_2

Ja de integraliteit, dat is dat ontbreekt en dat is voor juist voor de voor voor de voetganger en thema 's inclusiviteit en toegankelijkheid is. Is juist die integrale aanpak super belangrijk.

00:41:32 SPK_1

Duidelijk. Vind je de openbare ruimte in Nederland, inclusief genoeg op dit moment?

00:41:39 SPK_2

Dat vind ik heel lastig om te om te beoordelen, omdat ik ben goed te been. Ik stap makkelijk naar buiten, Ik heb allemaal mensen die van buiten kan ontmoeten. Veel vrijwilligerswerk dus dus die je zou kunnen zeggen dat ik bevoorrecht ben. En, ik vind het lastiger om dat te beoordelen voor mensen die die omstandigheden niet hebben, maar in algemene zin en wat ik ook echt wel terug hoor van van vanuit verschillende hoeken, met name bijvoorbeeld ook uit Mens en Straat is dat er in Nederland best wel heel veel sprake is van van vermeden mobiliteit. Dus dat mensen niet de straat op durven, omdat ze het gewoon te onveilig vinden. En ja, Misschien dat je nog wel je eigen paadje af kan lopen. Maar daarna wordt het onveilig om allerlei verschillende redenen. Verkeersonveilig, sociaal onveilig en dat maakt dat ik vind dat ook onze straten ook veel te veel ingericht zijn voor de auto. En dat begint langzamerhand wel wat te veranderen, Maar de auto maakt gewoon de omgeving lelijk, het is moeilijker om om grotere pleintjes met veel groen te realiseren, want ja, daar moeten al die auto's dan ook weer staan, dus ik denk dat het auto dominantie in Nederland in in met name ook in de woonwijken, in voetgangersgebieden in het centrum. Daar zijn is Nederland al veel langer bezig om dat allemaal veel inclusiever en toegankelijker te maken voor voor voetgangers. Maar de plekken waar mensen wonen. En ook de routes vanuit plekken waar mensen wonen en waar ze dan waar dan de voorzieningen zitten. En daar moet echt. Voor mij moet daar nog

echt heel veel meer gebeuren om om juist ook die mensen die wat minder goed ter been zijn en waarvoor het belangrijk is dat die er buiten komen om mensen te ontmoeten en die binnen zitten en vereenzamen en alles wordt, want je kunt alles laten bezorgen, dus dan wordt het allemaal wel bezorgd. Ja, ondertussen. Ja raken Mensen ook echt weg van de maatschappij, als ze geen familie meer hebben of anderszins of de contacten verbroken. Ja dan dan als je een openbare. Ik ben het echt van overtuigd dat als je een uitnodigende openbare ruimte hebt waar het fijn is om te zijn waar je even op een bankje kan zitten en waar groen is waar het rustig is. Dat dat echt daartoe kan bijdragen dat Nederland veel inclusiever wordt.

00:44:09 SPK_1

Dus vooral eigenlijk in ja woonwijken dan, dus daar moet er nog veel veranderd worden.

00:44:15 SPK_2

Ja zeker, ja.

00:44:18 SPK_1

En waar ze? Ja, Ik had nog, waar zou je de hoogste prioriteit aan geven? Aan wat voor locaties is dat dan ook woonwijken?

00:44:27 SPK_2

Ja en woonwijken en ook de verbinding tussen waar mensen wonen en waar mensen recreëren. Dus als je stel je woont in een buitenwijk en je wilt in het landelijk gebied gaan wandelen, want daar is het mooi groen, dan heb je vaak. Dan zijn er vaak geen logische routes. En als je dan inderdaad buitengebied aankomt, ja, dan staat er een groot hek, want je mag er niet komen, dus als je mensen wilt uitnodigen om te gaan lopen vanuit huis, dus om dat ommetje eens even, want als je 10 keer hetzelfde ommetje hebt gemaakt, dan heb je heel veel een keer gezien. Dan wil je ook wel eens wat anders. En wat mensen dan doen is dat ze al In de auto stappen of op de fiets. En dan gaan ze allemaal naar diezelfde natuurgebieden die opengesteld zijn. Ja, dat is leuk en aardig, want daar wordt het dan weer veels te druk en Het gaat ook niet helemaal heel erg lekker met de natuur in Nederland, dus als je als je dat wilt voorkomen, dan moet je veel beter kijken naar hoe kan ik zeg maar groenstructuren In de waar mensen wonen veel beter verbinden met groenstructuren en paadjes in het buitengebied.

00:45:25 SPK_1

Oké.

00:45:26 SPK_2

Ja, zodat iedereen ook echt een prettige wandeling gewoon vanaf de voordeur kan maken.

00:45:31 SPK_1

Ja, dat is een goeie.

00:45:34 SPK_2

Dat is denk ik ook een tweede, eigenlijk net zo belangrijk als als gewoon binnen binnenstedelijk.

00:45:41 SPK_1

Juist dat mensen echt naar buiten gaan en voor de natuur. Ja, en en hoe wordt geëvalueerd of een bepaalde plek toegankelijk is? Door wandelnet worden bepaalde mensen betrokken. Of ja, hoe gaat dat?

00:45:57 SPK_2

Ja dat is. Dus als je kijkt naar toegankelijkheid in de zin van het van het handvest, dat doen wij niet. Wat wij wel doen is, dat doen wij samen met Arcadis. Samen met elkaar hebben we in beeld gebracht van als mensen nou beginnen met wandelen vanuit hun wijk, hoe ver kunnen ze dan komen? Dus Je hebt een uurtje om een ommetje te maken. Hoe ver kom je dan? Ja, en wat je dan ziet, is dat je dan daarmee breng je eigenlijk nog de barrières in beeld, dus je ziet dan van ja, maar ik kan nu niet, dus ik moet eigenlijk in mijn wijk blijven, want er zit een ringweg om me heen en die ringweg is maar op één plek passeerbaar, oversteekbaar en dan kan ik dus, Maar dat is alleen al een half uur lopen bij wijze van spreken en als ik gewoon vanuit mijn wijk had kunnen oversteken waar ik was. En daar had ik dan veel verder kunnen zijn. Dus je ziet vanuit het en dat doen we met gisteren allerlei GIS data. We hebben eigenlijk de toegankelijkheid in de zin van in beeld brengen van barrières die ervoor zorgen dat mensen moeten omlopen of helemaal ergens niet kunnen komen. Die hebben, die brengen we in beeld. Voor allerlei gebieden hebben we samen met elkaar is een soort methodiek voor ontwikkeld dat als we dat bij een gemeente bijvoorbeeld op de agenda willen zetten, dat we dan voor zo'n gemeente dat in beeld kunnen brengen. En dan kunnen we dus aangeven, nou, Als je nou echt iets wil doen voor die voor die voetganger. Dan moet je die en die barrières moet je kijken of je die kan slechten.

00:47:27 SPK_1

Oké ja goed dat die tool al bestaat. Ik had er nog niet van gehoord, maar.

00:47:31 SPK_2

Nee, we zijn ook nog nog. Het is nog bijna af. We gaan het bij het voetgangers congres daar naar buiten brengen

00:47:39 SPK_1

Leuk. Ik heb nog een afsluitende vraag en dat is, vindt u dat Wandelnet vooruitstrevend is in vergelijking met andere organisaties op dit gebied.

00:47:54 SPK_2

Ja, dat is een leuke. Ja dan moet je ook mijn eigen zeggen, nou, Ik denk dat, dat we wel vooruitstrevend zijn in de in de manier waarop we dingen agenderen dus onder aandacht willen brengen. Ze hebben bijvoorbeeld elk jaar een een campagne wandel tijdens je werkdag.

00:48:12 SPK_1

Oh, dat is deze week. Of nee, wacht niet, sorry, deze week is de fiets. Ja ja, oh ja oké ja.

00:48:20 SPK_2

Nee dat is de donderdag van april. Dan proberen we eigenlijk mensen ook tijdens en naar het werk te laten lopen. En dat is een best wel een hele leuke leuke campagne. En bijvoorbeeld wandelend vergaderen promoten. Dus op dat moment met dat soort campagnes. Ja, ik denk dat best ook wel, ja, ook wel vooruitstrevend zijn, zeg maar. En ook in onze doelstellingen. Tegelijkertijd hebben wij onze primaire doelgroep dat zijn de nou laat maar even de hardcore wandelaars noemen daar, die moeten wij ook, zeker ook vooral het bedienen, dus wij ja, we zijn ook wel van het behouden van bijvoorbeeld onverharde paden. Ja, die dragen heel erg bij aan de wandel beleving van van het natuurgebied. En dus vanmiddag ga ik naar een bijeenkomst waarbij een een dijkje die voor wandelaars heel erg belangrijk is, is afgesloten

door particuliere eigenaren. Ja dan ja dat proberen we dat weer opengesteld te krijgen, dus Dat is, ja, dat is niet heel erg vooruitstrevend zou je kunnen zeggen, Dat is gewoon proberen te behouden wat je hebt aan kwaliteit, dus het is een beetje ja, een mengsel, denk ik. En dat. Ja niet super vooruitstrevend zijn. Maar best wel ook ja dingen soms op een bijzondere manier onder de aandacht brengen.

00:49:38 SPK_1

Ja leuk, ja, ik zat te denken. Volgens mij is het deze week de fiets fietsen naar je werkweek dacht ik, dat is, dat is deze week. Maar ja, maar lopen is een in april dus je.

00:49:49 SPK_2

Ja en waar we ook wel bijzonder in zijn dat we, we kunnen tuurlijk als klein clubje kunnen we niet heel veel op onszelf bereiken, dus wat we wel goed kunnen. En dat doen we met allerlei bijzondere coalities maken, dus we zijn best wel vooruitstrevend in het opzoeken van partners die je misschien in eerste instantie niet aan zou denken, dus bijvoorbeeld in dat ruimte voor lopen hebben we heel veel partners, ook in de gezondheidshoek opgezocht dus en en dat ja, dat zijn niet dingen waar je als eerste aan denkt als het gaat over lopen en tegelijkertijd. Ja, daardoor hebben we ook het ministerie van VWS nu betrokken gekregen, dus het is wel, daar zijn we best wel zeg maar bijzonder is dat in allerlei bijzondere coalities zitten. En dat ik moet zeggen dat ook wel wat, maar ik kom uit een milieu wereld en daar is het veel lastiger om bijzondere coalitie te sluiten, want dan is het al snel politiek beladen, dus ja, milieu links en en naar maar ja wandelen doet iedereen en het heeft ook een bepaalde gunfactor of zo, dus het is niet snel bedreigend en daardoor kun je als partij ook makkelijker andere zoals ANWB, maar ook de Fietsersbond en de RIVM en allerlei de Longfonds allerlei partijen waar je misschien instantie helemaal niet aan denkt. Kun je dan toch verbinden aan de zelfde doelstelling, daar zijn we wel wat vooruitstrevend in en te zien, want nergens, zeg maar nergens zelfs met de BBB. Dat is een partij ja die daar denk je instantie niet zozeer aan, maar daar hebben we hele goede bijeenkomsten gehad in voor de verkiezingen voor de Statenverkiezingen. Dat zijn ook echt interessante partijen.

CLOSING

CROW – Project manager traffic and transport

INTRODUCTION

Speaker 2 [00:02:53] Ja snap ik, snap ik. Uhm ja ik heb dus wat vragen en ik denk dat het ongeveer drie kwartier uh gaat duren. En en. Mijn eerste vraag is eigenlijk uhm ja wat is je functie en hoe ben je er terechtgekomen?

Speaker 1 [00:03:07] Ja ja nou ja, ik weet niet. Heb je CROW heb je waarschijnlijk wellicht op de website al een beetje kunnen ontdekken wat het is. Ik weet niet of je die organisatie daarvoor al kende, maar uh het is in ieder geval een kennisplatform in onszelf. En uh. En dit is al heel lang geleden opgericht door. Maar t is eigenlijk bedoeld om ja kennis te delen tussen overheden onderling, ook overheden en marktpartijen. Uh, bijvoorbeeld als je met verkeer werkt, hebben adviesbureaus natuurlijk best een belangrijke rol. Want veel gemeenten voeren zelf niet zo veel uit om het daar. Ja die doen wel nou maar die, die gaan zelf geen onderzoek doen, maar dat besteden ze uit aan adviesbureau. Maar ook als t over uh uh beheer en aanleg gaat uh aannemers en zo. Dus dat wij proberen eigenlijk de kennis die in de ene plek wordt al uh ja wordt opgedaan, de ervaring te delen met andere dat ze niet zelf het wiel hoeven uit te vinden. En uhm. En we maken daar in t verleden altijd boekjes van en tegenwoordig steeds meer online, bieden cursussen aan uh bijeenkomsten uh tegenwoordig ook webinars. Zeker na de corona tijd is dat uh is dat best al een hoge vlucht genomen. Dus dus eigenlijk kennis en ervaring uitwisselen, richtlijnen opstellen, aanbevelingen opstellen van hoe doe je dan ongerichte, hoe richt je dan, in dit geval een buitenruimte toegankelijk of inclusief in. Nou, dat is echt een vraag waar alle gemeenten mee worstelen. De één is wat actiever mee bezig dan de ander, maar uiteindelijk zijn ze er allemaal mee bezig. En uh ja, dan is t handig wanneer je de kennis en ervaring die daarin is ook gedaan om kunnen uit kunnen verspreiden en uh en zodat ze t allemaal kunnen toepassen. Dus dat is t wat wij als CROW wij doen het met name ook over verkeer en voor maar ook wat breder als t gaat over inrichting en beheer van openbare ruimte en een andere tak van sport zoals sport is nog aanbesteden en contracteren. Maar dat gaat veel meer over. Hoe leg je dat nou goed vast in de afspraken, in de opdrachten die opdrachtgevers naar opdrachtnemers doen? Want dat kun je heel gedetailleerd doen. Je kunt zeggen bijna je moet per se uh uh stoere grijze stoeptegels van dertig bij dertig gebruikt. Of je kunt het meer al uh functioneel omschrijven van nou ik moet voor woon en uh uh uh en goed en stroef plaveisel zijn waar de afwatering goed geregeld is. Maar of je nou met asfalt of met tegels ook met grind doet, dat laat ik verder aan jou. Ik zou zeggen er is een verschillende manieren van aanbesteed dus nou dat uh dat is wel veel en ik ben uh ja dat heet dan uh ook project manager heet dat nu en die moet vaak kenniswerker. Maar goed, maar ik moet eigenlijk paar dingen doen eigenlijk vanaf A tot Z. Het hele proces begeleiden van de totstandkoming van uh van publicaties, van uh, van van bijeenkomst en cursussen. En dat begint eigenlijk bij het volgen van joh waar is nou precies behoefte aan, waar het waar zit, de vraag naar kennis of van ondersteuning tot en met uh het ja. Het hele proces van het maken op het laten maken van een publicatie gaat altijd een werkgroep omheen. Want ik ga dat niet in mijn eentje achter een bureau doen, daar zit een heleboel deskundigheid ga je dan uh proberen te mobiliseren zodat je niet jouw boekje wordt maar iets is wat a inhoudelijk fout loopt en actueel is, maar ook gedragen wordt. Je zal maar zeggen. Mmm. Tot en met het in de etalage zetten en zorgen dat mensen ook weten dat t bestaat en het ook gebruikt wordt. Dus dat uh nou, dat hele proces, dat ja, dat moet dat, dat begeleid ik samen met uh nodig collega's. Dus dat is in feite bij je functie en zeggen wij is

een stichting, we zijn geen uh, we hebben geen winstoogmerk, dus we zijn ook geen onderdeel van de overheid. Maar we worden wel grotendeels gefinancierd door overheden. Dus uh maar wij doen al voorstellen voor joh. Uh uh ik noem maar weer even de inclusiviteit en daar is veel behoefte aan om van uh'om daar kennis over te delen. En daar maken we dan een projectvoorstel voor. En als de gemeente en het rijk en andere partijen dat belangrijk vinden, dan willen ze daar doorgaans ook nog geld in steken. Dan kunnen wij aan de slag. Zo gaat het een beetje. En ik ben eigenlijk uh bijna aan mijn achtergrond. Dat had je waarschijnlijk al zien. Ik heb eerst op de academie gezeten in Tilburg, dus echt een verkeerskundige opleiding, dat bestaat nog wel, maar is tegenwoordig onderdeel van de bureaus in Breda. De Breda University of Applied Sciences is. Mm. Hu. Uh. Maar goed, dat is feite een vervolg van wat toen een aparte opleiding was en daarna maar toen werkte ik al. Uh heb ik naast m'n werk heb ik inderdaad nog Sociale Geografie in Utrecht uh gedaan als een deeltijd uh opleiding omdat k het ook wel leuk vond om ja ook bredere te ja wat meer de context van mobiliteit zien we. Mobiliteit is eigenlijk nooit een doel op zich. Dat telt is altijd een uh, een reden voor een aanleiding, voor dus ook de geografische context. Dus nou ja. Dus dat deed ik ook kort. Kan natuurlijk wel meer zeggen, maar uw achtergrond... Ik ben ooit begonnen met afstuderen project op uh over oversteekplaatsen bij de toenmalige voetgangers vereniging en nou ja en daar ben ik toen daarna ook een tijdje blijven werken. Daarna heb ik jaar echt wel al allerlei verschillende werkplekken gehad bij gemeente, bij een adviesbureau bij Rijkswaterstaat waar allerlei verschillende onderwerpen altijd wel verkeer gevoel, maar eigenlijk een beetje weggedreven van voetgangers. Maar het bleef daar toch een beetje hangen. Dus toen ben ik laatst een jaar of drie, vier, vijf geleden ben ik bij CROW. Uh, heb ik eigenlijk te zeggen ja, bieden wij ook te weinig kennis aan dit onderwerp. En de vraag nam wel steeds meer toe. Dus uh, toen ben ik eigenlijk pas echt een uitlaat. Al die andere onderwerpen bevallen. Uh ook om een beetje meer te kunnen focussen en ben ik daad met name op gebied van voetgangers aan de slag gegaan. En dat heeft ertoe geleid dat ik samen met een aantal andere partijen een soort platform ruimte voor lopen heb kunnen op uh we hebben kunnen oprichten, zegt een in samenwerkingsverband. De krachtenbundeling van allerlei partijen die op de ene manier zeggen Oké, wij vinden het belangrijk dat dat er meer aandacht moet komen voor voetgangers, dat er meer gelopen wordt, dat t de buitenruimte loop vriendelijker wordt ingericht. Dus dat is één. En de ander is dat binnen CROW zelf de nodige aan de slag ben gegaan om te zorgen dat er de nodige kennis komt over allerlei deelonderwerpen. Ik noem maar wat. Recent hebben we nu in de publicatie binnenkort over zebrapaden. Je ziet dat gemeenten daar totaal verschillend mee omgaan. Sommige passen ze helemaal niet toe, sommige overal. Zo mogen alleen op vijftig kilometer wegen, sommigen juist niet op vijftig kilometer, maar wel dertig kilometer. Bijna. Het is een rommeltje eigenlijk, dus daar willen we meer eenduidigheid in hebben van joh, wanneer is dat nou wel en niet veilig? Hoe pak, wanneer pas je het toe? Hoe moet je ze veilig inrichten? Ik noem het maar even als voorbeeld hoor je. Dus dat is eigenlijk waar ik nu mee bezig ben. En uh, nou ja, en dus raakt t ook wel heel erg aan inclusiviteit. Want ja, als je als je t niet kunt lopen voor bepaalde groepen, ja dan houdt het al op. Dus dat is wel de eerste voorwaarde zal men zeggen.

Speaker 2 [00:09:14] Oke duidelijk, en leuk dat je bij de voetgangers vereniging hebt gezeten.

Speaker 1 [00:09:19] Ja he! Dan is het cirkeltje weer rond bij ja ja ja.

Speaker 2 [00:09:23] Ehm ehm ja. En wat betekent inclusiviteit voor jou?

Speaker 1 [00:09:27] Ja ja nee daar was ik zelf al over uitgevallen. Ja nee. Als je uitgaat van het design for all principe en dat is volgens mij ook wel een beetje wat jij je want je hebben ook dan uhm dan vat ik het op dat inderdaad de buitenruimte en dat kan dan uh en dat zie ik dan vrij breed tussen inderdaad straten, oversteekplaats maar ook pleinen, uh nou noem maar op eigenlijk. Ja dat had iedereen daar kan lopen. Dus dat iedereen in staat is om lopend vanaf je woning naar uh naar alle relevante bestemmingen te gaan. Over alle, alle percelen, alle voordeuren, het is maar hoe je het noemt. Uh, nou is iedereen natuurlijk een hele lastige. Uh, want iemand die bedlegerig is, ja dat wordt al wat lastiger. Dus ergens moet je de grens trekken. Dat maakt het best wel lastig, want waar trek je dan die grens? Dat dat, dat is wel een discussiepunt altijd in uh als je t over inclusiviteit hebt ik iemand die in bed ligt. Dat is een duidelijke maar goed en in een rolstoel vinden we nog van wel. Dat ie wel uh dus. Maar ja. Dus dus dat, dat blijft lastig. Maar een uitgangspunt is wel dat toch? En nou ja, als t eigenlijk iedereen uh van A naar B moet komen op een veilige manier ook. Dus uh. Dus t moet toegankelijk zijn dus daar. Je moet er geen onneembare barrière zijn, maar het moet ook mentaal uh uh moeten d'r geen barrières zijn. Als jij gewoon bang bent om de straat op te gaan, ja dan blij, dan blij je ook thuis of of ga je alleen voor het hoofd noodzakelijk naar buiten dus dat valt er voor mij ook onder. Uh dus dat je zowel fysiek als mentaal uh geen drempels of barrières zijn en dat en daarbij kunnen ja mensen wel beperking heb. Ik noemde het al kinderen. Ja die hebben natuurlijk een mentale beperking maar die zijn soms ook klein van stuk. Als je bij een oversteekplaats uh een geparkeerde auto uh voor de oversteekplaats zet, dan hebben de auto en de de voetganger en het kind hebben geen zicht op elkaar dus die zien niet wat de kind ziet, niet of een auto aan komt. De auto ziet het kind niet. Terwijl ja jij of ik, wij steken er boven uit. Dus dat kan ook al meespelen. Dus uh, allerlei verschillende aspecten kunnen een rol spelen lengte, s, gezichtsvermogen, of je wel dan niet snel kunt lopen. Ja dus dat uh dat tijd dus ik pas nog, pak het breed op. Uh eigenlijk dus inclusieve samenleving in die dat betekent eigenlijk dat iedereen moet kunnen meedoen. Niet alleen de straat, ook moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, aan het maatschappelijke verkeer. Dus uh en daarvoor is je kunnen verplaatsen. Een uh uh belangrijke voorwaarde.

Speaker 2 [00:11:49] Ja ja ok, duidelijk. Ik heb nog één definitie vraag. Hoe zou je het toegankelijkheid uh beschrijven? En zit daar misschien verschil in voor jou?

Speaker 1 [00:12:00] Euh ja. Inclusiviteit zou je iets breder kunnen opvatten, want dat gaat naar mijn idee meer over de maatschappij, inclusief dus dat je mee kunt doen aan aan aan de maatschappij zal het maar zeggen. Dus dat je dus dat terwijl toegankelijkheid gaat echt om dan de de vertaling daarvan in de buitenruimte zou kunnen zeggen. Of die binnenruimte trouwens ook komt. Binnen gebouwen speelt natuurlijk t zelfde, maar daar hebben wij het nu nu dan niet over. Nee dus. Uh, ja, je zou haast kunnen zeggen toegang toegankelijke buitenruimte maakt het mogelijk. Dat maakt inclusiviteit mogelijk. Iets dergelijks Ja, ja, ja, maar ja, t is een beetje grijs. Beetje tussen die twee termen hoor, dan geef ik toe. Ja.

Speaker 2 [00:12:34] Ja, maar dit is een mooie omschrijving uhm. Uhm, ja. Op welke manier werk je met uh toegankelijkheid in je werk?

Speaker 1 [00:12:44] Uh nou ik ben dus een collega van mij, die is echt echt specifiek nou sinds kort dan echt met toegankelijkheid bezig. We hebben als kader wij ook al langer een richtlijn toegankelijkheid. Ik weet niet of je die uh die ook al kent. Geluk O mooi dan. Uh nou ja dat die puien achter een bepaald soort betaal slot je zitten dus je moet er wel bij uh kunnen. Maar uh en ik. Maar voor mij is het eigenlijk e. Ik ben mee bezig met lopen in de breedte en dat gaat niet alleen maar over de toegankelijkheid. Dat is wel een belangrijke

randvoorwaarde. Wat ik net al zei, het moet. Als je dan erg niet kunt lopen dan uh ja, dan houdt het voor veel mensen op. Maar het gaat bij ons ook uh om dat je lopen sowieso stimuleert om allerlei redenen t t. Het aardige van uh lopen is natuurlijk dat het bijdraagt aan allerlei beleidsdoelen. Althans als er meer gelopen wordt en als als de omgeving de loop vriendelijker is ingericht. En dat gaat inderdaad over uh inclusiviteit. Ook over deel kunnen nemen aan maatschappelijke activiteit. Maar het gaat ook over de beweeg vriendelijkheid. Uw loop vriendelijk is ook meestal beweeg vriendelijk. Dus uh nou ja problematiek rond uh uh dat mensen alsmaar zwaarder en dikker worden, obesitas en uh uh de steeds gestreter worden ook uh d al dat soort ding. Ja als je meer beweegt, dat draagt daar ook aan bij. Dat ook dat is verder eigenlijk bij onomstotelijk aangetoond is. Daar is verder niet zoveel discussie over. Dus loop vriendelijk omgeving. Als je dat in uh loopt vriendelijk inricht dan uh ja dan draagt dat ook bij aan fysieke en mentale gezondheid. Maar ook economisch blijkt het voordelen te hebben als een stad uh uh of een centrum gebied of voet gebied uh loop vriendelijk is ingericht, de mensen daar langer uh mag vaker lopen maar ook lange verblijven gewoon meer meer mensen op straat zijn. Zou je haast kunnen zeggen dat dat draagt bij aan een een aan een een meer leefbare stad waardoor mensen vaker komen, langer blijven en dus ook meer uh de winkels en de horeca meer omzetten en uit ook eigenlijk de vastgoedprijzen uh stijgen. Nou dat zijn verbanden, die zijn wel aangetoond. Dus ik. Nou ja, wat ik maar wil zeggen, ik proberen wat dat betreft veel meer in de breedte t uh te zien. En dat betekent dus dat het toegankelijk moet zijn, dat het veilig moet zijn, maar ook uh de leesbaar moet zijn, de mensen een weg kunnen vinden, maar ook dat het aantrekkelijk moet zijn. Dus ik kijk ook heel erg naar meer de stedenbouwkundige aspecten van uh ja groen als uh een groene omgeving maakt het aantrekkelijker om te lopen. De plinten van gebouwen kan je ontzettend snel uit maken. Veel mensen vinden het leuk om in een oude ouwe historische stad te lopen. Uh ja, waarom? Waarom krijgen we dat niet voor mekaar in veel nieuwbouwwijken? Waarom ziet het er allemaal zo afstotelijk uit? Uh, en dat is ook een andere mindset dat t eigenlijk niet ontworpen is voor de mens, te voet, de mens die voor ooghoogte zal ik maar zeggen, de stad. Dat soort zaken proberen we ook onder de aandacht te brengen. Dan loop vriendelijke omgeving betekent ook een andere manier van uh van stedenbouw, uh een andere manier van ontwerpen. Dus uh dus dat is eigenlijk de breedte en toegankelijkheid is daarvoor is daar ook wel een niet onbelangrijk, maar wel een onderdeel van zou ik zeggen.

Speaker 2 [00:15:33] Een deel. Ja ja duidelijk en heeft CROW erbij en een bepaalde visie voor zij kijken naar toegankelijkheid, misschien een een wat meer langetermijnvisie en korte termijn visie staat.

Speaker 1 [00:15:45] Twee antwoorden op geven. Eigenlijk uh uh nou dat hele hele flauw is een beetje ja CROW heeft geen visie. Dat is natuurlijk niet zo, maar uh wij uh gaan wij aan de slag met uh met kennis wachten of uh vergroten op moment dat er vraag naar is. Ja dus uh. Dus als er echt heel plat gezegd als we uh als heel Nederland uh wil dat alles auto gericht is en ze willen weten hoe doen we dat dan? Dan gaan wij aan de slag want hoe doe je dat dan? Uh en op het moment dat ze zeggen ja nee alles moet toch ook zijn? Dan gaan wij ze helpen van hoe doe je dat dan? Maar dat is niet helemaal zo. T Is wel zo dat we ook wel uhm dat en ik vat dat zeker zo, maar dat is wel in de breedte zo dat je ook uh moet kijken. Ja, welke maatschappelijke problemen zijn er nou waar gemeenten voor staan of niet alleen gemeenten maar overheden of voor Nederland voor staat? En uh en op welke manieren zou je het kunnen aanvliegen om daarmee dat ze daar ja om om omdat uh op te lossen of in ieder geval daaraan bij te dragen. En dan kun je op een gegeven moment ook dingen onder de aandacht brengen, want dan kan het zijn dat de gemeente worstelt met uh, ik noem maar wat, leegstand in de binnenstad of uh of wat de bevolking uh of dat er nou een uh deel van de mensen zich niet

van A naar B kan geplaatst omdat straten niet goed toegankelijk zijn. En dan kunnen wij wel dingen aandragen. Maar ok, je kijkt dan ook eens naar uh loop vriendelijkheid van je gebied. Heb je daar wel eens aan gedacht? En uh heb je dat wel in je beleidsplannen goed uh zitten? En hebben jullie al goed zicht op we op hoe de beloopbaarheid van van die voetpaden uh is en of daar niet ook onneembare obstakels op staan? Dus op die manier hebben we kunnen we altijd wel een beetje zendingswerk doen om dat maar te zeggen, maar dan wel aansluitend op de ja de maatschappelijke opgave waarde, waar, dat waar, waar ze voor staan. Maar die, ja die, die dienen zo veel haakjes zal ik maar zeggen dat dat geen enkel uh dat dat geen probleem.

Speaker 2 [00:17:27] Ja ja ja ja nee, dat is natuurlijk ook wel begrijpelijk als jullie echt moeten werken met de vraag van de maatschappij. Uhm. Maar ik vraag me dan wel af, want jullie maken vooral richtlijnen te geef geen harde eisen, maar kan je dan ook in die richtlijnen misschien zetten van. Dit is minimaal bijvoorbeeld een stoep van zoveel meter, maar als je wil gaan voor een betere toegankelijke situatie, dan zijn wij aanbevelen om zoveel meter te doen. Wat kan je op die manier wel een beetje. Ja ook kan ook weer richting geven of. Of ja ja iets. De eh ja wat dan? Dan is dat een subjectief zeg maar als jullie dat zouden doen.

Speaker 1 [00:18:05] Nee hoor, nee hoor, nee ik kan daar twee dingen over zeggen. Ten eerste het zijn inderdaad uh aanbevelingen, richtlijnen die wij maken, dus hebben we geen wettelijke status of zo? Nee uh. Maar tegelijkertijd als het gaat over het uh toegankelijkheid is wel het VN handvest, dat zal jij ongetwijfeld kennen. En dat drukpunt eigenlijk verplicht dat gemeenten in ieder geval Nederland eigenlijk, maar dus ook de overheden. Wel tot iets zal ik maar zeggen. Het is eigenlijk niet vrijblijvend. Alleen de doorvertaling van wat betekent dat dan? Ja, dat dat is natuurlijk. Dat ligt niet in het VN handvest vast. Nee maar, maar wij kunnen wel aanbevelingen doen, maar die ze kunnen wel zeggen van ja wij doen die aanbevelingen en wil je voldoen aan uh het VN handvest dan moet je minimaal nou ja uh en dan ga en dan moet je gaan kijken oké wat wat wat bepaalt nou echt de minimumnorm zou men zeggen, omdat je het echt niet meer door kan of dat je er echt niet meer de stoepen af kan of dat je echt niet meer over kan steken. Ik noem maar wat. Wat bepaalt dat dan? Dat is inderdaad, je zou het kunnen zeggen, het basisniveau als je daar uh dat geeft we ook aan uit en dat uh daar zijn we ook. Nou ja, dat is wel een ontwikkeling nog continu, maar we hebben daar richtlijnen voor en die zullen ook de komende tijd wel weer steeds. Die worden steeds tegen het licht houden of dat nog klopt en of dat compleet is of dat ook wel uh ja in de praktijk ook werkt. Maar in principe geven we basis uh richtlijnen uh van ja als je dat gewoon niet geregeld hebt dan kan een deel van de mensen kan gewoon niet toegankelijk zou ik maar zeggen. Ja. Daarnaast heb je inderdaad en dat zijn dan ja zou je kunnen zeggen, uh. We hebben nou ja, we hebben als t over lopen gaat hebben we maken we onderscheid in het basis netwerk en t en basisnet werken ze eigenlijk overal waar huizen of voorzieningen staan. Dus bijna alle straten zou je kunnen zeggen en daar gelden die basis uh eisen en je hebt plus netwerk en daarvan zeg je van okay bepaalde uh straten die zijn zo belangrijk voor uh voor ook voor voor voetgangers vorde loop omdat ze onderdeel zijn van een van een belangrijke route of of omdat het een schoolomgeving is of om nou kunnen verschillende redenen zijn. Dus zeg nou daar heb je extra nodig, dus daar heb je extra breedte van het trottoir nodig, of extra kwaliteit of uh of uh. Nou ja, afhankelijk van omstandigheden of er extra goeie oversteek voorzieningen voor bij uh scholen, bij uh uh openbaar vervoer knooppunt, ik noem maar wat. Dus ja en uiteindelijk als derde daar onderscheiden we ook nog het groene netwerk. Dat is meer uh ja voor uh. Als je dat je ook wil stimuleren dat mensen in hun eigen woonomgeving ommetjes gaan maken, stukjes gaan wandelen, met de kinderwagen kunnen gaan lopen. Uh en daar hoort ook bij het verbinden van dus woongebieden met het groene

gebied net buiten de stad. Uh, dus dat dat ook fatsoenlijk bereikbaar is en dat er niet zoals heel vaak het geval is en een een rondweg ligt die een barrière is of een kanaal of een spoorlijn. Uh, waardoor je t misschien wel ziet liggen dat mooie buitengebied, maar dat je dat praktisch te voet niet kunt komen of alleen met een hele lange omweg is dat dus dat onder dus die ze onderscheiden we eigenlijk zo drie niveaus zou je kunnen zeggen.

Speaker 2 [00:20:59] Ja ja, ok, dat is goed. Ik zat daar even door een vraagje want ik had ook als vraag waar zou je of wat voor locatie zou je de hoogste prioriteit geven om toegankelijkheid te bevorderen? Maar dat heb je bij deze ook al een beetje uh beantwoord. Uh ik had er ook nog bij. Vind je de openbare ruimte in Nederland toegankelijk op dit moment?

Speaker 1 [00:21:19] Uh nou t is zeker niet ideaal zal maar zeggen. Maar tegelijkertijd als ik soms in t buitenland ben en andere landen denk ik van nou ja, het kan ook nog veel erger. Zo moet ik het een beetje zien. De meeste Nederlandse straten is bijvoorbeeld best al een stoep aanwezig. Een trottoir. Uh terwijl dat in t buitenland niet overal het geval is. In sommige landen gewoon bijna niet tegelijkertijd uh, als je nou vervolgens gaat kijken naar ja, voldoen die dan aan de minimumeisen? Ja nou ze zijn lang niet altijd breed genoeg. Uh, sowieso al niet. En als je t al zijn dan zijn ze t in de praktijk niet omdat er allerlei obstakels op staan, maar dat is wel een probleem bij met name bij voetgangers. Dat heb je bij auto's en fietsen niet uh staan. Bijna nooit kan je rommel en allerlei obstakels op een op een A rijbaan en ook niet op een fietspad. Wel bij een voetpad is dat volkomen normaal om het zo maar te zeggen. En en daar valt nog heel veel winst te halen. Gemeenten doen daar over t algemeen heel weinig aan. Uh, daar leggen ze een mooi trottoir aan. Maar vervolgens uh sinds een hiertoe dat een heg er ongeveer de helft van de stoep in de in beslag neemt omdat mensen m niet snoeien of omdat er overal klike's staan of dat hij ook geparkeerd wordt of dat er ineens weer een laadpaal uh neergezet wordt midden op een pad. Of nou ja, ja, ja, ik denk dat legio voorbeelden. En uh en in die zin valt er nog heel veel uh te verbeteren en ook uh de uh oversteekbaarheid voor mensen met een handicap soms. Ze zijn de keurige afritjes gemaakt op elke straathoek, maar soms ook ineens helemaal niet. En dan loop je vast of ze zijn er wel, maar ze zijn dermate steil dat je als rolstoelgebruiker eigenlijk wel voorover kukelt als je niet oppast. Uh dus uh ja. Dus de valt op ontzettend veel te doen, maar tegelijkertijd ja, t is ook weer niet zo dat er heel dat t dat het overal superslecht is, dat er helemaal niks is.

Speaker 2 [00:22:59] Dus dat. Nee, nee, nee, nee inderdaad oke duidelijk. En komen er misschien bepaalde locaties ook in je naar boven waarvan je zegt van ik wil het daar, ik vind het daar het belangrijkste da het toegankelijk is.

Speaker 1 [00:23:12] Ja, nou ja, in feite ja, ik vind toch uh ik. Ik behoort me toch altijd al op dat basisniveau. En in feite, in feite moet het echt. O, zou je uitgangspunt moeten zijn dat het echt overal aan dat minimumniveau voldoet. Want ja, uh, op moment dat je dat niet doet, dan zeg je eigenlijk tegen een groep mensen en het hangt er een beetje vanaf waar j het probleem zit van nou ja, ja ja, ja, ja joh, je vind het niet zo belangrijk dat jij dat kan komen. Nee uh dat ja dat zeggen ze niet met zo veel woorden, maar het komt impliciet natuurlijk wel op neer. Dus ik vind eigenlijk dat basisniveau zou je eigenlijk niet mee moeten. Uh ja, marchanderen zou je eigenlijk niet op in moeten leveren bij dat plus niveau. Daar kun je het over hebben. Van waar, hoe belangrijk is het en uh en en dat ja dat kan ook locatie afhankelijk zijn. Dan kan de ene gemeente misschien andere afwegingen maken dan de ander. Dat dat vind ik niet zo'n, punt. Maar het basisniveau, dat is er dan gewoon eigenlijk. En dat uh dus dat geldt wat mij betreft overal.

Speaker 2 [00:24:03] Ja oké, ja. Duidelijk. Ja. Ehm, ja, we waren er in het begin al even op gekomen, maar ik vroeg me af of er specifieke groepen mensen zijn waar aandacht aan wordt gegeven op het gebied van toegankelijk, want je gaf al aan dat dat heel lastig is om om dat we breedte gaat. Maar hoe werkt je die door op dit moment mee? Houden jullie bepaalde groep in gedachten? Of uhm ja, hoe gaat dat?

Speaker 1 [00:24:28] Het is niet zo dat we bepaalde groepen uh uh ja daarin voorop stellen of zo van uh ja die zijn belangrijker dan andere. Uh de die zijn voor alle van nu een jaar. De jij noemde net iets anders die zijn uh voor uh.

Speaker 2 [00:24:42] In noorwegen heet het Universal Design.

Speaker 1 [00:24:44] Uh. Volgens mij is t een beetje hetzelfde idee er achter dat dat dat is eigenlijk ja dat dat impliceert alle alle groepen dus hangt, kan ook, dus in principe. T is wel zo dat je wel gewoon kan kijken van welke groepen komen nou heel veel voor zal ik maar zeggen. En dan zie je wel dat men ja mensen met wielen om het zo maar te zeggen, dus met rollators of uh of, maar ook met kinderwagens of uh met uh oh uiteraard ook met uh met rolstoelen dat dat een relatief veel voorkomende groep is, ook mensen met visuele beperkingen. Uh ze hebben hier best veel, ik bedoelde uh allerlei verschillende varianten dan weer op t nog lastiger te maken, maar die dat komt veel voor, dat zie je ook wat minder. Valt wat minder op. Iemand die met een stok loopt nog wel, maar heel veel ouderen met name hebben best wel uh uh problemen met met met zien. Die kunnen bijvoorbeeld bij mijn moeder ook die kan je kan niet focussen als ik nou als ik naar jou kijkt dan ziet ze je eigenlijk niet, maar kijkt ze naar links dan ziet ze ergens jou weer wel. Dus je kan dus je zij heeft juist in het. In het gebied waar je dan echt focust zou ik maar zeggen, kan ze niet zo goed zien. Nou dat dat levert op straat ook problemen want je ziet ze bijvoorbeeld uh stoeprandje is niet altijd goed. Ze ziet stoeprandje wel, maar ze ziet dan niet per se hoe hoog die is of zo. Nou ja, dat soort dingen dus dat zegt weer andere uh. Dus ja ik vind dat ik ik eze kan wel zijn dat je zegt in bepaalde op bepaalde locaties bijvoorbeeld bij in de buurt van een verzorgingstehuis, ja, dan moet je extra aandacht besteden aan, aan problemen waar met name ouderen mee. Ik bedoel mijn schoonmoeder woonde in de buurt van een verzorgingstehuis en daar daar waren de stoepen gewoon niet uh niet verlaagd om maar wat te noemen. Nou idioot natuurlijk, maar je kon die mensen in ommetjes niet maken vanuit de steden. Ja, er zou gewoon een. Rond scholen is t eigenlijk. Dus is belangrijk dat je op schoolroutes dat juist daar is aandacht wordt besteed aan dat kinderen ook uh ja goed kunnen oversteken en goed zicht hebben en. Dus ik denk dat t ook een beetje afhankelijk van locatie is. Maar wat komt daar nou speciaal vaak? Wat voor een soort type voetgangers mensen komt daar nou veel voor? Maar in z'n algemeenheid uh nee, is het eigenlijk niet zo? Nee, dat we wel de groepen voorop stellen of veel aandacht aan besteden. Nee, t is juist dat principe design for all wat we benadrukken.

Speaker 2 [00:26:47] Ja ja, goed. Ehm ja. Ik vroeg me af uhm sinds. Want je vertelde net ook dat CROW vooral vanuit vraag van de maatschappij werkt. Sinds wanneer? Uhm is het onderwerp toegankelijkheid? Ja, sinds wanneer zijn jullie daar wat meer mee bezig gegaan?

Speaker 1 [00:27:02] Uh nou dat dat toegankelijkheid uh uh effect, dat staat al langer op de agenda. We hebben een richtlijn toegankelijkheid. Die is al deze versie is volgens mij. Die gaan we ook weer herzien, maar die is van 2014 of zo geloof ik of iets in die trant. Uh, en daarvoor hadden we ook een andere versie, dus dat is denk ik zeker wel. Ik weet niet exacte, maar zeker wel een jaar of twintig. Uh dat we daar aandacht aan besteden. Maar uhm je ziet wel dat er wel meer vraag naar is, want hoe doet dat dan zal je zeggen waar t uh jaar of

twintig geleden de gemeente daar nog niet zo ontzettend veel aandacht aan besteden. Het kwam op uhm en was het toch wel meer zendingswerk. Zie je nu wel dat het besef d'r wel steeds meer is dat het belangrijk is? De uitvoering is dan nog niet altijd perfect, maar uh uh de idee van goh dat is wel belangrijk. Dat uh dat dringt wel steeds meer door. Dus uh. Dus ja, wij zijn eigenlijk al een tijd mee bezig, maar we. Maar, maar we zien wel een toename van de belangstelling en de vraag is uh ja ja, die steken d'r ook wel geleidelijk aan meer energie in ja.

Speaker 2 [00:28:03] En is daarmee ook hand in hand. Zeg maar dat er ook meer aandacht is gekomen voor lopen?

Speaker 1 [00:28:09] Ik denk dat voor een deel wel uh parallel loopt inderdaad. Maar de aandacht voor lopen komt ook wel vanuit andere uh motivaties zal ik maar zeggen. Of de aandacht voor een loop op beweeg vriendelijke inrichting. Wat ik net al zei vanuit gezondheid, vanuit uh een leefbare stad, vanuit uh uh lokale economie. Uh ja, da's eigenlijk een heel scala aan essentiële, sociale cohesie wordt ook al vaak genoemd. Meer mensen op straat betekent dat mensen ook elkaar meer ontmoeten daardoor uh dat valt ook blijkt te helpen tegen eenzaamheid. Uh, want iedereen die in z'n auto zit en alleen maar op straat rijdt dan ontmoet je geen mensen. Uh maar loop jij op straat en zeker als je dat e uh als je daar ook een beetje. Ja in het begin een verblijf sfeer doet. Dan ontmoet je wel mensen en dan is de kans dat je uit je e wat dat je wat minder eenzaam voelt of misschien zelfs naar vrienden maakt. Dat is alweer ver. Maar je van mensen leert kennen is weer groter, dus daar helpt het ook tegen. En zo dus. Nou dat dus. Dat is die en al dat, dat besef Dan maar zeggen dat lopen leidt niet alleen maar iets is voor de afdeling mobiliteit, maar eigenlijk ook maar eigenlijk gemeentebreed zou moeten worden opgepakt. En ook een samenwerking zou het moeten zijn van ja, van allerlei verschillende sectoren en uh eigen afdelingen en wethouders. Ook zou je kunnen zeggen ja dat begint wel steeds meer door te dringen. En uh, dat staat denk ik een beetje los van het besef dat toegankelijkheid ook belangrijk is.

Speaker 2 [00:29:30] Ja oke, ja dat is dat is goed om te weten. Uhm en in uhm ja jullie houden jullie ook echt bezig met hoe dan uiteindelijk gemeentes als ze zeg maar zich hebben gehouden aan de richtlijnen van jullie uh wordt het dan ook geëvalueerd op een bepaalde wijze of doet CROW dat niet?

Speaker 1 [00:29:51] Ja nee nee wij doen het zelf niet. Laat ik het zo zeggen. Uhm, maar wij houden ons eigenlijk in principe ook niet bezig met lokale situaties. We gaan niet in een gemeente x uh kijken van hoe zou het beter kunnen? Uh wij bieden als het ware de kennis en de en uh en de ondersteuning om het zelf te kunnen doen. Nou wat allemaal zegt ervan, hoe doe je dat dan? En de daarbij helpen we die gemeenten, maar ook de adviesbureaus. Want hoe zou je dat dan kunnen doen? Dus uh, en dat geldt eigenlijk ook voor evaluatie. We zeggen altijd wel bevelen altijd wel aan. Ja, t is best nuttig en belangrijk voor jezelf, maar ook voor Nederland als geheel of zelfs internationaal. Dat je ook evalueert van als je iets verandert in uh een uh een gebied anders inrichten of uh of of een idee in alle juridische zin toepast, ja dan is t wel heel fijn als je dat evalueert. Maar ik moet eerlijk zeggen dat dat en we geven d'r ook wel uh aanbevelingen voor over hoe je dat zou kunnen doen. Onderzoeks uh uh methoden en zo, maar in de praktijk gebeurt dat heel weinig. Uh moet k heel eerlijk zijn, veel te weinig vind ik. En da's heel jammer, want daardoor leren we eigenlijk minder van ingrepen dan da dan we zouden willen. Want t vergt namelijk ook dat je meestal nul, nul onderzoek doet. Uh dus om. Ja. En daar schort het dan vaak aan. We willen nog wel eens achteraf kijken van wat heeft het voor effect. Maar als je het niet van tevoren goed gekeken

hebt van hoe was de situatie daar voor? Ja, dan kun je de eigenlijk de veranderingen niet zo goed uh uh ja waarnemen. Dus daar valt nog wel wat te verbeteren. Dus ja, de boodschap dragen we wel uit, maar wij gaan niet zelf op evaluatie onderzoek. Behalve een enkel keertje wel eens dat we uh of enkele keren doen we wel vaker dat we in uh pilots initiëren. Dus dat we zeggen van ok. Bijvoorbeeld die zebra's willen dat nu van op aantal plekken gaan doen. Zeggen we nou eigenlijk heb we gewoon nog tekort aan kennis om goeie aanbevelingen te kunnen doen, omdat er gewoon nooit geen onderzoek naar geweest is? Of omdat het onderzoek oud is of tekortschiet. Waardoor we eigenlijk denken ja, we denken dat we dat we dit of dit moeten aanpakken. Maar eigenlijk doe ik niet zo heel goed onderbouwen en dan proberen we soms wel uh op gemeente er bij te krijgen dat ze bijvoorbeeld ja mee gaan doen aan pilots om bepaalde dingen uit te proberen. En dan is en dan draait het ook op deze locatie, want we willen we er juist van leren.

Speaker 2 [00:31:58] Dus dat uh. Ja ok, ja dus dan is het niet alleen maar het maken van richtlijnen, maar ook echt meer in de praktijk en zien. Uh ja hoe, hoe zo, hoe dat dan tot stand komt?

Speaker 1 [00:32:08] Ja, en met name omdat we bij het maken van die richtlijnen erop stuiten dat we eigenlijk niet de heel goed onderbouwde richtlijnen kunnen maken. Ik wil eigenlijk gewoon dat goed kunnen onderbouwen. Van waarom bevelen we dit of dit aan. Niet omdat ik dat dan leuk vind of zo, maar dat we ook zeggen nou het is aangetoond dat, maar soms is dat niet goed aangetoond en dan kunnen we dan proberen wel te initiëren dat we. Bij een volgende versie zal ik maar zeggen uh ja, dat we meer kennis hebben en meer onderzoek onderzoeksgegevens hebben om het wel goed te kunnen onderbouwen. Dus dat dat dat is wel iets wat we ook doen.

Speaker 2 [00:32:37] Ja ja, oké, duidelijk. Ehm, ik had een vraag ervaart u beperkingen om toegankelijkheid vorm te geven en misschien is dit dan iets dat je niet altijd genoeg onderbouwde informatie hebt? Komen er misschien wat meer dingen naar voren of komen op in je hoofd als je denkt aan beperkingen?

Speaker 1 [00:33:02] Aan beperkingen zei je?

Speaker 2 [00:33:03] Ja ja, ik heb er zelf bijvoorbeeld acht gezet. Misschien dat dat er dan toch een te kort van uh sociale steun is, maar ik denk dat dat in dit geval niet de maatschappij als of financieel uh dat soms lastig is om om uh. K weet niet of voor jou nog dingen.

Speaker 1 [00:33:21] Nou ik denk dat voor op uh de financiële steun bij ons om dat onderzoek te kunnen doen en om die richtlijnen te kunnen maken dat we dat wel wel lukt, soms wel een beetje trekken en sjoeren maar uh t uh dit belang wordt wel ingezien dus uh en ik denk dat op gemeentelijk niveau uh de middelen er ook wel zijn dat als het echt willen om uh om dingen te realiseren om de toegankelijkheid te verbeteren. Ik denk dat het daar niet zo om hangt, het is veel meer bewustzijn. Uh gewoon ja dat dat dat dat ontwerpers en dan ontwerpers op alle niveaus wel op stedenbouwkundig niveau als ook op stoeptegels niveau zich daar bewust van zijn. Dat uh dat dat belangrijk is en dat dat voor bepaalde mensen gewoon kan, heel veel kan betekenen dat dat heel veel kan uitmaken tussen thuis zitten en wie er wel ook wel uh naar school kunnen of tussen thuis zitten en welke echt uh kunnen werken of zo. Uh dus dat is denk ik vaak en en en en dat maakt dat uh de dat dat zie je met toegankelijk maar dat zie je met lopen in de breedte dat uiteindelijk gaat het om de hele, ja de hele keuze. De strijd om de ruimte zal ik maar zeggen. Uh, want je kunt niet alles en als

je zegt: vind je dat alle straten toegankelijkheid moeten zijn? Ja, dan zegt iedereen ja. Vind je dat iedereen zou moeten kunnen deelnemen? Zegt iedereen ja. En als je zegt van ja, vind je dat het belangrijk is dat mensen ook elkaar op straat kunnen ontmoeten, zegt iedereen ja, maar op moment dat je dan zegt van ok, maar als ik dat in deze straat wil realiseer dan betekent dat je de helft van de parkeerplaatsen moet opheffen. Of dat uh dat er eenrichtingverkeer wordt ingevoerd, want je hebt die ruimte nou eenmaal nodig om dat te realiseren. Ja, dan wordt het ineens een lastige verhaal, want dan uh deince uh daar moet namelijk politiek uh de nog wel eens wat terug. Want dan ja dan zijn ze toch een beetje bang voor de toorn van een deel van de kiezers en dat daar loop je wel tegenaan. Dus de gids vaak dat dat bewustzijn er wel is en misschien de wilde ook wel is, maar de ja om dan ook echt door te zetten en dan ook de consequenties te van te aanvaarden dat je dan dus bepaalde dingen niet kunnen. En ja, dat is een lastige. Maar goed, dat is een kwestie dat dat ook dat kant op wel steeds meer, je ziet als steeds gemeenten die dat wel durven en die dan ook weer naar voorbeeld zijn voor andere gemeenten. O, wacht eens even, het kan dus wel en d'r blijken toch ook heel veel mensen tevreden over te zijn. Dus Uh ja, ik ik. Ik strijk dan misschien een aantal uh kiezers wel tegen met uh noem je dat strijk ik tegen de haren in, maar anderen die zijn juist weer wel blij dus nou ja, dus dat is. Ik denk dat dat misschien nog wel een groter beletsel is dan uh dat het geld zou zeggen. De financiën.

Speaker 2 [00:35:43] Ja ja ja, dus meer politiek. Uh ja olie ja ja.

Speaker 1 [00:35:49] Nou ja daarom, want daar stuit ik ik, ik had ergens ook nog een opmerking gemaakt, zo van uh effe kijken hoor. Dat ging erover van uh waar je nou opricht uh oh ja, de kritiek O ja, je had om criteria, criteria te formuleren om een inclusieve voetgangersgebieden te bereiken. Had je in de e-mail staan. En daar had ik bij gezegd van elk kan ook twee dingen gaan, want je kan het be uh enerzijds bereiken beleidsmatig. Dat is eigenlijk net over heb van hoe krijg je nou die gemeente nou ns of zo'n wethouder of in ieder geval van afdeling zo ver dat ze tussen de oren zitten dat ze ook die keuze durven maken? En hoe richt ik het dan in? Wat zijn dan die minimum maten en de een meer die fysieke binnenweg? En dat kon ik eigenlijk uit die zin niet opmaken. Dus ik vroeg ook een beetje achteraan richt je je nou op beide of of of nee?

Speaker 2 [00:36:37] Ja, ik bedoel uh dat het beleidsmatig is. Maar mijn zin is eigenlijk in het Engels, dus ik had het niet. Misschien dat daar nou ja, ja ja. Is geworden. Maar bereiken bedoelde ik ook meer en het proces er naartoe mee. Dus niet per se ontwerprichtlijnen, maar meer nu net het bereiken om uh om inderdaad alle gemeentes zover te krijgen. Ja we zijn maar ook hoe moest het? Moeten ze dat proces dan inrichten? Welke mensen heb je nodig om daar te komen?

Speaker 1 [00:37:03] Ja ok. Ok. Ja nee. Nou ja, dat sluit dan een beetje aan wat ik net eigenlijk zeg. Want als bestuur had ik al zegt dat is misschien nog wel belangrijker dan het hoe. Ja, daar komen we wel uit zou m zeggen. Daar kun je op onderdeeljes nog over twisten. Moet het nou n meter op n meter tien zijn? Maar uh maar uh de die die die die boekjes samen zeggen van hoe het moet, dat pakken ze d'r wel bij. Op t moment dat dat ze het echt willen dan zul je ongetwijfeld. *Maar t is inderdaad veel meer de uitdaging van ja hoe krijg je zover dat ze het willen dat ze daar ook voor durven kiezen en ook de consequenties daarvan durven uh te dragen zal men zeggen.* Ja dus ik denk en dan snap ik ook de verschil tussen nationaal en lokaal. Uh beter, want dat maakt nogal uit natuurlijk. Ja.

Speaker 2 [00:37:40] Ja ja ja ja. En ik ben misschien wel leuk om te stellen. Ik ben twee weken geleden naar uh, Oslo geweest en daar is inderdaad in de binnenstad van Oslo. Daar hebben ze dezelfde kaart ingezet op voetgangersgebieden. En ik vond dat ook wel interessant, wat dat dan ook allemaal nog teweeg brengt. Dus zij zeiden ook van ja. Heel veel mensen zijn er blij mee. Maar er is eigenlijk ook wel een soort van meer polarisatie ontstaan omdat in de binnenstad van Oslo is het al heel mooi, maar de buitenwijk is eigenlijk niks veranderd, dus zeg maar. Ja dat ja die die spelen ook allemaal nog mee, dus dat vond ik ook allemaal wel leuk om te horen. Wat dus ook weer een beetje aan het einde van het proces dan uh. Mm hu ook te zien is. Dus ja, ik richt me meer ook op dat soort zaken en inderdaad om de reden wat dat u zegt. Uh die die sterke normen daar dat dat daar is al best wel veel over te vinden. En dat moet je gewoon samen samen bespreken en uitmaken maken met meer uh ja ja maar alles eromheen eigenlijk.

Speaker 1 [00:38:37] Ja ja ja nee daarom. Nederland zie je ook al op nationaal niveau inderdaad, want dat dat vroeg je jij ook een beetje om dat je mij ook een beetje van nationaal niveau denkt. Van ja, zo'n orgaan, zo'n zo'n platform als ruimte voor lopen, dat lijkt ook best wel uh te helpen zou men zeggen, want daar zitten gewoon partijen bij mekaar die samen eigenlijk voor dezelfde opgave staan. En dat zijn wel een beetje de voortrekkers zal ik maar zeggen. Dus degenen die uh ja, die er echt van overtuigd zijn, maar die kunnen wel een belangrijke rol spelen om het verder uh ja soms zeggen en later als een soort olievlek verder te verspreiden. Want als we uh de gemeente die d'r een instantie uh echt de ja in voorop lopen daar uh ervaring mee hebben opgedaan of wij een beleidsplan hebben opgesteld of of of t ergens in de praktijk hebben gebracht wat echt tot voorbeeld uh strekt. Ja dan kun je daar echt mee de boer op en dan is zo'n samenwerkingsverband een krachtenbundeling zou men zeggen. Wat vooral gericht dus op het samen delen van kennis, maar ook het samen nadenken. Okay, hoe, hoe, hoe pak jij dat nou aan zal maar zeggen. Gemeente zit ook echt letterlijk bij mekaar van uh hoe uh hoe, hoe loop wat, hoe gaan jullie daar nou uh mee om en waar loop jij tegen aan? Uh bijvoorbeeld. We lopen bijvoorbeeld tegen uiterlijk project ontwikkel laars die een hele belangrijke rol hebben in Nederland en hele andere belangen hebben, maar wel heel bepalend zijn in nieuwe gebied bij gebiedsontwikkelingen van hoe ja hoe de omgeving wordt ingericht. Nou nou, met mekaar nadenken ok. Dus die projectontwikkelaars zijn blijkbaar heel belangrijk. Uh, hoe kunnen we die die nou zover krijgen? Zal ik maar zeggen dat ze ook dit belangrijk kunnen vinden en dan het liefst aanhaken bij hun eigen belangen. Dus zo van juist projectontwikkelaar. T is niet alleen belangrijk voor de maatschappij dat alles toegankelijk is en dat er meer gelopen wordt, maar jij hebt d'r ook wat aan. Want jouw woningen of uh die verkopen beter of morden weer waard of wat dan ook. Dus dat. Maar dan moet je dat verband wel weer gaan aantonen zal ik maar zeggen. Dus dat kan dan weer een een onderzoeksopgave zijn om te kijken van dat te gaan onderzoeken dus. En dat ontstaat dan eigenlijk uit en dat is dan ook iets wat je op nationaal niveau kunt organiseren. Zal ik maar zeggen dat uh partijen elkaar weten te vinden en gezamenlijk uh ja processen op gang helpen. En het ministerie speelt daar dan wel een belangrijke rol uh in want die kan dat faciliteren en het maakt ook wel heel veel uit wat een ministerie roept. Dus uh ja de de het beeld dat ze uiteraard dat we op dit moment het tij niet mee o. Harbers is toch tamelijk auto gericht. Uh. Maar goed, des al niet te min is er binnen het ministerie van I en W best ook best al een best wel veel. Ruimte zal maar zeggen om dit soort dingen te ondersteunen. Dus.

Speaker 2 [00:41:00] Ja. Ja. Ja, want ik had inderdaad nog als als laatste vraag ook meer over over het nationaal uh niveau. Je gaf inderdaad net al aan dat op nationaal niveau je makkelijk beter voor kan zorgen dat mensen met elkaar gaan samenwerken, dat ze elkaar kunnen

vinden. Ik vroeg mij af het platform ruimte voor lopen. Is ook op gericht om nationaal beleid uh dat nationaal loopt beleid willen ontwikkelen. En waarom denk je dat dat nuttig zou kunnen zijn?

Speaker 1 [00:41:27] Nou, het is heel lang bij het ministerie gezegd. Ja, voetgangers lopen, dat is iets van de gemeente en daar hoeven wij niks mee zou ik maar zeggen. Uh, en dat gaat er al op om met het over de inrichting op straat gaat ja dan uh de het rijk heeft weinig voetgangers uh zo rijkswegen heb je dan nog wel, maar daar loopt bijna niemand en zijn op een paar doorgaande wegen door de bebouwde kom na. Dus dus daar, daar zit een rol niet, maar een rijksoverheid kan toch een belangrijke rol vullen. Allereerst in de ja zal men zeggen in de boodschap die ze uitstralen van als zij nou in het nationaal beleidsplan zetten van uh dat de voetganger voorop moet staan, dat het stop of STOMP principe bijvoorbeeld uitgangspunt moet zijn. Ja, dan heeft dat toch een betekenis. Het is niet zo dat uh dat dit dat de andere overheden dat overnemen. Ten tweede kunnen ze bepaalde richtlijnen, kunnen ze uh kunnen ze tuurlijk wel uh opstellen of wetgeving kan wel uitmaken ja. Je kunt bijvoorbeeld de snelheid die je vast die in bepaalde gebieden moet uh hanteert. Daar kun je wel uh uh wetgeving voor maken of andere uh regelgeving. En het derde is eventueel met subsidieregelingen en financiële ondersteuning. En dat zie je op andere terreinen wel dat dat doet. Het wordt t heel veel gedaan. Met fiets bijvoorbeeld is dat wel heel gebruikelijk, al al tientallen jaren en met lopen tot op heden niet. Ja, waarom eigenlijk niet? Ja, ja, uiteindelijk heeft ze daar geen goed antwoord op. Nee en langzaam maar zeker uh gaan. Evolueert dat dat ze t zeggen? Ja, we gaan. We willen het niet per se fiets ondersteunen, maar wel actieve mobiliteit ondersteunen. Dus dat mensen uh te voet of de fiets zich verplaatsen, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer. Want da's natuurlijk een belangrijk, ook als t over toegankelijkheid gaat trouwens. En uhm, dus daar zie je wel een rol, een uh voor, voor voor het ministerie en ook voor VWS geldt dat dan, maar dan weer vanuit het oogpunt van beweegt vriendelijkheid dus dat het stimuleren dat mensen niet alleen maar gaan sporten, maar ook in een dagelijkse verplaatsing of in eigen woonomgeving meer gaan bewegen zodat. Ja, ten behoeve van de gezondheid. Dus je ziet dat er meer op, ook op rijksniveau, dat eigenlijk alleen niet alleen maar IenW zich er mee bemoeit, maar ook VWS. En dat is ook één van de rollen van ruimte voor lopen. Dat we proberen die een brug te slaan tussen die ministeries zal ik maar zeggen. Dus dat ook binnen het rijk meer ja precies wordt. Want van het rijk als geheel zou maar zeggen in plaats van alleen maar de afdeling fiets van uh van Verkeer en Waterstaat of infrastructuur en waterstaat

Speaker 2 [00:43:42] Ja ja ja dus. En dat komt dan dus ook denk ik, omdat je dus merkt dat het voor lopen breder gedragen moet worden. Dus inderdaad op de fiets dat dat kan dan wel gewoon binnen binnen verkeer en mobiliteit sector zeg maar. En dat het dan bij lopen nodig is om breder gedragen te worden ervaar je dat ook zo?

Speaker 1 [00:44:00] ook maar ook omdat de belangen of dat doen ook echt op de de de de doelen die je daarmee dient zal opleggen. Investeren in loop of in investeren in loop vriendelijke infrastructuur. Ja, dat dat dat kun je. Daar kun je verschillende doelen mee dienen. En één kan zijn dat je uh bijvoorbeeld minder autoverkeer zou willen waardoor er minder uh ja minder blik op straat is. Kan je, het scheelt veel ruimte zal ik maar zeggen of de dat de minder uitstoot is of uh nou ja noem maar wat. Dat is een doel. Maar een ander doel is dat mensen meer gaan bewegen en daarmee dat is altijd voor de ja, dat ligt eigenlijk niet bij I& W w samen en dat ligt eigenlijk bij het VWS. Dus uh, dus dan is t belangrijk dat VWS dat ook ondersteunt. Uiteindelijk in de uitvoering komt het allemaal samen in van gewoon een brede stoep heeft heel plat gezegd. Maar de redenen waarom om het te doen, die zijn heel

verschillend. Uh, en dan is het ook handig dat die verschillende op rijksniveau departementen op gemeentelijk niveau de verschillende ja sectoren of afdeling of wethouders dat allemaal ondersteunen vanuit hun eigen doelen. En dat ze misschien ook allemaal wat geld in willen steken zodat er ook een een wat bredere pot ontstaat omdat dan ook te financieren dat dat niet alleen maar de afdeling uh uh verkeer uh die brede stoep moet betalen, maar dat dat uh de afdeling die over de volksgezondheid gaat zeg ook leg er ook wat bij want het draagt ook bij aan mijn doelstellingen. Ik noem maar wat.

Speaker 2 [00:45:13] Ja ja, nou ja, oké, ja nee. Dat is inderdaad dan ook wel logisch in dat ook om het in dat financieel meer uh uh rond te krijgen. Uhm oké, ik heb nog één afsluitende vraag en dat is ehm vind in u dat CROW vooruitstrevend is op dit gebied.

Speaker 1 [00:45:31] Oplossing Ja nee, dat vind ik wat ergmatigend, nee nee. Ja bovendien uh uh ik. Ik doe m'n best zouden we zeggen, maar waar maar ik sta is ook binnen CROW is t ook zijn een paar mensen mee bezig, maar uh maar ook een heel aantal niet zal ik maar zeggen. Dus dat is uh. Dus ik denk wel dat. Ik denk wel dat er ook wij een slag geslagen hebben en uh en dat de *niet te verstaan* aan, maar dat doen we tien jaar geleden besteedden we ook relatief weinig aandacht aan aan voetgangers. Ook omdat die vraag drie was hoor. T is een beetje een kip ei. Uhm. Maar uh dus in die zin uh en ik dat we nu. Nou ja, we zijn wel even de initiatiefnemers geweest van t platform zou men zeggen. Dus in die zin zou je t ook weer wel vooruitstrevend kunnen noemen. Dus nou, we doen ons best. Uh ja een beetje. Het blijft lastig altijd.

Speaker 2 [00:46:20] Ja ja snap ik, maar inderdaad nu wel ook met platformen een van de trekkers dus

Speaker 1 [00:46:26] Ja en daar krijg ik dan ook wat de ruimte voor voorheen binnen CROW en ook van onze financiers. Die geven daar ook geld voor. Dus t is wel dus in die zin uh ja dat had misschien 10, 20 jaar geleden hadden ze gezegd van nou we besteden ons geld liever ergens anders aan. Dus in die zin verandert t wel. Ja ja, ook bij ons.

CLOSING

Policy Advisor Mobility and Accessibility – Municipality of Nijmegen

INTRODUCTION

00:05:20 SPK_2

Allereerst zou jij jezelf willen voorstellen?

00:05:25 SPK_1

Nou, ik ben NAME* en ik ben sinds ruim een jaar hier aan het werk bij de gemeente Nijmegen, beleidsadviseur nu officieel mobiliteit. Maar eigenlijk zeg ik altijd toegankelijkheid en voetganger of lopen, liever omdat voetganger toch meer een onder een deelnemer is van het verkeer en ja en iemand die loopt, doet het ook voor zijn plezier en die denkt daar niet altijd over na dat hij een deelnemer is van verkeer. Die bewoording die, dat is ook iets waar we telkens weer opnieuw zo op terugkomen. Ja, dat moeten we wel gebruiken, maar oke en hiervoor. Ik ben in. In augustus heb ik ben ik afgestudeerd aan de Universiteit voor Humanistiek Master Humanistiek gedaan. Daar heb ik me eigenlijk op hele andere dingen gericht. Ben ik opgeleid tot geestelijk verzorger. Er is ook wel dingen voor, ook wel beleidsvakken heb ik ook gehad en onderzoek en educatie en zorg. Hele brede studie. Ik merk ook wel dat mij dat helpt hier in het werk, omdat ik toch al een.. Er zit ook best wel ethiek in die studie van wat zijn nou de achterliggende gedachten en zeker met inclusie en toegankelijkheid.

Zit in in het debat wat daarover gevoerd wordt, of de gesprekken die daar over gaan zitten. Alle twee hele verschillende uitgangspunten. En dat. Voor voor inderdaad, wat je zei, iemand als jij en ik die denken daarmee meer als, als het je niet aangaat, dan denk je meer: Wat zijn dan de consequenties ervan? Dat is heel gechargeerd gezegd en iemand met een beperking die je denkt juist veel meer van. Ja, maar als iets voor de meeste mensen kan dan moet het ook voor mij kunnen, dus veel meer vanuit dat principiële.

En, ik ben nu voornamelijk bezig in het werken met toegankelijkheid. Het lopen staat een beetje tot het najaar is dat wat wat minder, maar het is vervlochten met elkaar, alleen toegankelijkheid ligt gewoon nu veel politiek gevoeliger en dat vraagt best wel veel tijd en denkwerk, en ja, daar is ook een ontzettende vraag naar vanuit politiek en ook wel vanuit de bewoners om daar om daar met met nou ja duidelijker plan te komen voor de stad die dan niet alleen maar over openbare ruimte gaat, maar ook breder dan dat.

00:08:04 SPK_2

En, wat bedoel je met breder?

00:08:10 SPK_1

Ja goeie, we hebben een actieprogramma inclusie dat wat vanuit het VN Verdrag Handicap is een soort van gekomen en daarin staan een aantal onderwerpen die op fysieke domein van invloed zijn. Dus dat is dan ook maar ruimte, maar ook openbare gebouwen, gebiedsontwikkelingen dus dan. Ja, dan gaat het over alles wat daar gebouwd wordt, maar ook de de straten die daar aangelegd worden en het OV. Nou ja, volgens mij, ja. Dat zijn denk ik. De belangrijkste die die fysieke domein. In van invloed zijn. Ja, Als ik van de hak op de tak ga of zo dan iets zeggen. Vincent heeft misschien ook al iets verteld van. We hebben

een handboek, Toegankelijkheid Nijmegen.

00:08:58 SPK_2

Toegankelijk verteld? Ja ja, dus dat handboek, dat is hier inderdaad al en ik ik wat ik van hem heb begrepen, is dat jij bezig bent met het uitvoeringsprogramma of gaat daar mee verder.

00:09:08 SPK_1

ja min of meer. Dat handboek is vorig jaar. Wanneer is het er naar de Raad gegaan? Begin dit jaar naar de Raad te gaan, de evaluatie en en daaruit kwam eigenlijk van dit, dit gaat goed. Die openbare ruimte over het algemeen. Nog steeds zijn er ook sinds dat vast laten zien en een hele heleboel over gezegd over de terrassen en de fietsen en nou ja, dat zijn gewoon ingewikkelde dingen omdat het met gedrag ook te maken heeft. Maar waar wilde ik naartoe? Oh ja, openbare ruimte gaat goed in het algemeen, zoals het beleid staat dus. Dus dat moet zo breed zijn en helemaal zo hoog. Als je hem als je hem staat opengooit, dan leg je hem ook terug dat dat gaat in principe best wel goed oké, maar vanuit, vanuit de werkgroep waarmee hij die evaluatie ook heeft gemaakt en vanuit eigenlijk ook het actieprogramma inclusie. Komt toch wel van.. ja, het moet gewoon, het moet breder, dus het moet ook meer gaan over bouwen en wonen en het moet ook meer gaan over mobiliteit. Of ov. Maar ja, hoe gaan we dat verbreden? Dus daar ben ik nu mee bezig meer. Ja, Ik ga dat uiteindelijk niet allemaal doen, want Ik ben toch meer vanuit mobiliteit in openbare ruimte kijken ernaar, maar het moet wel ergens beginnen om om ook die andere onderdelen van onze afdeling mee te krijgen daarin. Dus dat is dan toegankelijkheid.

Ja en lopen dat het het voetgangers beleid dat dat hangt daar heel erg in samen, dus ik ben wel ook aan het kijken naar een soort analyse van de stad van hoe toegankelijk is onze stad nou en wat zijn nou plekken waarvan je vindt; Ja, Dit is heel raar dat dat het hier niet kan om daar dan wel een soort uitvoeringsprogramma van te maken. Maar dat, hoe, hoe dat allemaal precies uit gaat zien, is nog een beetje onduidelijk.

SPK_2

want ik vroeg me ook af hoe, want jij bent hier nu een jaar niet zei. Weet je hoe lang de gemeente Nijmegen al bezig is met toegankelijkheid en misschien met het voetgangers?

00:11:33 SPK_1

Ik weet dat dat handboek toegankelijkheid is sinds 2016 en volgens mij is dat daarvoor is er ook al wel wat geweest en het handboek is op basis van het CROW. Voetgers is volgens mij sinds een jaar, of 3. In ieder geval bij het vorige college toen, toen eigenlijk de City Deal ruimte voor lopen begon en volgens mij zitten we nu In de derde of vierde jaar van de citydeal, dus nou ja, die is Dat is, denk ik 3 jaar geleden toen is dat door best wel wat wethouders onderstreept van hee, dat vinden we belangrijk en willen we graag aan meedoen. En nu staat het ook in het... hoe heet dat ook alweer? Het coalitieakkoord staat lopen echt wel eens uitgebreider en de wethouders X*, die die over mobiliteit en inclusie gaat een mooie goed portfolio. Wat dat betreft. Die vindt het ook wel heel belangrijk dat daar dat daar iets komt te liggen. Voor de voetgangers was dit je vraag ja hoe lang zij al mee bezig.

00:12:45 SPK_2

Ja, maar het is best een korte tijd dan inderdaad. Ik heb ook het idee dat het in heel Nederland nu pas eigenlijk een beetje op aan het komen is.

00:12:53 SPK_1

Volgens mij, volgens mij heeft die die City Deal. Die doet daar ook wel wat in het idee dat dat wel wat zorgt voor wat meer, peper in de reet

SPK_2

Ja meer bewustzijn misschien, want jij bent ook betrokken bij de City Deal?

00:13:13 SPK_1

Ja

00:13:15 SPK_2

Oke ik zal daar later dan nog wat over vragen. Eerst. Wat is de visie van de gemeente op het gebied van toegankelijkheid en dan is er misschien een korte termijn visie en een wat langere termijnvisie.

00:13:29 SPK_1

Na die evaluatie, die is naar de Raad gegaan ter informatie. Toen heeft de Raad twee moties ingediend. Waarvan de ene motie die gaat over openbare ruimte en openbaar gebouwen en die zegt eigenlijk toegankelijkheid als leidend principe, oké. Maar dat, dat is nogal. Dat is ook wel makkelijk gezegd. Als je niks hebt om als je geen prangende kwestie voor je hebt van een situatie in de stad waar het. Waar belangen tegen elkaar opwegen en waar je dan moet kiezen. Ja een visie daar. Daar wordt ook wel naar gevraagd. Wat nu eigenlijk de visie is is als je dat handboek toegankelijk Nijmegen hebt, dan heb je basis gebieden. En ja, Ik heb het, ik hoop niet dat ik heel veel herhaal voor je, maar dan heb je je basis basis gebieden met met een bepaalde richtlijnen daarvan en dat zijn meer wijken, woonwijken en je hebt plus en dat zijn meer gebieden rondom voorzieningen waar ook wel veel meer mensen kunnen zijn dus het makkelijkste voorbeeld is dan een een stoep voor de breedte van de stoep in. In een woonwijk staat er volgens mij. Ik weet niet helemaal zeker staat er volgens mij iets van tenminste 1 m 50, maar bij voorkeur 1 m 80 en In het plus gebied staat er gewoon 1 m 80 oké.

SPK_2

Dus iets hardere eisen worden aan die plus gebieden gegeven.

00:15:18 SPK_1

Precies, en meer. Natuurgebieden daar zijn eigenlijk niet echt eisen voor, omdat het nou ja daarvan is toen in ieder geval gesteld. Dat gaan we niet, daar gaan we niet. Dat gaan we niet toegankelijk maken. Je kan hier zo bij De Waal kan je een bruggetje overlopen en dan zit je In de ooi. Ja dat, dat zijn gewoon van die van die zandpaden modderpaden.

SPK_2

Dat ga je niet helemaal gaat veranderen.

SPK_1

Nee, nee, nee, want dan tast je ook de natuur aan, wat w gewoon een ander belang heeft voor de natuur zelf, maar ook voor mensen. En ik begon met die moties. Ik vind het wel nog een

ingewikkelde motie die toegankelijkheid als leidend principe, want het tekent zich enorm af in de voetgangersbrug over de Waalhaven. Ik weet niet of je daar al wat gehoord hebt.

00:16:17 SPK_2

Ik heb, ik had het toevallig met NAME* erover gehad. Dat was best wel een beetje ophef voor de in de krant en hij had me dat even Laten zien dat er inderdaad. Ik had dat even kort gelezen dat er dus een brug is en de vraag is eigenlijk, moet er een lift komen zodat iedereen dan daar overheen kan steken of laten we die lift achterwege, want het kostte wel enorm veel geld ja.

00:16:38 SPK_1

Ja precies ja en het. Zou, zou ik iets meer eromheen vertellen?

00:16:43 SPK_2

Ja leuk, ja

00:16:46 SPK_1

Ik heb niet alles nog meegekregen, Maar ik denk dat ongeveer 1,5, misschien twee jaar geleden kwam het ontwerp voor die brug en toen is daar ook echt al wel over nagedacht. Gaan we dat toegankelijk maken of niet? Maar op dat moment is dat niet niet, niet echt naar buiten gecommuniceerd, dat is. Vind ik telkens een hele belangrijke, want volgens mij als je dat niet doet, dan neem je je mensen ook niet helemaal serieus, maar daar is wel over nagedacht en omdat het best wel een moeilijke constructie is die brug. Hij moet heel hoog worden omdat dat nou ja, de Waalhaven. Is een soort noodstop of een soort.. boten moeten daar altijd in kunnen. Daarom moet die brug hoog genoeg zijn dat dat niet het kan, geen ophaalbrug zijn. Oké? En het idee oorspronkelijke idee van de brug was. We moeten een extra ontsluiting voor die wijk hebben, want eigenlijk, eigenlijk hebben ze hebben ze niet zo heel veel ontsluitingen om die wijken uit te komen, dus dan dan verdeel je vooral die voetgangersstromen een beetje het centrum in, aan de ene kant langs de Waal en aan de andere kant onder de helse poort. En dan ja, Ik weet niet of je nijmegen kent, maar in ieder geval je verdeelt de voetgangersstromen. Nou ja, die was dus niet toegankelijk en of niet toegankelijk voor mensen met beperking vind ik het zo even maar zeggen, want dat is natuurlijk wel. En dat is is echt ontzettend opgeblazen. Het is ook wel In de aanloop naar de verkiezingen volgens mij nog veel meer opgeblazen. Dus nou bepaalde raadsleden die zeiden van oh, maar kan er niet een. Je hebt soms in gebouwen zo'n soort in openbare gebouwen, een soort lift die langs de trap gaat, zo'n plateau die dan naar omhoog gaat, kan dat dan niet en moest allemaal uitgezocht worden? Maar ja, die lift ging never nooit gebeuren, zo hoog en dan ook nog buiten.

00:18:54 SPK_2

Want wat is jouw mening daarover? Zeg maar sta je erachter dat inderdaad die lift er ook niet niet zou komen?

00:19:00 SPK_1

Nou die niet? Nee, dat zou gewoon niks opleveren. Die zou enzo kapot zijn. Het zou heel onveilig voelen, dus dan dan ben je nog steeds niet inclusief bezig als je in een onveilige optie biedt waar mensen toch niet op willen, dan is een schijnoplossing.

00:19:17 SPK_2

En dus en waarschijnlijk ook omdat het dus van het gaat, dus naar een recreatiegebied?

00:19:21 SPK_1

Ja. Op een bepaalde manier. Ik kan misschien tekenen... Een beetje kan tekenen, Dit is de Waalhaven, zeg maar. En je kan deze weg nemen, die maakt het even zo en dan hier moet die brug komen. En dan hier heb je wel een soort restaurant en hier kun je wel langs. Hier is hier is de Waal, dus hier kun je verder langs de Waal en hier kun je onder de Hezelpoort door. En dan kom je op het Joris Ivensplein en dan daarna is een hele leuke straat omhoog. Het centrum in oke. Hier loopt ook een auto weg langs. Ja op zich, het is best, dit is een prima.. het is een oke route voor voetgangers, dus het wordt onder die brug best wel heel smal. Ja, Ik denk dat dat Misschien 1 m 20 is. Ik weet het niet precies hierzo ja. En, je hebt hier nog een soort doorgang waar ook fietsers doorheen gaan. Een kleintje hier loopt het spoor overheen. Oh, ja. Ja. Maar dus het het oorspronkelijke argument was gewoon van. Nou ja, je hebt een alternatieve route, dus het hoeft niet. Maar op gegeven moment werd die brug ook wel verkocht als een mooi uitzichtpunt als een want je kijkt dan heel mooi naar de naar de andere kant waar je best wel een mooi. Nou ja, waar je gewoon leuk uit kan kijken. Nouja ja, hier op zich? Is best leuk, Maar de benedenstad en de Waalkade is is eigenlijk ook al niet ideaal voor iemand in een rolstoel of iemand die slecht ter been is dat. Ja, Dat is, Het is langslopen, Het is hobbelig. Kinderkopjes, het kan allemaal wel, maar als je als je dus met een rolstoel hier bent en je wil daarna weer omhoog, dan moet je echt een heel eind en dan kun je eindelijk eens omhoog pakken. En het is ook die benedenstad is ook gewoon heel ingewikkeld om toegankelijk te maken.

Speaker_1

Omdat.het zo een hoogteverschil is?

Speaker_2

Ja, ja. Maar toen is er met die brug. Uiteindelijk zijn ze weer met de ontwerper in gesprek gegaan van. We willen toch echt een ontwerper dat toegankelijk is en die hebben we toen wel een hele ingenieuze oplossing met een soort. Ik ga gewoon hiernaast doen, een soort lift er tussenin een soort hoe noemden ze het een soort.. funiculaire. Ook met een soort plateau waar je dan inrijdt. Ik denk wel als je op de als je er op zoekt dan dat je het ontwerp wel kan vinden kan dom en. Het is echt wel een hele mooie, heel mooi gemaakt. Ze hebben het ook zo beheer. Ja, ook ook dingen waren van. Ja, het gaat maar kapot en vandalisme en hufterproof noemen we altijd oké. En, daar hebben ze echt heel erg goed naar gekeken met een met een ingenieursbureau. Volgens mij die ook bewegende bruggen maakt. Hoe kunnen we dat zo goed mogelijk doen? Maar ja, het kost wel 1 miljoen meer. Dat is gewoon heel veel geld en ik, ik weet niet of ik nou zozeer een mening heb over of het wel of niet moet. Ik vind het de discussie vertroebelen Als het over geld gaat, want het geld komt ergens vandaan en waar komt het dan vandaan? Welk belang ga ga je dat geld niet insteken om dit belang te dienen. Dus dat. Het, het wordt ook heel pijnlijk Als je het zegt, Oh, maar vind jij dat? 1 miljoen waard? Ja. Dus mijn moeder die die heeft zijn spierziekte in loopt ook moeilijk loopt al met een stok. Ja, dan komen er vrienden over de vloer en die zeggen ja, vind jij dat nou 1 miljoen waard? Nou een proefje dus al In de vraag dat zij dat niet vinden, maar je hebt het tegen iemand die die eigenlijk altijd ook in moet leveren en dat is het het hele pijnlijke wat deze brug discussie wel laat zien en wat dan nu? Ondertussen in de Raad blijft is het ook best wel vaak een uitgesteld om daar een beslissing over te nemen. Het gaat natuurlijk wel gewoon om heel veel geld. Ja maar die argumenten die toen van de ene kant zijn gezegd toen, toen hij dus toen iedereen wist, hij wordt niet toegankelijk, die worden dan nu ook weer

aangehaalt dus het laat gewoon heel scherp zien. Dat mensen het moeilijk vinden en dat een visie ook niet helemaal duidelijk is.

00:24:31 SPK_2

Ja en er zoveel verschillende belangen meespelen.

00:24:35 SPK_1

En dan heb je nog niet eens over de belangen van deze van deze ondernemers hier. Ja, die neem ik zelf ook wat minder mee, moet ik zeggen. Ik ben hier ook verder niet echt heel erg bij betrokken geweest, Maar ik vind het wel heel mooi. Laat wel heel mooi zien dat als je het gewoon over een hele specifieke casus hebt, echt zo makkelijk niet is

00:24:53 SPK_2

En dan precies inderdaad heel duidelijk naar voren wat voor discussies er dan ook allemaal naar boven komen. Ja dankjewel, dat is in ieder geval heel goed, ook voor mezelf om dit echt als voorbeeld misschien te nemen en voor verduidelijking.

Ik had nog een vraag want je je vertelde dat je beleidsadviseur, mobiliteit en toegankelijkheid bent. Ik vroeg me af met hoeveel mensen zit je op dit onderwerp binen de gemeente

00:25:16 SPK_2

Ik alleen

SPK_1

Alleen jij en jij bent ook de eerste die zeg maar dit deze functie heeft?

00:25:27 SPK_1

Ja, Ik heb toegankelijkheid van NAME* overgenomen. Maar zoals ik er nu mee bezig ben, dat is wel, dat is wel ja, Het gaat weer een stap verder. Ja, ook door de inspanningen van Vincent en ook door de maatschappelijke ontwikkelingen. En ik krijg er ook veel meer tijd nog voor dan Vincent. Ja.

00:25:51 SPK_2

En, heb je hoe ervaar je dit op dit moment? Heb je het idee dat dat het voldoende is om een iemand hiervoor te hebben binnen de gemeente?

00:26:00 SPK_1

Voor de openbare ruimte wel ja, maar voor de voor de andere onderwerpen die ik net ook noemde dat, dat moet gewoon bij mijn collega's van wonen en projectontwikkeling landen uitgegeven moment.

00:26:14 SPK_2

Ik vroeg me af, wordt er veel samengewerkt met andere afdelingen? Want je zei net nu bij wonen enzo. Wordt jij dan vaak ingezet als soort van overkoepelende persoon die over toegankelijkheid gaat? En jij gaat dan bij naar de andere afdelingen toe, is daar sprake van of ben jij nog een beetje soort van eilandje misschien?

00:26:36 SPK_1

Ja even denken ik, ik heb wel sowieso contact met maatschappelijke ontwikkeling, Dat is een

afdeling. Vanuit vanuit die afdeling is ook dat actieprogramma inclusie opgezet en daarin zit een projectgroep met ook meer ervaringsdeskundigen. Of Mensen die die nou ja, of zelf iets hebben of het vertegenwoordigen meer, zeg maar, en binnen mijn afdeling, dat is stadsontwikkeling. Nee, wacht, We hebben dan stadsontwikkeling die maakt meer beleid en die is het meest bezig met projectontwikkeling. Je hebt stadsrealisatie die voert dan die plannen uit. Vooral die projecten ontwikkelt, plannen. En je hebt stadsbeheer en die beheren de openbare ruimte eigenlijk oké. En met de mensen die daar werken heb ik, ik heb een aantal mensen bij stadsrealisatie waarmee ik wel vaak contact hebben over de openbare ruimte en ook bij beheer. Dus als het over de openbare ruimte gaat dan, nou dan zoeken we elkaar ook wel op, dus de verkeerskundigen die we hebben wel eens vragen van: hé, hoe? Ja, we zitten een beetje met dit dilemma met betrekking tot toegankelijkheid en dan? Nou ja, dan kijk ik mee en bij beheer nou ja, die heeft weer net andere dingen in zicht en die heeft ook weer contact met die verkeerskundige, dus dat is wel heel prettig en dan met binnen stadsontwikkeling ja, sorry, als dit heel vaag is zijn er dus wel andere teams, Maar dat daarin ben ik misschien nog wel een eiland, maar zijn zij zeer zeker ook en eiland dus We hebben een team wonen die eigenlijk ja, waar ook gewoon iets van dat inclusiebeleid zou moeten landen en bij projectontwikkeling weten ze het allemaal niet precies hoe het moet, maar dan vragen ze me ook de meestal niet echt bij, dus dat is ook wel... Dat is nog een beetje zoeken hoe dat in te richten.

SPK_1

Oké, dus je hebt. Je hebt zeker wel contact met andere afdelingen, soms best wel mag plekken, kan dat misschien nog wel beter erin

SPK_2.

Ja ja ja, en dat dat gaat dan ook vooral over die die facetten die dus nog onderbelicht zijn zoals dat wonen projectontwikkeling, bouwen

SPK_1

dat staat dan misschien ook nog een beetje In de kinderschoenen, zeg maar.

SPK_2

Ja precies. Dus iedereen moet ook een beetje leren dat dat belangrijk is.

00:29:21 SPK_2

Oke, en werk je of heb je contact met andere gemeentes over dit onderwerp?

00:29:31 SPK_1

Niet zoveel. Nee ik had toevallig vanochtend een interview met CROW. Voor de herziening van een richtlijn voor toegankelijkheid, daar zijn ze naar aan het kijken. Ja, toen kwam ook die vraag, toen dacht ik, oh ja. Doe ik eigenlijk niet. Ik weet wel dat dat degene die nu dat actieprogramma inclusie aan het uitvoeren is, die heeft wel. Ook vanuit mijn input wel contact gezocht met de VNG. Van hé, hoe zit het in andere gemeenten? Deze wordt hier aandacht aan besteed, maar ik ik, ik krijg dan daardoor ook het idee dat. De manier waarop waarop we er nu naar kijken, die verbreding van dat beleid, dat dat niet iets is. Wat op veel

andere plekken nog gebeurt. Oké, ja. Maar eigenlijk niet zoveel contact, nee.

00:30:26 SPK_2

Want je gaf aan dat je bij dat platform ruimte voor lopen betrokken bent. Hebben jullie daar wel eens? Want dat zijn daar zit ook meerdere gemeentes bij elkaar. Is dat dan misschien een moment waarbij jullie het waarbij je dan wel wat kennis van anderen misschien overneemt?

00:30:47 SPK_1

Het is ook een verschil dus voor lopen en voor voetgangers en en noem maar op hebben. We hebben die citydeal platform uit en daar dan is het veel makkelijker om daar contact mee te maken en dat verbreding van het toegankelijkheidsbeleid vind ik ingewikkelder. Ook omdat ons handboek voor de openbare ruimte best wel prima is, dan kan het kan zeker beter of of eisen kunnen of ja, richtlijnen zijn het eigenlijk geen harde eisen. Ze kunnen misschien ze kunnen vast wel beter.

SPK_2

Maar daar is dus niet een soort van platform, Misschien voor die, dan gaat meer over dit soort openbare ruimte. Kwesties?

SPK_1

Nee, is, het is sowieso allemaal, het loopt allemaal door elkaar. En eigenlijk gaat het hier Natuurlijk bij bij toegankelijkheid voor openbare ruimte en lopen ook om design for all.

Ik moet zeggen dat ik daar minder mee bezig ben. Nu ik dit nu dit gesprek hebben denk ik wel. Oh ja. Jij begon net ook met fietsen en terrassen enzo die op straat staan. Toen dacht ik toen net ineens, dacht ik het beleid verbeteren dus daar en dan ook nog naar kijken. Het is meer een idee dat dan in mijn hoofd oppopt.

00:32:20 SPK_2

Maar, ik merk dat ook, want mijn scriptie gaat dus over toegankelijke voetgangersgebieden, maar een voetgangersgebied is in de openbare ruimte. Zeg maar dus, Maar ik wilde dan wel graag nog de koppeling maken met de vorm van voetganger in mobiliteit, zeg maar, maar dat is dan best wel ingewikkeld. Inderdaad, want je hebt een soort van. Ik heb het idee dat de voetganger een soort van apart apart hokje is en dat past ook echt bij mobiliteit en je hebt openbare ruimte, maar die dingen bij elkaar, dat merk ik zelf ook echt gewoon dat het echt. Lastig is om een soort van eenduidige definitie te vinden voor inclusief voetgangersgebied

00:33:03 SPK_1

Dus in mijn in mijn hoofd zei het ook een stukje twee, twee dingen ik. Ik heb het loopbeleid waar ik waar ik wel mee bezig ben. Maar wat even... precies even op pauze. En ik heb die toegankelijkheid, waarbij ik het openbare ruimte een beetje neem zoals het nu is. En ons beleid heb ik niet het idee dat een paar per se heel veel mee mis is zeg. Maar nee, nee.

00:33:31 SPK_2

Ja ja oké nou, Dat is in ieder geval goed discussiepunt.

00:33:39 SPK_1

Ja ook ook of het om voor voor alles waarvoor dat handboek staat is, het denk ik prima. Maar ook. In de openbare ruimte en inderdaad die link met mobiliteit. Zou het misschien nog wel een stuk beter kunnen.

00:33:57 SPK_2

Oké, ik heb nog wat vragen over meer over de omgeving hier in Nijmegen. En de eerste vraag is, vind je Nijmegen en toegankelijke stad?

00:34:12 SPK_2

Tja, wat is toegankelijk?

00:34:24 SPK_2

Zijn er misschien ook gebieden waar die je misschien in je opkomen dat je denkt van oké, dit is iets wat ik waar het goed gaat. Dit is iets waar ik misschien verbetering voor zie?

00:34:35 SPK_1

Ja, kan altijd veel verbetering.

00:34:44 SPK_2

En, als je denkt bij gebieden waar verbetering voor is, vraag ik mij af wat voor gebieden dat dan zijn, zeg maar, waar heb jij dan de hoogste prioriteit voor?

00:34:58 SPK_1

Nou ja, ik denk het eerste wat sowieso in me opkomt is de binnenstad. Maar ik weet ook dat daar best wel veel al loopt zonder dat ik daar überhaupt me mee bemoei. Dus naar fietsparkeren wordt al uitgebreid gekeken, hoe gaan we dat verder doen? Dus dat dat fietsparkeren minder op straat is. Nu we het over de fiets, fiets hebt, dan denk ik wel aan. Als je soms langs van die straten loopt waar heel veel studentenhuizen zijn, dan staan we ook altijd tegen die hekjes en tegen de struiken heel veel fietsen. Wat echt wel de toegankelijkheid vele malen minder maakt. Stoep wordt er gewoon veel smaller van en als je met een blinde glijden stok loopt, dan dan wordt het ook gewoon veel ingewikkelder om daar te navigeren. Ja. Dan heb je, je bent ook net bij het station geweest, dan heb je daar zo een zo een plein wat chaotisch is en veel prikkels. Wat wel beter kan, maar wat ook gewoon echt complex is als je zoveel modaliteiten kwijt moet bij zo'n stationsgebied.

00:36:12 SPK_2

Ja, want ik had gelezen dat volgens mij daar al een soort van korte termijn maatregelen ook gemaakt, dus dat is wordt wel gezien als een echt een belangrijke locatie. Ja.

00:36:22 SPK_1

En daar is met een projectgroep ook aan gewerkt om te kijken, wat gaan we hier nou doen om dit? Om dit inderdaad op korte termijn beter te maken, aangezien we op de lange termijn gewoon een heel ander stationsplein krijgen.

00:36:33 SPK_2

Oké

00:36:35 SPK_1

Ja, ik weet niet. Precies wat die maatregelen daar zijn, die moeten ook nog volgens mij geïmplementeerd worden. Maar daar is wel in ieder geval. Ja, dat heeft dus ook gewoon een jaar, wel een jaar geduurd voordat, voordat er überhaupt zover besloten is, dus dat. is ook onvoorstelbaar, ergens dat het zo lang duurt en toch ook dat kijk ja dat. Dat is dus ook om een reden.

00:37:01 SPK_2

Ja.

00:37:03 SPK_1

Ja, er moet ook plekken zijn waar het goed zijn.

SPK_2

Maar ja, ja, het is inderdaad ook misschien wat jij ook hoe je begon, de vraag met wat is het of hoe zie ik dan toegankelijkheid? Misschien dat jij ook hogere eisen misschien stelt aan een toegankelijk gebied. Dan misschien andere mensen.

00:37:29 SPK_1

Ja en ik denk als je kijkt naar dan weer het handboek en de richtlijnen dan voldoen denk ik best wel wat gebieden daar goed aan, dan zijn de oversteken. Kijken naar mijn straat, liggen de tegels in de grond ook gewoon op de goede manier, zoals het er staat. Nou, Ik heb wel eens gehoord dat dan die die afstapjes, Ik weet niet of jij weet hoe ze heten, maar ik weet het niet, die die kleine hellinkjes bij super hellinkjes, dat die eigenlijk te hoog zijn. Dat heb ik wel eens gehoord, dus dat eigenlijk die die hellingshoek. Te stijl is, maar het is best wel vaak best wel prima. Maar als je het hebt over een inclusief voetgangersgebied of of dat Iedereen op een prettige manier kan bewegen, ja, dat dat vind ik echt een hele andere manier van kijken. En dan dan, dan zou ik de eiser ook veel. Die zouden echt veel hoger moeten zijn wat mij betreft Als je het Als je echt wil dat het inclusief is, dan moet je super streng zijn op het terrassenbeleid of uitstalling op fietsen stallen. Dan. Dan zou ik ook denken, ja, die stoep, die moet gewoon. Ja dan dan moet straat gewoon meer dan de helft stoep zijn eigenlijk als je als je een wegprofiel hebt.

00:38:55 SPK_2

Want dit is dan echt het uitgangspunt, dat je noemde het net volgens mij al even dat design for all had je dat had je net even benoemd. Toen dacht ik, is dat iets wat jij zou willen nastreven?

00:39:05 SPK_1

Niet overal, maar dat komt ook omdat het gewoon niet mogelijk is. Nee, nee, en je kan toch nog breder trekken, want design for all dan zou je eigenlijk, zelfs als hoe ik het loopbeleid zie, wat we nog niet hebben, maar hoe ik dat, hoe ik me daarop wil richten, is dat het niet alleen maar gaat over mobiliteit en openbare ruimte, maar ook ja groen en en klimaatadaptatie hoort ook in de openbare ruimte natuurlijk. Dat hoort daar ook in, want dat zorgt ook voor een prettige beleving en dat mensen naar buiten willen en kunnen dat dat je zorgt voor voor minder warmte of koelt. Ja, meer koelte op plekken. En ergens hoort dat er ook bij, want als mensen niet naar buiten kunnen omdat het te heet is of omdat er geen goede schaduwplekken zijn of omdat er geen bankjes zijn, dan is het ergens misschien ,misschien.. ja, je kan ook daarin heel ver gaan. Is het misschien niet inclusief ja, ja.

SPK_2

Ja dus eigenlijk. Je kan inderdaad super ver in gaan in misschien is dat een soort van het het optimale scenario. Die zijn vooral maar In de praktijk zie je dat dat eigenlijk gewoon een illusie Misschien is.

SPK_1

Ja, ik denk dat het een streven moet zijn, maar nooit iets waarvan je weet, het moet niet een een eis ijn. Nee, dat kan gewoon niet. Dan ga je echt ja, dan moet je echt in bochten wringen

SPK_2ja oké, Dat is een hele goeie. Ik vroeg me af, hoe wordt op dit moment geëvalueerd of gebied toegankelijk is of niet?

00:40:56 SPK_1

Hoe bedoel je?

00:40:57 SPK_2

Nou zijn er bepaalde eisen inderdaad waar nu aan voldaan moet, dus je had het over dat handboek, is dat bijvoorbeeld iets wat er altijd bij wordt gepakt als er als er een herstructurering plaatsvindt?

00:41:10 SPK_1

Ja, als het goed is wel, dan komt dan altijd een ontwerp van zo een straat bijvoorbeeld en nou wat ik zei, de Mensen die dan dat ontwerp maken, die vragen me er soms bij als ze niet helemaal weten van hoe of wat, maar over het algemeen passen ze gewoon de richtlijnen toe. En dan heb je nog die man bij beheer en hij toetst de ontwerpen ook op de toegankelijkheid, dus oké. Ja hij, hij zegt Van hé, maar wacht even aan deze eis niet voldaan. Ik keur het iets af, oké, soms is het ook gewoon echt niet mogelijk. Ja dan wordt het ook gewoon een ander verhaal dan of omdat die een ander belang voorgaat. Of nou ja, daar zijn een keuze in gemaakt en Ik heb het idee dat het ook wel steeds duidelijker erin zet dat er dan wat beschreven moet worden van 'waarom en welke keuzes zijn er gemaakt'. Ik hoop in ieder geval dat dat steeds beter gebeurt, Omdat dat gewoon heel duidelijk de achtergrond wilt zien. Dan begrijpen bewoners het ook veel meer. Ik wilde net nog iets zeggen. Oh ja, Ik weet het weer. En wat vaak gebeurt, is dat dat de ribbeltegels de geluiden tegels zeg maar. Die worden pas later erin gelegd, omdat ze dan met met een aannemer of met iemand met een visuele beperking. Er langs kunnen gaan en kunnen kijken van hoe en waar heb jij dit nou nodig om en dan worden ook wel onze richtlijnen van nou ja, daar zijn bepaalde eisen aan van.. Ja, je hebt, je hebt deze tegels en je hebt de bolletjes en die bolletjes. Die zijn dan voor oversteekpunten en dan tussen deze moeten een gewone tegel liggen bijvoorbeeld, ja. Dan voor de oversteek moet eigenlijk nog zo gewoon tegen liggen, dus die eis is er dan zo in, maar er wordt dan wel met iemand gekeken hoe, hoe kunnen we het beste neerleggen en?

00:43:05 SPK_2

Dus jullie nodigen ook mensen uit inderdaad, die dan echt een beperking hebben, worden überhaupt bij het maken van plannen bepaalde stakeholders betrokken?

00:43:18 SPK_1

Het verschilt, verschilt volgens mij wel heel erg per project. Ik weet dat bij stationsgebied gebeurt het regelmatig. Maar bij meer bij straten in woonwijken gebeurt dat een stuk minder.

Daar is het ook wel iets minder om te doen, want de straat die die ligt er al die je hebt al een bepaalde breedte van de straat. En dingen die je daarin kwijt moet, dus het is wat simpeler wat dat betreft, terwijl wij zo'n stationsgebied of je hebt ook nog winkelsteeg. Dat is een andere gebiedsontwikkeling. Dat is allemaal zo. Daar wordt nog zoveel, een soort van vrij ingevuld dat. Dat het ook veel crucialer is om daar mensen bij te betrekken, dus dat gebeurt wel, maar het is ook echt wel een heel zoekend proces. Hoe doen we dit nou goed? Er wordt veel gevraagd om ervaringsdeskundigheid vanuit vanuit belangenpartijen van jullie moeten jullie moeten, soms voelt het wel als een vingertje, terwijl iedereen doet ook echt wel heel erg zijn best om dat te doen. Maar ja, wanneer is het ervaringsdeskundigheid en iemand die dus kan helpen met de tegels, ja, Dat is een beetje te simpel, maar net hoe jullie tegen slecht wat ook ervaringsdeskundigheid is, of meer draaicirkels of wat heb je nou nodig in een station? En wanneer is het belangenvertegenwoordiging? Dus wanneer is het? Is het meer dan meedenken over dat ontwerp? Maar gaat het om om zorgen dat er ook meer aandacht voor is en dat is best wel een ingewikkelde.. dat maakt het best moeilijk om dan die die die. Om daar een goed proces in te vinden om dat om dat zo vroeg mogelijk te betrekken, Omdat ook als projectontwikkelaar. Ik merk dat Iedereen daar een beetje mee zit te stoeien van hoe gaan we dit nou het beste doen.

SPK_2

Want je bedoelt dan, als ik het goed begrijp, dus dat je je wilt om verschillende belangenorganisaties eigenlijk te betrekken om een zo breed mogelijk beeld te geven, maar omdat zij ook allemaal bepaalde eisen dan waarschijnlijk hebben, wil je dat ook niet iedereen betrekken?

00:45:45 SPK_1

Ja, je wil ervaring sowieso van mensen. Je wil je wil weten hoe kom jij van A naar B en wat heb je daarvoor nodig en en wat hoe, hoe beweeg je in het dagelijks leven. Dat is eigenlijk de ervaringsdeskundigheid. Wat heb je nodig Als je van A naar B beweegt. En je hebt dan meer die belangenvertegenwoordiging kant die dan meer die... Ik zit. Ik zoek al vaak naar vergelijkingen, al het maar kan ik het makkelijker uitleggen. Ja, Dat is meer de politieke kant, zeg maar meer meer aandacht creëren, meer voor voor toegankelijkheid dus nou ja, misschien wel met de brug. Ja, Ik weet niet of dat mijn beste voorbeeld is, maar ja dus zorgen van oké, nee, niet, maar een lift In het station per perron, maar eigenlijk willen we liever twee liften, want als er een kapot is, dan is er een tweede en nou ja, gewoon op het perron komen. Je hebt gewoon een lift nodig, een of een of meer liften. Dat maakt op zich niet uit, maar als je daar wil komen, dan heb je dat nodig. Je hebt iemand nodig die je in de trein helpt, dus het is meer het politieke vlak en dat is dus best zoeken. Zei je nou nog iets anders?

00:47:01 SPK_2

Oké even te denken ja en misschien ingewikkeld maakt, omdat je dan zoveel verschillende soorten mensen betreft. Zeg maar dat het alleen maar zorgt voor complexiteit waar je misschien ook niet altijd op zit te wachten en misschien ook niet altijd nodig is.

00:47:17 SPK_1

Nee en en ik denk dat het ook dus vanuit vanuit meer de gemeentelijke kant ook zo'n zoeken is, omdat ze zelf ook niet helemaal weten wat ze willen van die mensen dus als je geen duidelijke vraag hebt, ja, dan krijg je natuurlijk ook geen duidelijk antwoord. En dan en dan zeggen mensen meer het hetzelfde of of vallen terug op de organisatie waar zij horen wat een belangenorganisatie is. Ja, en die heeft natuurlijk ook gewoon een soort tunnelvisie, want

daarvoor zijn ze er. Natuurlijk richt hij zich alleen maar op hun eigen belang. De gemeente is daarvoor om al die belangen af te wegen. Maar ja, communicatie is daar heel belangrijk in en heel goed weten wat je zelf wilt. En dat is ook niet altijd makkelijk.

00:47:58 SPK_2

Oké, ja, Ik heb nog twee vragen. Heb je daar tijd voor? He tis namelijk al half

SPK_1

Ja.

00:48:02 SPK_2

Oké, uit je merk ik dat het misschien gewoon lastig is om wat is toegankelijkheid, hoe moet je dat soort processen leiden? En toen dacht ik, zou jij bijvoorbeeld fijn vinden als er een nationaal beleid hierop komt, waar dan de gemeente soort van ja daar een ja, hoe zeg je dat dat dat dat je dat soort van moet volgen als gemeente en je mag er wel je eigen wending aan geven. Maar zou dat zoiets het een stuk makkelijker maken?

00:48:38 SPK_1

Ik denk dat, ja ik denk dat het eigenlijk heel goed zou zijn als er als er wel nationale richtlijnen of of harde eisen zijn voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Nu is het vaak nog een beetje een optie en dat zorgt ook dat het minder land in een organisatie dat het dat je dat je dat ambtenaren zelf moet zorgen, hé denk hieraan. En dat is op zich ook prima hoor om te doen, Maar het is, het is wel op het moment dat het gewoon een harde eis is. Dan wordt het ook vooraan In het proces meegenomen. Dus ik denk dat dat zeker zou werken. Maar ja ja. Het is wel je hebt. Je hebt ergens wel al vanuit vanuit het rijk een verplichting om een om een actieprogramma inclusie te maken of een of een inclusiebeleid te maken, waarbij ook de openbare ruimte en openbare gebouwen en mobiliteit die onderwerpen die moeten volgens mij gewoon moet iedere gemeente meenemen in dat inclusiebeleid. Je wordt al wel verplicht om er zelf over na te denken en er mee aan de gang te gaan. Ja, ik weet eigenlijk niet waarom daar geen harde eisen zijn hiervoor.

00:50:04 SPK_2

Maar je merkt dus dat het niet per se nodig is. Jullie hebben dat zelf in Nijmegen ook al wel gemaakt, met het handboek wat je vertelde?

00:50:12 SPK_1

Ja, het zou wel in een urgentie creëren. Het het, het kan net misschien helpen om...ja, bepaalde discussies, die krijg je dan niet meer. Dan worden discussies weer op net op een ander niveau gevoerd die weer net lekker een stapje verder zijn.

00:50:35 SPK_2

Ja, dat begrijp ik, oké, dan heb ik nog een afsluitende vraag en dat is, vind je dat Nijmegen vooruitstrevend is in vergelijking met andere gemeentes op het gebied van inclusieve voetgangersgebieden?

00:50:53 SPK_1

Even denken, ik zit te denken, af en toe komen er in onze in onze team app van die van die van die artikelen langs en daar wordt dan altijd vergeleken met Nijmegen en dan vaak de

artikelen van oh kijk wat ze hier doen, dan moeten wij ook hebben. Dus bijvoorbeeld auto's uit het centrum halen en auto normen omlaag brengen wat inclusief natuurlijk allemaal van invloed is op de voetganger in de stad. Ik denk, ik denk dat Nijmegen best wel goed bezig is. Ja, Ik denk ook dat dat er hoge ambities zijn vanuit politiek ook op toegankelijk. Ook al zijn het zijn het heel best wel hoog over uitspraken. Die voor een concrete situatie misschien nog niet zoveel zeggen. Het geeft wel een beeld en het geeft ook een lijn voor de ambtenaren. Om daar gewoon meer over na te denken om daar wat meer toe gedwongen te worden. Ook al zijn de handvaten er niet altijd. Ja, ik moet zeggen dat ik dat ik daar niet zo heel veel zicht heb op heb in andere steden, hoe, hoe die dat precies doen ik. Ik heb wel dus twee gesprekken gehad waardoor ik er over na moest denken, ik moet hier echt wel wat verder naar kijken. Ik weet wel dat ons handboek is dan weer gebaseerd, volgens mij op Eindhoven en Tilburg heeft weer naar ons handboek gekeken

SPK_1

Ja, dus op dat vlak kijk je een beetje van elkaar.

00:52:37 SPK_1

Maar ja, uiteindelijk is het dan allemaal min of meer van het hetzelfde. Ja in ieder geval als het over de openbare ruimte gaat, is het vaak op basis van het CROW.

00:52:48 SPK_2

Een ja oké, oké, dus het is wel vooruitstrevend, maar misschien mag er ook nog wel wat meer worden samengewerkt

00:52:56 SPK_1

Het moet allemaal ja, met andere gemeente sowieso en binnen Nijmegen moet het ook allemaal gewoon nog wat concreter worden, dus die uitspraken moeten ook gewoon nog een vervolg krijgen.

00:53:09 SPK_2

CLOSING

Research planner – Sustainable Urban Development and Mobility / Logistics and Innovation : Institute of Transport Economics

INTRODUCTION

Well, my first question is, would you like to introduce yourself and what is your position and how did you end up here?

Speaker 2 [00:01:21] Yeah, my name is NAME and I'm a geographer from the start, and I used to work as an urban planner, so I worked as an urban planner in Tromsø, which is in the north. And then at Trondheim, which it's in the middle of the country. Hmm. And I moved to Oslo to become to become a researcher since a year of 3. And so I'm here. So I work quite a lot with planning. So I know what things about the planning and buildings act. So we often try to connect it to land use planning. Yeah we work quite a lot with the, with the both, the new forms of modes like E-scooters and also about urban logistics. So and this can yeah. And new forms of bikes and things like that. Yeah to freight in the city and then about walking. Yeah. And also a bit about the planning process in which in cities because the overall goal for the Norwegian cities is these zero growth goals that there should be no growth in personal use of car but this growth in that comes from the growth in both transport and also for the growth in population. It should be covered by walking and cycling and public transport.

Speaker 1 [00:02:54] Okay. Okay. So that's a goal for all cities, you say?

Speaker 2 [00:02:57] Yeah, for all the 11 biggest cities although not all of these 11 are big, they have this goal and then and then they enter into these urban growth agreements with the government. So they get some funding, also for pedestrian or walking measures in the cities, both for building infrastructure, but also a bit for campaigns and all these things. So it has been a good time to be a planner for both bicycling and walking in Norway the last few years after they started using these agreements.

Speaker 1 [00:03:36] Yeah, because when did they start?

Speaker 2 [00:03:38] In 2014. Yeah. So it was from the National Transport Plan. We have this plan that comes every four years and it was introduced in the one from 2014.

Speaker 1 [00:03:53] Okay. Okay. Um, what does inclusivity mean to you.

Speaker 2 [00:03:59] Yeah, that's the question. What th it both has to do with access. I think that people have access to, to, to different, um, for transport at least for modes and also for public spaces. But it can also, I think, mean something about fairness and, and justice. So that yeah, yeah. So it has this kind of nonphysical part as well. Yeah.

Speaker 1 [00:04:32] Okay. Yeah. Um, and how would you describe as, describe inclusivity in public space?

Speaker 2 [00:04:41] Yeah and we have, we have had quite a lot of discussions about about this. So we think that or so we try to write about it when we wrote this article and then we saw that you kind of you have to have to have the infrastructure has to be in place. Kind of to

start to changes. But then it's also about the urban structure and how people have access through the urban structure. And also these were softer, softer approaches for having activities and things happening. Yeah, so I think it would be you just look at the terms that they use, but the surroundings and activities was the one that to describe these softer modes. Yeah because having something happen and also feeling safe.

Speaker 1 [00:05:46] Yeah, yeah. That's a good one. So does the form of mobility as a pedestrian play a role in this?

Speaker 2 [00:05:54] Yeah, I think so. And, and I think, and we've interviewed quite a lot of people and when it comes to different modes of transport and, and, and a lot of it is covered by other groups. So do you have these active, active groups for both, for using public transport and also for cycling, especially cycling. They have a lot of people talking about making things better for cyclists so that the pedestrians often get left behind because it's a really flexible mode. It kind of it can adapt a lot to the surroundings. So if you need more spaces in, for instance, for bicycles in Norway with bicycle parts, you take a part of the sidewalk, you don't take it part of the road for the cars. And also, yeah, as you you talked about a little bit at the start, it's also used for parking things or putting up and it can also be nice things like trees or flowers and things like that. But they, but they still kind of competing with walking and the, and the pedestrians are the ones that adapt to this situation.

Speaker 1 [00:07:11] Yeah. .

Speaker 2 [00:07:13] yeah and also sometimes also for and for when you have these transport systems for instance if, if it's a roundabout, it's a long way to walk around for uh for the ones that are the slowest moved for instance. But that's where it is quicker for the cars and the bikes. So the, so it's, the system is the.. nobody has kind of thought about. And the ones that are to pedestrians it's possible to walk but it's, it's kind of the space left over when everyone else has had their place.

Speaker 1 [00:07:50] Yeah. Yeah. I didn't thought about the roundabout for example. Yeah. You're very much faster by car. Yes, so what is the organization's vision on inclusivity.

Speaker 2 [00:08:12] Yeah, we actually have ueah. The and there's an I, we've worked on the different modes in my group that works on the on urban structure and sustainable mobility. But we also have a few people working on a um, on, I don't know, on the contractual part or kind of the organizing of things. So, you know, they work a lot with universal design. So yeah, and, and how it's organized and how yeah and the way where you should have it and all the rules and regulations that should be in place. So it's so they work more than the organizational side of it. And also, and also for procurement and tendering and all these things. So and they have worked a little bit about also about. And not only the ones you know, so with the kind of physical disabilities, but also the ones that has anxieties or..

Speaker 1: like the mental...

Speaker 2 [00:09:20]like the Mental health issues and how they find their place in the transport system. But that's mainly been related to public transport.

Speaker 1 [00:09:31] Yeah. Mhm. Okay.

Speaker 2 [00:09:33] So and then there's some and we have someone that works on safety and they work a little bit more about public space as well and so. Yeah, how to make it, make it safe both from terrorism and, and from transport.

Speaker 1 [00:09:51] Yeah. Okay. Okay. Um, are there specific groups of people that the organization pays attention to?

Speaker 2 [00:10:00] Uh, no it depends a little bit and where you work. And I guess with planning, it's a bit more general, but so we try to look at, yeah, maybe the different modes are more, more important. But we have, like I said, the ones that work with Universal Design. Yeah, they work with specific groups. And there is also a group working, especially with bicycles that are here. So yeah, so. Yeah. And, but and I. Yeah. And we have had some project lately working with social justice. Justice and equity. Yeah. Yeah. Okay. And then, then you start looking also into how different and groups work. Mhm. And then we have a colleague that wrote quite a lot about gendered mobility.

Speaker 1 [00:10:52] Yeah. Okay. Yeah.

Speaker 2 [00:10:54] So yeah.

Speaker 1 [00:10:55] Yeah. It's those and because um, they also think about more like the access for all this, it's a, um, a concept that I heard a lot about. Yeah. Is that an also something that's, uh. Yeah. I don't know if you do really research on that, because that's. Yeah.

Speaker 2 [00:11:15] Yeah. And then I think that's where Universal Design started with this access for all, but it's kind of diversified a little bit into groups. So the concept has been researched more so now looks kind of wooded but but I guess for the there's access for all these also been looked at for the things that are for children and and the elderly. Yeah kind of good for everyone yeah but but I think the the the it's been specified more to different groups as time goes by in a way where you get more experiences and you see that maybe it's not it's not like that.

Speaker 1 [00:12:04] It's No.

Speaker 2 [00:12:04] And that it's only for children and elderly.

Speaker 1 [00:12:07] Yeah that you do not cover the whole population.

Speaker 2 [00:12:11] Yeah so that it's maybe starting to be a bit more diversified. What do you look at. And I think that at least also this working with gendered mobility has and made it clear that if we are to reach this zero growth goal, you also has to have to look at gender and age and have the appropriate measures. Maybe the E-SCOOTERS is not a great measure if you want mobility for elderly people. But it might be a good tool if you look at the at youth or young adults. So yeah, so different measures for different ages.

Speaker 1 [00:12:53] Yeah.

Speaker 2 [00:12:54] Um, different genders and I think that yeah, a lot of these, the things that have been done on gendered mobility is show that even if we think we're quite an equal society, I mean women and men move differently in the city.

Speaker 1 [00:13:10] Mhm. Yeah. Yeah. Okay. That's clear. I'm just looking a bit. Um, so is there collaboration or knowledge exchange with other companies or with other organizations?

Speaker 2 [00:13:31] Yeah, I think so. I think what is quite useful that it does, we have a collaboration with the national, uh, or the Norwegian Public Roads Administration. And we have this. So it's used to be actually a physical catalog of measures that you can do to implement things, but this has been moved to the internet. So now it's and it's but it's still like a catalog of measures that you can use to have. If a city wants to do something to implement either walking or cycling or even parking and yaah, and they're building roads for that matter. So I think that's one of the things that to me does that it's, it's not only research, but it's also these they try to translate this research into practical measures that you can do.

Speaker 1 [00:14:32] Yeah. Nice and are this is that's are these measures accessible for everyone? Can I also look into them?

Speaker 2 [00:14:37] Oh yeah yeah or maybe they're not they're who knows I think and they, they're not in English so they're Norwegian and actually there is a project now to do it and to make it at Universal or in after the principle of universal design. So they will, I think, change to fonts and everything. So it's easier to read and also have this kind of, uh, possibility that they can read it to you.

Speaker 1 [00:15:07] Yeah, okay. Yeah.

Speaker 2 [00:15:08] But it's not that at the moment. But then we just hired someone to do that, so. Yeah, Yeah.

Speaker 1 [00:15:15] Ah that is nice. Cool.

Speaker 2 [00:15:16] So, so, yeah. So I think that, that people have been thinking about it at least here and Yeah. And, and then yeah, we have quite a lot of collaboration with the national Road authorities and they also had this, uh, they made the walking strategy, what's the overall strategy for the country. And I think that the Yeah. And they also apply the universal design principles.

Speaker 1 [00:15:47] Okay. Okay. Um, do you experience limitations to shape accessibility in a policy or to implementation?

Speaker 2 [00:15:59] Yeah, I think it's always like that. And there's also the walking strategy for Oslo. It's never been implemented. It's still on there and they probably will tell you more about it. But but they have been working on it for quite a long time. But it's but it's never been approved by the and by the politicians. So I think that there is that's always a thing that even if, you know, maybe what do you think would be a good solution? It's not easy to implement it politically, but as I said, it's become a little bit easier with this zero growth goal because. There is some money following that project so they can implement the measures. So yeah.

Speaker 1 [00:16:47] Do you also see a change in how people think about, uh, yeah, pedestrian space, basically.

Speaker 2 [00:16:57] Yeah, I think so. But it's always controversial in a way because Oslo and the, the local government here, they said, they said that the city should be car free. And that was a lot, there was a lot of discussions and a lot of people thought that that's not a good idea. But the and the in your city it's possible to drive in Oslo but they and so now they start in, in the way to do part and do some sections of the city at that time so that the car is more or less car free and then. And then now there's a test this summer and it can get along. I mean, they closing one street and it was closed last summer and now they're going to close it for a year. I think if the politicians approve, but this shows that there is some kind of movement. Last year, they managed one week or one summer, two months or something like that, and now it's a year. And then they're trying to. And make it permanent.

Speaker 1 [00:18:14] Yeah. Is it also because of recommendations, for example, that TØI as gave to or has given to the municipality to recommend that first you should do some more flexible measures and then for a long time or.

Speaker 2 [00:18:33] Yeah I don't know maybe but Oslo municipality is very large. So they have a lot of people themselves that can do research. But the. Yeah, we done some, some research for them over the years. So I think there there is a mix of yes. But I think as a research institute we are closer to the government than maybe the university research.

Speaker 1 [00:19:03] Yeah.

Speaker 2 [00:19:04] So this is more applied, the research that you do?

Speaker 1 [00:19:07] Yeah. Yeah. Um.

Speaker 2 [00:19:10] So. Yeah.

Speaker 1 [00:19:11] Yeah. Is there from maybe like your own research or other researches here. Like, still some things that you would like to see in practice.

Speaker 2 [00:19:24] Yeah. I think, for instance, Oslo, they have they're kind of making some of these and trials more permanent. And also they should they get their walking strategy in place I think.

Speaker 1 [00:19:37] Yeah.

Speaker 2 [00:19:38] Yeah. So Yeah. So I think it's all there is. Yeah. And I think the and the but I think there's probably the ones that work the administration there's also people that feel the same.

Speaker 1 [00:19:51] But yeah yeah they don't. It's more hard to really implement it

Speaker 2 [00:19:56] Yeah. Yeah. But I think Yeah but they, I think they've done quite good work because in the summer where they closed the streets for instance, they, they tried to have something happen there. So they tried with this kind of urban activism. Things happened out there. Yeah. Trees or pieces of grass or put things instead of having parking

places that, you know, make it into seating or the shop can use it as. To display something more to our cafe, for having a chairs and tables outside.

Speaker 1 [00:20:38] Yeah. Hmm.

Speaker 2 [00:20:41] And. But. Yeah, but of course. Yeah. Yeah. You still have these issues that. That sometimes this is in conflict with the pedestrian use, but. Yeah. But then I guess it's also important to have activities.

Speaker 1 [00:20:57] Yes.

Speaker 2 [00:20:58] At the Center. So there is a kind of you have to weigh the pluses and minuses of doing or doing things that way. But. Yeah.

Speaker 1 [00:21:11] Yeah. Yeah, I agree. Mm hmm. Yeah.

Speaker 2 [00:21:15] And then also when you do it on the on these pilots. Mm hmm. You probably the universal design is probably it on the back of peoples or the it's not the back of people's mind, but it if it costs too much to change their, their physical structure. Yeah. And it's the. Yeah. It's probably the one thing that might suffer. Mm hmm. Yeah.

Speaker 1 [00:21:41] Yeah. Mm.

Speaker 2 [00:21:43] Because you can put out chairs and tables and then you, you don't. Maybe it's not level enough for people to cross and things like that if you use the parking space, for instance. Mm hmm. Yeah. There is this kind of thing. The gap to reach a sidewalk is too large or something like that. Yeah. It's not the first thing that is fixed.

Speaker 1 [00:22:04] No, no. So the universal design principle is in the law. But you see that sometimes it's also, uh does not got the priority.

Speaker 2 [00:22:16] Yeah, Yeah. Because then you can make exemptions if you have a good reason.

Speaker 1 [00:22:20] Yeah. Yeah. Yeah. Mm.

Speaker 2 [00:22:23] So. So then. So it's a or and also it's different rules when it's not a permanent structure. So you can have these pilots running for, I think up to two years and it's not seen as a permanent structure. Mm hmm. Okay.

Speaker 1 [00:22:41] Yeah. Okay. Hmm. Clear. Um, do you think the public space in Norway is inclusive?

Speaker 2 [00:22:50] I think it's different in different places of the city. I think the city centers are probably quite inclusive and people have talked a lot about these kind of squares and pedestrian areas and things like that. But it might be different when you go to the suburbs or the outer part of the city. Where is more planned for cars. Yeah. And so then it's and but I think yeah, yeah. At least as far as I know what I've seen is that it's possible to walk. So it is that you have these sidewalks or pedestrian areas, it's kind of become the norm. You don't

build roads without them no more. So. Yeah. But then. But if it's walkable, that's something else. If it's like.

Speaker 1 [00:23:43] Is that like a change that nowadays you, there's always a sidewalk also in the suburbs in that, um. Oh yeah.

Speaker 2 [00:23:56] Yeah, but it's been there for a while. And at least since you have this kind of walking strategy for 2014. Okay, I think then, but I think before that as well, it's been. Yeah. It's a yes. So it's always there in a way, but it's not prioritized necessarily.

Speaker 1 [00:24:16] Yeah. Yeah. Okay. Um, and what kind of locations or environments do you think it should have most priority to be inclusive?

Speaker 2 [00:24:29] Yeah, Aa I said, the it's quite good in the city centers and I think that's right because a lot it should be possible for everyone to use the city centers. But I think also it's important to see it to look at and kind of where you spend your time. As part of the kind of your daily life so that your local environment. And so I guess at least it's important to connect it to public transport. So then it's possible for everyone to use public transport.

Speaker 1 [00:25:07] Yeah.

Speaker 2 [00:25:08] And so so maybe these public transport hubs or areas are important. And those were. Yeah, the city centers.

Speaker 1 [00:25:16] Mm hmm.

Speaker 2 [00:25:18] And yeah, and also, I think probably some parks.

Speaker 1 [00:25:24] Uh.

Speaker 2 [00:25:25] Norwegians likes to be outside. Yeah. In the weekends and things like that. And some of these, if you go to a mountain or to hike in the mountains or something, it won't be in. In all the parts won't be a universal design, but I think it's. It's important that it's positive that some of these areas are designed so that everyone can use them.

Speaker 1 [00:25:49] Yeah. Mhm.

Speaker 2 [00:25:52] And yeah, we had some projects on smaller cities and this kind of also this it became obvious that these local pa, even it is a small city and it has a lot of nature around it, it's important with this kind of type of park or these pedestrian areas that are a bit more domesticated nature so. So that you can also get walk to and from work for instance in smaller cities. Because. Yeah. And they have the possibility to change their way of traveling because they have quite short distances and it has to be lot more attractive to walk. Easy to walk and, and that means that it also has to be inclusive. I think so, yeah.

Speaker 1 [00:26:49] Hmm. Yeah. So, uh, you wanted, uh, or. Yeah, like, the best solution, the best thing is that everyone is able to, uh, let go to work, uh, maybe shopping, but also to just go to a park, you know, like, or maybe, uh, get a basic things that, uh, if you, if you're able to do it, if you're able bodied, you can do it. You want that, everyone can.

Speaker 2 [00:27:15] Yeah, I think that, I think that this is. But I think the government has had most focus on the trips to work until now. Yeah, travel to work has been really important.

Speaker 1 [00:27:26] Mhm. Yeah. Mhm. So yeah. So the government says the priorities on people to work. Do you already see that there's also a change for like more to recreational.

Speaker 2 [00:27:37] Yeah. I think it is, it's changing and, and that specially we were a bit surprised that it's changed so much in these smaller cities and, and because it's Yeah. It's going to happen within without the people knowing about it. Yeah.

Speaker 1 [00:27:52] Yeah. Mhm.

Speaker 2 [00:27:53] But I don't know if all of these are following all the but the, the principles of universal design but the idea there that they should be accessible and. And it's. And walkable.

Speaker 1 [00:28:06] Yeah. Mhm. Yeah. Are you doing right now the research on these smaller...

Speaker 2 [00:28:11] Yeah. We just finished it. We had got some money for looking into this micro urbanism. So it's urban. I don't know. Principles applied in smaller cities. Yeah, I know. And yeah, and all and not all of them are even cities, but more just as a living village or.

Speaker 1 [00:28:38] Yeah.

Speaker 2 [00:28:39] And we have quite a lot of them because the, the topography of Norway is kind of the.

Speaker 1 [00:28:44] Yeah.

Speaker 2 [00:28:45] With the mountains and. Yeah. For a long distances. Especially in the north.

Speaker 1 [00:28:50] Yeah. All right. Um, there are also questions about evaluation. So at the moment, how is it evaluated if a location is inclusive enough?

Speaker 2 [00:29:07] Yeah, And that's not done nearly enough, I think. But they, I know that they've developed this method of walking assessment so that there is, and I think that's mainly done by the, the Public Roads Administration or, and with representatives of the municipalities and they walk these stretches to see of in the cities or important places and they, they assess if it's walkable or not

Speaker 1 [00:29:45] Mhm. Okay.

Speaker 2 [00:29:46] And it's put on the map. So there is a layer of it's called the accessibility layer on the, the, the national map from the national, I don't know what they call the mapping authority. So they have these kind of different layers of. Mhm. Yeah. Transport and topography and whatever and, but they also have one, on accessibility and so they also, so they also provide some money for, for municipalities who want to do this.

Speaker 1 [00:30:21] Oh okay.

Speaker 2 [00:30:22] But then the municipalities has to take, they have to take the initiative.

Speaker 1 [00:30:27] Yeah. What is the name?

Speaker 2 [00:30:28] The name is I can write it done.

Speaker 2 [00:30:35] But I think is. Yeah. Okay. Right. And it's a the website. And there layer is called X. Which is the Norwegian word for accessibility, I think.

Speaker 1 [00:31:04] Yeah, I think it's. Oh, thank you. That's good to know. Hmm.

Speaker 2 [00:31:14] So then. Yeah. So then. So there are these initiatives or there are some assessments, but in general and the yeah, this is can be done a lot more. And we try and that's partly why we try to develop this method that we wrote about in this article that we now list. To make this to make an assessment tool that's easy to use. And. And also that the municipalities could do it themselves. Yeah. Yeah. Mm hmm. Because I think that's really important. If you make a tool, you have to make it so that easy to use. Yeah. Otherwise, then they won't use it.

Speaker 1 [00:31:53] Yeah. So it's a general. You want a general tool? Yeah. Yeah.

Speaker 2 [00:31:58] So. Yeah. And it's a qualitative tool. So you can do it kind of without collecting too much kind of data on beforehand. So it's more. Yeah. That's also kind of walking method that you can. Yeah. Bring a piece of paper and take notes as you go to see and to evaluate the you know and the or the urban structure or to the inclusivity. And we tried to test it. We went to this con conference last year to walk 24 walk 21 in Dublin and we had this kind of workshop or it was called a walkshop.

Speaker 1 [00:32:51] And so you walked .

Speaker 2 [00:32:56] Then we tried to test these different or tried to test different or these qualitative tools because there are also the same in North American Association and this 8 to 80 or something. Oh yeah, they made the old also this kind of tomap them. Okay. But is it not about inclusivity there then it's more about walkability and. Yeah, but I get so then we tried to test different tool tools and of course there's pros and cons with everything, but at least and it wasn't that many people that tested but the in the. Yeah. And they said that it made sense to do it that way like that.

Speaker 1 [00:33:42] Yeah. Hmm.

Speaker 2 [00:33:44] But I think and also. Yeah but of course it can be done in more detail and maybe you will get better answers. Yeah, but it's also a question of what is good enough and and what you can regulate afterwards, too. So it's kind of. Mm hmm. Yeah.

Speaker 1 [00:34:05] Yeah. You mean with what is good enough? Also, like a maybe you get, like, a minimum.

Speaker 2 [00:34:11] Yeah.

Speaker 1 [00:34:11] Standards. Then, uh, if you use an assessment tool. Yeah. Then a municipality just finished, like, Okay, I got a good grade for this and for this and for this and then I stop

Speaker 2 [00:34:29] Yeah. The is that's maybe like a Yeah. And also but sometime if you have to make priorities so at least it has to be good enough.

Speaker 1 [00:34:37] Yeah. Yeah. Mm.

Speaker 2 [00:34:39] Yeah. But I. Yeah. But I guess it can also be used like that, that it's, you know, if it's good enough but it's not great. Yeah. Yeah. But I guess, you know, it's always possible probably to improve things, but. Yeah, but I think it's also important to do this kind of testing and Yeah. And, and have some kind of evaluation because sometimes you see that it's these pilots are not evaluated.

Speaker 1 [00:35:10] Mhm. Yeah. Yeah. And then at least with an assessment tool all the cities uh, have sort of a certain uh. Uh. Yeah. A certain. How do you say certain criteria.

Speaker 2 [00:35:27] Yeah, I guess so. And then there has been and to at least two municipalities that tried out this method that we suggested and it's, it looks like it's, uh, hasn't given good results for them. But of course these are the background reports and then you have to make the strategy and.

Speaker 1 [00:35:48] Yeah. Yeah. Okay. Yes, that's good. All right. I still have two questions. I hope that's okay.

Speaker 2: That's okay.

Speaker 1: Do you think national policy on inclusivity and pedestrians is useful?

Speaker 2 [00:36:04] Yeah, I think so, because I think and it's also I think it's the role of the government to also provide some data and knowledge to municipalities. Who wants to do things. Mhm. And I think that it's also useful to, to make these kind of yeah these strategies so that the municipalities know where to start, cities know where to start and then and maybe some like Oslo that is so big and has quite a lot of people working with the walking or inclusivity, then if they maybe they don't need it as much as these smaller places maybe have one planner and nobody specific that works with universal design or with walking or cycling. But yeah, it's just, you know, has all the have to do all the different modes and the planning in addition. So I think so. I think so. And it also is I think it's can be the baseline of kind of measuring what if there are any improvements if you have. Yeah, it's kind of. Yeah. So I think a strategy should always have some kind of, uh, some knowledge about the current situation so that you can see that if there is something changes over time.

Speaker 1 [00:37:28] Yeah. Yeah. Yeah, it's a good one.

Speaker 2 [00:37:31] Yeah. And I think also that the government should also help provide it with statistics and models split and things like that for the cities so that they can so they don't have to do everything themselves.

Speaker 1 [00:37:44] Yeah. Okay. Yeah. Yeah, that's a good one. Yeah. Especially, I think it's nice that you said that like very small villages with only one planner. Yeah. For them, it's especially really good if, you know, if they already got some knowledge in the. Things they can work with. Um, then do you think, uh, the transport economic institution is progressive compared to other organizations in this topic?

Speaker 2 [00:38:16] Yeah, both yes and no.

Speaker 1 [00:38:20] Yeah.

Speaker 2 [00:38:21] But yeah, because we're, we're kind of a large institution and there's a lot of people here work with modeling out of car traffic and things like that. And that's. Yeah. And then where some of it's more some people working with more qualitative methods and kind of alternative, uh, views on things. So I think it's. Well, yes and no. And we're not, we're not activists in that way. So, so and so there we. Yeah. So I think there is definitely people that are more progressive than us. Um, but yeah, but we also like to work with people that can be progressive maybe for mapping and evaluating. So I think that's kind of our role as well that uh, well, to kind of point to that, you need to evaluate things.

Speaker 1 [00:39:15] Yeah.

Speaker 2 [00:39:16] And discuss if this is the right way to do it or not.

Speaker 1 [00:39:20] Yeah, yeah, yeah. Okay, well, that's very clear. Um. Thank you. Well, these questions. Um, I was also like, I'm really interesting in the. The research that you mentioned about the 11 cities is it is it already, uh, spread out?

Speaker 2 [00:39:39] Yeah. With the with the growth agreement or. Yeah. Yeah, I think there's a few. I can see what I found, but there is a Yeah. So if you Google Urban Growth agreements, I think you will find, uh, UTaste what we sometimes call it. Sometimes there is a quite a lot written also in English. So I had there's a he used to be a colleague, but now he works. I'll write down these.

Speaker 1 [00:40:08] Oh yeah, yeah, yeah, yeah. Oh.

Speaker 2 [00:40:13] And so. And he also wrote and I can I think I wrote in a paper with him when he was here called Transfer but that was about public transport. But no, but they then these kind of access and egress issues into public transport and the urban growth agreement. So I can send you that it's not pretty in or necessarily about walking, but it's a little bit about universal design because Yeah, because some of yeah, we were also discussing a little bit a little bit that you plans for the car. So and then everything else is an afterthought in a way. So we had the, we had some an example from a pedestrian bridge in Trondheim where they were, It was not a universal design. So for the bikes they put on this kind of track that you can push your bike.

Speaker 1 [00:41:27] Oh yeah I know, I studied in Trondheim for five months, so I know which one.

Speaker 2 [00:41:33] yeah the one crossing the railway station.

Speaker 1 [00:41:34] Yeah.

Speaker 2 [00:41:35] Yeah. So then and the universal design is actually the elevator that goes up. Because people cannot use the stairs and, and then it's kind of then the universal design is an often thought because. Yeah.

Speaker 1 [00:41:48] Yeah.

Speaker 2 [00:41:49] Because then if you planned it from the start it would have been no problem there to get a ramp or a different way of building the bridge that would make it accessible.

Speaker 1 [00:41:59] Yeah. So it was, yeah. Actually that the lift is not the best option.

Speaker 2 [00:42:04] No. and when you talk about inclusivity I don't think that people in the dark at night would take that elevator to the top of the bridge, then they would walk somewhere else. So I think Yeah, since you know the example. Yeah, I think that's a, that's an interesting example. That everything is an afterthought.

Speaker 1 [00:42:28] Yeah. Yeah. Mhm. Yeah. Yeah. That's a really good one. And do you think. I don't know. Do you know if it's a long time ago that they made that.

Speaker 2 [00:42:37] No it's not that long ago and.

Speaker 1 [00:42:39] It makes it.

Speaker 2 [00:42:40] Yeah. It's even worse.

Speaker 1 [00:42:41] Yeah. Okay.

Speaker 2 [00:42:43] But it was planned a long time ago so it took the years to get funding from, to build it. But Yeah. But it's the, Yeah. I think they could have done better at the end of it. I know. Yeah. Yeah. And the elevator is not the. Yeah.

Speaker 1 [00:42:59] Not the best option. No. No.

Speaker 2 [00:43:01] Or to track for the bikes because it's. Yeah. It's fine if you're young and strong to push the bike up there. But if you are you have all your shopping and your 75. I don't know if it's. Yeah. It's a good way of doing it.

CLOSING

Policy Advisor Public Space and Accessibility – Municipality of Nijmegen

INTRODUCTION

00:03:06 SPK_2

Leuk om kort te vertellen, ik heb met een van de managers van Sweco op het nationale stations congres van een aantal jaren geleden hier een presentatie gegeven over voetgangers op het station dit stukje. Ik vond het helemaal leuk. En het aardige van die presentatie was dat ik zat toen helemaal in de toegankelijkheid van de stad, en universal design principe is helemaal een ding. Maar hoe doe je dat? We zijn het station aan het herontwikkelen hier op dit moment, hè? 40 man gemeenten, 40 man prorail en allerlei adviseurs, we proberen daar wat van te maken en toen hebben we met de mensen van sweco en er was een soort artist impression figuur die kon animaties maken met poppetjes. Je hebt misschien wel Sims gespeeld vroeger hè? Je had een soort Sims poppetjes gemaakt in overleg met mij van doe eens een voetreis door het stationsgebied zoals het nu is. Ze konden gewoon door deze omgeving inladen. En toen hadden wij filmpjes gemaakt om met de rollator van de busstation hier naar de trein te lopen en met de moeder met twee kleine kinderen een klein kindje dat net loopt en ontdekkend is. Hadden we de voedingsmarkt voor de succesvolle kijk nou eens naar de houding van de rollator en een moeder met een klein kindje, naar dit en dat voor ingrepen in de omgeving van goh zo zou je het inclusiever kunnen maken. Dat is heel leuk, hé

00:04:52 SPK_1

En de maatregelen die daaruit voort zijn gekomen, is dat al gebeurd?

00:04:58 SPK_2

Dit komt onder construction, en het is dat dingen laten gebeuren is een stuk ingewikkelder dan je zo zou denken

00:05:11 SPK_2

NAME* moet je hebben. Dat is de man die universitair niveau in Noorwegen over voetgangersbrug is en die wordt als gimmick op alle congressen binnengehaald. Dat heeft met name de voetgangers reis en de openbare vervoer. Voetgangers reis en dan het belevingsaspect

00:05:35 SPK_1

NAME*?

00:05:38 SPK_1

Oké nou goed om te onthouden, dat zou ik zo meteen even kijken. Nou oké, ik zou dus de vraag stellen. Het gaat eigenlijk over 3 thema 's. De eerste zal gaan over wat de huidige situatie en dan uw eigen perspectief, maar ook het perspectief vanuit de gemeenten. Dan zou ik wat vragen stellen over de omgeving over de ruimte. Ja, en daarna over hoe dat dan wordt geëvalueerd. Van ja, wat, hoe de ruimte wordt geëvalueerd eigenlijk en zo een vraag over ja en eventueel als we daar aan toe komen nog wat diepgaande vragen over beleid. Maar ik denk niet dat we daar aan toekomen.

00:06:22 SPK_2

Ja je hebt ook nog het gesprek met Sophie hierna he.

00:06:24 SPK_1

ja dat klopt

00:06:25 SPK_2

En ik ben eigenlijk de probleem steller en zei is de oplossing

00:06:30 SPK_1

Ja oke, nou ja, goed, ja oké, dan heb ik als eerste vraag of je jezelf kort wilt voorstellen

00:06:37 SPK_2

Ja, ik ben NAME*, ik heb een geweten carrière achter de rug, ongeveer 25 jaar bij de gemeente gewerkt en 10 jaar bij gemeente geleerde organisaties in allerlei functies jarenlang leidinggevende geweest en de laatste 12 jaar ofzo en in beleidsfunctie geweest en uiteindelijk terechtgekomen in het beleid van de toegankelijkheid van de stad dus openbare ruimte, toegankelijkheid. En van daaruit bij de voetganger. Want als je het voor de voetganger goed doet en je definieert voetganger breed, he. Een voetganger kan ook op wielen of met wielen of met die kan ook wel slecht zien, bijvoorbeeld, hè? Dan krijg je dat Design For all. En nou, ik zit dus nu in het mee aanslepen van het voetgangers beleid en daar komt eindelijk meer beweging in

00:07:19 SPK_1

Voor en, sinds wanneer ben je bezig met voetgangers beleid?

00:07:24 SPK_2

Dus de afgelopen twee jaar intensief en dat is een eigenlijk 3, 4 jaar geleden begonnen vanuit toegankelijkheid ja. In de laatste twee jaar intensief, zeg maar met andere steden samen in die City Deal ruimte voor lopen. En vooral Rotterdam is heel trending in de voetganger Rotterdam, Amsterdam, Almere.. Rotterdam is echt ehh.. en die zit er ook in dus je je verrijkt elkaar met inzichten maar inderdaad onontgonnen terrein.

00:07:53 SPK_1

Ja oké hoe zou je een toegankelijke openbare ruimte beschrijven?

00:08:00 SPK_2

Een toegankelijke openbare ruimte, die beschrijf ik als. Een ruimte waar mensen met een beperking makkelijk doorheen kunnen. En, dat is eigenlijk zo een beetje het oude begrip is van, dan ga je allerlei dingen toevoegen aan de openbare ruimte om hem toegankelijk te maken. En in het nieuwe nieuwe idee zeg je van Design for all, dan maak je ruimte die voor iedereen toegankelijk is en ik gaf net al als voorbeeld dus ook voor een vrouw met een kinderwagen, of voor iemand met een skateboard bij wijze van spreken Als je breed denkt hè, en dan ga je ook anders nadenken over de ontwerpen, begin je dat het ruim moet zijn en niet te stijl en dat het vooral intuïtief moet zijn. Omdat hethelder moet zijn als je door je oogharen kijkt of als je slecht zicht hebt. Nou ja, je kunt zover gaan dat je zegt dat mensen die oriëntatie problemen hebben dan moet het ook intuïtief zijn dat je denkt van oh ja, maar als ik

hier voor het station in Nijmegen sta. Dat je nu weet welke kant je op moet lopen voor de stad, voor het centrum. Je kunt je afvragen he welke kant je op moet gaan.

00:09:06 SPK_1

Ja ja, en zoals u al zei, speelt de vorm van mobiliteit als een voetganger daarin eigenlijk een hele grote rol.

00:09:16 SPK_2

Voetganger is ook ook trending, maar dus onontdekt. Voetgangers zitten onderaan ons lichaam, hè? Dus kijken er makkelijk overheen denk ik. Dat is heel natuurlijk, maar het is ook heel moeilijk te vatten en te pakken. We zijn allemaal een soort mieren en we zijn heel wendbaar en kunnen stilstaan aan de kant. Dus de voetganger is heel moeilijk te meten. Omdat het privacygevoelig is kennelijk ten opzichte van de fiets, want we volgen wel heel veel andere mobiliteit stromen op allerlei manieren. Maar de voetganger is dan gelijk ook heel, heel gevoelig en ingewikkeld te pakken te krijgen. We hebben het nog maar net ontdekt dat het en het wordt zo belangrijk, want het wordt zo druk in die stad.

00:09:56 SPK_1

Precies ja ja en dat is inderdaad ook iets wat ik interessant vind. Uiteindelijk tenminste zie ik een beetje voor me dat de steden meer moeten maken voetgangers en fietsers dus inderdaad, voetganger moet echt wel een belangrijke rol te krijgen.

Ja, Ik heb een even kijken, hoor, Ik ga ja, vindt u Nijmegen toegankelijk de stad op dit moment?

00:10:19 SPK_2

Redelijk, er is veel aan gedaan. Ja, het is een beetje je eigen kindje dan hè? En en het is ook ingewikkeld, omdat als jij een soort tunnelvisie op je eigen werkterrein krijgt, dan weet je precies wat er niet deugt, dus dat is best wel gewetensvraag en als deze omgeving die is ook erg omstreken geweest door mensen met een beperking. Die hebben de gemeente echt bij gesleurd van. Dit kan echt niet wat hier gebeurt en dat moeten jullie even oplossen en dan wordt die heel complex. Dus er is heel veel gedaan in de stad. Nijmegen is per definitie een slecht toegankelijke stad, in de zin dat wij, wij leven hier op de riggel van een Stuwwal. Ik weet niet of je dat de van de onderliggende fysische geografie van de stad is, dat wij op een op een op gestuurde aardwal staan vanuit de ijstijden en waar wij staan hier het zonlicht op het randje van de stuwwal, dus Als je daar achterkant station kijkt dan is dat 8 m lager dan waar we hier staan, Dat is hoog, hè? Dat is ruim ruim twee verdiepingen bijna 3 verdiepingen en dat betekent dat bijvoorbeeld de herontwerpen van station heel ingewikkeld is Omdat je niet de ruimte hebt om dingen echt breed te gaan doen, zeg maar. En dat dat vooral is het aan de andere kant van de stad ook. Dus aan de andere kant van stadscentrum ook de stad eigenlijk steil af naar de Waal toe. En dat ding dat de benedenstad zo heet hij dan ook wel per definitie ontoegankelijk is. Daar is eigenlijk alles te steil om met de rolstoel vanaf te gaan. Ja nou, Er zijn oplossingen voor de zittende lift aan een kant en de andere kant er rustig af kunnen op mij per definitie is een heel moeilijke stad om echt goed gang toegankelijk te zijn,

00:12:03 SPK_1

Oke, en dat is vooral dus bij de grenzen eigenlijk van de stad?

00:12:08 SPK_2

Ja, en dat zie je niet als je er niet op let. Als je nu ook kijkt, zie je dat ook de stad zelf. Lig

ook allemaal op zachte heuvels en het plein in het midden is een opgevuld gat. En dat maakt die stad wel ingewikkeld.

00:12:31 SPK_1

Ja zijn er specifieke plekken waar u dan aan denkt waar u het liefst verandering ziet op dit moment?

00:12:38 SPK_2

Een grote wens is om het station beter te doen. Er liggen ook al plannen en toegankelijkheid heeft daar een hele grote stem in. Ja, dus daar is echt wel heel veel geweld op gekomen en er zijn met name het afgelopen jaar of 1,5 jaar heel veel politiek debatten geweest vanuit de toegankelijkheid dus de fractievoorzitter van GroenLinks zit zelf in een rolstoel. Het is een hot item, niemand die zegt nee want het is een belangrijk ding dus als je het allemaal aansnijdt en het is een politiek dynamiet to, dus we hebben hier ook het dossier van het voetgangersbruggetje hier over de Waalhaven en dan heb je die dingen heel scherp op elkaar komen staan. Ja, moet z'n bruggetje wat eigenlijk bedacht was als z'n *meter van meter* verder van we gaan het niet toegankelijk krijgen. Ja, als een soort wandelroute, dan komt het heel zwarte op wit te staan, van ja mensen kunnen er ook op een andere manier komen. Maar moet iedereen die wandelroute kunnen doen.

00:13:29 SPK_1

Ohja dat gaat over die brug. Ik heb er wat over gelezen met een lift die heel veel geld zou kosten, ja.

00:13:35 SPK_2

Ja klopt, moet je maar op internet kijken dat is die brug over de waalhaven. Hierachter, hè? En er was eigenlijk bedacht een hele leuke wandelroute vanaf polder Ooi en die kant naar het voorbeeld van die kant richting gehuurd. En dan kun je helemaal lekker doorlopen. En Dat was eigenlijk alleen dat stukje nog het bruggetje ontbrak daar nog aan, Dat was stond. Dat is eigenlijk niet goed gecommuniceerd in het begin en uiteindelijk kwam dus de ontwerp van het bruggetje en kwam de vraag van hé, hoe moet je daar met een rolstoel overheen? En dat is een politiek ontploft. De wethouder wordt daar nu nog nerveus van zeg maar.

00:14:08 SPK_1

Ah oke dus het stationsgebied heeft voor u echt wel prioriteit zijn er ook bepaalde plekken waarvan je denkt eigenlijk hoeft dat soort gebieden hoeven niet toegankelijk te zijn voor iedereen. Deze gebieden kunnen we als allerlaatste misschien aanpakken.

00:14:23 SPK_2

We hebben wel in het beleidsveld prioriteit gesteld dat we zeggen, de centrumgebieden, dus dit is het centrum, sowieso. Maar je hebt in de stad ook andere centrum verbieden, waar een supermarkt is en er zit vaak een wijkcentrum in de buurt en een gezondheidscentrum. Dat ligt eigenlijk op eilandjes in de stad. Die moeten echt gewoon ja zeg maar een 8 of een 9 hebben en de woonwijk zelf waar je bekend bent en waar je de weg weet en waar je ook al is makkelijk om je eigen woonwijk en een opritje te pakken van garage of zo, daar moet het toegankelijk zijn, maar hoeven we niet een 8 of een 9 te hebben. Omdat je daar het is niet druk, en daar ben je bekend. En de stad is het wel druk en je gaat daar naar een onbekende omgeving. Ja, dan moet het veel beter uit zijn dan in de woonwijk. En natuurgebieden die hebben we niet veel in de stad, maar zijn er wel. Daar kan het een onsje minder zijn omdat je daar als je erin kunt, is het fijn, maar als er een verhard pad is dan is dat prachtig. Je gaat niet

de hele natuur asfalteren of woningen maken ofzo. We hebben daar een soort gradatie ingemaakt en de praktijk leert ook wel dat het goede manier van denken is, zeg maar.

00:15:40 SPK_1

Zou je nu in het stationsgebied kunnen laten zien van hier zit nog een beetje frictie.

00:15:47 SPK_2

Ja dan loop je even met mij mee daar naar toe. Dan maken we even een kleine voetreis.

00:15:52 SPK_1

Ja.

00:15:54 SPK_2

We zijn hier langs het station, kom hier de stationshal uit. Wat misschien wel interessant is voor jou onderzoek is misschien wel dat het station is in handen van ProRail, dus dat is geen gemeente, wat hier allemaal is aangepast met de geleidelijnen dat is uniform in heel Nederland. Ja, en iemand zegt, ja, dat is eigenlijk eenvoudig, want we hebben daar regeltjes voor bedacht, van wat lijnen we aan tot op geleide lijnen. Hoe doen we de toegankelijkheid? Het geeft dat allemaal aan. En je vindt het eigenlijk makkelijk, want de de reis van de trein naar buiten toe is altijd een makkelijke reis maar wat ze bijvoorbeeld niet doen, is de belijning naar het toilet. In heel Nederland niet. Dus als je de WC moet als je blind bent, dan moet je toch vragen. Maar het geeft wel een soort eenvoud. Ja, en die man zegt ook eigenlijk van zo gauw je bij de deur van het station bent, want dat zeg ik dan als gemeenteman. Dan kom je in de jungle, want hier krijg je in een keer 12 verschillende soorten van vervoer door elkaar heen. Het is allemaal kriskras, 1001 bestemmingen. Good luck dus ja als je blind bent, ga jij niet op de bonnefooi op een plek terecht komen in Groningen. Nee, daar ga je kun jij niet hulp doen. Dus het is echt een illusie dat je iets 100% procent toegankelijk gaat krijgen. et dat je gewoon.

00:17:19 SPK_2

Dat kan ik je hier mooi aanwijzen, want we hebben hier het busstation. Dan moet je kijken wat zich hier afspeelt. Hier staat iets beschrijft even voor je, ja. Je hebt hier een stuk of 8 busplatforms. En de oversteek van de bus naar hier. Hier zitten mensen in de wachtruimte lekker droog te staan. Je moet van hieruit Als je uit het station komt, weten welke bus je moet hebben. Dan moet je het nu even voorstellen, je in een rolstoel zit of dat je blind bent. Het is geen fijne oversteek. De busparrontjes zijn als best wel smal en stijl, maar dat is opzich, voldoet wel aan de regels van de richtlijnen. Hier heb je geleidelijnen die geven aan hoe je bij het busstation moet komen. Dat is wel een lange oversteek. Dat is moeilijk om daar te komen en omgekeerd als je naar de trein moet komen dan is er wel een bord maar heeft erg kleine letters.

00:18:38 SPK_2

En dan kun je zeggen van, Ik weet niet of het werkt of dat je het kan bedienen, dus namelijk over het algemeen gekoppeld. Maar hier kun jij. Als je dat weet, kun jij hier de busnummer intypen en dit ding gaat dan zeggen welke bus er komt.

00:19:08 SPK_2

Het werkt niet. Het is niet fijn om te vertellen, maar het werkt niet. En je ziet dan we hoe complex het is.

00:19:17 SPK_1

Nee, nee, nee, jullie hebben al wel erover nagedacht. Dat staat er ook als een groot bord, maar alsnog inderdaad, lastige.

00:19:30 SPK_2

Ja we hebben ook een geleidelijn helemaal doorgetrokken. En het ziet er vaak gek uit voor mensen die daar geen ervaring mee hebben want je ziet daar een geleidelijn staan die gaat naar de muur toe. En veel mensen denken tja dat gaat verkeerd. Mensen die blind zijn, die weten van oh, die kleine lijn loopt naar de nieuwe daar en dan weet de gidslijn neemt het over. Geleidelijn is dit hè dubbel schijn en bestaande dingen, zoals zo'n muurtje of de gevel die kun je gebruiken als gidslijn staan, dus je hebt dan de keuze effect die hele plein lijn door naar de achterzijde zich iets voor te zeggen hoor als comfortabel om het probleem te trekken. Maar een blinde weet ook van oh ja.

00:20:20 SPK_2

Je kan ook de gevel volgen

00:20:21 SPK_1

Precies

00:20:23 SPK_2

Wel leuk dat daar nu een auto staat. Dat kun je allemaal niet voorkomen.

00:20:25 SPK_1

Staan ja precies

00:20:31 SPK_2

Uiteindelijk kom je hier wel of via. De oprit ziet vaak combinatie hebben op de blinde lijnen over de oprit staan. Dat hoeft helemaal niet van binnen, Maar dat zie je wel goed. Daar kom je daar bij het station. En dan zie je het drama van het Nijmeegse station ik ga er ook niet te lang bij stilstaan. Eindeloos wordt nu op gestudeerd hoe we dat wel kunnen oplossen? Ik zie hier eigenlijk een dingetje wat in de indicatieve sfeer belangrijk is om te weten is dat als je station uit komt dan kun je eigenlijk op twee manieren naar het centrum lopen. Ene manier is over de schuine Coolsingel, en de andere manier is over de burgermeerster en de bloemenstraat in. En als je nou van uit Cuijk. Komt een van de Primark toe, je bent jong, hè? Jonge Mensen gewoon primark die pakken de Google op de telefoon en die worden die straat ingestuurd en die lopen dan door een straat met allemaal tattooshops. En we hebben niet bedacht dat het een Google weg is. Maar dat is omdat Google de kortste weg sprak eigenlijk. Dat was wel leuk. Eigenlijk moet je vanuit toegankelijkheid te denken van, wat is nou de meest comfortabele en de meest aantrekkelijke en de meeste inductieve weg? En dat is eigenlijk die weg. Dat is veel breder, hè?

00:22:01 SPK_1

Groen ook

00:22:03 SPK_2

Dat gaan we zo lopen, hè? Ja, en dat is ook ter indicatie van jou. Ongeveer 2/3 van de mensen loopt die weg. En 1/3 van de weg loopt die weg.

00:22:14 SPK_1

Ja, denk je dat het echt komt door doordat die mensen zijn die niet bekend?

00:22:19 SPK_2

Dat kunnen verschillende redenen zijn. Dat zijn google mensen. Als je echt goed bekend bent, dan weet je dat dit een haartje korter is.

00:22:37 SPK_2

Nou, en uiteindelijk ga je als je beperkt ben en je woont of de werkt in Nijmegen, dan weet je inmiddels dat aan deze kant de uitgang van het station. Daar is veel over vertellen dat dit raar is gebeurd, want hier staat de voorkant van het station en je zou zo de stad in willen. Maar Er is daar een hek neergezet. Ja, om te voorkomen dat de mensen die kant het station hebben boven ja. Eigenlijk absurd, want logischerwijs zou doen. Nou, historisch verhaal is dat het soms eigenlijk een stukje is van wat het oude soms, dus moet je denken aan het centraal station in Amsterdam of Groningen. Eigenlijk zou je hier willen positioneren. Die oude in en uitgang hebben we helemaal gebarricadeerd in tijd. Alle bussen komen er langs.

Dit is eigenlijk de uitgang voor mensen met een beperking die voldoet. Met de steilte en zo en hier veel geweld een geleidelijk aangelegd hier ook een brede comfortabele helemaal over de Ramblas ringweg heen.

Ja en waar die mensen met een beperking heel erg op hebben, ook acteren. Is de oversteekplaats. Met veel fietsen. En die zeggen eigenlijk van ja? Dit is geen weg naar het station. Voor het verkeersveiligheid

00:24:45 SPK_1

Voor de zien, ja, voor de slechtzienden, ja.

00:24:47 SPK_2

Ja dat is het niet. Dat is nu kijk is het attentie voor de bus. En uiteindelijk is er nu onderzoek van wat kunnen we toch in hemelsnaam aan doen om dit op te lossen?

Die bus moet hier eigenlijk stapvoets rijden. Maar die deze rijdt harder dan 20, hè? Ja, dus voor mensen die slecht zien en in rolstoelen waar vooral slechtzienden, is dat een heel bedreigende situatie waarbij je overigens als ze stokken uitspreken wel doorgang krijgen. En het probleem daarvan is het heel veel moeite kost op deze beperkte ruimte. En kan je zeggen zet er maar een verkeerslicht in of een zebra maar als je er een dan al die bussen hun schema niet halen en de bussen hebben de plicht om het schema te halen.

00:25:53 SPK_2

Oke er gebeuren hier niet veel ongelukken. Maar het is niet fijn.

00:25:56 SPK_1

Nee, het is inderdaad, ik moet aan het begrip Shared Space denken. Ik heb achter bijvoorbeeld als Amsterdam centraal zo'n plek waar dan geen, geen zebra pad is, geen verkeerslicht en zoek het zelf een beetje uit dat vaak heel goed gaat. Maar inderdaad, voor

bepaalde groepen mensen zet dan geen fijne plek om te zijn.

00:26:21 SPK_2

Ja en inderdaad zo'n shared space is een begrip in het hele land. Komt uit een plek waar het meer een dorp is. Maar achter Centraal Station en hier is Shared Space eigenlijk buiten... komt daar aan zo'n fatbike aan, hè? Die gaan tegen de 50 tegenwoordig hè? Nou dus dat dat begint elkaar op te bijten hè? Dus dit wordt door mensen met een beperking shared space genoemd maar dat is het niet helemaal. Alleen fietser en voetgangers door elkaar en dat hebben we in Nijmegen heel veel.

00:26:43 SPK_1

Oké. Als je iets ziet, mag je het altijd gewoon zeggen, hoor, ja. Ik had eigenlijk ook als vraag meer over de evaluatie, want hoe wordt het dit moment dan geëvalueerd of een gebied toegankelijk is of niet en of er wat aan gedaan moet worden of niet?

00:27:04 SPK_2

Ik heb dat zelf steeds met een werkgroep van mensen met een beperking gedaan, dus die zitten voornamelijk uit de Nijmeegse gehandicaptenplatform, ook uit de oogvereniging, seniorenraad, zijn wel instituties die veel met beperkingen doen die wel een goede achterban hebben.

00:27:21 SPK_1

Ja.

00:27:23 SPK_2

En uiteindelijk heeft X *INAUDIBLE* nu de rol om echt een onderzoek te laten doen door een adviesbureau om nou eens gewoon 10 of 12 plekken waar het echt beter moet. We hebben zeg maar een kopie jaren wel al die centrumgebieden langsgelopen, dus die winkelcentra bieden ja, die kleine ingreep gedaan en soms is het zo groot is, zegt ja, maar dan moeten we op het gebiedsontwikkeling wachten. Want dat is echt fouten in de inrichting van het hele gebied of is het bijvoorbeeld compleet achterhaald ging. Zoals de oude bloemkoolwijken aan de zuidkant van de stad, die zijn eigenlijk een beetje end of life wat betreft die die inrichtingen van die winkelcentra. Daarvan moet ik zeggen, dat moet gewoon heel veel ontwikkeling komen en dat kan je nog niet zeg maar met een paar ingrepen en kleingeld regelen.

00:28:14 SPK_1

Nee oké.

00:28:15 SPK_2

Maar alle andere dingen hebben gewoon een kleine ingreep gedaan.

00:28:18 SPK_1

En dat ja, en dat was dus op basis van de belangenorganisaties waar u toen een beetje aan werkt op het begin

00:28:23 SPK_2

Begin nou, dat was dus, zeg maar dit oorspronkelijke plan van uitvoeringsplan om zeg maar met de wijkregisseurs die de wijken goed kent van is te doen in de stad? Ja, of ze hebben die ook wel boven water gehad met ook veel bestemmingsplan, dan kan je vlekken in de stad

zien je die functies bij elkaar die wat meer aanvragen. Eigenlijk moet zo goed als sowieso goed aangesloten zijn op het openbaar vervoer, dus heb ik van de andere kant alle bushaltes langsgelopen om die mee te blijven bij een goed op de omgeving aan te sluiten en dat stoepje goed worden gemaakt.

00:28:58 SPK_1

Ja oké.

00:29:00 SPK_2

Waarom het punt is dat nooit doen, hè? Van die kunnen we subsidie geven en dan moet de gemeente geld kwijt om dat sneller te maken.

00:29:07 SPK_1

Ja.

00:29:09 SPK_2

Maar nu gaan we ons. Daar proberen we een slag verder in te gaan en zeg maar, laten we even een kantoor van buitenaf kijken van.

00:29:18 SPK_1

Wat voor tips en aanbevelingen geven zij dan?

00:29:21 SPK_2

Het is wel ingewikkeld, hè, want bijvoorbeeld een zo'n blindegeleidlijn daar komt wel gelijk veel discussie over. Dit hadden bijvoorbeeld ook witte lijnen kunnen zijn.

00:29:34 SPK_1

Ja.

00:29:35 SPK_2

Nou gunt, ja, Dat is een dat een leverancier bij.

00:29:40 SPK_1

Ja.

00:29:41 SPK_2

Die heeft dit geadviseerd, Maar dat zijn niet zijn niet echt uiteindelijk normen of richtlijnen in het land die heel zwart wit zegt van dit moet je doen en dat moet je niet doen. Dat maakt het eigenlijk heel complex.

00:29:55 SPK_1

Ja, dat merk ik inderdaad ook dat het eigenlijk. Nou ja, wat ik ook eigenlijk begon met de introductie. Ja, Er is ook nog geen eenduidige definitie überhaupt van wat is toegankelijkheid, wat is inclusiviteit? En dat speelt inderdaad dan door in de praktijk met dit soort dingen, maar ook met dat alle gemeentes het op een andere manier aanpakken. En ja, dat dat zorgt inderdaad, ook denk ik voor verwarring bij mensen die dat nodig hebben.

00:30:25 SPK_2

Dat is ook het drama bij Nederland dat we heel veel vrijheid hebben om dingen te doen, maar daarmee is ook heel weinig begonnen en ook trouwens dat het vrijheden heb ik ook,

bijvoorbeeld voor de stemming van 4 of 5 groepen van volgens de selectie en blinden. En die zitten niet allemaal op één lijn dus. Dus dat maakt het ook lastig.

00:30:45 SPK_1

Je bent betrokken bij het Platform Ruimte voor Lopen. Merk je dat daar verandering in komt? Dat je merkt dat de gemeentes in dit onderwerp meer met elkaar gaan samenwerken en er samen naar kijken?

00:30:55 SPK_2

Dat is wel een goede vraag, ja. Omdat Ruimte voor lopen is over voetgangersbeleid. En dan zie je eigenlijk een de inclusieve voetganger, de toegankelijkheid van de voetganger is daar weliswaar aandeeltje van, dat ruimte voor lopen is weer heel breed. Het gaat ook over de recreatieve voetganger en de utilitaire dus de nuttige voetganger. Van je huis naar je werk of naar de supermarkt of naar de dokter. Ik heb altijd de insteek van. We moeten eerst zorgen voor de behoeftepiramide voor de utilitaire voetganger en dat recreatieve is wel aardig, Maar dat komt later keerde. Ik ben wel een beetje geschoven, in denken. Route van lopen aantrekkelijk maken is ook wel een positieve voer allerlei vanuit de emancipatie gedacht van de voetganger. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de financiën er gaat heel veel geld in bijvoorbeeld de fiets, 2 of 3 fte ofzo. En er gaat veel geld in om. De voetganger is ook vaak een vergeten stukje. Ook in in het geweld van zijn hele stad wordt hij ook vergeten, dus dat jij ook zei. Er zijn heel veel belangen in de stad die met elkaar om de aandacht te vragen strijden.

Het terrassenbeleid en de voetganger. Die terrassen zijn heel belangrijk in die stad in leven te houden, Place to be in plaats van place to buy. Terug en dat die terrassen hebben heel veel ruimte gekregen en nog en ik kan met jou langs plekken lopen, en dat zeggen hoe kunnen ze dit nou doen he. Dus dan zien je dat de krachten binnen de gemeente al de voetganger het spit delven.

00:32:49 SPK_1

Ja ja inderdaad ik zie soms ook een beetje de voetganger. Als de ruimte die een soort van vrij is en waar nog alles mee gedaan kan worden en een soort van ja, het afvoerputje wil ik niet noemen, maar het heeft nog niet zo'n belangrijke plek als een fietspad of een auto weg.

00:33:04 SPK_2

Hè dat dat daar dat beeld, dat is de bisschop haar man. Ik geloof in 1904 of zo is die onthoofd in China, dus is een Nijmeegse heilige hè? En dit pleintje dat ik zit een beetje toe te vertellen. Ja, leuk ik leuk plein en op een gegeven moment waren we bezig met de toegankelijkheid en dan ging ik vaak even kijken bij die mensen die in het veld bezig.

Die verkeer als die met de straatstenen bezig zijn, en die stonden hier dat ding te maken hier. En ja, moeten we nou doen, moeten we nou gewoon een geleiden lijntje maken?

INAUDIBLE De oude winkel die er zat. Maar dat is wel een struikelblok als je blind. Ja, dus er waren die geleidelijnen makers zeggen, nou ja. Moeten we nou doen, moeten we dan weer terug, daar naar de gidslijn misschien op de gevel, hè? En toen stonden er allemaal van die molentjes met briefkaart zin. Toen stond ik hier op de hoek in gekomen. Toen de gemeente zei ik trek hem ook maar door ook. Andere helft van het verhaal. Toen kwam ik weer op het Stadhuis met andere aardige mensen die ook voor die stad aan het werk zijn en die zeiden 'hoe heb je dat nou kunnen doen?. Dit is cultuurhistorisch heiligdom hier je, je ziet

het nu. Het was een mooi pleintje. Ja, het is altijd zelfde vorm van dat pleintje. Ja, en deze trottoir? Ja, die hoort bij de cultuurhistorie van de stad kun je niet doen. Het is nou goed dus laat maar liggen, Maar je had het wel even moet en overleggen, hè? Dat soort dingen kom je steeds tegen in de stad. Dat belangen met elkaar..

00:34:55 SPK_1

En dan inderdaad kan je niet het pand volgen zoals u zei.

00:35:03 SPK_2

Nee en dit bijvoorbeeld dit is die 60 cm dat is uitstallingvrij hè. Mag je gewoon dingen. Neerzetten wat je wil, ja kunnen wel eens geweten. Nee.

00:35:34 SPK_1

Wat is de visie van de gemeente op het gebied van toegankelijkheid? En dan zowel op de lange als korte termijn.

00:35:43 SPK_2

Nou, die ik denk dat je een visie waar in kwestie, dus je had de korte termijn is het gewoon doorploeteren om het vervangen te krijgen. Hier hebben we er wel goed in zitten en ook heel is heel dicht op ons gehandicaptenplatform. Dat gaat echt heel erg in harmonie. Op de lange termijn is die inclusie uitvoeringsagenda. Alle gemeentes moeten dat eigenlijk doen, hè? Ja, en dat zal wisselend zijn in Nederland die dat die dat.

00:36:11 SPK_1

Zijn ze in Nijmegen de eerste daarin?

00:36:16 SPK_2

Dat denk ik niet helemaal ik dat niet, dus niet even zeggen, ja.

00:36:27 SPK_2

Oké en dan kan je zo wel laten zien. Ja. Opletten? Ja, Ik ben voor. Ja ben ik met college die dat geleid heeft rondgelopen in die wees mij allemaal dingen aan die ik nu vertel.

Dat is een urinoir als het uitgaansavond is. Alleen, dan komt hij naar boven. We hebben een stuk of 3 in de stad is het uitgaansgebied.

00:37:05 SPK_1

Hier ja oké, Maar dat is inderdaad heel mooi, want nu is het dan niet nodig en dan heb je nu gewoon meer ruimte om ja.

00:37:25 SPK_1

Inderdaad en de lange termijn visie, dat is dan u had het net over dat Universal design ook.

00:37:30 SPK_2

We hebben wel een aantal richtingen in inderdaad design for all en wat we eigenlijk ook zegt hebben is van die van die integrale voetganger dat, dat wij veel meer die voetganger op de kaart moeten zetten in allerlei gebiedsontwikkelingen en dan die voortgang ook definiëren, hè? Voetganger is dan pak ik een hele brede definitie

SPK_1

Zodat eigenlijk dan meteen die toegankelijkheid, daarin of inclusiviteit daarin gedekt wordt door die brede definitie van een voetganger. In beleid te zetten oké en zijn er ja ik dan een beetje dubbel, want ik vroeg me wel af zijn er specifieke groepen mensen waar Nijmegen ga aandacht aan geeft op het gebied van toegankelijkheid, want die vertelt net eigenlijk is het Design for All principe het idee dus juist breed, in de meest brede zin, maar zijn er wel op dit moment bepaalde groepen die vaak terugkomen in beleid.

00:38:28 SPK_2

Ja vrij sterk van de oogvereniging en regiecentrum Nijmegen zit vooral ook veel op rolstoelen en blind zijn. Mensen met hoorproblemen die zijn eigenlijk een beetje groep die hebben eigenlijk niet veel zichtbare beperkingen als het gaat over je stad verplaatsen, maar wel bijvoorbeeld lidstaten waar de fietsen en de voetgangers gemeente merkt het nauwelijks, maar hier drukker is slalommen met voetgangers. Dus daar zit wel dingen in en nou mensen met meer mentale of oriëntatie probleem, dat is een ingewikkelde groep, want je kunt niet hier in de stad voor mensen die die die eraf zijn, hè, de stad zo helder maken dat jij de weg goed vindt? Dat is heel ingewikkeld. Maar dat is niet... geen bewust, maar het is meer een soort logische hiërarchie van toegankelijkheid.

00:39:27 SPK_1

Precies is ja en jullie hebben ze dus wel in gedachten.

00:39:33 SPK_2

Ja maar het oorspronkelijk handboekje is wel op beperkingen geënt zeg maar ja, en ook de verschillende dingen op verschillende soorten van beperkingen die mensen kunnen hebben gehad.

00:39:40 SPK_1

Oké nou, heel goed.

00:39:47 SPK_1

Ja en dan had ik nog ook als vraag, want u vertelde net bijvoorbeeld bij het stationsgebied dat u dat er dan ook mensen die jullie veel klachten ook kregen, dus dat er echt wel wat aan gedaan moest worden. Als jullie dan nu bezig zijn met de eerste maatregelen hoe jullie dat willen veranderen en worden er dan ook deze mensen betrokken en welke andere mensen, stakeholders worden er nog meer bij betrokken?

00:40:12 SPK_2

Volgens mij zijn ze eerst weer 150 gestopt met tellen, sowieso 120 stakeholders, dus soms niet iedereen doorheen gekomen. Ja, er was wel een discussie van, moeten mensen met een beperking een aparte status geven? Dat is natuurlijk enorm proces, en daar is eigenlijk gezegd, we moeten ze toch wel een aparte status geven. Daar is ook een beetje pleidooi voor gehouden, omdat als je het goed doet voor mensen met een beperking dat is helemaal niet verkeerd om hun bijna als testpersoon te gebruiken.

00:40:57 SPK_1

Nee, oke, ja dus, die hebben een aparte status gekregen. Ja en die aparte status is geven voor stationsgebied is dat dan ook bij andere projecten gegeven?

00:41:23 SPK_2

Bij het stationsgebied is dat heel nadrukkelijk een ander project wilden worden. Echt alle beleidsterreinen worden al heel goed betrokken bij de gebiedsontwikkelingen. Dat is echt beter dan ooit. In mijn optiek groeien dat het echt dat geldt ook voor groen, natuurgebied en voor water, riool en dat soort dingen. Ja, dat zie je goed hè? Ja al dat soort dat soort beleidsmensen worden nou heel goed aangehaakt bij participatie. Er is een collega die speciaal voor participatie is ingesteld. Participatie van het fysieke domein. Wat spatie van de fysiek termijn.

00:42:01 SPK_2

De is de rand van de winkelstraat van Nijmegen, de broerstraat dus gewoon hier sta je in het hartje van het centrum.

00:42:16 SPK_1

Een brede straat

00:42:19 SPK_2

Een erg brede straat. Als je ergens klimaat tegen wil komen, kom je het hier tegen. Het is ontzettend heet in de zomer. Wat We kunnen doen is we kunnen de achteringang pakken, maar misschien is het leuk om de vooringang te pakken.

Dit is echt voetgangersgebied en het gedeelte daaromheen is fietsers en voetgangers en dan wordt die auto teruggedrongen. Bussen ook al uit het centrum, zie je in alle steden dus dat ze bewegingen kom je overal tegen dit geeft meer kansen voor de voetganger en dan moet je de voetganger heel duidelijk op de kaart gezet worden. Je ziet dus dat wij nemen voor de Nijmegen, dat zie je in alle grootste steden is die de bus naar de periferie drukken en het Centrum veel meer leuk maken voetgangers.

Maar eigen aan Nijmegen en Rotterdam is dat Nijmegen nog platgebombardeerd geweest en is er nou echt voor de auto ingericht dus daarom dit soort brede straten in het centrum.

00:43:19 SPK_2

Naar het stond toen dacht ik, ja, dat moet ik nog wel even laten zien als een mooi voorbeeld van hoe, hoe dingen elkaar gaan X. Hier heb je de andere uitgaanscentrum. Dit is de brandgrens. Alles wat...

Kijk, hier, heb je allemaal terrassen hè? Een uitgebreid terras Dat is ruimer geworden met de corona ja, Dit is niet terug gegaan. Ik kan opzoeken of dat of dat ook vergund is. Oké, en ik vrees het ergste dat het vergund is. Ja, dan zie je er voor dat de Nijmeegse Bedriegertjes dat die fonteintjes daar eigenlijk. Hartstikke leuk om te zien, maar daar staan allemaal fietsen en daar heb je die fonteintjes die jongen heeft erop gekleed. Zie je dat ook een beetje de enige manier om de stad in te komen. En als ik straks met mijn rollator hier doorheen moet, dan denk ik, ja, die stomme collegas van mij. Zorg in ieder geval dat je een brede..

In het terrassenbeleid heb ik de doorgang kunnen oprekken van 1.50 naar 1.80m. 1.80 is minimaal he hier moet je eigenlijk 3 meter aanhouden. Maar dan zeggen de economische mensen... verschillende belangen bij elkaar komen.

SPK_1

Dat verschil oké, ja, Ik had nog ook als afsluitende vraag, ja, vindt u dat Nijmegen vooruitstrevend is in vergelijking met andere gemeenten op het gebied van inclusieve voetgangersgebieden.

00:45:25 SPK_2

Nou ja, jij denkt jawel. Rotterdam is nummer één. En de steden, die in city deal zitten. Die zitten echt op twee, Maar ik vind het Tilburg eigenlijk beter.

00:45:42 SPK_1

Hoe komt dat?

00:45:43 SPK_2

Ja, Omdat Tilburg heeft al een uitvoeringsprogramma voor goed gevangen en die heeft even acties gekoppeld aan het geld. En dan draai ik dit spel en dan kom je ook echt tot de financiën. Maar het feit dat wij bij die City deal zitten en samen met Zwolle, Rotterdam, Den Haag die steden staat daar in hè. Ik vergeet alleen op te treden, maar die die die die zijn er al heel bewust mee bezig. Ook Leeuwarden.

Ja ik vind het een hele ingewikkelde vraag. Ik vind toch wel dat het altijd beter kan. Ik heb daar ook een soort beroepsdeformatie mee. Kijk Als ik, ik kijk zo op die manier naar de terrassen.'

00:46:39 SPK_1

Maar inderdaad iemand anders van diezelfde gemeente die, zoals die dan aangaf die juist ook vrij hebben gegeven van oké, dit restaurant mag deze vergunning krijgen. Ja, die hebben andere belangen.

00:46:53 SPK_2

Wij zijn er heel hard mee bezig, wij moeten een netwerk voor voetgangers maken net als een fietsnetwerk.

Natuurlijk een andere schaal en andere andere dichtheid, Maar we hebben dat nodig om te zeggen, ja, weet je, Dit is gewoon een doorlopende route voor voetgangers, daar gaan we gewoon iets andere eisen aan stellen dan zo'n verblijfsgebied voor terrassen. Dat is dat soort uitspraken moeten we echt gaan doen wat we anders gewoon ja, onze eigen obstakels zitten neer te zetten.

00:47:20 SPK_1

En dan komt weer een beetje naar voren, Dat is die duidelijke definitie die heb je gewoon echt nodig. Dus was die duidelijke definitie van voetgangers? Ja, een duidelijke definitie van wat zijn de eisen die eraan verbonden zijn? Ja, dat is iets misschien nog een beetje mist.

00:47:34 SPK_2

En daar wordt die complex en daar zijn we dus overal studeren In de City Deal. Ze hebben nou afgesproken met Groningen, Tilburg en Nijmegen met een jonge onderzoeksbureau. Echt van denk nou eens, die voetgangers netwerk kaarten voor de stad. En ook op zo'n manier dat je die zelfde methodiek kunt toepassen op Deventer ja Utrecht. Dat zeg maar van die die

middelgrote steden daar zijn er een stuk of. Ja dat die dat die instrumenten hebben om die voetgangers gewoon te projecteren op de stad.

00:48:11 SPK_1

En ik maar er dan ook uit op dat die ook liever echt nationale eisen zou willen zien, dus dat er een nationaal beleid is waar dan de gemeentes hun eigen inbreng

00:48:25 SPK_2

Ja dat zou wel helpen. In Nederland in Nederland is de openbare ruimte vrij he. En zulke normen werken in Nederland indirect. Je hebt een soort normen instituut, CROW ken je misschien wel. Die maken een soort regeltjes, richtlijnen, plaatjes enzo waardoor iedere kruising het in Nederland toch hetzelfde uitziet, want die maken van die boekjes die staat bij iedereen in de kast. En de mensen die een kruising maken, pakken het boekje kruisingen.

00:49:05 SPK_1

Ja, ja, Ik heb ook. Ik probeer nog een interview te regelen met de jongens van de CROW ook over dus, want ik zag ook dat die ook bij ruimte voor lopen betrokken zijn.

00:49:28 SPK_1

CLOSING

Sweco Oslo: Team manager mobility and analysis

Short introduction, start with walking.

Speaker 1 [00:00:02] En ja, best veel blinde stroken, inderdaad..

Speaker 2: Ja. En uhm, toen ze onderzochten van hoe kunnen we dat meer mensvriendelijk maken. Toen kwam het voor dat oudere mensen bankjes miste. Dus er zijn ontzettend veel bankjes overal geplaatst

Speaker 1: Ja, t viel me ook op dat in in Nederlands zijn maakt ze vaak van die uhm zeg maar die aan die leuning die helemaal achter zitten en dus vaak ook in het midden zodat mensen er niet gaan slapen. Maar ik vind ook dat het hier helemaal niet wat ik zeg, heel veel bankjes door de stad. Oh hier is ddat helemaal niet.

Speaker 2: Uhm ja er ook van discussie geweest een aantal jaar geleden. Ja, want t was wel zo dat ze van die uh bankjes hadden. Ook om dezelfde reden was. Zodat mensen op gaan slapen. Uhm nee dat weet ik niet. Was daar het verhaal mee?

Speaker 1: Misschien dat ze dat toch een beetje ja niet goed vonden. Uiteindelijk is irrationeel. Of ja.

Speaker 2; Ja, dat dat denk ik eigenlijk wel.

Speaker 2 [00:01:24] Ja uh wel in het hele gebied. In 2007 is het helemaal verboden geworden om op straat te parkeren. Hiervoor stonden eigenlijk alle straten vol met geparkeerde auto's. Dat was een hele grote ingreep. Ja, ja, ja, het was nu alleen nog maar handicap parkeerplaatsen en voor bedrijf auto's. Bijvoorbeeld de rioolman.. dat soort diensten

Speaker 1: Ja van die speciale diensten.

Speaker 2: Ja speciale busjes en ze hebben speciale borden laten ontwikkelen, om dat te laten zien. Ik denk dat we wel over dat pleintje kunnen gaan. Dan kan ik je zeggen, dat hele gebied dat is en was de nieuwe uitbreiding van de stad. Dat heet de *Akerbruge*. En dat is in zijn geheel eigenlijk autoluw. Er zit een hele grote parkeerplaats onder, maar dat is allemaal van wandelgebied. Ok, dus dat is helemaal zo ontwerpen in die tijd.

Speaker 1: Oh ja, ik had er gisteren even doorheen gelopen en toen dacht ik inderdaad wow een heel breed gebied. Ik dacht wel, heel veel steen. Dat viel mij ook op. Maar heel fijn om te lopen.

Speaker 2 Meer groen is ook wel een van de doelen van de Gemeenten geweest de afgelopen jaren. Dus ik denk dat je hebt gezien dat er best wel veel. Uhm bijvoorbeeld waar er parkeerplaatsen waren. Staan er dan nu plantenbakken. Ja, van die hele grote plantenbakken. Ja, dat is eigenlijk ook wel zo'n tussendoor transformatie. Om alvast een beetje te laten zien van die richting willen we op. Ja, maar het is ja.. Dat kost ook meer geld en meer tijd om het helemaal om te bouwen.

Speaker 1: Oké, ja, dus het is ook om meer e wennen zeg maar voor de mensen.

Speaker 2: Ja uh, eigenlijk meer dit plein. Was voorheen gewoon een doorgaande auto route. Uhu. En daar reed uhm met veel verkeer. D'r waren ook toeristen bussen die hier parkeren. Het is een vrij groot chaos Ja. Dus dit was het plein waar ze eigenlijk al vrij snel zijn. Ja, hier bij het stadhuis willen we als voorbeeld de boel veranderen. Ja uhm, ik zit nu te denken, want volgens mij hebben het misschien wel helemaal opnieuw bestraat.

Ja, dat het eerst asfalt.. of wat dat was weet ik niet meer, maar zeker ok. Ja, maar ze hebben hier verschillende dingen geprobeerd, maar die kwamen al vrij snel met meubeltjes. Mmm ja uhm de eerste meubeltjes die er kwamen, waren ieliger. Dat sloeg niet zo heel erg aan, het was een beetje rommelig. En zoals het nu is, werkt t wel stukken beter. Planten hebben ze ook neergezet. En aan die kant van de straat hebben ze ook speeltoestellen neergezet En dat is ook iets wat ze structureel hebben toegevoegd in de straten dus auto eruit en mensen, en groen, en makkelijker te maken om te wandelen en te fietsen. Ja en hier hebben ze dan een speelmogelijkheid. Een Zagline en ballen om op terug te lopen. En dat wordt gewoon wel gebruikt.

SPeaker 1: wat leuk! Ja, ik liep gisteren ook achter het centraal station, daar is ook een grote speeltuin en heel veel kinderen maakte er gebruik van dus da's leuk om uh leuk om te zien. Ja ja, cool en mooi dat. Nou ja, je kan inderdaad ook zien daar hebben we echt wel een bestelbusje van Oslo energie.

Speaker 2: ja uhm en inderdaad je ziet ook dat er een bord verboden in te rijden gekomen zal zijn overal worden neergezet. Van hier mag je niet doorheen. En daar is ook wat van dat groen en het terras is eigenlijk de straat in getrokken.

Speaker 1: Ja, ok, grappig. Hoe lang woon jij al in Oslo?

Speaker 2; Ik ben in 2009 verhuisd.

Speaker 1: Ok, dus jij hebt ook de verandering te zien

Speaker 2: Ja, ja uh en ik begon in 2016 bij Sweco. Oké. Nou ja, en dat was ook het jaar waarbij de gemeente oh ja, dit weten allemaal dingen in gang zetten.

Speaker 1: Vind je het trouwens, sorry ik zit nu te bedenken. Goed als we op dat bankje gaan zitten? Dat is misschien wat makkelijker. Dus sinds 2016 bij Sweco? Want in 2016 of 2017 was dat er verandering in de politiek plaatsvond?

Speaker 2: Ja ja.toen zijn ze al dit soort veranderingen gaan doen, maar daarvoor was al die nieuwe wijk, nou ja, gebouwd, maar dan een nieuwe wijk die je hebt gezien bij het station. Ja, ja en uh ja, aan de zeekant. Ja, die grote, flats.r. Ja, die was er nog helemaal niet.

Speaker 1:Oh, ok.

Speaker 2: Die zijn pas de laatste twee drie jaar meer af. Ok, ik weet niet of je daar bent geweest en niet helemaal doorheen gelopen.

Speaker 1; niet door heen gelopen. Ik ben alleen op het opera huis gaan lopen, zoals iedereen, en toen zag ik het inderdaad.

Speaker 2: Ja, want dat is ook wel uh ja autoluw ontworpen?

Speaker 1: Ok. Oh, dat is wel leuk. Dan ga ik daar nog even naartoe lopen. Oke dat is een goeie.

Speaker 2 : ik heb voor jou nog wat papieren mee

Speaker 1: oh wat super lief.

Speaker 2: Wij zijn bezig met. City na onderzoek. Ja, en we hebben ook sinds 2016 veel voor de gemeente gedaan. Dit is van het laatste. Uhu. En hier hebben we een voorbeeld kaartjes waar we In de winter geteld hebben waar mensen lopen in één dag geteld. En dan zie je dus hier de resultaten op de kaartjes Om jou misschien een beetje een indruk te geven. Hier zie je dat de winkelstraat en het station. Die stations zijn niet echt groter. Mm hu. En dit gedeelte waar je bent geweest. En hier is ook best veel activiteit. Hier is een metrostation. Hier is GrOnland daar ga je morgen misschien naar toe. Dit is ook een straat die is getransformeerd en daar is heel veel activiteit. Dat is een grote verandering geweest.

En dit is zaterdag en dit is doordeweeks. Oké, ja dit is een registratie die één is van iedereen die voorbijloopt en dit is van iedereen die niet loopt. Oh ja, op verschillende plekken in de stad. Dus hier zie je waar mensen waar veel mensen gewoon zijn. Of ze zitten op een bankje of ze staat stil. Of we zijn aan het trainen, spelen of dat soort dingen

Speaker: of, picknicken. Als ze inderdaad voor langere tijd ergens staan.

Speaker 2; ja ja dus dan zie je wel dat dezelfde gedeeltes dat daar veel mensen zijn. Even kijken, mijn collega heeft dit gemaakt.

Speaker 1 Nou nou super lief dat je dit hebt uitgeprint.

Speaker 2: Uhm dit is mobiele data. Uhu. Dus die zegt in welke zones mensen zijn. En die zijn dan per vierkante meter. Oké, dus dit zijn, bij het openbaar vervoer waarmee veel mensen op en af stappen. Dit zijn ook erg grote metro stations. Ja, er zijn veel haltes waar veel mensen komen komen. Ja, dit zijn. Stadsfietsen. Ehm leenfietsen.

Speaker 1: ja er zijn er heel veel van, viel mij op. En dan zie je elke keer de verandering uh, die heeft plaats gevonden binnen een bepaalde tijd?

Speaker 2: Ja dat is uhm hoeveel er in een bepaald tijdvak zijn. En als je meer wilt weten wanneer dan. dan uh zet ik je in contact met m'n collega. Dan kijk. En ja, die stepjes, oh ja, die zijn er de laatste jaren. Mmm, dan zie je dat die ook heel veel in de namiddag ja worden gebruikt. En in de stad waar. Oh ja, waar is dat/ Dit wordt niet een duidelijke kaart. Dat maken wij niet zelf. Maar je ziet zeg maar het station en uh t m het station. Dus je ziet wel dat het helemaal in de kern van de stad. Dit is is uh de voetganger stellingen. Ah ja, gedurende de dag. Ook doordeweeks en zaterdag. En dan zie je dus dat er eigenlijk in de avond namiddag veel meer activiteit is doordeweeks. Dit is de hoofdwinkelstraat

Speaker 1: ohja en dan zie je inderdaad op de zaterdagen wie die piek

Speaker 2: en dit is onze samenvatting van waar er menselijke activiteit is.

Speaker 1: Echt in het centrumgebied en in de nieuwe wijk inderdaad.

Speaker 2: Ja en dit gebied is dus helemaal nieuw. Voorheen was dit er helemaal niet, en eigenlijk is het ook wat meer naar deze plekken uitgebreid. Vroeger hadden ze het over een banana. Oh ja, en nu is het wel wat meer geworden.

Speaker 1: Ik zie dit stukje. Is dit bij de Markthallen?

Speaker 2: Ja!

Speaker 1: Oh ja, daar ben ik gister ook even geweest. Oh ja. Ja, dat zag er ook nieuw uit.

Speaker 2; ja dat is ook wel een druk gebied. Hier nog wat kaartjes. Ja. Hier is meer. Wij kijken naar uh. Het sociale en het fysieke. En wat? Mmm de drijfkrachten zoals waar is de kunst en cultuur, waar is handel, waar is cafe's? Ja, die drie dimensies zijn we eigenlijk aan het onderzoeken en samen zegt dan dat dat is.. dat zijn de pilaren voor city life. Dus hier zijn wat kaartjes die vertellen. Waar is de meeste detail van? Oh ja, waar is het meest cafe's restaurants, waar s het meest traininscentra en dat soort dingen. Dit is waar aragements worden gehouden, waar de toeristattracties zijn.

Speaker 1: ohja best wel verspreid over de stad

Speaker 2: Ja, volgensmij komt er een kaartje waar we ze over elkaar heen hebben gelegd. Waar het aanbod is.. En eigenlijk zou je bijna direct zien dat dat ja uhm ja overlapt. Ja. Ja. Dus dat is niet helemaal toevallig waar mensen zijn. Maar dat zijn onze voorlopige resultaten, we zijn bezig. Oh ja, en hier is wat meer over de fysieke omstandigheden. Oh ja. En dus dat gaat wat meer over wat voor type bebouwing is er. Waar is het hoog waar is het laag. En waar zijn dit soort openbare ruimtes waar zijn die klein en waar zijn die groot. Dat zijn die gele vlakken. De theorie zegt een beetje dat als het te groot en te open is, dan willen mensen daar niet echt zijn als het moet en als het zo hoog is en te donker en dan is het ook niet aantrekkelijk.

Speaker 1: Ja, begrijpelijk. Ik had het ook een beetje. Uhm, volgens mij is op het plein hierachter en waar, ja daar, daar is niet heel veel groots of daar waren nu allemaal hekken, maar dan kon ik mij voorstellen dat als die hekken misschien weg zijn. Als ik op mijn best wel een groot plein dacht ik dan ja, dan loop ik er denk ik snel gewoon ook al snel langs.

Speaker 2: het is wel interessant met dat plein. Want het zijn eigenlijk twee pleinen. Want dit gedeelte van het plein waar het nu wel open is.. Ja uh daar uhm dat is eigenlijk een dooie stuk van een plein. En langs het water. Daar is een hoogteverschil tussen en een fontein. Maar langs het water, loopt je echt langs de bootjes en langs de haven en daar heb je wat bankjes. Daar heb je wat te zien. EN daar is het nog steeds wel groot en open, maar omdat er veel mensen zijn is. Is het daar wel wat aantrekkelijker.

Speaker 1: Oh grappig, misschien gaan ze de hekken weghalen dan kan ik het beter zien.

Speaker 2: ik heb het idee dat ze iets aan het opbouwen zijn, een concert of zoiets.

Speaker 1: dit kaartje gaat over hoe hoog het is. Maar. Oh ja, dit is een kaartje waar bebouwing is. Is er weer zo'n... kaart. Nee. Oh, hebben we niet het kaartje met de overlap kaart? Ja die hebben we wel, die kan ik je na sturen. Ja dat zijn ook eigenlijk weer diezelfde vormen. Die zie je weer duidelijk terug.

Speaker 1: Het viel mij op dat dit stukje zit volgens mij niet bij dat andere kaartje, want daar zijn dus denk ik geen voorzieningen... of weinig voorzieningen?

Speaker 2: Ja daar is dat wat meer. Uhm. Het zijn veel woningen. Er zijn ook wel winkeltjes, paar winkeltjes en cafeetjes in de eerste plint. Ok, dus is wel uhm juist gebouwd als t ware. Dat het geen gesloten façades. Maar de publiekstrekkers, dat zijn de bibliotheek en de opera en het museum dat wat verder opzet. En dat ligt er iets buiten. En in de zomer. Dit is gebaseerd op. Dan is dit gebied ontzettend populair, want hier is een strand aan het einde.

Speaker 1. Oh ja, dat zag ik!

Speaker 2: Ik dat denk ik dat je dat al vanmiddag laat zien. Met dit mooie weer.

Speaker 1: Ja dus dan zou het misschien nog een beetje veranderen in de zomermaand.

Speaker 2: Ja in ieder geval dit uiteinde. Bij de gemeente vonden ze het eigenlijk jammer dat we dit als activiteit zien, want ze hadden eigenlijk graag gezien dat we langs de hele waterlijn nou ja uh activiteit zien. Want daar hebben ze uhm uh beleid op gevoerd. Ze noemen het de haven promenade.

Speaker 1; Ok

Speaker 2: Dus dat zie je wellicht. Als je nu hier loopt dat er oranje borden en uhm ja ja signaal attributen zijn. Ja d'r zijn ook wel heel veel mensen die die lopen, die haven promenade.

Speaker 1: o oke, dat ga ik ook vanmiddag even doen.

Speaker 2: Ja maar het is niet in verhouding tot nee. Uh. De andere activiteiten

Speaker 1: Ja, ik heb er gister dus langs gelopen, maar het kwam ook niet in mij op om helemaal te gaan lopen. Nee ok, maar dat. Nou ja, goed om uh leuk om te weten. Ok, ja heel erg bedankt in ieder geval voor deze informatie. Dat is echt super fijn. Sommige uh foto's of afbeeldingen herkende ik. Ik herkende die met de bolletjes die je liet zien. Volgens mij heb ik die in een document van de gemeente gezien, maar dit heb ik allemaal nog niet.

Speaker 2: ja want we hebben in 2017, 18 en 19 vergelijkbare bolletjes en gemaakt. Dus dat document kan je hebben gevonden. . Dus we gaan het vergelijken. Ja, ik weet niet wanneer je klaar moet zijn met je.

Speaker 1 [00:21:07] Ja augustus.

Speaker 2 [00:21:09] Ja, dan ga je waarschijnlijk gaan in juni. Uh, weer tellingen doen. Dus dat zijn dezelfde registraties.

Speaker 1: oke wat leuk, dat Sweco elke keer die tellingen mag doen en dat de gemeente elke keer Sweco vraagt om dit op te pakken.

Speaker 2 [00:21:30] Ja, we moeten ons iedere keer er voor concurreren maar het lukt ons tot nu toe

Speaker 1 [00:21:37] Ik had nog een microfoontje meegenomen omdat ik dacht makkelijker. Alleen uhm ja en hij valt de hele tijd uit de poort met beide de telefoons die ik heb geleend, dus ik doe er nog een telefoon bij voor om op te nemen dat ik in ieder geval nog een andere heb.

Speaker 2: Heel goed, moeten we een plek vinden waar minder herrie is.

Speaker 1: nou ik heb al eerder zo'n interview gedaan en toen viel het mij mee. Dus ik denk dat ik dat dan. Ja. Of wil je liever in de zon zitten? Dat kan natuurlijk ook.

Speaker 2 [00:22:08] Ook gewoon lekker.

Speaker 1: zullen we aan de overkant zitten?

Speaker 2: Ja

Speaker 1: Nou echt super fijn dat je het hebt uitgeprint.

Speaker 2: ja Ja ik vroeg een collega even. Want ik zei ik uh, ik ben teamleider en dan weet je wel wat je collega's gaan doen, maar je zit er niet middenin. Nee, nee, in dit project zit ik er wel midden in. Ik ben hier veel meer bij betrokken.

Speaker 1: Ja, ik zit dus bij Sweco ook, maar dan in De Bilt. Ja, en ik vroeg nog van mijn eigen mensne in mijn team of ze misschien je naam kenden en best wel wat mensen zeiden, we hebben wel samengewerkt met Noorwegen. Maar uh, ook veel van die mensen zijn ook weer weggegaan bij uh bij Sweco. Dus het viel me op dat er nu wat minder mensen waren.

Speaker 2: het is... ik vind eigenlijk dat we altijd meer zouden moeten samenwerken dat dat er in de realiteit gebeurt maar we willen we, het een en ander.

Speaker 2: Dan is het nu tijd voor je interview.

Speaker 1 [00:23:35] Ja, ja nou helemaal niet erg want ik heb nu al enorm veel informatie en het is niet meer nodig om alle vragen te stellen. Ik dacht net wel. Oh ik heb mij nog helemaal niet geïntroduceerd dus dat zou ik ook nog even doen.

Speaker 2 [00:23:50] Sorry, ik werd een beetje enthousiast, haha

Speaker 1 nee dat is helemaal niet erg, ik vond het juist heel leuk, want ik dacht meteen oh goed, dan gaan we eerst op stap. Ehm. Maar nou ja, goed, ik ben dus Noa eh.

Introduction

Uhm.. ik had als vraag. Zou je je zelf willen voorstellen maar ik denk dat we dat al best wel goed hebben behandeld. Uhm ik denk dat ik vraag wat betekent inclusiviteit voor jou?

Speaker 2: Uhm nou zoals jij beschrijft van waar jij je op richt. Mm hu. Voor mij gaat het er over dat je de openbare ruimte inricht zodat die toegankelijk is voor uhm, verschillend gebruik. Uhu en uhm ja, wandelen is een belangrijke belangrijke doelgroep. En hier in uh in Noorwegen is eigenlijk de prioriteit tussen de verschillende mobiliteitsgroepen is wel iets anders, want de voetganger staat altijd op één. Ja, ze hebben een veel duidelijker voetganger beleid gehad en ze lopen eigenlijk achter wat betreft de fietsers. Maar de openbare ruimte zou wat mij betreft toegankelijk moeten zijn voor wandelen, maar ook aantrekkelijk zijn om te stoppen. Dus ook het stilstaan en het zitten en het in het zonnetje staan. Daar heb je ook plek voor nodig. Ja, en je hebt ook plek nodig voor de terrasjes om de ruimte.. en voor groen om te zorgen dat de openbare ruimte. Aantrekkelijk is voor de mensen die het willen gebruiken. Ja, en dan moet je dus de ruimte goed nadenken over hoe je het wil gebruiken. Ja, en natuurlijk heb je mensen met rolstoelen en die slecht zien. Dat zijn belangrijke doelgroepen waar je altijd rekening mee moet houden. Maar iemand met een kinderwagen of met een koffertje, die hebben we eigenlijk heel vaak dezelfde behoeftes in de buitenruimte. Dus het zijn eigenlijk best wel overlappende behoeftes. Dus ja, toegankelijkheid en inclusiviteit gaat over veel dingen. Het gaat voor mij ook over dat je van jong tot oud, de ruimte kan gebruiken. Dus dat het niet alleen aantrekkelijk is voor volwassenen.

Speaker 1: Op welke manier werk je zelf met inclusiviteit en toegankelijkheid voor je werk?

Speaker 2: Ik ben teamleider voor de mobiliteitsgroep in Sweco Noorwegen en in heel veel projecten is dit een thema. Wij zijn bijvoorbeeld nu aan het monitoren. Hoe Oslo aantrekkelijk is voor mensen. En dat gaat ook over de fysieke dimensie en over waar mensen zich bevinden. We proberen eigenlijk lessen te trekken van welk beleid is er gevoerd en wat is het resultaat ervan en adviezen te geven voor een mensvriendelijkere stad. Ja, maar we zijn ook vaak met ontwerp projecten bezig voor straten. Oh ja, en dan gaat het er ook over hoe deel je, hoe deel je de straat in. In welke snelheden, welke type bestrating, welke breedtes heb je nou, bomen, bankje. Ook de voorzieningen voor de slechtzienden, ook de dimensies, de breedtes van de stoepen.

Speaker 1: Ja, ja, dat is heel breed werken

Speaker 2: Ja we werken er wel op veel manieren mee.

Speaker 1: Ja, zowel het ontwerp inderdaad als het beleid.

Speaker 2: Ja, ja.

Speaker 1: ja ok en je vertelde net dat je heel breed naar doelgroepen kijkt dus van jong tot oud en niet alleen mensen in blind of in de rolstoel. Uh als je met een project bezig bent uh dan is dat dus ook een soort van uh hoe begin je en begin je ermee dat het dan zeg maar voor iedereen toegankelijk zijn over wat voor mensen heb je dan in je hoofd?

Speaker 2: Wij hebben vaak bij project op als men als we een gebied gaan ontwerpen. Uhu. Uhm, dan gaan we in de eerste fase gaan we onderzoeken welke behoeftes zijn er hier en wat

is, wat zijn de mogelijkheden van deze omgeving. En welk ontwerp eisen zijn er? Ja en gebaseerd op eigenlijk die analyse, komen we dan uit op een aantal criteria die we dan willen halen voor precies dat gebied. Dus dat wisselt per uh per straat wat voor type omgeving het is, of er langzaam verkeer is of wat sneller verkeer of meer of meer fietsen of meer wandelen is of uh je huis of een plein. Ja maar de methode is wel om dat een beetje gestructureerd aan te pakken. Ja, en dat doen we dan vaak in dialoog met de gemeente.

Speaker 1: en ook met de bewoners of dat uh.

Speaker 2: Ja uhm in een deel van de projecten wel uh. Ja ook niet altijd, nee dat is wisselend. We willen het eigenlijk altijd wel.

Speaker 1: Ja en je gaf net aan dat in Sweco en eigenlijk ook binnen jouw afdeling inclusiviteit en toegankelijkheid al een grote rol speelt. Uhm, is het al lange tijd zo dat dat dat jullie daarover nadenken?

Speaker 2: Uhm ja, ik denk ook eigenlijk wel. Ik denk eigenlijk altijd op een bepaalde manier, maar je denkt er wel steeds anders over. Je kijkt op ook hoe de wereld werkt die verandert wel met de tijd, waar de focus is maar. Wat je zei in je inleiding, er zijn op voetgangersbeleid zijn er handboeken. En in Noorwegen is er al deze tijd is er al een beleidsplan geweest Universal design. Dus dat is iets waar we altijd. Dat nemen we altijd mee in o.a. projecten. aar bijvoorbeeld. Het werk in Oslo heeft wel inzicht gebracht. Van hee, ze zijn heel erg aan het kijken naar de doelgroep ouderen en de doelgroep kinderen. Van hoe kunnen die.. hoe hebben die het hier prettig in de stad. Dus daar heb je dan wel wat meer je ogen open

Speaker 1 [00:34:00] Ik vind het ook heel leuk om te horen, want ik had mijn onderzoeksvoorstel gepresenteerd bij mijn afdeling bij Sweco. Toen zij iedereen van wat een leuk onderwerp en ik heb er nooit over nagedacht. Het is heel grappig om te horen dat jullie er juist super lang mee bezig zijn.

Speaker 2: Maar uhm, het is, het is ben je er actief mee bezig of doe je het terwijl je d'r niet zo heel erg over nadentkt. Ja, er is bijvoorbeeld een staat die je misschien ook hebt gezien of waar je bent geweest. Die heet de Torggata.

Speaker 1 [00:34:40] Weet ik nu even niet

Speaker 2: Die loopt van eigenlijk het centrum naar Grünerløkka

Speaker1: oh ja misschien ken ik het dan wel.

Speaker 2: Dat is een staat, dat was voor heen een autostraat. Nou, typisch alle straten waren eigenlijk typisch asfalt in het midden, stoepjes aan de zijkant van geparkeerde auto's. Ja, geen fietsvoorzieningen, en deze straat die verbindt dus eigenlijk twee centrale wijken met elkaar en daar heeft Sweco heel lang een samenwerking gehad samen met de gemeente om die straat te veranderen. Mmm, en dat is eigenlijk nu bijna een archetype geworden van zo willen we het hebben. Ok, dus daar zijn wij heel trots op. En wat is daar gedaan? Dat is eigenlijk Noorwegen eerste fietsstraat geworden dat hadden wij nog niet. Dus je kan heel erg achter lopen tegelijkertijd. Terwijl jij denkt van hé, maar dit is, klink heel inclusief. Maar ja, daar wilden ze bereiken dat het meer mens vriendelijker ook zou worden. Dus de auto en het

doorgaand verkeer eruit en zorgen voor bredere stoepen en dat de fietsers konden fietsen. Dus het is een fietsstraat geworden met hele brede stoepen en die aan de ontwerpeisen van universal design voldoen. En dja dat is natuurlijk een inclusief project, maar men heeft het niet op die manier over gepraat.

Speaker 1: Nee, nee. Ja, dat is meer zo verlopen eigenlijk.

Speaker 2: Ja, het is wel een heel bewust. Heel bewust die richting op gepland door onze mensen van we willen het zo hebben. Ja, maar de woorden inclusief zijn niet gebruikt. Op die manier zoals jij het nu vraagt van is het heel bewust zo gecommuniceerd. Nee eigenlijk niet. Gewoon in de dagelijkse discussies van waar moet een voetgangersgebied aan voldoen. Van een drie meter brede stoep uh. En je moet zoveel breedte hebben om goed langs te komen, maar dan moeten er ook terrasjes zijn. En dan heb je nog iets meer nodig. En dit is de zonkant die mag wat breder dus ja dat is een heel natuurlijk gesprek. Ja. Uhm. Maar niet bewust.

Speaker 1 er eigenlijk een toegankelijkheid beleid zoals ik dat in Nijmegen heb gezien?

Speaker 2: ehm dat Universal Design Principe dat zit eigenlijk overal in gebakken. Er zijn allemaal handboeken die we moeten gebruiken als we gaan ontwerpen, maar ook gebouwen ontwerpen en straten ontwerpen. Daar zit het allemaal in. Je kan er eigenlijk niet omheen wat dat betreft. Maar bijvoorbeeld de stad Oslo maakt nu een voetgangers strategie. Maar die is gestrand. Ze hebben hem niet afgemaakt. Dat is een veel moeilijker project geworden dan ze eigenlijk dachten. Mmm. Dus ze hebben eigenlijk niet een eigen voetgangersbeleid. Ok, uhm, er is wel een nationale voetgangerstrategie.

Speaker 1: Ja die heb ik inderdaad gezien. Dus oke Oslo heeft geen voetgangersbeleid en eigenlijk de leefbaarheidsstrategie heeft er eigenlijk voor gezorgd dat de voetgangers meer plek kregen, maar et is niet zo dat er specifiek beleid is voor voetgangers?

Speakers 2: ehmm eigenlijk, ehmm de gemeente heeft twee grote afdelingen.

De ene is de planologie of architectuur. En de ander is de Mobiliteits en transport afdeling. De planologie afdeling is jarenlang geleid door één mevrouw. En ook de bestemmingsplannen die zijn gemaakt, die zetten eigenlijk altijd. Principes bouwen zich op, die hebben ze zeg maar ten gronden gelegd. En die visie heeft zich zeg maar ontzettend gestuurd op voetgangers vriendelijkheid n het hele centrum. Dat is gewoon een doelstelling van de gemeente. Ik zou moeten zoeken waar die verankerd is. Maar in ieder geval ieder plan is altijd een push hierop geweest. De voetganger moet goed zijn, er moet zo'n brede stoep zijn. Dat is al jaren aan de gang.

Speaker 1 En vind je op dit moment de openbare ruimte in Noorwegen inclusief?

Speaker 2: Uhm uhm ja en nee. Uh d'r zit heel veel verschil tussen verschillende plekken. Uh uhm hier in Oslo in het centrum waar we nu zijn. Denk ik dat je ontzettend goed te voet overall kan komen waar je maar wil en dat intuïtief is en makkelijk is. Er zitten natuurlijk wel minder hindernissen tussen, maar het is niet altijd al te slecht. Ehm maar als je uhm een wijk opzoekt uh iets verder wat gewoon een woonwijk is, dan kan je uh hele smalle stoepjes. Uhm veel te weinig plekken, ontbrekende stoepjes, dat soort dingen ook wel. tegenkomen. Dus ja en nee. En het is ook wel seizoen afhankelijk want de winter. Uh, die kan wel behoorlijk uhm de boel verpesten. Afgelopen winter was er bijvoorbeeld enorm veel ijs. Je je bent in

Trondheim geweest. Ik weet niet in welk seizoen. Maar alle stoepen waren hier vol met ijs. En dat is dan één ding als het ijs vlak ligt, ja dan gooi je er steentjes op en je doet spikes onder je schoenen, dan is het wel te doen. Ja maar nu zaten er allemaal smeltsporen in. Dus als je dan uh met een kinderwagen om uh de door de stad wil, dan heb je echt een uitdaging. Ja, en dan zit je nog niet in een rolstoel.

Speaker 1: oke duidelijk. Dus het seizoen is inderdaad ook erg belangrijk. Grappig. Ja, in Nederland speelt dat natuurlijk ook minder een rol. Vooral omdat er de laatste tijd wat minder ijs ligt helaas. Uhm zijn er bepaalde locaties of omgevingen die je de hoogste prioriteit zou geven om het inclusief en toegankelijk te maken?

Speaker 2: Ik zou zeggen waar veel mensen komen, daar moet het de hoogste standaarden hebben. Dat zijn dus de stationsomgevingen waar mensen met het openbaar vervoer komen. Onze registraties vertellen ons dat daar de meeste mensen zijn die wisselen vanaf daar verder de stad in. Dus daar moet je wel beginnen met de hoogste toegankelijkheid. Als je daar niet vandaan komt dan kom je nergens. En ik zou ook wel zeggen het centrum gebied is belangrijker. Als je een bepaald gebied ben waar er meer gebeurt. Is waar meer mensen zijn en dat heeft een hogere standaard, dan heb je in ieder geval een gebied waar mensen echt de behoefte hebben weten dat ze terecht kunnen. En je wil een grotere omgeving dat samenhangt. Als je een buitenwijk helemaal top maakt. Dan Ja, en de rest van stad niet dan denk ik dat het voor de doelgroep die niet zonder kan te beperkt is.

Speaker 1: Ja dus eigenlijk de buitenwijken zou je de minste prioriteit geven?

Speaker 2. Bestaande buitenwijken. Dus alle nieuwbouw zou ik ook de hoogste prioriteit geven. Om te zorgen dat je er wel structureel aan werkt. En ik zou gaan analyseren. Hoe is de staat nu en waar zitten de zwakke plekken. Ja, en daar dan eigenlijk gericht aan werken. Dus ik vind het lastig om te beslissen waar is de prioriteit. Dat zou ik eigenlijk willen onderzoeken. Waar zitten te obstakels.

Speaker 1: oke ja en daar dus gericht naar kijken. Ik had nog wel een vraagje over locaties want hoe kijk je naar recreatiegebieden op dit gebied ?

Speaker 2: Ja recreatiegebieden dat is altijd lastig. In ieder geval de stad Bergen is dan interessant. Die hebben de focus gehad op. Hoe noemen ze dat? Uhm. Tussendoortjes?

Tussendoortjes. Dat zijn heel vaak een paadje door een parkje. Wat het snelst is, tussen A en B. Waar je eigenlijk met de auto of de fiets niet meer kan komen. Dat je dus voor de voetganger ziet dat mensen dat graag willen gebruiken en gebruiken. En dat mensen dat dus graag willen verbeteren. Ja en die tussendoortjes die zijn niet Universal Design. Dat is bijna niet te doen. Nee, ze kunnen het wel op sommige plekken voor mekaar krijgen. Maar meestal ook niet nee. En dan? Dan is dus de afweging: ga je niet aan die tussendoortjes werken omdat niet iedereen er profijt van heeft of doe je het wel?

En dat is ook met de natuur is ook recreatie, is lastig, want bepaalde recreatieparken en omgevingen kan je wel... Lukt het wel goed toegankelijk te maken en dat zie je ook wel ja, maar dat lukt niet overal. En zeker niet met al die hoogteverschillen. Mmm. Nee. Ja. Dus je ziet voorbeelden van dat. Ja, bepaalde stranden wel, daar kan je wel met een rolstoel komen en zelfs met een rolstoel de zee in. Maar dat kan niet overal, nee. En er zijn heel veel paden in

het bos. Die brede grindpaden zijn dus waar je een hogere toegankelijkheid heb en je hebt ook van die rotsige paadjes met boomstronken dat wordt het niet.

Speaker 1 Nee dus dan moet je een beetje kiezen. Uh ja, waar je waar je gebruik van kan maken eigenlijk. Ja oke duidelijk. En dan heb ik nog wat vragen over de evaluatie. Dus hoe wordt nou eigenlijk een gebied beoordeeld of een gebied inclusief of toegankelijk genoeg is? Uhm ja, heb jij misschien een voorbeeld uit de praktijk?

Speaker 2: Ehm een voorbeeld is een project autovrij Oslo. Ze hebben eigenlijk achteraf gezien dat ze eigenlijk liever een mensvriendelijke Oslo hadden willen noemen maar het heet nog steeds autovrij Oslo. Toen zijn ze voor het centrum het gebied gaan onderzoeken wat voor maatregelen kunnen we nou doen in de stad. Want we willen het meer voetganger toegankelijk maken en als één van de dingen die ze toen hebben gedaan is de ouderen als doelgroep benaderen. En daar eigen vergaderingen en bijeenkomsten mee te doen en stadswandelingen mee te doen. Om gericht te vragen van wat kunnen wij nou voor jullie verbeteren? Ja en dat heeft er toe geleid dat er dus nu veel meer bankjes zijn.

Speaker 1 [00:49:15] Ok, dus een bepaalde doelgroep gevraagd van wat is jullie mening over het gebied. Zijn er ook echt regels voor, je zei als het universal desing heeft regels. Is dat een soort van het minimum waaraan voldaan moet worden?

Speaker 2: Ja uh, die regels die zeggen bijvoorbeeld uhm iets mag niet stijler zijn dan een bepaalde steilheidsgraad. En dit type tegels of materiaal moet worden gebruikt om de blinden te begeleiden. Er moet zoveel breedte bij breedte zijn tussen deuren maar oo kop straten.

Speaker 1; Oke dus wordt dat ook als evaluatie gebruikt?

Speaker 2: Op een bepaalde manier wel tijdens het plannen, want je moet altijd uhm de consequenties van je plannen belichten en je plannen beschrijven en daar moet je dan op condecoreren. En dus voldoen aan die eisen. En er zijn ook vaste thema's zoals volksgezondheid en ehm hoe noem je dat nou weer. Het nabije milieu. Maar daar wordt er een beetje de toegankelijkheid beoordeeld. En er wordt gekeken of er bijv. X *unintelligible* aanwezig is in de buurt, maar ook of het niet lawaaiig is en hoe de voorzieningen zijn in de nabije omgeving. En onder thema volksgezondheid. Ehm, daar wordt vaak iets geschreven over. Eigenlijk is het altijd een vast thema voor kinderen en jongeren en voor ouderen moet schrijven wat het effect is op plannen. Ja, die worden eigenlijk altijd als eigen kopjes gevraagd. Vertel wat je plan betekent voor deze doelgroepen.

Speaker 1: Nou, mooi. Uhm, ik zag trouwens dat het bijna 9.30u is. Ik weet niet, heb je nog tijd voor twee vragen? Ja ok. Ik heb het afsluitende vraag nog. Ehm ja vind je dat nationaal beleid in Noorwegen dus het Universal Design principe en de voetgangersstrategie. Vind je dat dat nodig is om grote veranderingen in de openbare ruimte te krijgen?

Speaker 2: eh ja, het helpt altijd wel om richtlijnen te hebben zodat je een soort van minimum standaarden kan gaan aanhouden. Ja, eigenlijk kan je hier zeggen van er ontbrak voor fietsen een heleboel maatregelen en beleid. En daar is de laatste jaren hard aangewerkt. En je merkt dan hoe het helpt dat er aandacht is voor de fietser. Ja, dat was gewoon op een laag pitje in. En dan uh ja, je ziet dat het teweeg brengt dat het ook een deel is waar je in je pakket rekening mee moet houden als je gaat ontwerpen. Ik denk wel dat dat belangrijk is.

Speaker 1: Vindt je dat Sweco in dit onderwerp inclusiviteit en toegankelijkheid. Vind je dat zij vooruitstrevend zijn kunnen opzichte van andere organisaties?

Speaker 2: Ik vind wel dat wij uhm uh wel vooruitstrevend zijn op een bepaalde manier manier want we worden uhm veel gevraagd door de gemeente om hen te helpen bij projecten. Uh waar zij dus uhm de leefbaarheid van gebieden uh of de aantrekkelijkheid voor voor mensen versus auto's willen verhogen? En uh, we gaan heel vaak buiten de paden want er zijn piloten die worden geplant. Ja. Uh en dingen die nog niet eerder zijn gedaan. En uh daar vragen ze ons voor om ze helpen. Ja en dat is denk ik omdat wij binnen onze mobiliteitsgroep er wel echt voor staan dat het belangrijk is. Om te zorgen dat de omgeving aantrekkelijk is voor de gebruikers.

Speaker 1 [00:55:11] Oke, ja, mooi! En inderdaad super goed dat Sweco dan dus ook voor elkaar krijgt dat jullie vaak worden betrokken bij de gemeente. Dat jullie veel projecten binnen krijgen

Speaker 2: Ik denk wel ook dat dat onze concurrenten er ook meer focus op leggen. Dus het is eigenlijk ook een beetje een tijdsbeeld. Mmm. Uh, wellicht zijn wij er langer mee bezig, eerder mee begonnen. Uhm maar andere, ja... het is iets wat algemeen wordt nagevolgd ja.

Speaker 1: Ja dus wie weet dat de concurrentie ook steeds groter wordt omdat zij zich er ook meer mee bezig houden.

Speaker 2: Ja dat denk ik wel. We hebben bijvoorbeeld nu ook een project dat is iets wat anders. Maar dat gaat over de nabije omgeving van scholen. Om die ook meer toegankelijk te maken voor kinderen en niet voor auto's. Dat noemen we de

Fart' zone.. En dat doen wij in Tromsø, dus daar is het veel meer autogerichter. Maar toch de gebieden rond de school daar de auto's te weren. En de omgeving rond de scholen beter te maken. Dat vinden wij hele leuke projecten dus die proberen we te binden. Ja, we werken graag met de leefbare straten. En de projecten waar je iets kunt betekenen.

Speaker 1: Afsluiting

Speaker 2 [00:59:25] Maar zo ja, die straten waar je nu gaat kijken. Ehm, daar werken eigenlijk heel veel partijen aan mee om de straat zo te krijgen en vorig jaar was de. Als het eerste jaar dat ze die straten omgooide. en dan heb je dus een straat met een stoep uh fietspad of een fietssuggestiestrook en asfalt. En dat is ok, en we willen niet anders. Ja, kan dat? Ja, en dan is onze rol eigenlijk toch om uh de verkeerssituatie te onderzoeken van ok, maar als je hier de auto's uit wil hebben. Hoe en waar komen ze dan terecht? Ja, hoe ga je dan? Waar wil je ze hebben? En gaat dat goed? En kan de busroute wel door? En hoe moet dat dan met de fietsers en de hele mikmak. En dat klinkt makkelijker dan het in de praktijk vaak is, omdat er dan hele kleine straatjes omheen zitten waar je niet het verkeer naartoe wilt duwen. Dus daar maak je dan verkeersbordjes die zeggen verboden in te rijden in deze richting op. Dat moet je dan aanpassen voor een hele wijk eromheen om te zorgen dat je één straat kan aanpassen. En we hebben toen ook gekeken naar welke breedtes. Eh ja, hoe kan je spelen met die ruimte die er is. En andere mensen mochten het ontwerp doen. Dat hadden wij graag gedaan.

Speaker 1: Oke dus jullie waren meer betrokken bij de.. echt een beginfase zeg maar.

Speaker 2: Nou meer hoe kan je het verkeerstechnisch werkbaar maken? Ja. En dat was een heel erg succes verhaal.

Speaker 1: en dit is dan de weg naar..

Speaker 2: dis is de weg naar Grünerløkka waar je morgen ook heen gaat. En dit is nog een andere staat.

Speaker 1: dit was eerst een tweebaansweg?

Speaker 1 [01:02:31] Oh ja. Ja, echt een grote winkelstraat. Ha, ja, je weet echt niet. Ik ben het niet met ze eens.

Speaker 2: ja twee richtingen volgens mij. Uh. En smalle stoepjes. Dat zijn nog heel veel straten. Ja meneer de buitenwijken. En dan als ik hier kijken. Dat was nog een voorbeeldje dat deze straat. Ja, die ziet er nu uit met steentjes en stoepen. Dat is nu een wandelstraat maar die zag er zo uit als deze straat. Ja en die plantenbakken zijn er gezet om het aantrekkelijker te maken. Maar ze willen natuurlijk zoals deze straat.*geeft routebeschrijving*.

Speaker 1 [01:05:09] Ok, en dan ga ik daar zo naar toe lopen.

Speaker 2: zijn er nog andere plekke waar je nieuwsgierig naar bent,

Speaker 1: Ehmm ik uh was gister even even naar die vesting gelopen omdat ik zag dat daar allemaal of ik had gelezen dat daar die schommels waren neergezet voor jong en oud zeg. Ja dat vond ik een heel leuk en leuk voorbeeld en ik was hier dus ook al naar toe geweest.

Speaker 2: die schommels zijn een van die plekken die goed werkte? Is er ergens ook verderop een skatepark gemaakt. Maar dat werkt totaal niet en dat hadden we ook van te voren verwacht. Want die zit hier, bij de vesting en dat zit op een nogal hoogteverschil en dan heb je hier een donkere straat en langs een muur en daar gebeurt helemaal niks. Op die activiteitenkaart is het daar helemaal dood. En dan hebben ze hier uh een uh fietsparkje gemaakt.

Speaker 1: oke, maar ook goed om dat soort dingen het uh m daar ook naar toe te gaan. Dan kan ik ook even kijken van waarom.

Speaker 2: Ja en hier hebben ze schaak tafeltjes gemaakt. Maar ja, ook hier is heel weinig. Het is eigenlijk.. er woont geen kip. Nee. Ja, die parkjes zijn leuk, maar ja, om geen. Er komt geen activiteit en zeker niet als je hier bezig bent om mensen naartoe te trekken en hier bezig bent de mensen naar toe te trekken en hier nee dat kan niet overal. Nee nee ok.

Speaker 1: Goede voorbeelden en ja ja nee ik denk uh ja, ik denk dat dat wel genoeg dingen zijn. Ik denk dat ik gewoon veel moet gaan lopen en dat is eigenlijk al weer net twee dagen. En uh ja daar kom je denk ik tenminste het meeste tegen. Ja uh maar je wel heel fijn ook dat we hier we hebben afgesproken, want ja jij komt toch echt heel veel uitleggen wat ik zeg. Die verkeersbord bijvoorbeeld daar had ik nog helemaal niet naar gekeken.

Speaker 2: nee dat is heel logisch. En wat er bijvoorbeeld. Wat wij hebben onderzocht toen; Hoe ga je de auto's weren? Wat voor maatregelen doe je. En hoe doe je dat. Dan en hoe doe

je dat? De gemeente heeft toen besloten van je knipt het centrum eigenlijk door de helft zodat je niet van de ene naar de andere helft kan rijden. Niet van het noorden naar het zuiden, niet van het oosten naar het westen. Dus je kan wel erin rijden, maar je moet er ook uit kunnen. En ja, dit stukje was dus het hele doorgaande verkeer is deze weg. Ja. Mmm. En dit was een doorgaande route. Ja, we zien dus wel, maar dat zijn een heleboel verkeersborden omdat voor mekaar te krijgen. En iemand die hier komt, die verdwaald. In principe is het zo ingewikkeld dat mensen klagen. Maarja het moet, want in Amsterdam en in Utrecht den kik ook niet dat het lukt om daar rond te gaan rijden .

Speaker 1: Nee, Utrecht is er nu ook uh heel erg mee bezig om het autovrij te maken of autoluw te maken. Heel veel parkeerplaatsen worden weggehaald en komende tijd uh en inderdaad ook heel veel mensen die daar heel boos over zijn. Uhm dus misschien moeten ze allemaal even naar Oslo komen zingen dat t ook heel mooi kan worden.

Speaker 2: [01:08:51] Hier ook echt heel veel mensen die.. maar dat is nu wel een beetje gestilt.

Speaker 1: Dus dat duurt een aantal jaar dan wel?

Speaker 2: ja toen ze zeiden we gaan parkeren weghalen, we gaan doorgaand verkeer toelaten. Toen zou echt een Berlijnse Muur zouden rond het centrum worden gebouwd. En allemaal van dat soort heftige krantenkoppen en de krant stond er helemaal vol mee hoe verschrikkelijk en ellendig het zou worden en hoe de winkelstand failliet zou gaan. En dat is allemaal niet gebeurd.

Speaker 1: En er is dus toch doorgezet in de gemeente. Ondaks alle kritiek. Ja, ondanks alleen dit. Ja ja. Mmm ja. Nou leuk. Ik. Ja, nou ja, ik hoop dan dat dit soort veranderingen ook uh in uh in Nederland en in Utrecht waar ik dan zelf woon. Ook een beetje gaan uh gaan komen en dat mensen dan inderdaad ook o na een paar jaar denken van nou ja het is wel het is goed geweest vandaar.

Speaker 2 Ja je moet nu even kijken want volgens mij zijn de stoepen hier altijd breder, want ze willen hier dus minimaal twee meter. Eigenlijk in drie drie. Ja. En uh, in Nederland

Speaker 1: 1.60 dacht ik.

Speaker 2: ja echt heel smal.

Speaker 1: Ja en wat mij ook opviel is dat de lantaarnpaal iet altijd op op de stoep staat. In Nederland is dat vaak wel zo.

Speaker 2: hier is dat ook zo

Speaker 1: Ja hier misschien wel, maar ja ik denk t uh ik denk het ook niet. Wel ja omdat ie zo breed was toch? Ja dat je maar aan t einde e m ja. Ja ja. En in Nederland is dat vaak dan is ie maar 1.60 en dan is het ook erg smal daar dan moet je eventjes zo zeg maar gaan lopen. Uh, dat was ook wel iets wat me opviel. Maar inderdaad het is uh het is een stuk breder. En wat me ook opviel dat waar dan die fietsen en uh iets hebt uh uh staan dat je dat er gewoon uh echt zo'n uh apart vakje voor is gemaakt uh waardoor niet overal fietsen staan. Ik had n

foto gemaakt gister van een straat waar wel echt heel veel fietsen op de grond lagen en zo, maar het valt mee. En in Nederland liggen die dingen echt overal.

Speaker 2: Ja maar dat is uh dat is heel erg veranderd want het was hier chaos. Het was hier helemaal ellendig. Die dingen lagen overal en er waren echt uh waren d'r volgens mij wel. Uhm. Tien verschillende van die van die stepjes clubs die allemaal duizenden van die dingen. En de gemeente is er op gaan handhaven. Die hebben, we gaan een gezegd we gaan een paar partijen kiezen. Ja, en jullie moeten je aan bepaalde dingen gaan houden. En dit gaan we niet meer doen. Dus er zijn er nu een veel minder. Ja nu je het zegt, er liggen er minder overal, want ze lagen echt op het fietsveld. Ok, maar hier zijn sowieso veel minder fietsers. En fietsen die geparkeerd staan dus scheelt ook wel heel veel ruimte in de woonstraten.

CLOSING

Municipality of Oslo - Division of mobility and public space

INTRODUCTION

Speaker 2: Inclusivity not necessarily just regarding the streets, but also in..

Speaker 1: Public spaces

Speaker 2 [00:02:58] Because we are kind of or we are representing two different, uh, divisions in our agency. I'm someone working for mobility, but my position is in public space division.

Speaker 3: yeah and mine in mobility division

Speaker 2 [00:03:25] Measures for pedestrians are, of course. It was.

Speaker 3 [00:03:29] Yeah. So. Yeah, basically yeah, work very closely together, but obviously certain themes go across the board.

Speaker 1 [00:03:40] Yeah.

Speaker 3 [00:03:40] And there are multiple people that work with the same area or complementary area. Yeah. So for example, my division has responsible for traffic safety. So they determine what is the traffic, what is the traffic volume on the street. Is it high enough that we need uh you know an actual crosswalk on the street or is it low enough traffic that people can just cross when it's safe. Um. Same thing goes on where do we actually put a signal. Mhm. Um, and then, and you guys have all the benches and greenspace

Speaker 2 [00:04:13] Squares, parks.

Speaker 3 [00:04:17] But obviously a sidewalk. Alongside a plaza like that.

Speaker 1 [00:04:22] And I think you work quite a lot together when you make something like this.

Speaker 3 [00:04:25] We do. Yeah. Yeah.

Speaker 2 [00:04:26] Although, it's organized in a very different way.

Speaker 3 [00:04:33] And it is exceptional in the way that it's a very political project and have such short deadlines that if we had more time we could probably organize this and turn internally. Yeah and work more collaboratively across different divisions. But right now we have to get some stuff done so as fast as possible. And so we're using a lot of external contractors.

Speaker 2 [00:04:55] Yeah well both that also different agencies that are responsible for the development as well. Yeah, the areas that normally may be with a division would have some say.

Speaker 3 [00:05:09] Yeah. Mhm. Yeah. So we come from the agency of urban environment and then Yeah. That's like the zoning agency, the planning and zoning agency and they have like it's just like a, a daughter organization that's responsible for hundreds of 3000 streets.

Speaker 1 [00:05:32] Okay. Okay.

Speaker 3 [00:05:34] And they also have a lot of like public engagement projects. Okay. So they're the ones connected to this project. They decide on like the design. They're the ones who have the contract with the landscape architects. And then we basically part our responsibility from the public space division you for representing mobility. And we've decided we done an analysis of traffic. Yeah. Where can we... narrow the roadway? Where can we change from two way to one way driving? We're commuting close the roads to like have very limited access. How much space can we basically make available to something other than cars. Yeah. And then *organization X*, which is the agency that works for public engagement, they have landscape architects who've come in and said, okay, if I have if this is how much space was in the street and we can make this much available, what can I fill it with? Yeah. So this we are currently sitting were originally taxi stands.

Speaker 1 [00:06:30] Oh cool taxi stands.

Speaker 3 [00:06:34] Then of course that's the nice because you'll get if... You actually walk in the well actually it's we're also where the taxi stand and then a little bit of sidewalk. Mhm. Yeah. So we have taken some space for pedestrians but at the same time we've created a different experience for pedestrians because you can walk on this path here, sit down in the shade, enjoy the trees because that plaza is otherwise very gray. Yeah. And we're coming and added on green.

Speaker 1 [00:06:53] Okay. Nice. And when does this happen?

Speaker 3 [00:06:55] This is a remnant from last year's Project. So last year there was a pilot and these two blocks of the street. And we originally said everything would be take. It was started July 8th and everything will be taken down in winter time. Um, you know, we had to operate the city, winter is totally different now. Yeah, we decided that this could stay okay because it's within this line. Mhm. Well originally there were more planks down into the like almost like steps down the road and we remove. Those that are consistent single line. Continuous, which is really easy for the plow machine to just push now along this line. So we were able to maintain this park here. So this is a remnant from last summer that we decided to just continue to keep as part of the design.

Speaker 1: Okay. Okay, great. Yeah.

Speaker 2 [00:07:48] So your question know how to work with accessibility and pedestrians?

Speaker 2 [00:07:56] We have like a set of requirements for..

Speaker 1: Yeah I will start with my questions that I have prepared. I already heard about you division where you work, but can you give a more introduction like yourself? Like, how did you enter working at the municipality?

Speaker 3 [00:08:19] My name is NAAM. I'm American. I have my master's in transportation planning from the University of California, Los Angeles. Um, I worked a lot with great transportation planning the United States. I moved to Oslo, uh, six years ago and got a job with this agency as a transportation planner, traffic engineer. And since coming to the United States, I worked almost exclusively with bikes, pedestrians and traffic reduction measures. Okay, so a whole other side of transportation planning and freight logistics. Mhm. And I've been working with this program. Does it believe car free city life or the livability program in Oslo since about 2018. Um, I like it. I've gotten more and more tightly role. I'm my official role as coordinator for all the mobility and measures in that program because that program encompasses both mobility measures and both permanent and temporary measures and a lot of stuff in public spaces. Yeah. Water fountains and light. Yeah. Street lighting or benches. I mentioned drinking fountains. Adding more power outlet playgrounds, power outlets for big events. It's both big and small.

Speaker 1 [00:09:40] Yeah.

Speaker 3 [00:09:41] Visible and invisible measures because all of our all of the power outlets for events like hitting on the ground, just like lift up a little ah there I can plug in.

Speaker 2 [00:09:53] And also back in 2019 we did semi-permanent like street upgrading

Speaker 3 [00:10:00] Basically rebuilt like the, like superficial and that we didn't, like, dig all the way underground and, like, upgrade all the pipes. And we do as thorough as a job we would have done if we were currently rebuilding the street. But we basically gave it a facelift. Yeah, replace or remove the asphalt that was there. And then we discovered that there's always really nice old.

Speaker 1 [00:10:21] Yeah. The small bricks?

Speaker 3 [00:10:22] Yes. Silverstone's great. That can be the new, the new surface. Yeah added more benches, more trees and became a pedestrian...

Speaker 1 [00:10:29] That was also before in front of the church courtyard...the city council hall sorry. That is also one of the examples?

Speaker 3 [00:10:42] Right. Yeah. That, that.

Speaker 2 [00:10:43] Was, that was it from the beginning with. Yeah. Yeah. Now there's something.

Speaker 3 [00:10:51] Yeah this project is since 2016, so there is a history.

Speaker 1 [00:10:52] Yeah. So there's a lot done. Yeah. Right.

Speaker 2 [00:10:56] Yeah. I coordinating or I work with the liability program. Yeah. Actually in, in different roles since its beginning. We started the planning work from 2016. First pilots in 2017 in the city century. So we've developed or the program started with pilots first getting experience with learning by doing, doing and failing. Yeah, but that's, you know, the approach. So since the politicians wanted to radical. Transform the city centre. You know, if we walk about the X. Before for so long, you know, the car in the streets was taken over.

You know. Yeah. Which I guess it's not how we wanted. After the pilot phase we learned a lot. Some of the pilots. Like the one you saw has been developed further. But couple were canceled because they did not really work. And some were just continued the way they were. Like some.. we evaluated and for the purpose of them, they, they have been successful based on quality. But then more and more we have been working... um most are mainly permanent. But then we have this more new or newer measures. Which is in the streets which we worked on last year. Which is the primary focus I guess and then the, the attention now is getting on playgrounds and the process. At least got the most attention. Yeah. Political. Yeah. Hmm. Yeah. Well, it's. I mean.

Speaker 3 [00:13:42] Yeah. I mean, it's a lot more disruptive to the everyday life. I mean, a playground is enjoyable. You take your kids to a park, you go to the playground. You know, you don't put a playground in a little street and close down traffic. That affects how people get to their house. People have a lot of strong opinions, both good and bad, about these projects because it affects if they're driving or, you know, trying to get around. Yeah, it affects their daily lives.

Speaker 1 [00:14:02] Yeah. I guess you also said that some, uh, some locations didn't work out. And you, you canceled to make them a liveable street or something. What was the main...?

Speaker 2 [00:14:12] There are actually just two examples from 2017, there was a painting of dots on streets. Which has been. It was. Yeah. People are still like, do you remember those silly dots on the streets. Oh, yeah. It was criticized. Many people thought it was. Not nice. Mhm. Not beautiful.

Speaker 3 [00:14:44] We're like oh isn't it like fun and you know just something different than just black asphalt. And people were like NO

Speaker 1 [00:14:50] Yeah.

Speaker 2 [00:14:51] No we don't like the impression of you know for. Yeah. Transforming the space, it adds to

Speaker 3 [00:14:58] The visual appearance.

Speaker 1 [00:14:59] Yeah, yeah, yeah.

Speaker 2 [00:15:01] Well, it was a test, but they faded quite fast.

Speaker 3 [00:15:11] It didn't stay pretty for very long.

Speaker 2 [00:15:13] Yeah, so we didn't really add you know the graphics on them. You know, and we're actually doing it here. Not with dots but with something else.] But it doesn't mean the graphics industry is not a success.

Speaker 3 [00:15:32] But that particular location, that particular design.

Speaker 2 [00:15:36] Yeah. At that time I knew that was okay. Yeah, but then it was...

Speaker 3 [00:15:47] Like it was a construction. It was like a wooden frame. With like a like a like a bench. He could sit on like a like a counter. We could you. It had power in it.

Speaker 2 [00:16:03] Yeah so it was like the, like outdoor office. Like, that's what it was called. We should never have called it that.

Speaker 3: It was pre-COVID.

Speaker 1 [00:16:07] Yeah.

Speaker 3 [00:16:08] And I'm sure during COVID or even after, there might have been higher demand for it. Yeah, but in 2017, I think 2018 people are like, this is stupid. Why would I ever sit outside and use my computer.

Speaker 3 [00:16:22] So just wrong place, wrong time.

Speaker 2 [00:16:24] Yeah, well, it's not criticized. But the location wasn't great. It was not even sunny enough. No so it didn't really work out. Yeah, but it's also because, you know, this program from the beginning, it gained a lot of criticism. That's my. But, you know, people need something to, like, get their anger out. Yeah, it was designed by students from the architectural school, and it was a test. Yeah. Yeah. Well, luckily, the materials could be reused. They rebuilt, or apparently they used locks to make shelters for one of our islands.

Speaker 3 [00:17:12] So it didn't go to waste. It didn't? Yeah. You know, we gained some experience, some important experience. Yeah. All right. Been there, done that. Don't need to do it again.

Speaker 1 [00:17:22] Yeah. So that's good. Yeah. At least, you know.

Speaker 2 [00:17:25] That was, you know, smaller. Yeah. So we gained a lot of experience because we are still gaining experience.

Speaker 3 [00:17:31] On the mobility side, the most important element that are new traffic pattern in centrum. That's typically on purpose makes it harder to drive.

Speaker 2: I think it is inspired by Groningen

Speaker 1: oh is it inspired by Groningen.

Speaker 2: Yeah I think if that is the city or the other one..

Speaker 3 [00:17:56] We basically took the center and divided into four areas. We wanted to make sure that you can like travel within those four areas but not.

Speaker 1 [00:18:03] Not go from east to west. And then yeah.

Speaker 3 [00:18:06] Because we have a ring road and a tunnel system underground that basically covers if you need to go through. Not into Yeah. And busses have our priorities and exemptions and they can easily drive. Yeah. And, and the tram has its own dedicated streets. Yeah.

Speaker 1 [00:18:20] So and also people with a disability. Right. I've seen a lot of parking spaces for people just.

Speaker 3 [00:18:25] The other the second measures. So first was the new driving pattern, the second traffic pattern. The second was parking. Yeah. We, we removed all public parking on the streets.

Speaker 3 [00:18:39] And um, so previously handicapped, if you had a handicapped card or you could park in any spot. Yeah. And, and including dedicated handicapped spaces, but you did not have to pay. Uh, and then we removed everything. So there were originally even handicapped users to park anywhere. Yeah. And they also had 80 dedicated spaces. We increased that number, 130 dedicated handicapped spaces. Okay? And then we dedicated certain areas for craftsmen. Yeah, like plumbers, people who need to come into the city and do business. Yeah, and really need their car with them and for goods deliveries. Yeah. Okay. And we also, in some places, replace the parking lane with a bike lane. Yeah. So we basically took space from parking and or Parklets we set out Parklets, we set out bike lanes or dedicated good delivery or, or handicap or as a private vehicle. If you don't have a handicap card, you cannot park in centrum. There are plenty of private parking spaces. But so that was what made people really upset. And a lot of shop owners originally were concerned that that it would affect their business, that if people couldn't drive to the store, that they would go to the store. The usual fears. Yeah, but that report that we sent you. Yeah, basically, there wasn't like. No, You know, basically the greatest threat to physical brick and mortar shops is online shopping. Not whether you can park. Yeah, right up front.

Speaker 1 [00:20:21] All right, so I have a more general question then. What is the vision of the municipality on inclusivity?

Speaker 2 [00:20:27] Yeah. No. But that's just first. So I thought of I was recently in Amsterdam. Yeah, and there the bicycle was so dominating and as a cyclist always have a right away or at least that's the practice. And I thought about it because I, you know, of course Amsterdam it's great, but I. Yeah, but we work.. the pyramid that I was telling. So pedestrians are also priorities at the top.

Speaker 3 [00:21:11] Yeah. Because if you look at the pyramid. The symbols are pedestrian and wheelchairs. Yeah. And bikes and public transport. So trams, busses at the subway which just go by anyways. And then taxis and goods delivery and then privatized. Yeah.

Speaker 1 [00:21:39] Yeah, yeah. So first pedestrians.

Speaker 3 [00:21:41] The pedestrian first, car less.

Speaker 2: The main goals for the car liveability program is to get a nicer environment and a nice liveable and most of the measures accept the earlier bicycle and infrastructure measures that we implemented earlier. All other measures are targeting pedestrians or.. xxx... Yeah to make it more accessible, to increase mobility from the distance. Yeah. Implementing measure such as sitting, drinking fountains, toilets, lighting. It's like, all. You know the sum of all these measures that makes cities safer and more attractive and you experience, You have mobility. Yeah. It's easy to move around but also attractive.

Speaker 2: Yeah. Do you want to move those benches?

Speaker 3: you know since our politics since 2015, but im sure the previous one as well were pro pedestrian. You know, there's been a very prominent thought, you know, change. Yeah. At least in the tempo that they wanted to transform the city. Yeah.

Speaker 1 [00:23:26] So, yeah, I agree that, like, the city is really attractive and I really like, like all this kind of new concepts. But am I right that there's no walking strategy in Oslo?

Speaker 2 [00:23:36] Yeah. What can we say about that?

Speaker 3 [00:23:40] A strategy has been written. But it has not been, the politicians haven't considered it and they haven't like officially adopted the plan. Yeah exactly. So a strategy exists and our agency has started implementing start shortcuts like creating shortcuts for pedestrians as a measure recommended in this way. Okay. So even though we haven't officially gotten political approval or doing of the plan, we're basically going forward and trying to implement things we can. Okay, well however without political adoption, it's a little harder to specifically ask for money to implement the plan when the plan doesn't have that political buying yet.

Speaker 1 [00:24:22] Yeah. Um, yeah. So that's like a real barrier that you don't often have money for this kind of things?

Speaker 3 [00:24:31] Nooo, It's just more that like the, the priorities basically the politicians are prioritizing most, uh, like we have concrete numbers we have to report on every year and it's how many kilometers of bike lane do we, do we establish in every year that they have like a concrete wall have to have to implement X number of kilometers of bike lanes every year to reach this goal of having many bike lanes

Speaker 2 [00:24:55] I don't know if there are any and there's no.

Speaker 3 [00:24:58] There's no indicators. There's no concrete, no no report on for pedestrians. No. So the politically I'd say bikes are the top priority. That's where the money goes at least. Yeah. And that's why the strategies. Have been developed.

Speaker 2: You are right, but then I don't. Well. You know why my brain is in this? Mobility bubble. So. But I don't have the impression that there are many you know, fights between how hard working for the pedestrians versus.

Speaker 3 [00:25:34] Yeah. Yeah. There's not, there's not like real conflict between like if we, you know, basically the, the department that has responsibility for it, it's Yeah. They have transit pedestrians and bikes in the same department. Yeah. In the mobility division. So they, they have a common budget and they have specific funding for specifically bike projects. Yeah. And then the rest they kind of use at their own discretion. And so they choose to use, um, the money on pedestrians in that short cut project for example. And there has been a push back to it as far as I know politically and.

Speaker 2 [00:26:08] Yeah, but I'm sure they would want more money.

Speaker 3 [00:26:11] I'm sure they would.

Speaker 2: They have money in their

Speaker 1: the livability program?

Speaker 2 [00:26:16] Livability. Yeah. And, you know, we and we have this action program that is really. Really just, you know one for the city center, one for strategic documents, but also suggesting and the zoning plan for the city center. Yeah. And you know, they're all, you know, build on the traffic pyramid.

Speaker 3 [00:26:39] Yeah were the pedestrian comes first.

Speaker 2 [00:26:43] Yeah. So in my mind, you know, we're all it's very clear how we're supposed to prioritize. But is not necessarily shown in the fundings.

Speaker 3 [00:26:56] Not, it's not. But for example, in these projects specifically, got XX them this, believes about that be like you're taking a bike lane away to create space for. To create space. I mean like also in the street you that we're removing a bike lane and and a car lane speed the other one down the road is, it's, it's a, it's a two bike lanes, two trap, two car lanes. Yeah. And we're basically taking one bike lane because we're having the capacity, the road. Okay. And that space, we're saying it's going to be green space park in a little path you could walk on little like balance rocks for children. Yeah. Which means that. So we still have cars in one direction. Bikes have their own dedicated lane against like a, like a counter full lane for safety that they need that that dedicated space. Yeah. And then cyclists in the direction with traveling in the direction cars they have to share the space with cars as opposed to having their own dedicated lane. Okay so in a way we are kind of infringing on Yeah. This space dedicated for cyclists and we have gotten political support specifically because last year when especially we developed Grant and we're like, okay, look, we actually we look at it how much space we have to set aside to in this you got to take into account where either manhole covers that need to be maintained, where where these buildings are so old that they don't have emergency exits. So if there's a fire, the fire truck needs to come up with a ladder to rescue people. And so we need a basically a window of open space like every 15 meters or so for the fire trucks. It's like, okay, when you take all that into consideration, there's like no space, really. What else can we take away, basically to create space for the green, the green stuff. But and we can to, you know, can we take the bike lines. That's 2.2 meters. Yeah. That's a lot of that that, that makes a difference in lots of you know long stretch.

Speaker 2 [00:28:44] Yeah it's a long you know it's already such a long time ago but it's. Now, we started out by like, Oh, but then there was the bike lane and that's, you know. You know. We've been, you know, waiting for so many years for Oslo. But it was an interesting discussion because, like, Oh, yeah, we we will have to relocate or No, we will have to get the space for bikes and pedestrians because have some high fashion to say. Because it is prioritized

Speaker 3 [00:29:29] *And because it's bodak yellow, the thing is, like the bike lanes here were built a long time ago. So in terms of like recording numbers of the number of new bike lanes, we establish, you know, it's like, well, these are telling us how to use this. Those are reported. To we have to take away but the. *bad translation due to background sounds**

Speaker 2 [00:29:52] I am curious will the public react to this?

Speaker 3: Yeah, you know, I mean, the thing is, on the one hand, it is temporary. Last year, the project lasts for July to mid-October. And this year where it's from June 1st. To the

middle of October last year. Okay. So it's almost a year and a half. That's nothing new. The new street as well, they all have a longer time frame, facility because we want to see what happens to summers and the winter. And so obviously, there's a lot more time for people to just change their habits, get accustomed to a new way of travel under bike, make that okay. In this particular block, for example, it's closed to all private cars only commercial vehicles can drive through. Otherwise the shared space for pedestrians and cyclists. They have to negotiate with one another.

Speaker 2 [00:30:45] Yeah so that said. The traffic connection is so great because of that. The just solution here is adequate for cyclists or should be. Yeah, you don't really need to separate. XX **background noise**.

Speaker 3 [00:31:02] We're here where we can encounter cleanliness, but we take it that the lane for the same direction as we travel with

Speaker 1 [00:31:14] Okey, clear. Do you think Oslo is accessible?.

Speaker 2 [00:31:19] Like the center?

Speaker 1: no the whole

Speaker 2: o I don't know, I only work for the center

Speaker 1 [00:31:29] You only work for the center. Okay, so what do . Do you think they think it's accessible at the moment?

Speaker 2 [00:31:38] Well, I think it has changed a lot for the better since the last almost ten years. Yeah. Also, because we've gained we've been given funding for all this, not as visible, but very important as smaller measures, just like maintaining sidewalks. And changing this water

Speaker 1 [00:32:03] to flow the rain.

Speaker 3 [00:32:07] Gutters. Yes, that is you don't trip on it.

Speaker 2 [00:32:14] So many of these smaller measures. But I do know it's, it's a similar of some. I think we are all. I think we are also. Now seeing a change of mindset you know. Mhm. Yeah.

Speaker 1 [00:32:31] That gets get more important?

Speaker 3 [00:32:34] They're aware of it. Like I think it like is you know, whenever we hear new benches we always say okay some of the bench and some benches have to be called all age friendly, so friendly for all age groups. Yeah. So with that support with an armrest. So that someone who might not be as physically able to actually take a break, they need and have a support.

Speaker 3 [00:33:34] And speaking on the mobility side, you know, we increased the number of dedicated parking spaces in Centrum. Yeah. From 80 to 130 people have still been reacting to that. Have trouble getting ready to go. We had a pilot project from last January through

basically this spring where we actually had individual sensors on almost every single handicapped parking space in Centrum. Yeah, that gave information real time on if place was available or in an app that people could look at to see, okay, like that one's available and then you click on it and you say, Take me here and it would give you directions. Mhm. Yeah. We had a lot of user feedback and it turned out that people were less interested in the real time is it available or occupied. You were more interested in where are there spaces. Just like where can I find them. Yeah. So we chose to deactivate the sensors because they were very expensive, didn't actually work all that well. And they also didn't help us in terms of knowing if a space was occupied. That didn't necessarily mean that it was someone who actually had the handicapped card, who had a permit to stand there. So for the users, they didn't really care. They just wanted to know where the space is because, you know, there's 130 of them, There's a lot of streets. And it's hard, you know, you know, if you don't drive it every day, you want to find them.

Speaker 1 [00:34:55] So what kind of locations do you prioritize to make accessible.

Speaker 2 [00:35:01] For pedestrians as well?

Speaker 1 [00:35:03] Yeah, Yeah. For in public space.

Speaker 2 [00:35:06] It's mostly necessary. What type of measures or. No.

Speaker 1 [00:35:10] Yeah, like, uh, like pedestrian public spaces.

Speaker 2 [00:35:12] So because you are, you're looking for like if there is a sense of.

Speaker 1 [00:35:20] Like, uh oh, it's, it's quite an open question, like some people or some people said, like, I think the public transport areas are most important. But I also heard, for example, just places where most people are walking. So it's, it's a, it's depending on like how would you say, okay, this type of location, should we really have to change and why?

Speaker 2 [00:35:42] You know, the question.

Speaker 3 [00:35:44] I mean, in our like winter winter program. For like maintaining streets and sidewalks, basically, we always have like a minimum requirement that there needs to be two and a half meters of open space that we can actually plow the snow away so that it's enough space theory for to hand it to wheelchairs or to strollers past one another. So we have a particular focus on in the winter time, especially accessibility. Yeah, um, personally compared to what I would space the United States, uh, I think there's room for improvement. I would not be happy to be in a wheelchair in the wintertime here.

Speaker 1 [00:36:23] No.

Speaker 3 [00:36:25] But part of it, I mean, there's only so much you can control with the winter weather. Um, but I think it is, it is more challenging and less accessible during the winter. Just because the space is there's less space because so much of it is occupied by snow. I know it's hard to maintain a rollerball, easy to walk on surface.

Speaker 1 [00:36:45] Yeah. Yeah. Maybe I also have to ask the question maybe a bit differently. But I thought, okay, so you start at the in the city center and now you are

expanding also to like, Grünerløkka en Toyen. Why did you choose for these neighborhoods?

Speaker 2 [00:36:58] Yeah, well, there is definitely an area where with the livability and living levels.

Speaker 3 [00:37:11] Basically like social social demographics and looking at income. Yeah. So certain demographics, you know, income levels, education levels.

Speaker 2 [00:37:22] Yeah. And it's the and most densely populated areas, not just in the city of Oslo but the whole of Norway. Which is interesting compared to the city center where.

Speaker 3 [00:37:34] There's very few people there.

Speaker 2 [00:37:35] Yeah, 1400 or something. Yeah. And yes, so different areas. And so here we have maybe more focus on the public areas of expend things. You know, there people's gardens are it's very important to create neighborhoods that are accessible and inclusive. And you know in the country livability programs there is you were talking about the senior focus regarding capital seating. But in general, it's like create more inclusive spaces for all groups. So one big livability report from 2012. What was Oslo missing yeah or what should to become a more. Yeah or to improve the city for pedestrians but the connections both for pedestrians and cyclists and we, you know, we work with cyclists and we also build in the streets. And that's the main focus. You know, there is this one street that it's very complicated, but it's a it's a project for building this big pedestrian street north south. Yeah. The report of because we needed more free seating because there were many seatings but you had to pay for this. And not many non-commercialized. And also, it was poorly developed or facilitated for kids. Okay. So the focus on the playgrounds, it's increasingly.

Speaker 3 [00:39:45] based on that report. Yeah.

Speaker 2 [00:39:48] But for the city centers, I don't think there were even one playground there. It was really poorly facilitated. Yeah, here there are playgrounds, but there is so much work to be done.

Speaker 1 [00:39:59] Yeah.

Speaker 2 [00:40:00] You know, here we have the poorest kids.

Speaker 3 [00:40:03] Um, basically, it's a lot of basically this area when you're talking about, like, demographics, this entire with very dense population. Yeah, People live in tight spaces. They don't have their own private gardens or open space, so the public space becomes their backyard. Yeah. And so it's more important that we focus our resources to make sure that those spaces are really good. Um, just based on the needs of the people who live here and don't have access to the periphery.

Speaker 2 [00:40:30] that was perfect that was what I was trying to say.

Speaker 1 [00:40:32] Ah I also understood you.

Speaker 3 [00:40:35] I also just wanted if you write it. Its centre Toyen en Groyen. Grunerlokka is a different neighborhood. Yeah.

Speaker 2 [00:40:44] Yeah.

Speaker 3 [00:40:45] And so the believes Got it. I got to get online and we do have one of the three in one of the two streets is in in look out which is technically outside. And then another street even further up in a very residential area that is also not the zone now but there was nevertheless political will to kind of spread this project also outside of the defined geographical areas.

Speaker 1 [00:41:11] Okay. I see that it's 13:30.

Speaker 3 [00:41:14] Yeah.

Speaker 1 [00:41:14] I don't know, like how much time you have I would like to have a small walk and then I have some of like five questions, if that's okay. But otherwise I can also distances.

Speaker 2 [00:41:23] So I'm okay. I do have some more time.

Speaker 3 [00:41:27] I have to have a I have to talk to the some about the other positioning photographs. So I have to yeah I have to have to order that because if you don't ordered in five days you have to pay for it or order within short time frame. So we really have to get that done. So I probably have to head out like that. So nobody but I'm happy to stick here. You can ask questions and email via teams meeting. I'm really sorry because I kind of feel like we should have like prepared like, like through the we have a good team presentation and if you like there's so much information. Pieces and I think you get the whole picture at the end. But kind of, yeah, it's just been a little scattered. That's okay. I'm sorry.

Speaker 1 [00:42:16] No worries I understand.

Speaker 3: There is just so much happening.

Speaker 2 [00:42:21] I mean, this is kind of a nice break in between all the busy schedules. Just talking about what I do.

Speaker 1 [00:42:25] I understand, sometimes you are just so busy that you keep on going and going. I have some more questions about evaluation. So how do you evaluate if the project is completed?

Speaker 2 [00:42:43] So it's a different we, we gather different quantitative. Quantitative and qualitative. So we are doing counting

Speaker 1: that is wat you did this morning rights.

Speaker 2: Oh no, that's something extra. Okay. That's more actually more graphic. Oh, we are doing counts of pedestrians, but that's, there is a concern in the neighborhood that because of, you know, we are closing off the main road in this area. Through traffic so naturally some. Traffic will have to go elsewhere and hopefully being reduced over time because it's not a

shortcut anywhere. But we are sending fabric of history, which is. But yeah, this was the extra thing. But anyway, so we are doing observations and so focusing on schoolchildren to see if there are conflicts between the traffic and them because there are so many children using this way just of walking alone to school and kindergarten. So that's one extra to focus or attention. But yeah, the traffic counts in the bigger area. Also, we are in touch with the nThe National Public Road Association.

Oh, we we have asked for their feedback last year if their streets were affected, which they weren't.

Speaker 3 [00:44:22] Basically there's local roads, but then there's also national roads. Yeah. So operated by figure. The National Publishers Association shows make sure that our traffic didn't spill over onto their roads and create more complex. And then we've also collected data from the bus company the transit operator to see if also there is any increased delays with their bus routes just because you know just how traffic relocates and if that has a consequence for public transit. Yeah. So for the these particular projects like the Byliv adopted, we have a very, I think very solid now after year method for. Quantitatively evaluating traffic consequences. Yeah. And then we've also after after halfway through last year we're like oh we should also count people. So we also have a consulting firm who is registering. Its Sweco, registering basically public spaces. How many people are there, What type activity is it? What's the age and gender spectrum? So basically to see before and during year, has there been a change in who's there, how many people are there, what they're doing? Yeah, basically like the measure the livability factor, which is a little less tangible and concretely word the traffic flow and how how much of a reduction was there. It's just kind of like.

Speaker 2 [00:45:46] You know, the main the main goal for this project hasn't been the traffic reduction. No, no. It's only like the means or the tool to...

Speaker 3 [00:45:56] The traffic reduction is a means to the end, which is growth. Yeah, we reduce traffic so that we can have more space for other things.

Speaker 2 [00:46:04] That is like the general approach for the course as well doesn't mean of course we also the, the, the municipality has the goals for traffic reduction. So yeah, everybody, everybody, the municipal level of the, the city. No, the district administration borough.

Speaker 3 [00:46:23] Yeah, the borough administration.

Speaker 2 [00:46:27] And the local politicians like everybody wants traffic reduction here. Yeah of course we want to achieve that.

Speaker 3 [00:46:33] Yeah. But that's not the one, that's something you know.

Speaker 2 [00:46:37] So also to evaluate the livability. Yeah. The, the X the other agency that we are cooperating with, they are doing interviews.

Speaker 1 [00:46:49] Okay, just with, just around people that live here and they were surrounding.

Speaker 2 [00:46:53] anyone.

Speaker 3 [00:46:54] Last year. They just had like, you know, people saying, Hey, can I talk like, like those students, Hey, can I talk to 5 minutes? We also have QR codes where people can use.

Speaker 1 [00:47:02] I have seen it on the fence.

Speaker 3 [00:47:04] That meant that one goes to the website about the project and it says like if you have comments or questions or something else. But we also have signs, we will have signs that have a QR code during the project where you can like come you're your feedback and answer a survey.

Speaker 1 [00:47:21] And do you think that's enough. Like from your past experience with the livability program, do you think this this evaluation is enough.

Speaker 2 [00:47:33] Evaluation. Oh, yeah. I think it's.

Speaker 3 [00:47:35] Like, yeah, I mean we also get a lot of comments questions who are like official like customer contact lines. So we get a lot of emails from residents or people who are passing through we got a lot of phone calls. Yeah, we have like a whole .. communication document which help us answer them. So we register all the, all the increase we get from the public. and try to see, Oh, is there something we actually have to change or like, is it something that we can live with for a year and a half, or is this something that we to be like? We, we try to continually evaluate feedback that's very important. Critical, Yeah. You know like if, if the especially fire department comes and says we can't get our cars through, that would be that'd be a crisis and you'd have to immediately do something about it. But if it's like, I have to park a block further away from my house and it's kind of annoying. It's like, well you can live with that.

Speaker 2: Yeah, I think it's annoying that I have to drive around if I'm going from A to B.

Speaker 3 [00:48:34] Yeah. Yeah. It's like, well, yeah, maybe don't drive.

Speaker 2 [00:48:39] Yesterday I was here and the woman passenger was like, Oh, this is horrible, old lady. And she was like, this so human, so aggressive, or it's like I was like, Oh yeah, it's supposed to be opposite. Oh, no, because people need to drive.

Speaker 1 [00:48:59] Yeah, yeah. You know, So it's a mindset. Yeah.

Speaker 3 [00:49:03] Yeah. That's the thing is like for us, I mean accessibility. When I think accessibility, I think specifically like about handicap because for me, well, yeah, the, the whole goal of us was that you shouldn't be dependent on a car to move around.

Speaker 1 [00:49:16] Yeah.

Speaker 3 [00:49:16] So, yeah, um, I don't, I don't have a lot of sympathy for. Mm. Say that they're dependent on their car. Yeah. Because the transit is so good, the biking infrastructure is, you know, I think very good. But I am also bias

Speaker 2 [00:49:32] Of course many, but, but I'm also minus bunch of exceptions but yeah, the general public is good. Yeah. Yeah.

Speaker 3 [00:49:39] Basically we're trying to design a city and develop a city that where you can live without having to be complete dependent on a car. Yeah. Regardless of your physical ability. Yeah. Because the subway is expensive, you know, it has elevators and ramps and so people in a wheelchair don't necessarily either have to drive. But if someone does have to drive and have a parking dedicated parking space, we give them to handicapped users.

Speaker 1 [00:50:03] Yeah. Okay. Yeah, that's clear. Great, I've only two more closing questions, but I think maybe you have to go.

Speaker 2 [00:50:10] One more minutes.

Speaker 3 [00:50:11] One more minute. Yeah. Oh.

Speaker 1 [00:50:13] Okay, great. Okay. Do you think that national policy on inclusivity so I've heard that the universal design principle do you actually needed.

Speaker 2 [00:50:23] The national? Like a guideline?

Speaker 1 [00:50:29] Yeah, Like the like the universal design principles, like a measure, right? Like, oh, it's written in the law. Things like that. Do you think it's.

Speaker 2 [00:50:39] I don't think it's the legal system? Because.

Speaker 3 [00:50:44] I mean, Oslo has its own design manual, which is very cutting edge.. And, you know, has won awards. Yeah. Precisely. Prioritizes veterans and bikes, so. Yeah. I don't really know that the I don't know that that a national one would be as forward thinking necessarily as Oslo. You don't have to be more inclusive about other cities that are not as far ahead.

Speaker 2 [00:51:13] So honestly, it might be an inhibitor. Yeah, I would say. Yeah, we're almost feeling optimistic, but limited by national guidelines for other things.

Speaker 3 [00:51:16] Okay. Just like we want to, we want to like, push the envelope. What is we want to basically open up the opportunities where we can have in signage or mobility. So often it's like wow, So you hve to change the laws and then it's guidelines and that's a very long..

Speaker 2 [00:51:34] But I guess on a national level for the whole of those. Yeah.

Speaker 3 [00:51:38] Maybe it would be good. Maybe for like better again, I don't know what they have. I have no idea. Yeah, but so yeah.

Speaker 1 [00:51:44] Feeling that Oslo is more progressive than the national policy

Speaker 3 [00:51:48] Yes, Oslo is very often at the forefront, leading from Norway. We say very often from Scandinavia and of Norway. I had a study of it with my department and I'm from log in and I don't want to like shit on Copenhagen, but they have a project they're just starting with a new traffic circulation plan and removing parking in a small part of their centrum. Yeah so they're like six years behind if you believe. And they're going to come visit us now to learn more about the project. It's kind of like, you know, we can be proud that we

have that project, we have the experience, we have the data to share with them and help them learn. Yeah, but it's also like, you know, as an American, I would always have thought, oh, Copenhagen like they have. There is it so impressive

Speaker 2 [00:52:27] Yeah, yeah, yeah.

Speaker 3 [00:52:29] Yeah. But you know, we've actually found that when it comes to both of that type of project and then also our use of traffic signals and the ways that we can prioritize bikes and busses through the signalized intersection, We are, we are years ahead of them.

Speaker 1 [00:52:43] The same feeling about the municipality of Oslo that it is very progressive?

Speaker 2 [00:52:47] Well, that's the, the feedback I get when we do presentations for other cities. You can actually do this. So you have the political will. And people love their cars. So it's always, you know, yeah, this is which creates, you know, international challenges because Yeah, everybody needs the same. Yeah. Yeah. You know, so I think, you know, the minds of people have changed. What you are to expect and how the spaces are. But, you know, we have this morning plan and you know, we are so behind transforming the streets up to today's Yeah. Ideals and. But, you know we're heading there.

Speaker 3 [00:53:40] Yeah. To implement the zoning plan that basically they've created for city centre requires a significant investment. Yes and rebuilding years from like building to building walls like the whole street. Yeah. So that's, that is, that is a long term plan for sure. Like realize that. Whereas, you know, a little like a temporary pilot might show like this out could be in the future. .

Speaker 2 [00:54:35] Them. I do. Yes, I can. On the other hand. No, I just wanted to. Yeah. So you were asking, is the city accessible now? Yeah. Like slowly. Yeah. Becoming more accessible. But, you know, if the zoning plan could be implemented. Then, of course, it's very easily said. You know, it's so much space and the new zoning plan gives space.

Speaker 1 [00:55:07] So after the zoning plan you think it will be more accessible?

Speaker 2 [00:55:14] That's because pedestrians will be more. Yeah. In any state.

Or in most states, because there is some.. the zoning plan develops new type of regulations. One especially that is called is X square, which does not sound very logical, but that's the streets where the sidewalks are as wide as they can. There's still a roadline , I guess, for the necessary traffic. But no personalized. So it is not a pedestrian street.

Speaker 1 [00:56:04] No. Yeah. Yeah. So still ambulance and everything can go.

Speaker 2: Yeah. Okay.

Speaker 3 [00:56:08] I guess I'm here to stay about the whole money and we'll sit down and just get some wi fi at a cafe or something. So I can stay for like, 10 minutes.

Speaker 2 [00:56:22] Okay, Perfect.

Speaker 1 [00:56:24] Then just do a very small walk

Speaker 2 [00:56:32] I was just talking about the accessibility in the city. You know, we have zoning plans showing. And will become even so much more space than today. Yeah, it's a big part of the.

Speaker 3: Should we keep on going and then go back on the other side of the road?

Speaker 1 [00:57:04] Oh, yeah, that's okay. Yeah.

Speaker 2 [00:57:08] New things since this morning.

Speaker 1 [00:57:10] Ah yeah. These white symbols for the bicycle path?

Speaker 3 [00:57:15] yeah So you'll see. Yeah. Yeah. We can take it from. When I stand on the corner. That kind of is where the mobility concept for the street.

Speaker 2: it is so different that two days ago

Speaker 3: I know. It's incredible right yes.

Speaker 2 [00:57:31] Yes It is, such a big change.

Speaker 2 [00:57:34] But did you see it before?

Speaker 1 [00:57:35] No, I just looked on Google Maps. Yeah. And so then I could see. Yeah. How it works.

Speaker 2 [00:57:41] Just already with the markings were removed. Hmm. I don't know. It always something happened and now just currently when there are no cars and now it is already so transformed.

Speaker 1 [00:58:24] See more of what your guys are doing. Almost all the questions or the questions and the other find really interesting was your answer on how progressive the city or the municipality of Oslo is and that you both say it is quite progressive. And do you think that's really because a lot of people think that there's a change? Is that like the most crucial thing?

Speaker 3 [00:58:49] I mean, I think that it's politics, but people voted for the current city council. Yeah. Yeah. So it's been we've had the same city council for the past four years and there's a new election now, this September. Yeah. So we're very excited to see what happens. Yeah.

Speaker 1 [00:59:05] Do you have the feeling it's going same way?

Speaker 3 [00:59:09] I mean, so initially we get a lot of criticism have.

- Passing new area

Speaker 2 [00:59:28] This area is difficult area and has been testing for different measures for years because they want they want to create spaces like activities. Yeah. So there are two bulks, I don't know the word. That is not working, so this is a problem. Hopefully solve it to create a more road safety or traffic safety. Yeah. o create more visible and barriers between soft pedestrians and

Speaker 3 [01:00:19] This guy, he has probably has to come in here to deliver. Yeah. But it's close after 11 a.m.. So you have to got this delivery in and out because we didn't get trapped in here because automatically on a timer, we'll close.

Speaker 1 [01:00:30] Oh, okay. So for how long is this?

Speaker 2 [01:00:35] Just two weeks.

Speaker 3 [01:00:37] It's been here for two weeks.

Speaker 1 [01:00:38] So people still have to get used to.

Speaker 3 [01:00:40] This is a measure, so. Yeah.

Speaker 1 [01:00:43] Okay.

Speaker 2 [01:00:44] Okay. So it is also for pedestrians like, it si built as a solution for delivery, but it's not really making it easier. No more sites. It's to regulate.

Speaker 3: We're trying to regulate the deliveries, but it's a more predictable situation for pedestrians. Yeah. Yeah. That. Yeah. Between whatever 6 a.m. and 11. And you can expect that there will be large trucks here. Yeah. After that, it's a lot safer for you to hang

Speaker 1 [01:01:15] Yeah. Okay. And they also say to do our work from the benches. Right. Did you, do you work with benches. Yeah.

Speaker 2 [01:01:24] There is a pocket park up there.

Speaker 3 [01:01:26] Yeah, yeah, yeah. I didn't know if you wanted to use anything. See the traffic lines. It mantains. And then basically. So. From here. Yeah. Oh, my God. This is all the space we have for the building. Like physical measures. Yeah. So that is how much space we're able to make. Yeah. So the 2.2 meters, which is this the distance of the bike lane. Yeah. Because otherwise we would have had you know from there it's just.

Speaker 1 [01:02:17] Yeah.

Speaker 3 [01:02:18] Mhm. Gives us a lot more flexibility and possibility to really have an impact and make an impression.

Speaker 1 [01:02:24] Yeah. Yeah. So, uh. The bicycle will remain here?

Speaker 3 [01:02:29] This is a permanent. This is from before. Yeah.

Speaker 1 [01:02:33] Okay. So they also, like, make make. They will change the, uh. The parking. So for the bicycle?

Speaker 3 [01:02:42] No. bicycle parking stays at it is.

Speaker 1 [01:02:45] Because there's enough space?

Speaker 3 [01:02:47] Because there's. There should be a minimum two and a half meters. And the reason that we could start that all the way here already is because this building is very tall. Yeah. And so if there's a fire, you're tight to the building with its ladder. Yeah. Okay, so this is kind of shows you how. Yeah, it would be great if you could have extended it all the way from here. Like, Yeah, Boom. We have to think about emergency services. Yeah, yeah, yeah. So we had a whole, you know, mapping out what were the different needs, like what are the critical mobility needs that we absolutely had to. Yeah. Make like a basically the funding foundation for it.

Speaker 1 [01:03:30] Yeah. Yeah. And this kind of things like safety for the, for the buildings that's not like the first thing that's come up in my mind when I think about the livability streets. Did you learn that from the past?

Speaker 3 [01:03:42] I mean we knew that we we generally try to have a good partnership with the emergency services just because we know that a lot of their needs are already like foundation for like the breaths of of of streets. We always have to have a minimum of three and a half meters for a fire truck to get through. So any you can't get have like a two meter street that just isn't allowed. The fire trucks will not get through. So we knew that we when we were talking about making the roadway narrower. And then we also have maps internally that shows where emergency services have their priority routes. For when they need to get somewhere fast. And we knew that this was an important route for them. Yeah. So the main police station is just a couple of blocks down so that police also needed to get through.

Speaker 2 [01:04:25] So it was really complicated street to work with. They wanted to close this part as well.

Speaker 3 [01:04:34] The, the political Yeah, yeah. The order that basically the politicians were like this is what you need to do. Yeah and they were like you to close the, the street. They actually said the whole street which is technically from halfway across that bridge right there. Okay. Yeah. And we were like, No, we can't because there's so much goods. Yeah, there's people who live back here. And how else would they get to there? Yeah, how do people get around? How would we also think of, like, all this simple stuff? Yeah, not simple, but it's a very complicated. Even though it's just short two blocks, It's yeah, there's a lot of users who have to have access. There's handicap car parking there. It's good that they're on both sides of the street. You know, there's people who live halfway through the block. There's a driveway into their apartment building. There's so many different needs. This particular road is prone to flooding. Okay. So our our exterior management agency comes at least once a month, to do regular maintenance and then has a lot of acute like lwhere they get like called out on jobs to fix something because something happens with the flooding.

Speaker 2: From the basement or vet from the restaurants.

Speaker 3 [01:05:44] There's a lot, there's a lot of overflow. So yeah, like we needed also, we have really large vehicles, kind of like a, you know, fire trucks that have certain needs that we really needed to be aware of and that what is it like. What, what can we do, What's possible.

Speaker 2 [01:06:07] I had a meeting with the National Public Road Association if we could use the signs for a pedestrian area here

Speaker 1 [01:06:17] Oh yeah.

Speaker 2 [01:06:20] But we could because then you don't, you can't, you can't have the difference between a car.

Speaker 3: So yeah. You basically have to have a single level so.

Speaker 1 [01:06:28] Okay.

Speaker 2 [01:06:29] So its basically says that it's going to be green space.

Speaker 3: So created the framework, and then that the business that runs that vegetable stand, they are putting on pallets to create their own little fruit stand. So they'll actually move out into the street and have a bigger area in which they can sell their goods

Speaker 1 [01:06:48] Yeah that is also the case a bit further with the restaurants, right? People are also allowed to put their tables

Speaker 3 [01:06:53] Yes. So we've in advance gone and talked to other businesses and say yeah. What tonight do would you like to participate. What would you like to see.

Speaker 1 [01:07:03] And what are all very positive.

Speaker 3 [01:07:07] Last year there is some skepticism after the success of last year. This year there was, I say, increased interest, although we weren't able to accommodate any more. We can't. We couldn't expand hwo much space we are using.

Speaker 2: some insight from last year... . * background noise*.

Speaker 1 [01:07:33] Yes so you also don't want to influence all the restaurants about it..

Speaker 3 [01:07:41] But the feedback is something we've really taken to heart in planning the two new streets this year that we really can't have too many cafes just for commercial businesses. We also have to have piping drinking water. Yes. And there's increased focus on what noncommercial activities encourage.

CLOSING