

Waarom Nederlandse gemeenten verschillende keuzes maken voor toegankelijkheid van trottoirs en oversteekplaatsen

Lonneke Jaspers



Dit rapport is de vertaalde versie van de bachelorscriptie: “Why Dutch Municipalities Make Different Choices for Sidewalk and Crossing Accessibility”. Voor de originele versie neem contact op met: lonnekejaspers@gmail.com.

Samenvatting

Dit rapport heeft onderzocht waarom Nederlandse gemeenten verschillende keuzes maken met betrekking tot fysieke toegankelijkheid in hun projectcycli, specifiek voor trottoirs en oversteekplaatsen. Dit is belangrijk omdat 2 miljoen mensen (van 12 jaar en ouder) dagelijks obstakels tegenkomen in de openbare ruimte. Om mensen met een beperking een gelijke kans te geven, is het cruciaal om hieraan te werken. In dit onderzoek gebruik gemaakt van een mixed-methods aanpak, waarbij een literatuurstudie is gecombineerd met een vragenlijst die is verspreid onder 118 gemeenten (302 reacties) en een casestudy met de Nederlandse stad Breda, voormalig winnaar van de Access City Award 2019.

De bevindingen van dit rapport geven aan dat hoewel de Nederlandse gemeenten actief kennis verzamelen met behulp van ervaringsdeskundigen en CROW-richtlijnen, ze nog steeds moeite hebben om hun strategische en tactische doelen te vertalen naar operationele doelen. Gemeenten rangschikken toegankelijkheid vaak als tweede of derde (van vier), vanwege beperkte ruimte en concurrerende belangen zoals auto- en fietsinfrastructuur. Verder gaf het onderzoek aan dat het gemeentelijke organisaties ontbreekt aan een consistente *line of sight*. Mensen binnen dezelfde gemeente lijken geen uniform begrip te hebben van de kennis en vastgestelde doelen met betrekking tot toegankelijkheid.

De bevindingen van dit onderzoek benadrukken de complexiteit waarmee gemeenten te maken hebben en hun bereidheid om het goed te doen bij het creëren van toegankelijke openbare ruimten. De bevindingen wijzen ook op ‘gaten’ in de operationalisering van beleid en interne afstemming, die waardevol zijn voor organisaties als CROW en gemeenten die de toepassing van toegankelijkheid binnen hun openbare ruimte willen verbeteren. Dit onderzoek beveelt acties aan die zowel CROW als gemeenten kunnen ondernemen, evenals suggesties voor toekomstig onderzoek gericht op het verder begrijpen van de toepassing van geleidelijnen en verandering van de mentaliteit rondom fysieke toegankelijkheid.

Inhoudsopgave

1. Definities	8
2. Inleiding.....	11
2.1. Context	11
2.2. Doel	13
2.3. Onderzoeksvragen.....	13
2.4. Onderzoeksmodel	14
2.5. Methodologie	14
2.6. Leeswijzer	17
3. Een Multi-Scalar Actor en Regelgeving analyse in relatie tot fysieke toegankelijkheid	19
3.1. Actoren die de besluitvorming van Nederlandse gemeenten beïnvloeden	19
3.2. Wet- en regelgeving die van invloed is op de inrichting van Nederlandse gemeenten 22	
3.3. CROW in de schijnwerpers	25
3.4. Conclusie van actoren en wetgeving die de besluitvorming van Nederlandse gemeenten beïnvloeden	26
4. Algemene projectcyclus en activabeheer van Nederlandse gemeenten	26
4.1. Een algemene projectcyclus van Nederlandse gemeenten	26
4.2. Aanbevolen Vermogensbeheer door CROW Essit	28
4.3. De combinatie van algemene projectcycli en het aanbevolen activabeheer door CROW Essit	30
4.4. Conclusie van algemene projectcycli en vermogensbeheer van Nederlandse gemeenten	31
5. Literatuurstudie over toegankelijkheid in projectprocessen in Nederland	31
5.1. Uitdagingen voor Nederlandse gemeenten	32
5.2. Conclusie van literatuurstudie over toegankelijkheid in projectprocessen in Nederland	33
6. Onderzoekopzet van de vragenlijst gedeeld met Nederlandse gemeenten	34
6.1. Variabelen en waarden	34
6.2. Ontwerp vragenlijst en delen van de vragenlijst.....	35

6.3.	Hoe de gegevens zijn geanalyseerd	36
6.4.	De deelnemende respondenten aan de vragenlijst	37
7.	Resultaten	39
7.1.	Kennisverzamelingsmethode en toegankelijkheid in Nederlandse gemeenten	39
7.2.	Het gebruik van tactische doelen om toegankelijkheid te bereiken in Nederlandse gemeenten	41
7.3.	Prioritering van toegankelijkheid in ontwerpen van Nederlandse gemeenten	42
7.4.	Line of sight en toegankelijkheid bij klachten en kwaliteitscontrole in Nederlandse gemeenten	45
7.5.	Nederlandse gemeenten in een puntensysteem	47
7.6.	Omgevingskenmerken en toegankelijkheid in Nederlandse gemeenten	50
7.7.	Conclusie.....	51
8.	Case study Breda	52
8.1.	Beleid Breda	52
8.2.	Observatie van Vlaszak, Breda	54
8.3.	Wat hebben de gemeente Breda en Breda Gelijk te zeggen?	58
8.4.	De conclusies van de casestudie Breda	61
9.	Conclusies.....	61
9.1.	Beperkingen	65
10.	Aanbevelingen	66
10.1.	Aanbevelingen voor CROW	66
10.2.	Aanbevelingen voor Nederlandse gemeenten.....	68
10.3.	Andere aanbevelingen.....	70
	Bibliografie	72
	Bijlage	82
1.	Samengestelde variabelen	82
2.	Vragenlijst	84
3.	Vertakkingen vragenlijst	97
4.	Oude en nieuwe situatie Vlaszak.....	98
5.	De observatie Vlaszak, inclusief foto's	98

Figurenlijst

Figuur 1 - Onderzoek model	14
Figuur 2 - Actoren die Nederlandse gemeenten beïnvloeden (gemaakt door auteur, 2025).....	19
Figuur 3 - Wet- en regelgeving die van invloed is op gemeenten (gemaakt door auteur, 2025)	23
Figuur 4 - Standaard projectcyclus (gemaakt door auteur met inspiratie van Conijn et al., 2024 (p.11) en Hellebrekers, 2021).....	26
Figuur 5 - Asset management (aangepaste versie; CROW Essit, n.d.-b).....	28
Figuur 6 - Parallel projectcyclus en asset management (gemaakt door auteur, 2025).....	30
Figuur 7 - Conceptueel model (gemaakt door auteur, 2025).....	35
Figuur 8 - Omvang van deelnemende Nederlandse gemeenten.....	37
Figuur 9 - Vertegenwoordiging van Nederlandse gemeenten.....	38
Figuur 10 - Verantwoordelijk per functie	38
Figuur 11 - Rangschikking van prioriteit van toegankelijkheid	43
Figuur 12 - Omvang van gemeenten die deelnemen aan het scoresysteem	47
Figuur 13 - Prioriteit van toegankelijkheid vergeleken met aandeel ouderen in de deelnemende Nederlandse gemeenten.....	51
Figuur 14 - Segmenten observatie Vlaszak (kaart: Gemeente Breda (2024) met wijzigingen door auteur (2025).....	55
Figuur 15 - Voetganger op het fietspad (Vlaszak, Breda; gemaakt door auteur, 2025)	56
Figuur 16 - Ongereguleerde oversteek Noord	57
Figuur 17 - Ongeregelde oversteek zuid	57
Figuur 18 - Gebieden van observatie.....	98
Figuur 19 - Uitgevoerde observatie	99
Figuur 20 - foto's algemeen en terras	100
Figuur 21 - Bushalte noord1	101
Figuur 22 - Bushalte noord 2	101
Figuur 23 - Ruimte bushalte zuid	102
Figuur 24 - Bushalte Zuid	102
Figuur 25 - Onregelde oversteek Noord.....	103
Figuur 26 - Zebrapad Noord	103
Figuur 27 - Foto ongeregelde oversteek Zuid	104
Figuur 28 - Zebrapad zuid.....	104
Figuur 29 - Fietspad oversteken zuid	104

Tabellenlijst

Tabel 1 - Framing van de onderzoeksvragen	15
---	----

1. Definities

Beheerder: Iemand in de gemeente die verantwoordelijk is voor het schoon, veilig en aantrekkelijk houden van de openbare ruimte (Boer, n.d.).

Belangengroep: "Een groep mensen die samenwerken om iets te bereiken, vooral door druk uit te oefenen op de overheid, enz., meestal mensen vertegenwoordigend die niet in staat zijn om voor zichzelf te spreken." (Oxford Advanced Learner's Dictionary, n.d.). In dit onderzoek werkt een belangenbehartigingsgroep aan het bevorderen van de rechten en behoeften van mensen met een handicap.

Belanghebbende: In dit rapport zijn belanghebbenden mensen zoals inwoners en andere individuen en organisaties "die een belang kunnen hebben bij of beïnvloed worden door een beslissing van de gemeente" (Law Insider, n.d.). In dit rapport verwijzen belanghebbenden naar individuen die een belang hebben bij of direct worden beïnvloed door keuzes met betrekking tot fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte.

Beleidsmedewerker: Beleidsmedewerkers zijn mensen die in een gemeente werken. Ze "doen onderzoek en verzamelen objectief bewijs om het beleidsvormingsproces te ondersteunen of om beleidsbeslissingen te beïnvloeden." (Prospects, 2024).

CROW: Een non-profitorganisatie die op haar platform kennis deelt over "slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland" (CROW, n.d.-b).

Design for All: "Een concept dat een breed scala aan ontwerpbenaderingen, -methoden, -technieken en -hulpmiddelen beschrijft waarmee ontwerpers tegemoet kunnen komen aan de enorme diversiteit aan behoeften en eisen van gebruikers". (Interaction Design Foundation - IxDF, 2016).

Ervaringsdeskundigen: Iemand die kennis deelt op basis van persoonlijke ervaringen. Deze persoon heeft geleerd om deze kennis toe te passen ten voordele van anderen (Movisie, 2025, p. 29).

FTE (Full-Time Equivalent): "FTE is een meeteenheid die de werklast van een werkende student aangeeft op een manier die werklasten in verschillende contexten vergelijkbaar maakt." (Wikipedia medewerkers, 2025).

Fysieke toegankelijkheid: "Fysieke toegankelijkheid is de eigenschap van buitenruimten, gebouwen en woningen die het mogelijk maakt dat mensen - divers als ze zijn - daar kunnen doen wat ze daar volgens de bestemming zouden moeten kunnen doen" (Wijk, 2012, p.13).

Geleidelijnen: Geleidelijnen zijn lijnen in of op de bestrating. Ze contrasteren met hun omgeving door de manier waarop ze eruit zien en aanvoelen met behulp van hun vorm en textuur. Ze zijn meestal te vinden als trottoirtegels met een geribbelde textuur (Koninklijke Visio, 2024).

Gidslijnen (Natuurlijk): Gidslijnen zijn waarneembare lijnen die gebruikt worden om richting aan te geven. Denk aan de rand van gras, stoep, gebouw of een waterafvoer in de bestrating. Het heeft de voorkeur om natuurlijke gidslijnen te gebruiken in plaats van geleidelijnen (Koninklijke Visio, 2024).

Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR): HIOR is een document dat beschrijft welke eisen een gemeente stelt aan de inrichting van de openbare ruimte. Dit document schetst de kaders voor de inrichting (inclusief alle externe inrichtingselementen) en het onderhoud van de openbare ruimte. Dit document verschilt per gemeente en wordt opgesteld door het bestuur van de betreffende gemeente (Gemeente Bronckhorst, 2024).

Kennisinstituut: Een plaats waar informatie uit een bepaalde sector samenkomt en wordt gedeeld. Voorbeelden zijn scholen, onderzoeksinstituten en bibliotheken (Encyclo, n.d.).

Kwaliteitseisen: (of bekend als Ruimtelijke Kwaliteit bij CROW) kan worden omschreven als de eisen of doelen voor ruimtelijke kwaliteit. Kan de openbare ruimte optimaal gebruikt worden voor dit doel? Is het praktisch, veilig, functioneel, schoon, robuust, duurzaam, etc.? De afspraken die hiervoor gemaakt worden zijn kwaliteitseisen. (CROW, n.d.-c).

Line of Sight: "Iedereen die een bijdrage levert aan de zorg voor de assets, moet zien (en begrijpen) waarom bepaalde activiteiten van hem of haar worden verlangd." (CROW Essit, n.d.-a) Mensen moeten niet alleen weten wat ze moeten doen, maar ook begrijpen waarom. De line of sight gaat twee kanten op: van strategisch naar operationeel (alle activiteiten moeten worden toegevoegd aan het strategische doel) en van operationeel naar strategisch (communiceer de effecten van de activiteiten) zodat, indien nodig, de strategische doelen kunnen worden aangepast (CROW Essit, n.d.-a).

Lokale Inclusie Agenda (LIA): Een verplicht document dat elke Nederlandse gemeente moet maken. In dit document staat hoe de gemeente wil werken aan universele toegankelijkheid in samenwerking met mensen met een beperking (VNG, 2024).

Mobiliteitsbeperking: "Omstandigheden die de coördinatie of het vermogen om te bewegen van een persoon beperken. Sommige mobiliteitsbeperkingen zijn aangeboren, terwijl andere het gevolg zijn van ziekte of lichamelijk letsel." (University of North Georgia, n.d.).

Monitoring: Observeren in hoeverre de doelen uit het beleid en de strategieën zijn bereikt en wat de belangrijkste redenen zijn voor eventuele afwijkingen (CROW Essit, n.d.-b).

Toegankelijkheid: Zie "Fysieke toegankelijkheid".

Toegankelijk voetgangerssignaal [APS]: "Een geïntegreerd apparaat dat informatie over de LOOP- en NIET LOOP-intervallen op kruispunten met verkeerslichten in niet-visuele vorm (d.w.z. hoorbare tonen en triltactiele oppervlakken) doorgeeft aan voetgangers die blind of slechtziend zijn." (National Cooperative Highway Research Program, 2011).

Visuele beperking: "Elke vorm van gezichtsverlies, of het nu iemand is die helemaal niet kan zien of iemand die gedeeltelijk gezichtsverlies heeft" (Kidshealth, 2016).

Waarschuwingstegels: Een tegel met noppen. Het doel van deze tegel is om mensen met een visuele beperking te waarschuwen voor veranderende situaties zodat ze weten hoe ze

moeten reageren. Deze tegels worden gebruikt bij kruisingen, trappen en andere locaties. Bij oversteekplaatsen worden ze aan de rand van trottoirs geplaatst, zodat ze weten dat er een oversteekplaats is en ze langs ander verkeer moeten passeren. Bij trappen liggen de waarschuwingstegels om aan te geven dat er trappen volgen (omhoog of omlaag) (Koninklijke Visio, 2024).

2. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de context, de doelstelling, de onderzoeksvragen, het onderzoeksmodel, de methodologie en de leeswijzer behandeld. De methodologie legt uit wat, waarom en hoe elke onderzoeksvraag is beantwoord.

2.1. Context

In Nederland hadden in 2023 ongeveer 2 miljoen mensen van 12 jaar of ouder¹ (11% van de totale Nederlandse bevolking) een beperking, volgens het Centraal Bureau van de Statistiek [CBS] (2024b). Mensen met een beperking kunnen gehoorverlies hebben of een visuele, lichamelijke of verstandelijke beperking. Dit rapport richt zich op mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking. Op basis van eerder onderzoek (Jaspers, 2024) is gebleken dat mensen met een visuele beperking moeite kunnen hebben met onder andere obstakels op de stoep, de plaatsing van geleidelijnen en het gebrek aan uniformiteit in de inrichting van de openbare ruimte. Mensen met een mobiliteitsbeperking kunnen problemen ondervinden met onder andere obstakels op het trottoir, hoogteverschillen, de grootte van gehandicaptenparkeerplaatsen en de keuze van bestrating. In het algemeen kunnen mensen met een beperking zich buitengesloten en niet gehoord voelen (Bleijenburg, 2020; Calvert, 2021; Comité voor de Rechten van Personen met een Handicap, 2024; Van der Kooij et al., 2023). Om mensen met een beperking een betere positie in de samenleving te geven, hebben de Verenigde Naties [VN] (2006) het *United Nations Convention on the Rights of Persons with a Disability* [UNCRPD] (Verdrag Handicap) opgesteld met als doel dat mensen met een beperking "volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving, vrij zijn om eigen keuzes te maken, onafhankelijk zijn, menselijke waardigheid en gelijke kansen hebben" (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport [VWS], 2024).

In 2016 heeft de Nederlandse regering zich gecommitteerd aan het VN-verdrag en een nationale strategie opgesteld (VWS, 2024; Rijksoverheid, 2024). In de afgelopen jaren zijn programma's als 'Iedereen doet mee' en 'Doe onbeperkt mee' in het leven geroepen en wordt van gemeenten verwacht dat ze een 'Lokale Inclusie Agenda' [LIA] opzetten. Deze programma's werken aan het creëren van bewustzijn over toegankelijkheid en de uitdagingen waar mensen met een beperking voor staan. Voor de LIA moeten alle gemeenten een persoonlijk integraal plan maken over hoe de gemeente gaat werken aan het

¹ $15.673.878 \text{ mensen in } 2023 * 12,9\% = 2.021.930 \text{ mensen met een beperking}$. Dit bestaat uit $(17,81 * 3,6\% =) \pm 564.000$ mensen met een auditieve beperking, $(17,81 * 3,7\% =) \pm 580.000$ mensen met een visuele beperking en $(17,81 * 8,9\% =) \pm 2.000.000$ mensen met een mobiliteitsbeperking in Nederland in 2023 volgens CBS (2024a, 2024b).

implementeren van de doelen van het VN-verdrag, en ze worden geacht dit te doen met mensen met een beperking en/of een belangenorganisatie voor mensen met een beperking volgens ministerie van VWS (2017).

Door te praten met mensen met een beperking of door online te kijken, wordt duidelijk dat trottoirs en oversteekplaatsen een van de redenen zijn waarom mensen ontoegankelijkheid ervaren in de openbare ruimte. Stoepten zijn vaak te hoog, er zijn geen op- en afritten, geen geleidelijnen en obstakels op trottoirs zoals containers, lichtmasten, fietsen en scooters, etc. (Cliëntenbelang Noord-Holland, n.d.; Hartman, 2025; Jaspers, 2024; Molster et al., 2021; Oogvereniging, 2022; Schomaker, 2024). Mensen met een visuele beperking kunnen moeite hebben met oversteken (Robert Coppes Stichting, n.d.). Oversteken wordt lastiger als er geen geleidelijnen zijn, als ze niet goed geplaatst zijn en als er geen veilige plek is om over te steken met bijvoorbeeld een zebrapad of verkeerslichten (Dekker, 2023; Jaspers, 2024; Kimbols, 2024; Oogvereniging, n.d.-b). Als gevolg hiervan voelen sommige mensen de behoefte om verder te lopen, alleen maar om een veilige plek te hebben om over te steken (Jaspers, 2024).

Om de uitdagingen die mensen met een beperking ervaren in de openbare ruimte te minimaliseren, zijn er nieuwe richtlijnen opgesteld. In 2014 adviseerde CROW 1,8 meter vrije breedte voor een trottoir, in 2023 werd dit 2,0 meter (CROW, 2024, hoofdstuk 7.1.1.). CROW is een non-profitorganisatie die op haar platform kennis deelt over "slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland" (CROW, n.d). Een van de onderwerpen is toegankelijkheid. CROW merkt dat hun adviezen niet altijd worden toegepast, ook al heeft CROW sinds 2014 een *Richtlijn Toegankelijkheid* (CROW, 2014). Daarnaast deelde Kennis over Zien² dat kennisinstellingen te weinig betrokken worden bij het bespreken van toegankelijkheid in gemeentelijke projecten (Slinger, 2024).

Verder heeft de VN in september 2024 een rapport uitgebracht over haar *concluding observations* met betrekking tot de implementatie van het VN-verdrag handicap in Nederland (VN, 2024). De VN (2024) deelt hun bezorgdheid over, onder andere, de "resterende gaten in het waarborgen van de toegankelijkheid van de fysieke omgeving [...] ondanks bestaande wetgeving, en de beperkte mogelijkheden voor de wettelijke handhaving van toegankelijkheidsnormen". Verder deelt de VN (2024) haar zorg over de "trage integratie

² Samenwerking tussen Bartiméus, Koninklijke Visio, Robert Coppes Stichting en belangenorganisaties Oogvereniging en MaculaVereniging (Kennis over Zien, n.d.).

van een universele ontwerpbenadering" op alle bestuursniveaus en het "gebrek aan ambitie van de Nederlandse overheid om toegankelijkheidseisen voor de gebouwde omgeving volledig te implementeren en het ontbreken van verplichte monitoring van de voortgang met betrekking tot toegankelijkheid".

Deze zorgen zijn niet geheel nieuw. CROW deelt in de *Richtlijn Toegankelijkheid* dat de toegankelijkheidseisen te weinig geregistreerd worden door de Nederlandse overheid en dat ontwerpers en adviseurs in de gemeenten een gebrek aan tijd en budget ervaren om toegankelijkheid te implementeren in hun ontwerpen voor de openbare ruimte (CROW, 2024).

Door de conclusies van CROW, Kennis over Zien en de VN te combineren, is CROW geïnteresseerd in hun rol en in wat de huidige behoeften van gemeenten zijn om toegankelijkheidseisen consequent toe te passen in de openbare ruimte.

2.2. Doel

Het onderzoeksdoel van dit rapport is om duidelijkheid te krijgen waarom verschillende Nederlandse gemeenten bepaalde keuzes maken in hun (her)ontwikkelingsprojectprocessen als het gaat om de toegankelijkheid van trottoirs en oversteekplaatsen. In de toekomst zou dit kunnen betekenen dat CROW hun adviezen verder kunnen aanpassen aan wensen om ervoor te zorgen dat gemeenten de juiste keuzes maken ten aanzien van toegankelijkheid in de openbare ruimte.

2.3. Onderzoeksvragen

Op basis van de doelstelling is de volgende hoofdonderzoeksvraag opgesteld:

Waarom maken verschillende Nederlandse gemeenten verschillende keuzes met betrekking tot fysieke toegankelijkheid in hun procescyclus, met name wat betreft trottoirs en oversteekplaatsen?

De hoofdonderzoeksvraag is opgedeeld in vijf deelonderzoeksvragen. Hierdoor heeft het onderzoek een betere reikwijdte en kan het in detail treden. De volgende deelonderzoeksvragen zijn opgesteld voor dit onderzoek:

1. Wat is de invloed van de methoden en, mate waarin Nederlandse gemeenten kennis verzamelen over fysieke toegankelijkheid op hun visie en beleid ten aanzien van de loopinfrastructuur?
2. Hoe vertalen Nederlandse gemeenten hun visie op fysieke toegankelijkheid naar tactische doelen, met name gericht op trottoirbreedte, het ontwerp van oversteekplaatsen en geleidelijnen?

3. Hoe prioriteren Nederlandse gemeenten ontwerpkeuzes als er concurrerende waarden zijn, waarvan fysieke toegankelijkheid er één is?
4. Hoe gaan Nederlandse gemeenten om met klachten, kwaliteitscontrole en onderhoud met betrekking tot gidslijnen en vlakke oppervlakken van de trottoirs en oversteekplaatsen?
5. Welke invloed hebben externe invloeden op de keuzes van Nederlandse gemeenten met betrekking tot fysieke toegankelijkheid?

2.4. Onderzoeksmodel

Om de hoofd- en deelonderzoeksvragen te kunnen beantwoorden is een onderzoeksmodel opgesteld dat als leidraad kan dienen (zie figuur 1). Voor dit onderzoek is gekozen voor een literatuurstudie als startpunt om een basis te leggen voor de vragenlijst met Nederlandse gemeenten en een casestudy met één Nederlandse gemeente. De antwoorden op de vragenlijst en de casestudy kunnen worden teruggekoppeld naar de literatuurstudie om de hoofdonderzoeksvraag en daarmee de doelstelling van dit onderzoek te beantwoorden: Waarom maken verschillende Nederlandse gemeenten bepaalde keuzes in hun herontwikkelingsprojectprocessen als het gaat om de toegankelijkheid van trottoirs en oversteekplaatsen.



Figuur 1 - Onderzoek model

2.5. Methodologie

Omdat er nog geen onderzoek was gedaan naar waarom verschillende Nederlandse gemeenten verschillende keuzes maken met betrekking tot fysieke toegankelijkheid, is dit een verkennend onderzoek. Verkennend onderzoek heeft over het algemeen als doel om gegevens te verzamelen en een eerste begrip van het fenomeen of de situatie te creëren (Edgar & Manz, 2017; Swedberg, 2020). Verkennend onderzoek kan zowel kwalitatief als kwantitatief zijn. In dit onderzoek is van beide gebruik gemaakt door het uitvoeren van een vragenlijst en een casestudy. In de volgende tabel (tabel 1) wordt uitgelegd waarom elke

onderzoeksvraag is opgesteld en welke output wordt verwacht. Na de tabel volgt een gedetailleerde beschrijving van hoe de onderzoeksvragen zijn aangepakt.

Tabel 1 - Framing van de onderzoeksvragen

Onderzoeksvraag	Waarom?	Wat?
Wat is de invloed van de methoden en mate waarin Nederlandse gemeenten kennis verzamelen over fysieke toegankelijkheid op hun visie en beleid ten aanzien van de loopinfrastructuur?	Deze vraag gaat na wat de gemeenten weten over het onderwerp en hoe ze de informatie hebben verkregen. Om meer diepgang te krijgen, was deze vraag ook bedoeld om te begrijpen wat ze daarna met de informatie deden.	Output: Een (visueel) overzicht dat de externe invloed van beleid/richtlijnen op de gemeenten laat zien. Output: Een analyse van de gemeenschappelijke technieken die de verschillende Nederlandse gemeenten gebruiken om kennis over toegankelijkheid te verzamelen. Output: Inzicht over hoe belangengroepen betrokken zijn bij het proces (casestudy).
Hoe vertalen Nederlandse gemeenten hun visie op fysieke toegankelijkheid naar tactische doelen, met name gericht op trottoirbreedte, het ontwerp van oversteekplaatsen en geleidelijnen?	Als een gemeente de informatie heeft verzameld en verwerkt in een doel, hoe zorgen ze er dan voor dat dit haalbaar is voordat ze concrete acties ondernemen (tactisch voor operationeel)?	Output: Een analyse waarin de antwoorden op de vragenlijst worden vergeleken (visie, methode van kennisverzamenen, betrokkenheid van belanghebbenden, beleid, kwaliteitseisen en hun budget). Output: Een analyse van hoe Breda dit heeft gedaan in de verschillende documenten die zij publiekelijk beschikbaar hebben.
Hoe prioriteren Nederlandse gemeenten ontwerpkeuzes als er concurrerende waarden zijn,	De meeste gemeenten zullen in staat zijn om doelen te stellen die verband houden met de visie, maar voeren ze die	Output: Een analyse van de relaties tussen prioritering, belanghebbenden en ontwerpeisen (vragenlijst). Output: Een analyse van beleidsdocumenten van de gemeente

waarvan fysieke toegankelijkheid er één is?	ook daadwerkelijk uit als de situatie erom vraagt?	Breda in combinatie met het interview met de gemeente. Deze informatie zal ook rekening houden met de ervaring van ervaringsdeskundigen.
Hoe gaan Nederlandse gemeenten om met klachten, kwaliteitscontrole en onderhoud met betrekking tot gidslijnen en vlakke oppervlakken van de trottoirs en oversteekplaatsen?	Zelfs als het ontwerp perfect zou zijn wat betreft toegankelijkheid, hoe zorgen gemeenten er dan voor dat dit zo blijft? En wanneer besluiten ze dat er grotere maatregelen moeten worden genomen?	Output: Een analyse van de antwoorden van de respondenten van de vragenlijst met betrekking tot kwaliteitseisen, klachten en beheer en onderhoud. Output: Vragenlijst en interview antwoorden van Breda vergelijken met antwoorden van <i>Breda Gelijk</i> om te zien hoe dit in werkelijkheid is.
Welke invloed hebben externe invloeden op de keuzes van Nederlandse gemeenten met betrekking tot fysieke toegankelijkheid?	Gemeenten maken niet alleen keuzes. Soms zorgen andere factoren of partijen voor beslissingen of hebben ze behoeften waaraan een gemeente zich moet aanpassen.	Output: Literatuurstudie naar wetgeving en actoren die mogelijk invloed hebben op Nederlandse gemeenten. Output: Het vergelijken van omgevingskenmerken (zoals dichtheid en hoeveel ouderen) met ontwerpkeuzes van de Nederlandse gemeenten.

Zoals gezegd is het onderzoek uitgevoerd met een vragenlijst en een casestudy. Om te weten welke vragen gesteld moesten worden en welke aspecten belangrijk waren voor de casestudy, is een literatuurstudie uitgevoerd. De literatuurstudie ging in op de factoren (met betrekking tot actoren, beleid en wetgeving) waar Nederlandse gemeenten rekening mee moeten houden. Inzicht hierin gaf een belangrijke basis om dieper in te gaan op de civieltechnische, tactische en operationele vragen voor de vragenlijst.

In de literatuurstudie is ook gekeken naar hoe een algemene projectcyclus werkt, wat assetmanagement inhoudt en wat de huidige kennis is over toegankelijkheid in projectprocessen. Deze informatie is gevonden met behulp van CROW-publicaties en onderzoek uitgevoerd door Movisie & VNG.

Om meer gedetailleerde context te geven aan de onderzoeksvragen is er ook voor gekozen om een observatie en meerdere interviews uit te voeren met gemeente Breda en de belangenvereniging Breda Gelijk als onderdeel van de casestudy. Het interview met Breda Gelijk ging in op hoe zij de samenwerking met de gemeente ervaren en wat hun ervaringen waren met de casestudielocatie: Vlaszak, Breda. De vragen aan de gemeente Breda waren gebaseerd op de antwoorden die zij gaven in de vragenlijst. Daarnaast ging het interview in op de keuzes die gemaakt zijn in het Vlaszak project. De observatie werd uitgevoerd met drie afzonderlijke bezoeken aan de projectlocatie. De eerste was om de locatie te oriënteren, de tweede om foto's te maken en een observatie met behulp van beeldmeetlatten uit te voeren (zie hoofdstuk 8); het derde bezoek was om de trottoirs en oversteekplaatsen op te meten.

Door de interviews en de observatie is de casestudy gebaseerd op het perspectief van de onderzoeker en van de gemeente. Als deze niet overeenkomen, kan een belangrijk gat worden geïdentificeerd. De interviews werden in het Nederlands gehouden en met toestemming opgenomen. De opnames zijn gebruikt om een samenvatting te maken waarin fragmenten die niet relevant zijn voor dit onderzoek zijn weggelaten. De interviews zijn gecodeerd, waarbij de belangrijkste woorden en zinnen zijn gevonden om te gebruiken in de casestudy (zie hoofdstuk 8.3). De observatie is uitgevoerd met behulp van beeldmeetlatten. Tijdens de eerste twee (van de drie) bezoeken konden vijf hoofdgebieden worden opgemerkt. Deze gebieden en de bevindingen worden beschreven in hoofdstuk 8.2. De bevindingen op deze gebieden konden worden onderverdeeld in drie verschillende categorieën, die werden gedeeld in hoofdstuk 8.2. De combinatie van beleid, interviews en observaties vormt de basis van de resultaten van de casestudy.

Dit onderzoek had als doel om drie casestudies uit te voeren: de gemeente Breda, één met de gemeente Gouda en de laatste met een (relatief kleinere) gemeente zoals Roosendaal, Voorne aan Zee of Rucphen. Vanwege tijdgebrek is ervoor gekozen om het bij één te laten en te focussen op een gedetailleerde observatie.

2.6. Leeswijzer

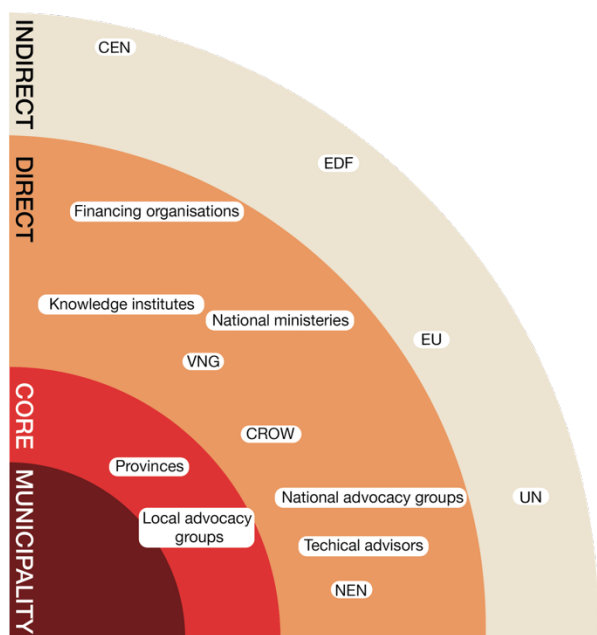
Dit rapport behandelt eerst hoe actoren en regelgeving de Nederlandse gemeenten beïnvloeden (hoofdstuk 3). Dit wordt gevolgd door inzicht in hoe projectcycli van Nederlandse gemeenten en assetmanagement werken en hoe de twee gecombineerd kunnen worden (hoofdstuk 4). Hoofdstuk 5 onderzoekt welke informatie al bekend is over de manier waarop gemeenten werken of worstelen met toegankelijkheid. Dit hoofdstuk geeft ook inzicht in de uitdagingen die Nederlandse gemeenten zouden kunnen ervaren. Hoofdstuk 6 geeft een uitleg over de opzet van de vragenlijst en wie aan de vragenlijst heeft

deelgenomen. Hoofdstuk 7 beschrijft de resultaten van de analyse van deze vragenlijst. Hoofdstuk 8 behandelt de casestudy, waarin de resultaten worden toegepast en waarin wordt geprobeerd meer inzicht te krijgen in waarom gemeenten verschillende keuzes maken. Aan het begin van dit hoofdstuk is uitgelegd hoe de casestudy is uitgevoerd. Hoofdstuk 9 laat zien hoe de onderzoeksvragen beantwoord kunnen worden en wat de eindconclusie is op de hoofdonderzoeksvraag. Uit de conclusies zijn meerdere aanbevelingen af te leiden. Deze zijn onderverdelend in CROW, Nederlandse gemeenten en (algemene) overige aanbevelingen. Deze zijn terug te vinden in hoofdstuk 10.

3. Een Multi-Scalar Actor en Regelgeving analyse in relatie tot fysieke toegankelijkheid

De beslissingen van gemeenten met betrekking tot hun beleid en ontwerpen worden direct en indirect beïnvloed door een grote hoeveelheid aan actoren. Daarnaast moeten Nederlandse gemeenten rekening houden met veranderende wet- en regelgeving en verwachtingen op (inter)nationaal en regionaal niveau. In dit hoofdstuk wordt eerst onderzocht welke actoren Nederlandse gemeenten beïnvloeden, wat hun doel is en hoe ze de gemeenten beïnvloeden. Het tweede deel van dit hoofdstuk gaat in op de wetgeving op de verschillende niveaus en hoe deze de gemeenten beïnvloedt. Inzicht in deze twee perspectieven geeft een eerste begrip van de uitdagingen die Nederlandse gemeenten (zouden kunnen) ervaren.

3.1. Actoren die de besluitvorming van Nederlandse gemeenten beïnvloeden



Figuur 2 - Actoren die Nederlandse gemeenten beïnvloeden (gemaakt door auteur, 2025)

Hoofdstuk 3.1 is opgesplitst in drie verschillende niveaus: kerninvloed, directe invloed en indirecte invloed. Dit is gebaseerd op de invloed die verschillende actoren hebben op Nederlandse gemeenten. De verschillende actoren die in hoofdstuk 3.1 aan bod komen, zijn te zien in figuur 2. Het donkerrood is de gemeente zelf. Het donkerrood is de gemeente zelf. Felrood zijn de kernactoren die de meeste invloed hebben. Oranje toont de actoren die directe invloed hebben, maar niet noodzakelijk samenwerken met de gemeenten. Beige zijn de actoren die indirecte invloed hebben op de gemeenten, hun keuzes hebben nog steeds invloed, maar ze hebben in principe geen contact.

3.1.1. Kern

Beginnend met de kern (rood in figuur 2), hebben de gemeenten de grootste invloed van lokale gehandicaptenorganisaties (belangenorganisaties) en provincies.

Belangenorganisaties zoals *Toegankelijk Tilburg*, *Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer*, *Onbeperkt 073*, *Breda Gelijk* en *010 Toegankelijk* geven (gevraagd en ongevraagd) advies aan hun gemeente (010Toegankelijk, n.d.; Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer, n.d.; Breda Gelijk, n.d.; Onbeperkt 073, n.d.; Toegankelijk Tilburg, n.d.). Dit is gebaseerd op de ervaringen van de mensen die in die gemeente wonen. Sommige belangengroepen geven ook workshops, presentaties en werken samen met andere organisaties om het bewustzijn te vergroten. Ze leren mensen wat het betekent om een beperking te hebben en wat er gedaan kan worden om mensen met een beperking te helpen (Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten, n.d.; Toegankelijk Tilburg, n.d.; Zelfregiecentrum Nijmegen, n.d.).

Verder moet de gemeente samenwerken met de provinciale organisatie omdat de provincie subsidies kan verstrekken en de overkoepelende actor is voor alle gemeenten in die provincie. Provincies zijn zelf echter alleen verantwoordelijk voor provinciale wegen en openbaar-vervoerhaltes (bus en tram indien van toepassing) langs deze wegen. Provincies die werken aan toegankelijkheid helpen niet alleen met subsidies, maar stimuleren ook de gemeenten in die provincie om actief te werken aan toegankelijkheid, zoals de provincies Noord-Holland, Groningen, Overijssel en Utrecht delen in het Nationaal Masterplan Lopen (2024, p. 72-73).

Het Nationaal Masterplan Lopen (2024, p. 63) wil de provincies opnemen als een van de actoren die een grotere rol kunnen hebben in het stimuleren van lopen in beleid en ontwerp. De provincie Groningen is hierin koploper en heeft een *Loopagenda* gemaakt waarin ze beschrijven wat ze willen doen in samenwerking met andere partners zoals gemeenten (Provincie Groningen, 2024). Ook willen ze meer te weten komen over het gedrag van voetgangers, omdat er erg weinig kennis is over voetgangers, in tegenstelling tot fietsers en automobilisten (Provincie Groningen, 2024, p. 15, 26).

Samengevat delen lokale gehandicaptenorganisaties hun kennis en ervaring met behulp van workshops, presentaties en het geven van advies aan gemeenten. Provincies geven gemeenten de kans op subsidies, zijn direct verantwoordelijk voor provinciale wegen en de haltes van het openbaar vervoer daarop en kunnen gemeenten stimuleren om te werken aan fysieke toegankelijkheid.

3.1.2. Directe invloed

Vervolgens de directe invloed (oranje in figuur 2). Kijkend naar het nationale gezichtspunt, delen nationale gehandicaptenorganisaties en kennisinstituten informatie op basis van

ervaringen van mensen met een beperking en/of onderzoek. Belangenbehartigers op landelijk niveau zijn bijvoorbeeld *Ieder(in)* en *Raad voor Ouderen*. Zij geven ook (gevraagd en ongevraagd) advies maar aan de Nederlandse overheid en ministeries (BeterOud, 2020; Iederin, n.d.). Belangenbehartigers zoals *Bartiméus*, *Koninklijke Visio*, *Oogvereniging* en *HandicapNL* delen kennis en helpen mensen met een beperking bij obstakels en uitdagingen die zij in hun persoonlijke leven kunnen ervaren (Bartiméus, n.d.; HandicapNL, n.d.; Koninklijke Visio, n.d.-a; Oogvereniging, n.d.-a). Kennisorganisaties zoals *Kennis over Zien* en *Movisie* delen kennis op basis van onderzoek en ervaringsdeskundigen (Kennis over Zien, n.d.; Movisie, n.d.-b). Zo voert Movisie in samenwerking met de VNG jaarlijks onderzoek uit naar welke gemeenten een LIA hebben gemaakt en welke knelpunten de gemeenten hierbij ervaren (Movisie & VNG, 2023). Andere platforms waarop kennis wordt gedeeld zijn *Ruimte voor Lopen* en *Coalitie voor Inclusie* (Coalitie voor Inclusie, n.d.; Ruimte voor Lopen, n.d.).

PBTconsult geeft technisch advies (PBTconsult, n.d.). *Bouw Advies Toegankelijkheid* en *Nederlands Instituut voor Toegankelijkheid* testen de toegankelijkheid van ontwerpen en ruimtes (Bouw Advies Toegankelijkheid, n.d.; Nederlands Instituut voor Toegankelijkheid, 2023). Ze delen ook informatie online op hun websites. ZonMw en NWO helpen bij het financieren en uitvoeren van onderzoek naar onder andere toegankelijkheid (NWO, 2024; ZonMw, n.d.; ZonMw, 2025).

Verder delen de NEN en CROW richtlijnen, best practices en algemene adviezen over welke specificaties en ontwerpen van de openbare ruimte het beste werken (CROW, n.d.-a; NEN 2025). De VNG ondersteunt de Nederlandse gemeenten met een campagne *Iedereen Doet Mee* (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, n.d.-b) en kennis over onder andere het implementeren van fysieke toegankelijkheid in hun beleid en het betrekken van ervaringsdeskundigen bij dit proces (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, n.d.-a).

Ten slotte, op nationaal niveau houden de ministeries een campagne *Doe onbeperkt mee* (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, n.d.-a), leggen ze de wettelijke basis en beïnvloeden ze indirect de gemeentelijke begroting via het provinciefonds (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, n.d.). Daarnaast hebben de Nederlandse overheid en dus haar ministeries een grote invloed op de publieke opinie, het bewustzijn van toegankelijkheid en zijn ze verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving door de gemeenten.

Samengevat delen nationale gehandicaptenorganisaties en kennisinstituten (algemene) informatie gebaseerd op de ervaringen van mensen met een handicap en onderzoek. Andere

actoren geven technisch advies, delen richtlijnen en best practices of helpen onderzoek te financieren. De Nederlandse ministeries houden bewustmakingscampagnes, beïnvloeden de publieke opinie, zijn verantwoordelijk voor het monitoren van de gemeenten en hebben een indirecte invloed via de provinciefondsen.

3.1.3. Indirecte invloed

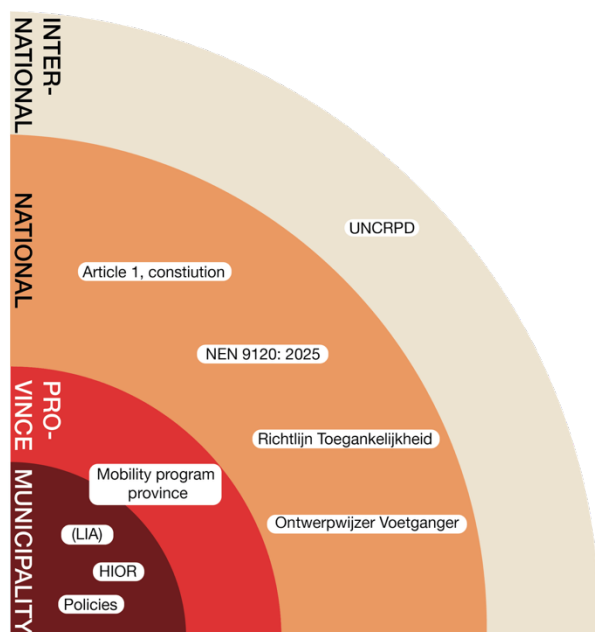
Het laatste niveau is internationaal (beige in figuur 2) en omvat de VN en de Europese Unie [EU]. De VN heeft de UNCRPD (VN-verdrag Handicap) opgezet. Voor Nederland duurde het tien jaar (2006-2016) tot ze het UNCRPD ratificeerden (Rijksoverheid, 2024). Vanaf dat moment begon Nederland meer na te denken over toegankelijkheid. Elke 4/5 jaar moet de Nederlandse overheid rapporteren hoe ze werken aan de doelen van UNCRPD (Iederin, 2024). De VN schrijft een rapport op basis van de communicatie van de Nederlandse overheid en de observaties van het College voor de Rechten van de Mens. De EU stelt ook normen op voor toegankelijkheid, bijvoorbeeld de Europese toegankelijkheidswet, die nieuwe normen stelt voor digitale toegankelijkheid (Europese Commissie, n.d.-d).

Op internationaal niveau adviseert het European Disability Forum [EDF] de EU met betrekking tot toegankelijkheid op basis van gebruikersperspectief van ervaringsdeskundigen (European Disability Forum, n.d.). Ten slotte is er het European Committee for Standardization [CEN], waar NEN deel van uitmaakt. CEN stelt normen op voor richtlijnen of kenmerken van de gebouwde omgeving, waaronder fysieke toegankelijkheid (CEN CENELEC, n.d.).

Samengevat monitoren de VN de voortgang van de UNCRPD-doelen. Dit doen ze met behulp van het College voor de Rechten van de Mens. Op EU-niveau deelt EDF kennis gebaseerd op de ervaringen van mensen met een handicap en CEN stelt normen op voor richtlijnen.

3.2. Wet- en regelgeving die van invloed is op de inrichting van Nederlandse gemeenten

Niet alleen actoren hebben invloed op de Nederlandse gemeenten, maar ook wet- en regelgeving op verschillende niveaus. Net als hoofdstuk 3.1 over actoren laat figuur 3 zien welke wet- en regelgeving op verschillende niveaus van invloed is op Nederlandse gemeenten. Donkerrood is de gemeente zelf. Felrood staat voor de provincie, oranje voor het nationale niveau en beige voor het internationale niveau. Van helderrood naar beige is de mate van invloed op de gemeenten gesimuleerd.



Figuur 3 - Wet- en regelgeving die van invloed is op gemeenten (gemaakt door auteur, 2025)

3.2.1. Gemeentelijk en provinciaal niveau

Een gemeente (donkerrood in figuur 3) zet niet alleen beleid op, maar moet ook denken aan andere soorten documenten en normen. Voordat een gemeente kan denken aan het inrichten van een openbare ruimte, zit er jaren werk in het vastleggen van beleid en regelgeving in, onder andere, een visie, het *Handboek Inrichting Openbare Ruimte* (HIOR) of vergelijkbare documenten. Daarnaast wordt sinds 2016 van de Nederlandse gemeenten verwacht dat ze een *Lokale Inclusie Agenda* (LIA) opstellen (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, n.d.-a). Hierin beschrijven ze, als een van de aspecten, hoe ze gaan werken aan het

toegankelijk maken van de openbare ruimte in hun gemeente. Wat de gemeente gaat schrijven hangt af van het regionale, nationale en internationale niveau.

Op provinciaal niveau (felrood in figuur 3) stelt de provincie een mobiliteitsprogramma en een uitvoeringsstrategie op die beschrijft aan welke doelen de provincie (en dus de gemeenten) de komende jaren gaan werken.

Samengevat: de gemeente en provincies maken visies, beleid en richtlijnen, die de doelen zijn waar ze de komende jaren aan gaan werken. Van gemeenten wordt verwacht dat ze een LIA maken om specifiek aan te geven hoe ze dit gaan doen met betrekking tot toegankelijkheid.

3.2.2. Nationaal niveau

Op nationaal niveau (oranje in figuur 3) delen CROW en NEN (NEN 9120:2025) richtlijnen. Gemeenten mogen hier echter met een argumentatie van afwijken (NEN, n.d.; Vereniging

van Nederlandse Gemeenten, n.d.-c). De Nederlandse overheid heeft artikel 1³ en de kieswet⁴ aangepast zodat ook mensen met een beperking eronder vallen (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2023; Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2025). Ze hebben een Nationale Strategie gemaakt voor de uitvoering van de UNCRPD. Hierin vermelden ze dat toegankelijkheid de norm is voor wetgeving en uitvoering; alles wat nieuw is (producten en diensten) moet toegankelijk zijn volgens het universal design principe; alles wat gebouwd of gemaakt wordt is toegankelijk en bruikbaar (producten en diensten) (Ministerie van VWS, 2024, p.15). "Mensen met een beperking kunnen zich vrij en zelfstandig verplaatsen van A naar B", en de openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen (p. 27).

De ministeries hebben meerdere visies met betrekking tot het stimuleren van lopen, maar het noemen van toegankelijkheid is hierin zeer beperkt (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2020). Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG] doet onderzoek in samenwerking met Movisie. Zij maken rapporten die de werkelijke situatie van gemeenten laten zien. VNG deelt verschillende rapporten zoals de 'Handreiking Lokale Inclusie Agenda', waarin ze gemeenten helpen bij het opzetten van een LIA.

3.2.3. Internationaal niveau

Op internationaal niveau (beige in figuur 3) heeft de VN (2006) de UNCRPD opgesteld. De doelen van UNCRPD hebben een grote impact op Nederlandse gemeenten. Er zijn echter geen juridische consequenties. De Europese Commissie (2021) deelt dat ze hebben gewerkt aan fysieke toegankelijkheid in de gebouwde omgeving door het implementeren van *Passagiersrechten* om "het recht op non-discriminatie bij de toegang tot vervoer en op gratis hulp voor passagiers met een handicap en beperkte mobiliteit te garanderen" door het standaardiseren van het *Design for All* principe en door het organiseren van de *Access City Award* in samenwerking met het European Disability Forum. De Europese Commissie (2021) deelt dat de prijs "een coherente, sectoroverschrijdende aanpak heeft gestimuleerd die verder gaat dan de wettelijke minimumnormen". Hun doel is om EU-steden te belonen die initiatief tonen door prioriteit te geven aan toegankelijkheid voor mensen met een handicap

³ Artikel 1: "Allen die zich in Nederland bevinden worden gelijk behandeld. Discriminatie op grond van godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, handicap, seksuele geaardheid of op enige andere grond is niet toegestaan." (vertaalde versie; Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2023).

⁴ Kieswet (artikel J4.2): "Burgemeester en wethouders dragen er zorg voor dat alle in de gemeente aangewezen stembureaus zodanig zijn gelegen, ingericht en uitgerust dat kiezers met een lichamelijke beperking zoveel mogelijk zelfstandig hun stem kunnen uitbrengen." (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2025).

(Europese Commissie, n.d.-a). In de toekomst hoopt de Europese Commissie verder te werken aan standaardisatie en het identificeren van "hiaten en behoeften aan verdere wetgeving" (Europese Commissie, 2021).

3.3. CROW in de schijnwerpers

CROW deelt informatie in de vorm van handboeken, online artikelen of richtlijnen, zoals eerder uitgelegd. De populaire producten zijn de handboeken en richtlijnen die kunnen worden aangeschaft. In deze producten adviseert CROW relevante partijen over de te volgen werkwijze bij het inrichten van de openbare ruimte. Voor dit onderzoek vormen de richtlijnen *Ontwerpwijzer Voetgangers* en *Richtlijn Toegankelijkheid* een belangrijke basis.

De *Ontwerpwijzer Voetgangers* legt stap voor stap uit wat een gemeente per projectfase kan doen om ervoor te zorgen dat er rekening wordt gehouden met de voetgangersinfrastructuur en om te voorkomen dat er in het eindstadium of na realisatie van het project wijzigingen moeten worden aangebracht (CROW, 2024, hfdst. 3.2, 5.1.2, 9). Een van de aanbevelingen is om een 'voetgangersnetwerkaart' op te zetten om een overzicht te krijgen van de belangrijkste looproutes voor een specifieke groep mensen met de belangrijkste voorzieningen om zo inzicht te krijgen op welke voetgangersinfrastructuur gefocust en geïnvesteerd moet worden (CROW, 2024, hfdst. 6.1.2).

De eisen van de *Richtlijn Toegankelijkheid* (CROW, 2014) zijn inmiddels deels gewijzigd en geactualiseerd in de *Ontwerpwijzer Voetgangers*. Deze publicatie geeft echter nog steeds een goed inzicht in en uitleg over waarom iets toegankelijk is of niet. De *Richtlijn Toegankelijkheid* begint met het geven van de drie belangrijkste redenen waarom de openbare ruimte nog niet voor iedereen toegankelijk is. Dit is gebaseerd op onderzoek uitgevoerd door CROW in 2011 (CROW, 2014). Zij leggen uit dat, ten eerste, de Nederlandse overheid te weinig stuurt op toegankelijkheidseisen in de openbare ruimte. Ten tweede hebben de ontwerpers en adviseurs in de gemeenten te weinig tijd en budget om toegankelijkheid te implementeren in het ontwerp van de openbare ruimte. Ten slotte is er een gebrek aan samenhangende richtlijnen voor toegankelijkheid. Deze publicatie had als doel dit laatste probleem op te lossen.

Samengevat deelt CROW richtlijnen en kennis over onder andere toegankelijkheid. Zij publiceert documenten zoals de *Ontwerpwijzer voetgangers* en *Richtlijn Toegankelijkheid*. Deze documenten worden door veel gemeenten gevolgd als de belangrijkste richtlijnen.

3.4. Conclusie van actoren en wetgeving die de besluitvorming van Nederlandse gemeenten beïnvloeden

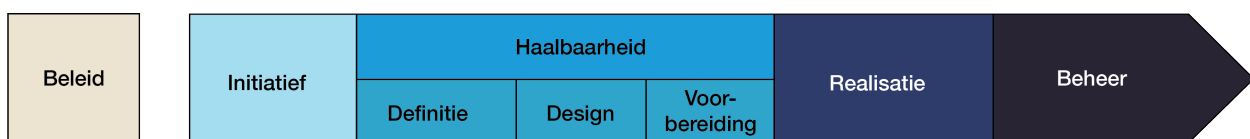
Als er gekeken wordt naar hoeveel actoren en regelgevingen er beschikbaar is, wordt duidelijk hoeveel mogelijkheden een gemeente heeft om meer te leren over fysieke toegankelijkheid. Tegelijkertijd kan de hoeveelheid literatuur en het aantal organisaties waarmee ze rekening moeten houden een grote drempel vormen om met het onderwerp te beginnen. Een makkelijk begin is kijken naar de richtlijnen van CROW en praten met mensen met een beperking. Vooral praten met mensen met een beperking is een makkelijkere start omdat niemand beter kan vertellen wat mensen met een beperking ervaren dan de mensen die de beperking daadwerkelijk hebben. De volgende stappen voor gemeenten zouden kunnen zijn om te kijken naar andere gemeenten en te kijken naar het advies van de VNG.

4. Algemene projectcyclus en activabeheer van Nederlandse gemeenten

Om in de vragenlijst vragen te kunnen stellen aan verschillende mensen met verschillende functies en verantwoordelijkheden, is het belangrijk om te begrijpen hoe projectcycli in het algemeen werken. Daarnaast kan door in te gaan op asset management een betere koppeling worden gemaakt met hoe gemeenten zorgen voor hun openbare ruimte en alles wat zich daarin bevindt. De informatie voor dit hoofdstuk is gevonden met behulp van colleges van het (oude) programma *Internationale Ruimtelijke Ontwikkeling* bij Buas, met behulp van de websites van de overheid en (openbare en betaalde) publicaties van CROW.

4.1. Een algemene projectcyclus van Nederlandse gemeenten

Eerst wordt de projectcyclus uitgelegd. Hoofdstuk 4.1 begint met het opstellen van beleid en doorloopt elke fase tot aan het beheer. Deze fasen zijn gevisualiseerd in figuur 4 om een overzicht te geven van hoe een typische (vereenvoudigde) projectcyclus eruit zou kunnen zien.



Figuur 4 - Standaard projectcyclus (gemaakt door auteur met inspiratie van Conijn et al., 2024 (p.11) en Hellebrekers, 2021)

Om de paar jaar maakt een gemeente beleid, bijvoorbeeld over mobiliteit in het algemeen of toegankelijkheid. Dit beleid bevat de doelen waar de gemeente de komende jaren aan

gaat werken. Dit is bijvoorbeeld gebaseerd op klachten van bewoners of de noodzaak om wegen bij te werken en te onderhouden.

Op basis van dit beleid beslist de gemeente welke projecten ze uitvoert. Dit is afhankelijk van verschillende factoren, zoals wanneer een bepaalde straat voor het laatst is (her)ingericht of dat er iets moet worden onderhouden, zoals riolering of ondergrondse elektriciteitsleidingen. Een project kan om verschillende redenen van start gaan. Dit kan gebaseerd zijn op het beleid, de behoefte aan een herinrichtingsproject of een beleidsmedewerker, bewoner of politicus die met een probleem of idee komt.

In de initiatiefase wordt eerst besproken of het project zal worden uitgevoerd. Er wordt gekeken naar risico's. De grote lijnen van een project (visie) worden uitgezet (Rijksoverheid, 2023) en er wordt een projectteam samengesteld. Aan de hand van deze informatie stelt het projectteam in de definitiefase een programma van eisen op (Hellebrekers, 2021). In de definitiefase bepaalt het team ook hoe belanghebbenden worden betrokken (Hellebrekers, 2021). De mate van participatie kan per project verschillen. Als er bijvoorbeeld iets veranderd moet worden aan de riolering, is er minder participatie nodig dan wanneer de openbare ruimte rond het centraal station opnieuw wordt ingericht.

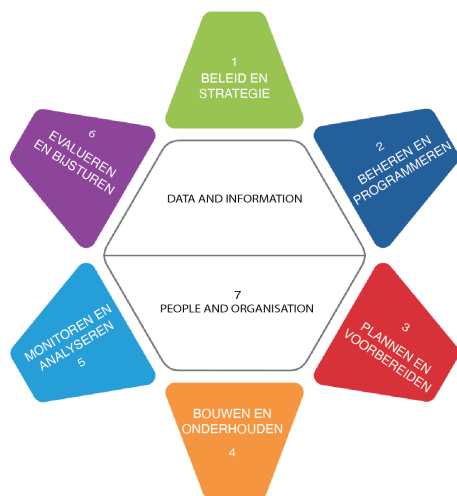
De definitiefase vormt het eerste deel van de overkoepelende fase 'haalbaarheid'. De andere twee stappen zijn ontwerp en voorbereiding. In de ontwerpfase zal het team eerst beginnen met een schetsontwerp en vervolgens doorwerken naar een voorlopig en definitief ontwerp (Hellebrekers, 2021; Rijksoverheid, 2023). Het is gebruikelijk dat het team heen en weer gaat tussen de ontwerpen en fasen op basis van bevindingen in onderzoek, meningen gedeeld in een werkgroep (stakeholders) en het programma van eisen. De laatste stap in de haalbaarheidsfase is voorbereiding. Hier wordt een implementatieontwerp gemaakt, dat een basis vormt voor het bestek. Hierin wordt beschreven welke materialen er precies gebruikt gaan worden en hoeveel ervan nodig zijn, welke taken er uitgevoerd moeten worden, de rechten en plichten en de regeling van het werk.

Daarna volgt de realisatiefase; de bedoeling van deze fase is dat al het werk precies zo wordt uitgevoerd als het in de voorbereidingsfase is beschreven. Tot slot de beheerfase. De ruimte wordt onderhouden om de kwaliteit van de plek te behouden zoals bedoeld (Hellebrekers, 2021; Rijksoverheid, 2023). De begroeiing wordt bijvoorbeeld bijgehouden en de stoep worden gerepareerd als dat nodig is. De beheerfase omvat ook een evaluatie die, afhankelijk van de resultaten, de basis vormt voor de volgende herziening.

Kortom, een project kan om verschillende redenen van start gaan, maar alle projecten die ook af gemaakt worden, doorlopen uiteindelijk een definitie-, ontwerp-, realisatie- en beheerfase. Hoe prominent toegankelijkheid in elke fase is, hangt af van het project, maar in alle projecten kan toegankelijkheid een rol spelen.

4.2. Aanbevolen Vermogensbeheer door CROW Essit

Gemeenten gebruiken assetmanagement om hun doelen te bereiken en een balans te houden tussen prestatie, risico en kosten (CROW Essit, n.d.-b). Assetmanagement is gericht op het beheer van de openbare ruimte en bestaat uit zes fasen. Deze zijn gevisualiseerd in figuur 5 (zie de uitgebreide versie in bijlage [apx]. A). Dit hoofdstuk (4.2) zal elke fase doorlopen, beginnend bij beleid en strategie (groen in figuur) tot evaluatie en bijsturing (paars in figuur).



Figuur 5 - Asset management (aangepaste versie; CROW Essit, n.d.-b)

1. *Beleid en strategie*

Eerst maakt een gemeente strategische doelen, en om deze doelen te maken moeten belanghebbenden betrokken worden (CROW Essit, n.d.-b). Dit vormt het beleidsplan, dat terug te vinden is in het coalitieprogramma, bestuursakkoorden, omgevingsvisie en waterbeheerplannen.

2. *Beheren en programmeren*

De documenten uit de *beleids- en strategiefase* vormen de basis voor het meerjaren inrichtings- en beheerplan.

De gemeente bepaalt haar onderhoudsconcepten, die de strategie beschrijven over hoe, wat en wanneer de gemeente voor de (openbare) ruimte gaat zorgen om haar doelen te bereiken, zonder uit te schrijven hoe ze dit precies gaat doen (CROW Essit, n.d.-b). Verder wordt in deze fase gekeken naar de prioritering op basis van wat belangrijk is in de gemeente. Als bijvoorbeeld biodiversiteit belangrijk is, maar (ervaren) veiligheid belangrijker, dan zal een gemeente op basis daarvan keuzes maken in haar beheerplan.

Tot slot denkt de gemeente in deze fase ook aan 'p-k-r', wat staat voor prestatie-kosten-risico's (CROW Essit, n.d.-b). Als een trottoir midden in een druk stadscentrum ligt, dan is de manier waarop het eruit ziet belangrijker dan een klein pad aan de buitenkant van de stad, dat maar door 10 mensen op een dag wordt gebruikt. In deze specifieke situatie zal er dus

meer geld worden besteed aan onderhoud, bijvoorbeeld aan het opruimen van zwerfvuil in het centrum dan aan het kleine pad. Ze maken het centrum misschien 2 keer per week schoon, vergeleken met 2 keer per jaar voor het kleine pad aan de buitenkant van de stad. Dat komt omdat de gemeente het risico kan nemen dat het pad aan de buitenkant van de stad niet veel gebruikers heeft, waardoor er minder kans is op zwerfvuil en de prestatie van het pad er minder toe doet. Nadenken over hoe het onderhoud in de openbare ruimte wordt uitgevoerd voordat het ontwerp en de planning klaar zijn, zorgt ervoor dat er tijd is om afspraken te maken met de beheerders van de openbare ruimte en om het ontwerp aan te passen als dat nodig is.

3. *Plannen en voorbereiden*

De gemeente bepaalt in de *plan- en voorbereidingsfase* wanneer de openbare ruimte gerealiseerd wordt en welke materialen daarvoor nodig zijn (CROW Essit, n.d.-b). Wie verantwoordelijk is voor welke taak. Deze beslissingen worden vastgelegd in een contract, dat wordt gedeeld met de aanbesteders.

4. *Bouwen en onderhouden*

In deze fase wordt het *uitvoerings- en monitoringsplan* gemaakt. De gemeente werkt met de doelen die zijn opgesteld bij *het beheren en programmeren* en maakt deze concreet. Interventies worden beschreven aan de hand van de vragen: wat, wanneer, welke interventies en welke effectiviteit (CROW Essit, n.d.-b). In deze fase wordt ook de openbare ruimte gerealiseerd op basis van de *plan- en voorbereidingsfase*.

5. *Monitoring en analyse*

De afspraken uit de vorige fase worden in deze fase uitgevoerd. De strategie zal worden aangepast op basis van de toestand van de openbare ruimte die tijdens de monitoring wordt geconstateerd (CROW Essit, n.d.-b).

6. *Evalueren en bijsturen*

Soms vindt er na de realisatie van de openbare ruimte een evaluatie plaats waarbij de gemeente meet of alle doelen gehaald blijven worden en of de belanghebbenden tevreden zijn. Als iets niet gaat zoals gepland, moet het plan worden bijgesteld (CROW Essit, n.d.-b). Als de doelen niet gehaald kunnen worden, zelfs niet na aanpassing van de strategie, dan is een herziening nodig.

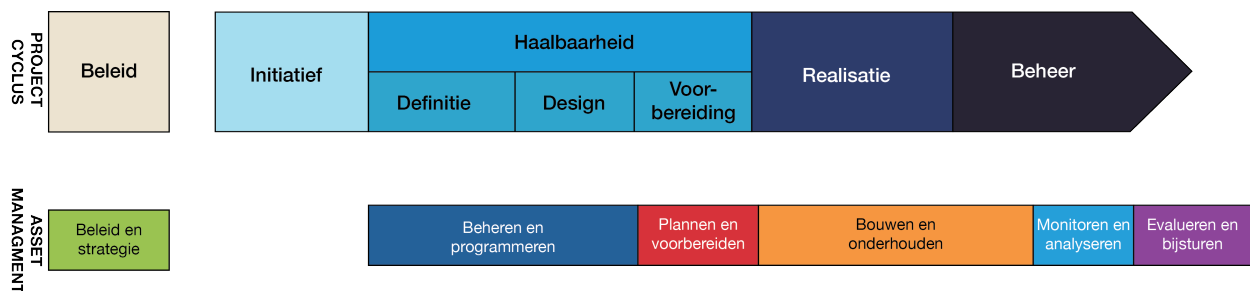
7. Mensen en organisatie

Assetmanagement is niet alleen strategieën en afspraken op papier. Het is ook belangrijk om te beslissen en af te spreken wie er betrokken zijn bij projecten, hoe de organisatie eruit moet zien, wat de verwachtingen zijn in de organisatie en hoe de mensen in de organisatie met elkaar communiceren (CROW Essit, n.d.-b). Om ervoor te zorgen dat de doelen bereikt kunnen worden, is het belangrijk dat iedereen naar dezelfde doelen toewerkt. Dit wordt een *line of sight* genoemd. Van een line of sight is sprake als iedereen die aan het project werkt (van strategie tot onderhoud) begrijpt aan welk doel ze allemaal werken en waarom ze dat doen (CROW Essit, n.d.-b). Daarnaast is het handig als iedereen dezelfde termen gebruikt. Als het doel bijvoorbeeld is om toegankelijkheid te creëren in een park, is het handig dat niet alleen de beleidsmedewerkers weten wat de gemeente wil doen in het gebied op het gebied van toegankelijkheid, maar ook alle ontwerpers, de adviseurs, de aanbesteders en iedereen die daarna werkt aan het onderhoud van de ruimte. Als mensen controleren of het pad in het park nog steeds in goede staat is (schouwen), is het nuttig voor hen om te weten dat toegankelijkheid belangrijker is dan (alleen) esthetiek.

Samengevat: asset management, net als een projectcyclus, is een lang proces. Het is belangrijk dat mensen hierover nadenken om kostbare fouten te voorkomen die later moeten worden aangepast. Ook om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte niet te veel en niet te weinig wordt beheerd om hoge kosten te voorkomen. Daarnaast zal, wanneer asset management correct wordt uitgevoerd, de hele gemeente altijd naar de gestelde doelen toewerken en bijsturen wanneer dat nodig is.

4.3. De combinatie van algemene projectcycli en het aanbevolen activabeheer door CROW Essit

Nu duidelijk is hoe de twee afzonderlijke processen eruitzien, is het interessant om te zien hoe de twee elkaar overlappen. In figuur 6 is deze overlap te zien.



Figuur 6 - Parallel projectcyclus en asset management (gemaakt door auteur, 2025)

Het is belangrijk dat de mensen die werken aan het beheer en de programmering van de toekomstige onderhoudsplannen en de mensen die werken aan het ontwerp samenwerken (line of sight). Dit zorgt ervoor dat alle aspecten die nodig zijn voor het onderhoud in het ontwerp staan en dat er voldoende budget is vanuit de kant van de beheerder van de openbare ruimte. Voor de onderhoudsmensen is het bijvoorbeeld belangrijk dat er vuilnisbakken zijn, maar ook dat er toegang is tot het elektriciteitsnetwerk, zodat het onderhoudswerk daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. Als dit niet gebeurt, kunnen de doelen nooit worden bereikt en moet het plan worden herzien.

4.4. Conclusie van algemene projectcycli en vermogensbeheer van Nederlandse gemeenten

Dus, voortbouwend op de conclusie van hoofdstuk 3, kan dit hoofdstuk toevoegen dat niet alleen het opstellen van regels en het kennen van je stakeholders belangrijk is, maar dat je er ook voor moet zorgen dat de hele gemeente (van beleidsvorming tot management) vanuit hetzelfde perspectief denkt en prioriteiten stelt. Een line of sight is belangrijk in een gemeente omdat het invloed kan hebben op de manier waarop keuzes worden gemaakt in verschillende fasen van het proces. Als alle mensen die betrokken zijn bij een project weten waar ze aan moeten denken als ze het hebben over toegankelijkheid en wat de vastgestelde prioritering is in de gemeente, dan kunnen keuzes zo gemaakt worden dat de visie gerealiseerd kan worden en het beleid gevolgd wordt.

5. Literatuurstudie over toegankelijkheid in projectprocessen in Nederland

Dit hoofdstuk gaat in op wat er al bekend is over het meenemen van toegankelijkheid in projectprocessen van Nederlandse gemeenten. Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van het onderzoek van Movisie & VNG en CROW. De resultaten van hun onderzoek zijn gebruikt om dieper in te gaan op de basis waarom gemeenten verschillende keuzes maken. Deze kennis is essentieel voor het opstellen van de vragenlijst en om in gedachten te houden bij het beantwoorden van de onderzoeksvragen.

Gemeenten ervaren veel uitdagingen bij het werken aan toegankelijkheid. Vooral wanneer ze met toegankelijkheid beginnen. In hoofdstuk 3 kwam naar voren dat gemeenten veel actoren en regels hebben om rekening mee te houden, wat erg overweldigend kan zijn. Daarnaast, zoals besproken in hoofdstuk 4, is het vereist dat iedereen in de gemeente hetzelfde basisbegrip heeft van toegankelijkheid en waarom het belangrijk is. Dit kan een

grote invloed hebben op de prioriteitskeuzes die gemaakt worden in de verschillende fasen van een project. Er zijn echter meer bekende uitdagingen waar gemeenten mee te maken kunnen krijgen, die in dit hoofdstuk aan bod komen.

5.1. Uitdagingen voor Nederlandse gemeenten

Wanneer de observaties van CROW in 2011 (CROW, 2014) worden vergeleken met de observaties van Movisie & VNG in 2023 en 2025, blijkt dat er in ongeveer tien jaar tijd weinig is veranderd. CROW noemt dat de mensen die verantwoordelijk zijn voor de toegankelijkheid maar een beperkte tijd werken (fte's: aangestelde werkuren), en dat ze een beperkt budget hebben (CROW, 2014, p. 9). Movisie & VNG (2023, p. 20) delen dat gemeenten een gebrek aan uitvoeringscapaciteit ervaren, niet weten hoe ze externe gemeentelijke organisaties (scholen, bedrijven, etc.), ervaringsdeskundigen en belangenbehartigers kunnen betrekken en de benodigde kennis en/of competenties missen. Movisie & VNG (2025) delen dat tot op de dag van vandaag het gebrek aan uitvoeringscapaciteit een van de grootste obstakels is bij het willen uitvoeren van de UNCRPD doelen. Daarnaast weten ze niet hoe ze ervaringsdeskundigen en/of belangengroepen moeten betrekken.

Verder delen Movisie & VNG (2023) dat gemeenten een gebrek hebben aan voorbeelden van andere gemeenten; niet iedereen is zich bewust van wat toegankelijkheid inhoudt en met het weinige budget dat gemeenten hebben, moeten ze echt prioriteit willen geven aan fysieke toegankelijkheid. Daarnaast deelt een respondent van de vragenlijst van Movisie & VNG dat er tegenstrijdige behoeften zijn als het gaat om toegankelijkheid. Iemand met bijvoorbeeld een visuele beperking kan baat hebben bij kleine hoogteverschillen, terwijl rolstoelgebruikers liever geen hoogteverschillen hebben. Gemeenten moeten dus niet alleen nadenken over toegankelijkheid versus klimaatadaptatie, parkeren, fietsen, etc., maar ook keuzes maken binnen het thema toegankelijkheid.

"Medewerkers van onze gemeente houden onvoldoende of helemaal geen rekening met inclusie. Er moet meer gedaan worden aan bewustwording, zodat medewerkers inclusie standaard opnemen in hun beleid en ontwikkelplannen. Deze vanzelfsprekendheid ontbreekt nog."

Movisie & VNG (2023, p. 23)

5.1.1. Gemeentelijke begrotingsbeperkingen in Nederland

Zoals gezegd komt in eerder onderzoek de uitdaging van te weinig budget vaak terug (Movisie & VNG, 2023, p.22). Om uit te leggen waarom dit zo'n probleem is voor gemeenten, moet er wat achtergrondinformatie worden gegeven. Het grootste deel van het budget van gemeenten wordt verstrekt door de Nederlandse overheid. 50% tot 60% van de inkomsten van gemeenten komt uit het Gemeentefonds (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2017; Ministerie van Financiën, 2020), daarnaast kunnen ze algemene uitkeringen krijgen van de overheid en een klein percentage van de inkomsten uit gemeentelijke belastingen (Chavannes, 2022). De hoeveelheid geld uit het fonds hangt af van het aantal mensen dat in de gemeente woont.

Door keuzes en fouten die de Nederlandse overheid de afgelopen jaren heeft gemaakt, zal de worsteling met een klein budget voor gemeenten alleen maar groter worden. Het kabinet heeft rekenfouten gemaakt in het budget van het gemeentefonds vanaf 2026, terwijl gemeenten al enkele jaren te weinig geld uit dit fonds krijgen (VNG, 2025). Tegelijkertijd zijn gemeenten door de decentralisaties sinds 2015 verantwoordelijk voor meer aspecten (Deckers, 2024). Denk aan jeugdzorg en het opvangen van mensen die niet (meer) kunnen werken. Dit betekent dat weinig gemeenten reserves hebben. Hierop kunnen ze niet rekenen omdat ze de infrastructuur van de jaren '60 en '70 moeten vernieuwen (Leendertse, 2024). Daarnaast hebben ze ook kosten zoals het ontwikkelen van scholen en het betalen voor jeugdzorg waarvoor ze niet het geld krijgen dat ze zouden moeten krijgen (VNG, 2025). Dit toekomstige perspectief is 'het ravijn' genoemd. Zonder deze problemen te vernoemen, is het doel van de huidige coalitie met betrekking tot mobiliteit: "de minimaal vereiste basiskwaliteit van de bestaande [infrastructuur] handhaven" (Kabinet-Schoof, 2024, p. 10).

5.2. Conclusie van literatuurstudie over toegankelijkheid in projectprocessen in Nederland

De gemeenten worstelen nog steeds met dezelfde uitdagingen als de afgelopen tien jaar. Aangezien veel verantwoordelijkheden op de schouders van de gemeenten zijn gelegd, terwijl zij te kampen hebben met budget- en capaciteitsuitdagingen, is het logisch dat de VN het volgende adviseert:

- Integreer een universele ontwerpnorm in al het toegankelijkheidsbeleid (VN, 2024, art. 9, 24, a).
- Toegankelijkheidseisen opnemen in nationale aanbestedingsprocessen en afdwingen en controleren of de eisen worden toegepast (VN, 2024, art. 9, 24, b).

Dit zal de budgettaire uitdagingen van gemeenten niet oplossen, maar het kan wel meer structuur aanbrengen in wat er verwacht wordt als we het hebben over fysieke toegankelijkheid (Movisie & VNG, 2023, p. 21 & 22).

6. Onderzoeksopzet van de vragenlijst gedeeld met Nederlandse gemeenten

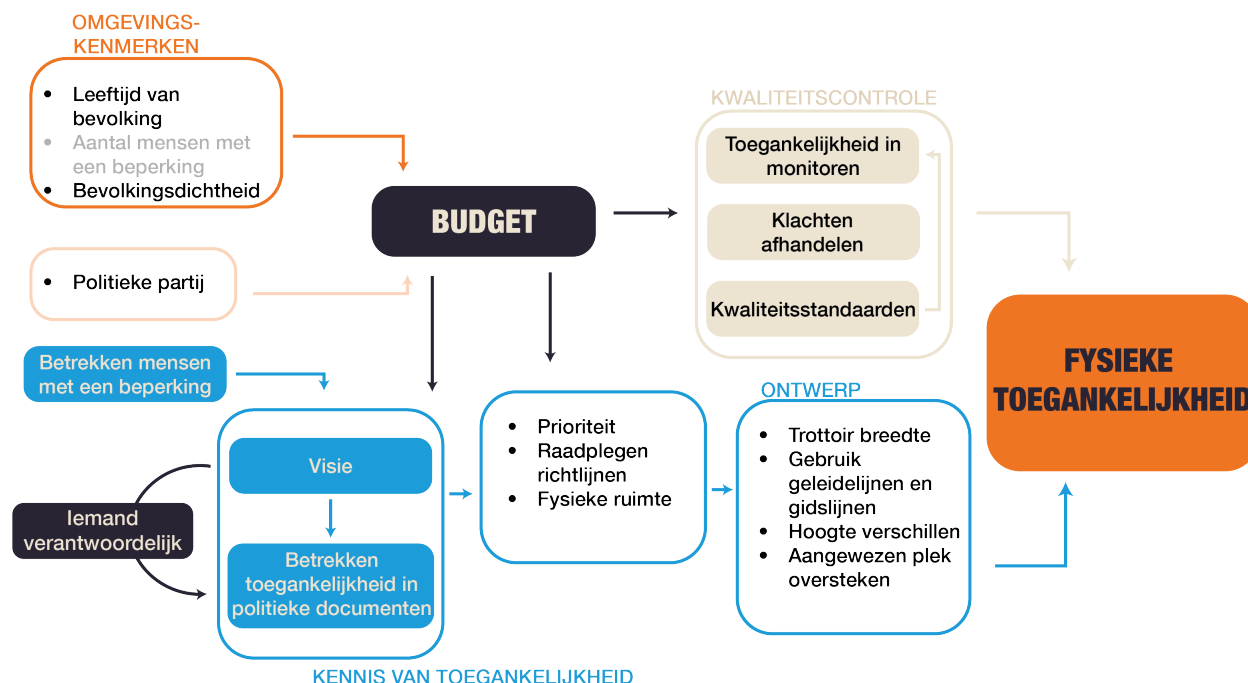
6.1. Variabelen en waarden

Met behulp van het literatuuronderzoek, geconstrueerde onderzoeksvragen en producten van CROW zoals de *Ontwerpwijzer Voetgangers* en de *beeldmeetlatten* zijn verschillende variabelen opgesteld. Om de variabelen te kunnen meten, zijn ze opgesplitst in verschillende waarden. Zo zijn omgevingskenmerken (variabele) opgesplitst in het aantal ouderen (waarde), dichtheid (waarde) en het aantal mensen in een gemeente (waarde). Dit onderzoek wilde de relatie tussen het ontwerpproces en de daadwerkelijke uitvoering met betrekking tot fysieke toegankelijkheid onderzoeken. Er is gekozen om te focussen op het ontwerp van trottoirs (breedte trottoir, geleidelijnen, natuurlijke gidslijnen) en toegankelijke oversteekplaatsen (hoogteverschillen, verkeerslichtinstallaties [VRI] en rateltickers).

Maar om de relatie tussen het ontwerpproces en de daadwerkelijke uitvoering te kunnen onderzoeken, moest inzicht worden verkregen in het kennisniveau van toegankelijkheid, de politieke wil van de gemeenten (budget, iemand die verantwoordelijk is) en de omgevingskenmerken (leeftijd van de bevolking, dichtheid).

Voor dit rapport zijn relaties onderzocht zoals het hebben van een visie op inclusiviteit (visie) en of de gemeente haar technische informatie met betrekking tot toegankelijkheid heeft verwerkt (toegankelijkheid in politieke documenten). Maar er is ook onderzocht of prioriteit voor toegankelijkheid een effect heeft op de trottoirbreedte die wordt toegepast in projecten of het gebruik van geleidelijnen.

Figuur 7 laat zien hoe elke waarde mogelijk samenhangt met een andere waarde. Bijvoorbeeld het effect van *het betrekken van mensen met beperking* tot het hebben van een *visie* en het *betrekken van toegankelijkheid in politieke documenten*.



Figuur 7 - Conceptueel model (gemaakt door auteur, 2025)

6.2. Ontwerp vragenlijst en delen van de vragenlijst

De vragenlijst was opgedeeld in 45 meerkeuzevragen en zeven open vragen (zie bijlage 2). In de vragenlijst werd echter gebruik gemaakt van vertakkingen die gebaseerd zijn op de werkfunctie die een respondent heeft en wat hun keuzes waren tijdens de vragenlijst (zie bijlage 3). De vragenlijst werd uitgevoerd met Qualtrics. De vragenlijst omvatte negen verschillende secties: introductie van de deelnemers, visie, kennisontwikkeling, belanghebbenden, ontwerpbeleid, kwaliteitseisen voor de ontwikkelde infrastructuur, klachten, budget en onderhoud. Het doel was om meerdere mensen van dezelfde gemeente met verschillende rollen te betrekken bij het hele projectproces en om de antwoorden in dezelfde gemeentelijke organisatie te vergelijken en te controleren.

De link naar de vragenlijst werd gedeeld via een openbaar beschikbare database met algemene e-mails van elke gemeente in Nederland. Sommige e-mails ontbraken, waarvoor het contactformulier op de website van de gemeente werd gebruikt. De verstuurd e-mail bestond uit een verzoek om de vragenlijst te delen met beleidsmedewerkers die werken met

toegankelijkheid, lopen of actieve mobiliteit; met adviseurs of ontwerpers op het gebied van fysieke toegankelijkheid; met verkeersadviseurs of andere professionals op het gebied van mobiliteit; en tot slot met beheerders van de openbare ruimte. De link is ook gedeeld via het netwerk van CROW door middel van een direct mail in de categorieën fiets en voetganger, ruimtelijk en mobiliteit en openbare ruimte, in de V&V flits, op het *Kennisnetwerk Toegankelijkheid*, *Nieuwsbrief Essit*, *Fietsberaad* en *Ruimte voor Lopen*. Tot slot is de link gedeeld in een LinkedIn post door de author en een door CROW, die gedeeld is door collega's van CROW en de auteur. En door VNG voor inclusie-functionarissen van gemeenten.

6.3. Hoe de gegevens zijn geanalyseerd

De gegevensanalyse is opgesplitst in twee delen: een basisgegevensanalyse en een scoresysteem. Voor de basisgegevensanalyse zijn de variabelen en hun relaties geanalyseerd die zijn beschreven in hoofdstuk 6.1.

De vragenlijst bestond uit meerkeuzevragen om ervoor te zorgen dat de vragenlijst gemakkelijker in te vullen was en om meer informatie in een (letterlijk) kortere tijd te krijgen. Door de vragen (van dezelfde onderwerpen) te combineren en secties kruislings te analyseren, konden de antwoorden van de respondenten worden gecontroleerd in geval van bias. Hiervoor werden vier hoofdcategorieën gemaakt die correleren met vier deelonderzoeksvragen:

- Prioriteit voor toegankelijkheid
- Effectiviteit betrokkenheid belanghebbenden
- Kwaliteitsborging en -controle
- Algemene benadering van toegankelijkheid

Voordat de analyse werd uitgevoerd, zijn de antwoorden van mensen die 'overig' hebben geantwoord kritisch geanalyseerd om te zien of ze in een van de vereiste functies passen en of hun antwoorden geldig zijn voor dit onderzoek. Bij het opschonen werden de gegevens opgesplitst in drie algemene datasets:

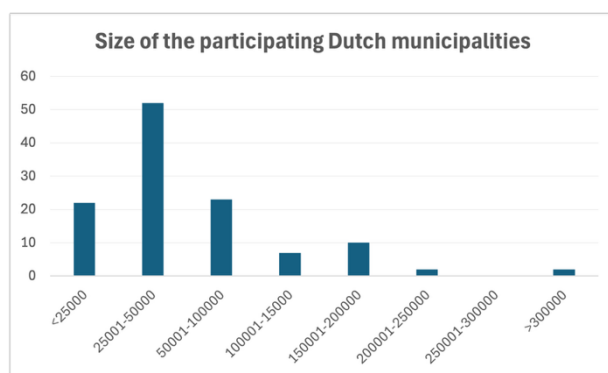
1. Antwoorden die vallen in de categorie beleidsmedewerker, verkeersadviseur of beheerder openbare ruimte met betrekking tot voetgangersinfrastructuur
2. Gemeenten
3. Andere

Sommige gemeenten hadden meerdere antwoorden met verschillende volledigheid van de vragenlijst en verschillende rollen. De dubbele antwoorden zijn samengevoegd tot één antwoord om de gegevens van gemeente tot gemeente te kunnen vergelijken in plaats van antwoord tot antwoord. Dit was het geval voor 30 gemeenten.

6.4. De deelnemende respondenten aan de vragenlijst

De vragenlijst heeft 302 (half) ingevulde reacties opgeleverd. 162 van deze antwoorden voldeden aan de eisen (beleidsmedewerker, verkeersadviseur/ontwerper of beheerder openbare ruimte). De reacties zijn afkomstig van 118 verschillende gemeenten. Dit betekent dat dit onderzoek 35% van alle Nederlandse gemeenten heeft bereikt. Als we dit vergelijken met het onderzoek van Movisie & VNG, dat in 2023 een respons had van 59% en in 2025 van 24%, kan gesteld worden dat dit onderzoek minder betrouwbaar is, maar wel in de buurt komt van de gemiddelde respons van Movisie & VNG ($\pm 42\%$). De respons van CROW-onderzoeken varieert sterk. Afhankelijk van het onderwerp van onderzoek varieert de respons van 2% tot 40%. Dat betekent dat dit onderzoek aan de hogere kant valt als we kijken naar onderzoek van CROW.

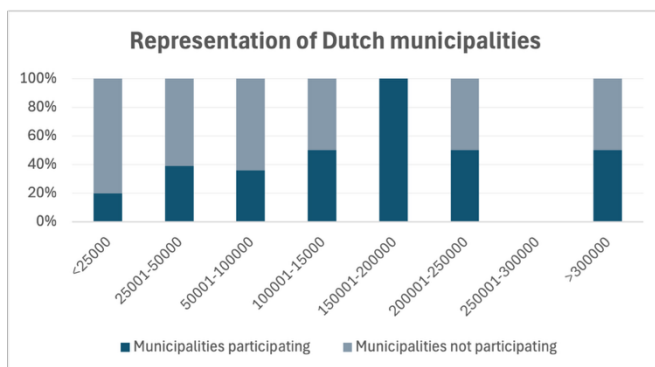
44% van de deelnemende gemeenten heeft tussen 25.001 en 50.000 inwoners. 19% van de gemeenten heeft tussen 50.001 en 100.000 inwoners, en weer 19% van de gemeenten heeft minder dan 25.000 inwoners. Dit is te zien in figuur 8.



Figuur 8 - Omvang van deelnemende Nederlandse gemeenten

Als we kijken naar hoe representatief de respondenten zijn voor hun categorie (aantal inwoners), zien we dat de gemeenten met <25.000 tot 100.000 inwoners over het algemeen ongeveer 20-40% van alle gemeenten in Nederland van dezelfde grootte omvatten. De grotere gemeenten (100.000 en meer) vertegenwoordigden ongeveer 65% van alle gemeenten in Nederland (21 deelnemende gemeenten van de in totaal 32) (zie figuur 9). Dat betekent dat als we kijken naar het totaal aantal gemeenten dat deelneemt aan het onderzoek in vergelijking met de bevolking, het onderzoek niet representatief is. De dekking van de kleinere gemeenten is te klein om conclusies te kunnen stellen. De resultaten kunnen

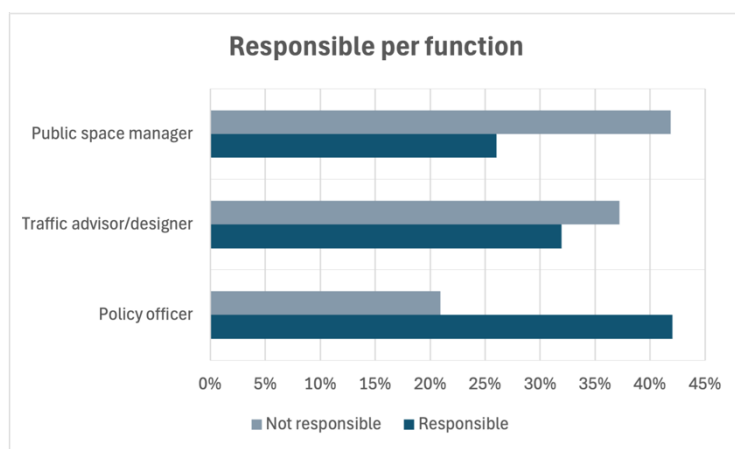
echter wel worden gebruikt als inspiratie en basis voor toekomstig onderzoek, wat past bij het verkennende karakter.



Figuur 9 - Vertegenwoordiging van Nederlandse gemeenten

In de meeste gemeenten (68%) die aan dit onderzoek deelnamen, waren 19-25% van de inwoners 65+. In de Europese Unie was dit gemiddelde 21,6% in 2024, volgens Espinosa (2025). In Nederland als geheel was het gemiddelde 20,5% in 2024, volgens VZinfo (2024). In januari 2025 werd dit 20,8%, volgens het CBS (2025). Dat betekent dat het gemiddelde van 65+'ers in Nederland en de EU in dezelfde categorie valt als in dit onderzoek.

De respondenten van de vragenlijst bestonden voor 33% uit verkeersadviseurs/ontwerpers, 36% uit beleidsmedewerkers en 30% uit beheerders van de openbare ruimte. 78% van de gemeenten heeft aangegeven dat ten minste één persoon die de vragenlijst heeft ingevuld verantwoordelijk is voor toegankelijkheid. De grootste groep mensen die antwoordden dat ze verantwoordelijk zijn voor toegankelijkheid, zijn beleidsmedewerkers (42%), gevolgd door verkeersadviseurs/ontwerpers (32%), en op de derde plaats beheerders openbare ruimte (26%), zoals te zien is in figuur 10.



Figuur 10 - Verantwoordelijk per functie

De verkeersadviseurs/ontwerpers beschreven aan wat voor soort projecten ze werkten. Het meest voorkomende antwoord was erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg. De meeste van deze projecten worden beschreven als stedelijk met een mix van druk gebruikt en rustig. Andere projecten omvatten gebieden rond scholen, weg/wandelroutes naar een centrum, wandelroutes van een verzorgingstehuis naar een centrum en fietspaden. Door de verscheidenheid aan projecten konden er verschillende antwoorden worden gegeven. Dit betekent echter ook dat sommige antwoorden moeilijk te vergelijken zijn vanwege de totaal verschillende soorten projecten. In de vragenlijst zijn deze projecten gebruikt om de vragen/antwoorden een tijdframe te geven.

7. Resultaten

De resultaten van de data-analyse van de vragenlijst worden in dit hoofdstuk gedeeld. Dit hoofdstuk is opgesplitst in zes delen: kennisverzamelingsmethode en toegankelijkheid in Nederlandse gemeenten (7.1), het gebruik van tactische doelen om toegankelijkheid te bereiken in Nederlandse gemeenten (7.2), prioritering van toegankelijkheid in stedenbouwkundige ontwerpen van Nederlandse gemeenten (7.3), toegankelijkheid bij klachten, kwaliteitscontrole en onderhoud in Nederlandse gemeenten (7.4), Nederlandse gemeenten in het scoresysteem (7.5) en tot slot omgevingskenmerken en toegankelijkheid (7.6). De eerste vier delen gaan in op een onderzoeksvraag, het hoofdstuk over scores combineert alle informatie om de algemene positie van de toegankelijkheid in de deelnemende Nederlandse gemeenten te laten zien en tot slot kijken de omgevingskenmerken naar de relaties tussen de voorgaande resultaten en de dichtheid en het aantal ouderen.

Belangrijk om op te merken is dat, zoals uitgelegd in hoofdstuk 6.5, de volgende resultaten niet betrouwbaar zijn vanwege de te kleine respons die niet representatief is. De resultaten kunnen worden gebruikt om een indruk te geven van wat de deelnemende gemeenten doen en wat hun vooruitgang is op het gebied van toegankelijkheid, en het kan een basis zijn voor toekomstig onderzoek naar vergelijkbare onderwerpen.

7.1. Kennisverzamelingsmethode en toegankelijkheid in Nederlandse gemeenten

In de vragenlijst zijn meerdere specifieke vragen gesteld over hoe Nederlandse gemeenten momenteel hun informatie over toegankelijkheid verzamelen en wat ze met deze informatie doen.

Het valt op dat gemeenten die hebben gesproken met ervaringsdeskundigen of een belangenorganisatie (78%) en/of zich hebben ingelezen in richtlijnen over toegankelijkheid van CROW of anderen (76%), vaker een visie hebben op inclusiviteit, of daar momenteel mee bezig zijn. Dezelfde correlatie is te zien bij het opnemen van toegankelijkheidseisen in een HIOR, LIOR of vergelijkbaar document en het hebben gesproken met mensen met een beperking of belangenorganisaties (63%) of het inlezen van richtlijnen (65%). Deze correlatie is niet geheel verrassend. Door in te lezen over toegankelijkheid en te praten met ervaringsdeskundigen, betekent dit dat de interesse om te werken aan toegankelijkheid er al was en dat er een mogelijkheid is om FTE (Full-Time Equivalent) in te zetten. Dit is nodig om een visie te creëren en de richtlijnen in de HIOR, LIOR of een soortgelijk document op te nemen. Daarnaast zijn alle gemeenten natuurlijk ook verplicht om een LIA (lokale inclusieagenda) te maken, wat waarschijnlijk de reden is waarom de meerderheid van de gemeenten een visie op inclusiviteit heeft.

48% van de gemeenten heeft aangegeven een visie op inclusiviteit te hebben (57 van 118). Op de vraag of gemeenten een voetgangersnetwerkaart hebben, antwoordt 77% dat ze deze niet hebben (20 van de 26 gemeenten die deze vraag hebben beantwoord). Hieruit blijkt dat gemeenten misschien willen werken aan toegankelijkheid als onderdeel van inclusiviteit. Maar ze hebben misschien nog geen overzicht van hun voetgangersinfrastructuur en de belangrijkste routes/stromen voor voetgangers in hun gemeente.

Een kleine impact van het praten met ervaringsdeskundigen of een kennisinstituut kan worden gezien wanneer dit wordt gekoppeld aan vraag 5.5 (hoe wordt de input van belanghebbenden gebruikt?). De deelnemende gemeenten die antwoorden te hebben gesproken met ervaringsdeskundigen of een kennisinstituut antwoordden vaker dat de input van belanghebbenden sterk van invloed is of wordt gebruikt als advies. De gemeenten die niet met deze belanghebbenden hebben gesproken om meer te weten te komen over toegankelijkheid, nemen de input vaker gedeeltelijk mee of gebruiken hun input als advies.

Om samen te vatten, de populairste methode om informatie over toegankelijkheid te vinden, in de laatste drie projecten van de respondenten, was praten met ervaringsdeskundigen en inlezen over toegankelijkheid. De gemeenten die hebben gesproken met ervaringsdeskundigen en zich hebben ingelezen over richtlijnen, hebben vaker een visie.

7.2. Het gebruik van tactische doelen om toegankelijkheid te bereiken in Nederlandse gemeenten

Om meer inzicht te krijgen in hoe gemeenten werken met de doelen uit hun visie, is in de vragenlijst getoetst welke eisen gemeenten stellen aan geleidelijnen, gidslijnen, toegankelijke oversteekplaatsen en trottoirbreedten. Dit zijn tactische doelen. Tactische doelen, in het kort, zijn doelen die de brede, strategische doelen die een gemeente heeft opgesteld ondersteunen en eraan bijdragen. Tactische doelen zijn vaak specifiek en voor de korte en middellange termijn.

58% van de gemeenten die de vragen 6.3-6.15 hebben beantwoord, hebben brede trottoirs in hun visie opgenomen, maar hebben in hun laatste drie projecten een maat van 1,20-1,50 meter of minder toegepast. Zoals eerder beschreven in de context, is de aanbevolen breedte door CROW (2024, hoofdstuk 7.1.1.) 2 meter. Als we kijken naar de antwoorden van de respondenten die hebben aangegeven geleidelijnen op te nemen in de visie, dan past 60% *altijd tot meestal* de basis geleidelijnen toe. Dit aantal is anders wanneer we het hebben over waarschuwingstegels, 67% zegt deze *nooit of soms* toe te passen.

Als we kijken naar de gemeenten die hebben aangegeven toegankelijke oversteekplaatsen in hun visie op te nemen, zegt 59% dat hun gemeente heeft gedefinieerd hoe ze de oversteekbaarheid kunnen garanderen zonder onoverbrugbare hoogteverschillen. Wanneer verder wordt gevraagd, geeft 71% van de respondenten aan niet te hebben gedefinieerd wanneer een verkeersregelininstallatie [VRI] moet worden gebruikt en 75% geeft aan niet te hebben gedefinieerd wanneer een toegankelijk voetgangerssignaal [APS] moet worden gebruikt. De laatste twee aspecten zouden onder de verantwoordelijkheid van iemand anders kunnen vallen, wat het hoge percentage zou verklaren; maar als de persoon die antwoordt verantwoordelijk is voor toegankelijkheid, dan zou hij of zij dit moeten weten. Dit zou kunnen betekenen dat de gemeente het gebruik van APS niet heeft gedefinieerd of dat de kennis niet wordt gecommuniceerd binnen de gemeentelijke organisatie.

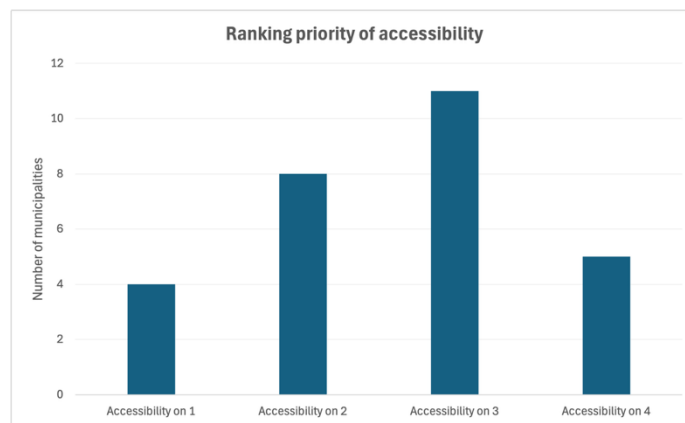
Bij vergelijking van de visie (vraag 3.2) met de kwaliteitseisen (vraag 7.2) valt op dat slechts 38% van de respondenten die hebben aangegeven brede trottoirs in de visie op te nemen, dit doel ook in de kwaliteitseisen hebben opgenomen. 63% van de respondenten die hebben aangegeven geleidelijnen in de visie op te nemen, hebben dit ook opgenomen in hun kwaliteitseisen. Vermelding in de kwaliteitseisen betekent echter niet per definitie dat dit ook in detail wordt gedaan en dat het ook wordt uitgevoerd.

Voordat er ingegaan wordt op de samenvatting, is het belangrijk om te delen dat in vraag 3.2 werd gevraagd of de gemeenten bepaalde aspecten in hun visie hadden (vraag is te vinden in de bijlage). Sommige antwoorden waaruit gekozen kon worden, waren antwoorden op tactische doelen, die nog niet in de visie thuishoren. In plaats daarvan zouden ze beschreven moeten worden in de uitvoeringsplannen en programma- en begrotingsplannen. Aangezien de gemeenten nog steeds antwoorden met kenmerken die tactisch zijn, zou gezegd kunnen worden dat ze over tactische doelen hebben nagedacht. Dit kan echter ook betekenen dat sommige gemeenten die deze vraag beantwoordden misschien niet het juiste begrip hebben van wat een tactisch doel is.

Kortom, door het beperkte aantal respondenten en vraag 3.2 kan niet met zekerheid gezegd worden of gemeenten daadwerkelijk gebruik maken van tactische doelen. Ze stellen wel doelen die als tactisch gedefinieerd kunnen worden, wat terug te zien is als we kijken naar hun ontwerpeisen. Gemeenten stellen richtlijnen op met betrekking tot breedte, gebruik van geleidelijnen en hoogteverschillen. Maar bij meer specifieke eisen, zoals het gebruik van waarschuwingstegels, verkeerslichtinstallaties en toegankelijkheid voetgangerssignalen, geven de verkeerskundigen aan dat de gemeente deze niet heeft gedocumenteerd. Dit zou erop kunnen wijzen dat als ze tactische doelen gebruiken, ze deze misschien niet gedetailleerd genoeg operationaliseren, of dat ze nog niet genoeg kennis hebben over deze specifieke zaken.

7.3. Prioritering van toegankelijkheid in ontwerpen van Nederlandse gemeenten

Verschillende vragen in de vragenlijst maten hoe de verschillende Nederlandse gemeenten die deelnamen aan het onderzoek werkten met toegankelijkheid en ervaringsdeskundigen. Een van de vragen (6.1) vroeg de respondenten om toegankelijkheid te rangschikken onder de onderwerpen auto, fiets en klimaatadaptatie. Toegankelijkheid moet met deze aspecten 'strijden' om ruimte. Dat komt omdat de meest voorkomende plaats voor toegankelijkheid door de respondenten die deze vraag beantwoordden (28 gemeenten) plaats drie was (39%). Gevolgd door plaats 2 (29%), plaats 4 (18%) en het minst populaire antwoord was op plaats 1 (14%) (zie figuur 11). In plaats daarvan is de fiets veruit de categorie die prioriteit heeft, gevolgd door de auto.



Figuur 11 - Rangschikking van prioriteit van toegankelijkheid

Als we kijken of het hebben van een visie van invloed is op dit antwoord, dan zien we over het algemeen dat gemeenten die een visie hebben toegankelijkheid vaker op plaats 2 zetten, en dat de gemeenten die antwoordden dat ze aan een visie werken toegankelijkheid vaker op plaats 3 zetten.

Vanwege het beperkte aantal gemeenten dat "nee" heeft geantwoord op vraag 3.1 (visie) en vraag 6.1 (ranking) heeft beantwoord (28 gemeenten), kan niet betrouwbaar worden gezegd dat het niet hebben van een visie correleert met een lagere ranking van toegankelijkheid. Het is mogelijk dat gemeenten wel een visie hebben gemaakt, maar dat de doelen nog niet worden uitgevoerd in de gemeentelijke organisatie, omdat het tijd kost om veranderingen te borgen in het proces.

Wat te zien is, is dat de gemeenten die participatie hebben opgenomen in hun visie, de input van ervaringsdeskundigen en/of kennisinstellingen vaker gebruiken als advies. Opvallend is dat de gemeenten die participatie niet hebben opgenomen een hoger percentage hebben dat de input als sterk bepalend gebruikt (8% ten opzichte van 5%) en een lager percentage voor het niet opnemen van de input (0% ten opzichte van 5%). De gemeenten die participatie niet hebben opgenomen gebruiken de input meestal als advies of gebruiken de input slechts gedeeltelijk.

Om een andere kant te geven: het feit dat een gemeente de input als sterk bepalend gebruikt, zegt niet iets over het participatieproces en of de samenwerking als positief wordt gezien in de gemeentelijke organisatie. Bovendien kan het als advies gebruiken betekenen dat gemeenten kritischer zijn over andere factoren, zoals verkeersveiligheid en dus niet als slecht gezien moeten worden.

Als we verder kijken naar de manier waarop belanghebbenden worden betrokken en hoe de gemeenten toegankelijkheid rangschikken, kan worden opgemerkt dat de gemeenten die toegankelijkheid op plaats 1 rangschikken de neiging hebben om de input van belanghebbenden als advies te gebruiken. De gemeenten die aangeven dat de input van stakeholders sterk bepalend is, rangschikken toegankelijkheid op plaats 2 of 3.

Als we dieper duiken in de manier waarop stakeholders worden betrokken bij de projecten, geeft 30% van de respondenten aan dat ervaringsdeskundigen standaard stakeholders zijn bij bepaalde projecten. Als we echter kijken naar de correlatie tussen ervaringsdeskundigen als standaard stakeholders en de manier waarop ze worden betrokken, lijkt dit geen verschil te maken. De gemeenten die antwoordden ervaringsdeskundigen als standaardbelanghebbenden te hebben, namen hen meestal op door hen te raadplegen via een vergadering of focusgroep (58%), of de opgenomen belanghebbenden konden advies geven in de ontwerpfase (54%). De gemeenten die ervaringsdeskundigen niet als standaard stakeholders hebben opgenomen, laten vergelijkbare percentages zien (geraadpleegd: 46%; advies: 50%). Hetzelfde geldt voor hoeveel invloed de inbreng van de belanghebbenden gaf in samenhang met het feit dat ervaringsdeskundigen een standaardbelanghebbende waren. Daarnaast laat vraag 5.3 (alleen gevraagd aan verkeersadviseurs/ontwerpers) zien dat zelfs als de gemeenten ervaringsdeskundigen tot standaard stakeholder hebben gemaakt, dit niet altijd betekent dat ze worden meegenomen. Dit kan niet als een conclusie worden gezien, aangezien in de vraag werd gevraagd of de gemeenten ervaringsdeskundigen als standaard stakeholder hebben voor bepaalde projecten (vraag 5.2) en in vraag 5.3 wordt ingegaan op de laatste drie projecten waar verkeersadviseurs/ontwerpers aan hebben gewerkt, waarvan niet kan worden nagegaan of ze in de vastgelegde categorie vallen of niet.

De vragenlijst ging ook in op de vraag of ze de inrichtingseisen toepassen en met welke uitdagingen de gemeenten te maken hebben. 69% van de respondenten op vraag 6.12 antwoordde dat ze de inrichtingseisen meestal toepassen. Redenen om ze niet toe te passen zijn in meerderheid het gebrek aan ruimte (24 van de 38 antwoorden). De gemeenten delen dat de prioriteit lag bij auto's, fietsen of het geven van zoveel mogelijk ruimte aan percelen voor huisvesting. Sommige gemeenten deelden dat wanneer ze een gebrek aan ruimte ervaren, ze zich richten op de verkeersveiligheid in het algemeen. Ervoor zorgen dat de gebruikers van de ruimte zich zo veilig mogelijk kunnen verplaatsen en in de ruimte kunnen verblijven. Anderen deelden te kijken naar de mogelijkheid om het verkeer een andere kant op te sturen, of deelden dat het niet het type weg was dat toegankelijkheid toegepast moest worden.

Om het samen te vatten, geven de meeste gemeenten aan dat toegankelijkheid op de 3rd of 2nd plaats staat tussen auto's, fietsers en klimaatadaptatie. De gemeenten delen dat ze ruimtebeperkingen ervaren, maar slechts een zeer beperkt aantal gemeenten verduidelijkt hoe ze vervolgens met toegankelijkheid aan de slag zijn gegaan. Verder is de correlatie van een visie waarin toegankelijkheid is opgenomen en het effect op de prioritering van toegankelijkheid nog te onduidelijk. In dit onderzoek gebruikten de gemeenten die toegankelijkheid lager rankte en participatie niet opnamen in hun visie, vaker de input van ervaringsdeskundigen en belangengroepen als sterk bepalend. De gemeenten die toegankelijkheid hoger rankte gebruiken over het algemeen de input van ervaringsdeskundigen als advies. Dit resultaat zou er zelfs op kunnen wijzen dat gemeenten die de input van stakeholders als sterk bepalend gebruiken, dit als een negatief resultaat zouden kunnen zien omdat de stakeholders mogelijk als 'lastig' worden gezien of het proces lang duurt. Dit perspectief zou echter beter getest moeten worden.

Daarnaast lijkt het niet hebben van ervaringsdeskundigen als standaard stakeholders geen effect te hebben op het betrekken van stakeholders bij projecten. Dit onderzoek is niet in detail ingegaan op de vraag of gemeenten daadwerkelijk doen wat ze zeggen of niet, dus dit is nog onbetrouwbaar.

7.4. Line of sight en toegankelijkheid bij klachten en kwaliteitscontrole in Nederlandse gemeenten

Om te zien of mensen in het hele projectproces, van beleidsmedewerkers tot beheerders, toegankelijkheid begrijpen en zich ervan bewust zijn, zijn vragen opgenomen over klachten, kwaliteitscontrole en onderhoud. Voordat hierop ingaan wordt, is gekeken naar de combinatie van het weten van een mogelijke visie en de rol van de respondent. Dertig gemeenten hadden meerdere respondenten. De antwoorden van deze respondenten zijn met elkaar vergeleken om te kunnen constateren dat de meeste beheerders niet zeker weten of hun gemeente een visie heeft, terwijl de beleidsmedewerker(s) of verkeersadviseur aangeven dat ze er wel een hebben. Er zijn ook meerdere gemeenten waar de respondenten allemaal een ander antwoord hebben gegeven. Deze inconsistentie bij bijna alle gemeenten laat zien dat de line of sight (iedereen in een projectproces op de hoogte van de doelen van de gemeente) bij hen niet op orde is.

Bij de kwaliteitseisen antwoordden de meeste respondenten dat hun gemeente kijkt naar de breedte van trottoirs, obstakels op het trottoir, hoogteverschillen en vlakheid van het trottoir. Wanneer de antwoorden op vraag 3.2 worden vergeleken met vraag 7.2, valt op dat alle gemeenten die brede trottoirs in hun visie hebben opgenomen, dit ook hebben verwerkt in hun kwaliteitseisen. Voor geleidelijnen en gidslijnen is dit niet het geval. Van de negen

gemeenten die geleidelijnen in hun visie hebben opgenomen en ook vraag 7.2 hebben beantwoord, hebben vijf gemeenten geleidelijnen en gidslijnen in hun kwaliteitseisen opgenomen. Vier gemeenten hebben ze niet opgenomen.

Wanneer we kijken naar de mogelijkheden om een klacht te melden, geven de meeste gemeenten een breed scala aan mogelijkheden. Van persoonlijk contact (bellen en klachtenpunt) tot indirect contact (app, contactformulier, brief en e-mail). Door opties te geven, zorgen de meeste gemeenten ervoor dat iedereen de mogelijkheid heeft om zijn gedachten of punten van zorg te delen. Zodra de klacht is ontvangen door de gemeente, hebben de meeste gemeenten (86%) iemand die verantwoordelijk is voor de afhandeling van de klacht. Of de gemeente iets aan de klachten zal doen, wordt beslist op basis van de fysieke locatie of de bijgevoegde foto's. Minder dan de helft van de gemeenten (40%) die de vragen 8.1-8.4 hebben beantwoord (58 gemeenten), geeft aan dat ze de situatie vergelijken met vastgestelde normen en richtlijnen. 41% van de gemeenten die normen en richtlijnen hebben opgesteld, houdt rekening met toegankelijkheid, maar toegankelijkheid wordt niet expliciet vermeld in de normen en richtlijnen. 36% van de gemeenten geeft aan dat toegankelijkheid deel uitmaakt van de algemene richtlijnen. Het is niet duidelijk of de gemeenten die niet hebben geantwoord dat ze normen en richtlijnen hebben opgesteld, überhaupt naar toegankelijkheid kijken.

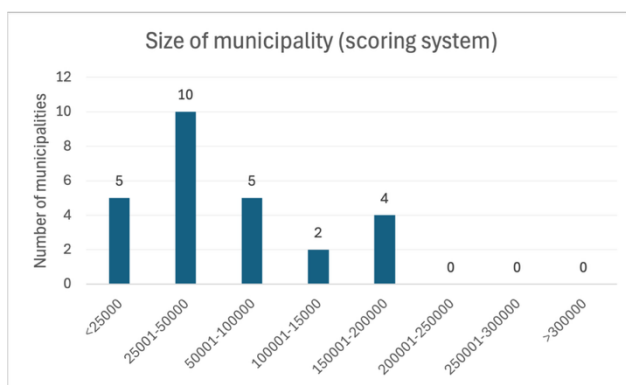
Verder zijn er wel eisen gesteld aan de controle, maar deze blijven relatief algemeen, zoals denken aan de vlakheid van het trottoir en objecten op het trottoir. Bij de vraag over geleidelijnen gaven 8 van de 20 gemeenten aan dat geleidelijnen niet zijn opgenomen en 8 van de 20 gaven aan niet te weten of het is opgenomen. Interessant is dat van de acht gemeenten die aangaven geen geleidelijnen in de kwaliteitseisen van de monitoring te hebben opgenomen, vier gemeenten aangaven dat dit wel in de kwaliteitseisen van de monitoring was opgenomen. Dit aantal is veel te klein om representatief te zijn voor de hele populatie, maar het geeft wel aan dat de aspecten van de visie mogelijk niet voldoende verspreid en goed toegepast worden na vermelding in de visie of kwaliteitseisen.

Ten slotte, als we kijken of gemeenten de kwaliteitscatalogus openbare ruimte of die van looproutes kennen (product CROW), geeft 67% van de respondenten van vraag 7.5 aan kwaliteitscatalogus openbare ruimte te kennen, 9% kent de kwaliteitscatalogus looproutes en 24% geeft aan geen van beide te kennen. Van de mensen die de catalogus kennen, lijken de meesten een beheerder van de openbare ruimte te zijn. Daarnaast, als we vraag 7.5 vergelijken met 7.4, beschrijft 79% van de respondenten die aangeven de kwaliteitscatalogus te kennen, de kwaliteitseisen kwalitatief (in vergelijking met kwantitatief of een schaalverdeling met afbeeldingen).

Kortom, de meeste gemeenten gebruiken een breed scala aan communicatiemethoden om een klacht in te dienen. Als er gekeken wordt naar de praktische toepassing van toegankelijkheid in klachten, delen de gemeenten dat ze niet in detail hebben gedocumenteerd wanneer iets ontoegankelijk is en dus moet worden aangepakt. Als we kijken naar de overeenkomsten tussen visie- en kwaliteitseisen, lijkt de breedte van trottoirs te zijn geborgd in de documenten. Geleidelijnen echter niet. Zowel in hoofdstuk 7 als in hoofdstuk 10 delen de meeste gemeenten dat ze niet hebben gedocumenteerd hoe ze de kwaliteit van geleidelijnen kunnen waarborgen. Deze vragen werden beantwoord door een beperkt aantal gemeenten, dus dit aantal is niet representatief voor de hele populatie, maar het is een interessant inzicht dat mogelijk verder onderzocht kan worden. Daarnaast kan het gebrek aan *line of sight* de gemeentelijke organisatie voor extra uitdagingen stellen wanneer ze de toepassing van toegankelijkheid in alle projectfasen willen garanderen.

7.5. Nederlandse gemeenten in een puntensysteem

Om inzicht te krijgen in hoe de gemeenten werken op alle aspecten (kennisverzamelen, belanghebbenden, prioriteit en kwaliteitseisen), is een scoresysteem opgezet (zie bijlage 1). De gemeenten die in het scoresysteem zijn opgenomen, moeten alle vragen tot en met onderdeel 9 hebben ingevuld. Vanwege het beperkte aantal gemeenten (2) dat zowel sectie 6 als sectie 10 had beantwoord, is ervoor gekozen om monitoring niet mee te nemen in dit scoresysteem. De puntentelling is uitgevoerd bij 26 gemeenten. Tien daarvan hebben tussen 25.001 en 50.000 inwoners, vijf deelnemende gemeenten hebben minder dan 25.000 inwoners, vijf gemeenten hebben tussen 50.001 en 100.000 inwoners, twee gemeenten hebben tussen 100.001 en 150.000 inwoners, en tot slot hebben vier gemeenten tussen 150.001 en 200.000 inwoners (zie figuur 12).



Figuur 12 - Omvang van gemeenten die deelnemen aan het scoresysteem

Dit betekent dat de scoreanalyse voornamelijk kleine gemeenten bevat en een beperkt aantal middelgrote en grotere gemeenten. Door het kleine aantal gemeenten dat aan de criteria voor dit onderzoek voldoet, zijn de besproken resultaten niet representatief voor de hele populatie. Ze geven wel een eerste indruk en creëren hypothesen voor mogelijk toekomstig onderzoek.

7.5.1. Betrokkenheid van belanghebbenden

Om te beginnen met de betrokkenheid van belanghebbenden: de meeste gemeenten die een zeer effectieve betrokkenheid met belanghebbenden hebben, zijn tevreden tot zeer tevreden over hun mate van betrokkenheid. Dezelfde correlatie is te zien wanneer er geen tot beperkte betrokkenheid is. De meeste gemeenten zijn ontevreden over de aanpak. Eén gemeente heeft echter matige betrokkenheid en is hier zeer tevreden over, en drie gemeenten hebben geen tot beperkte betrokkenheid en staan hier neutraal tegenover.

7.5.2. Prioriteit voor toegankelijkheid

Als er gekeken wordt naar de prioritering van toegankelijkheid, vallen veel gemeenten in de middencategorie (62%). Zij plaatsen toegankelijkheid op plaats drie. Voor deze gemeenten heeft de auto of de fiets prioriteit boven de toegankelijkheid. Er is één gemeente die laag scoort op hun prioritering, maar hoog scoort als we kijken naar hoe ze het toepassen. De toepassingsscore is afhankelijk van de projecten waaraan de respondenten hebben gewerkt en de beschrijving van hoe ze met toegankelijkheid hebben gewerkt in het project. Omdat de projecten per respondent kunnen verschillen en omdat veel respondenten niet duidelijk hebben gemaakt hoe ze toegankelijkheid als prioriteit hebben aangemerkt, is deze informatie niet betrouwbaar. Het laat wel zien dat, ook al is toegankelijkheid misschien geen prioriteit in de gemeente, ze toegankelijkheid toch kunnen toepassen. Behalve deze gemeente, hadden de meesten een gemiddelde prioriteit en lieten zien dat ze toegankelijkheid in hun projecten hadden opgenomen. De gemeenten die aangaven een hoge prioriteit te hebben (plaats 1 of 2) hebben ofwel niet uitgelegd hoe ze toegankelijkheid hebben toegepast of ze hebben toegankelijkheid op een evenwichtige manier toegepast in plaats van geprioriteerd. Dit toont ook aan dat de perceptie van de prioritering niet per se aangeeft dat de gemeente ook daadwerkelijk de acties onderneemt om die stelling te ondersteunen.

7.5.3. Kwaliteitscontrole

Zoals uitgelegd, waren er te weinig gemeenten die vragen in sectie 6 en sectie 10 hadden beantwoord. Hierdoor is de monitoring buiten deze categorie gelaten. Dat betekent dat voor

de kwaliteitscontrole is gekeken naar de aanwezigheid van kwaliteitseisen en toegankelijkheid bij klachten. Slechts 12% (3) van de gemeenten die in het scoresysteem zijn opgenomen, had een proactieve kwaliteitsborging. 50% (13) van de gemeenten scoorde een reactieve kwaliteitsborging in deze categorie. 12% (3) had een beperkte betrokkenheid. De overige zeven gemeenten hebben deze vragen niet ingevuld. De gemeenten die een reactieve kwaliteitsborging hadden, vertrouwen vaak op klachten om iets te doen of zijn niet gedetailleerd in hoe ze kijken naar toegankelijkheid in de kwaliteitseisen.

7.5.4. Algemene benadering van toegankelijkheid

Als er gekeken wordt naar hoe de gemeenten scoren in de algemene benadering, dan is er te zien dat 42% van de gemeenten nog bezig is met het ontwikkelen van hun totaalaanpak en dat 42% al toonaangevend is ten opzichte van de andere gemeenten die aan het onderzoek deelnamen. 77% van de gemeenten geeft aan nog verbeterpunten te zien. 23% geeft aan geen verbeterpunten te zien in hun gemeentelijke organisatie. Opvallend is dat 4 van de 6 gemeenten die aangaven geen verbeterpunten te zien, scoren als *in ontwikkeling* of als *beperkt bezig met toegankelijkheid*.

De gemeenten die aangeven punten van verbetering te zien, variëren van beperkte betrokkenheid tot leidend. De opmerkingen die de gemeenten hebben achtergelaten zijn samen te vatten in drie belangrijke verbeteringen. De eerste is het vastleggen van de (technische) kennis in een overheidsdocument. Het tweede punt is dat mensen in hun gemeentelijke organisatie de vastgelegde informatie vanaf het begin en gedurende het hele proces moeten toepassen. Ten slotte wordt het toepassen ervan vanzelfsprekend en een natuurlijke handeling. Dit wordt gecombineerd met het feit dat de mensen in hun gemeentelijke organisatie zich meer bewust moeten worden van toegankelijkheid. Slechts één gemeente deelde dat ze vaker zouden moeten afstemmen met hun lokale belangengroep.

7.5.5. Algemene benadering van toegankelijkheid en ontwerpeisen

Helaas is er door het beperkte aantal antwoorden voor het scoresysteem geen verschil waargenomen tussen de leidende gemeenten en de gemeenten in ontwikkeling met betrekking tot de keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de ontwerpeisen (zoals de breedte van het trottoir, het gebruik van geleidelijnen of waarschuwingstegels, enz.) De beperkte betrokkenheid bestaat uit slechts vier gemeenten in vergelijking met negen gemeenten in ontwikkeling en acht gemeenten in leidend. De verschillen zijn (nog) niet groot genoeg. Het enige wat opviel was dat de leidende gemeenten vaker ja antwoordden op de vraag wanneer

een rateltikker moet worden gebruikt. Daarnaast is het verrassend dat de enige gemeente die een budget heeft voor toegankelijkheid, dat ook is meegenomen in het scoresysteem, een gemeente is die in de categorie beperkte betrokkenheid valt.

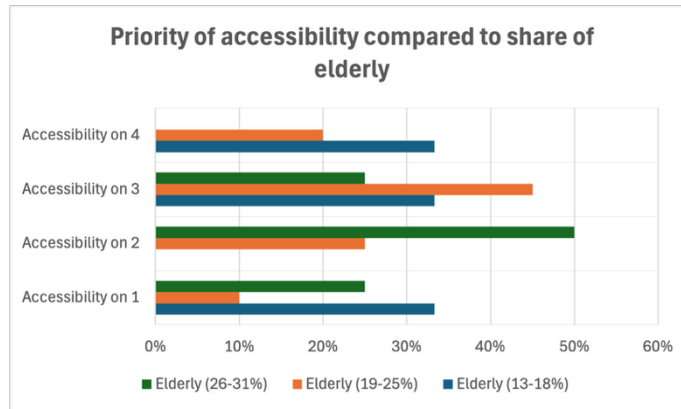
7.5.6. Conclusie van het scoresysteem

Concluderend over het scoresysteem kan worden gesteld dat de meeste opgenomen gemeenten hun aanpak van toegankelijkheid nog aan het ontwikkelen zijn. Ze geven aan nog verbeterpunten te hebben, zoals het documenteren van de kennis over toegankelijkheid, het daadwerkelijk toepassen van de vastgestelde richtlijnen en het vanzelfsprekend maken om dit te doen. De meeste gemeenten lijken zich bewust van hun mate van betrokkenheid en laten dit zien in de score die ze zichzelf geven. Daarnaast voeren gemeenten die aangeven veel prioriteit te geven aan toegankelijkheid hun werk niet automatisch op een geprioriteerde manier uit. De meerderheid van de gemeenten lijkt een afweging te maken tussen de belangen (auto, fiets, klimaatadaptatie, etc.). Tot slot werken de meeste gemeenten in het scoresysteem op een reactieve manier aan kwaliteitscontrole. Ze kijken naar conflictpunten voor toegankelijkheid wanneer iemand klaagt, of ze kijken naar de beperkte aspecten van toegankelijkheid die in hun kwaliteitseisen zijn opgenomen.

7.6. Omgevingskenmerken en toegankelijkheid in Nederlandse gemeenten

Om te kunnen zien of het aandeel ouderen in een gemeente of de dichtheid een verschil maakt als het gaat over toegankelijkheid, is deze data vergeleken met civieltechnische vragen (6.3, 6.5, 6.6, 6.8, 6.9, 6.10) en vragen over prioriteit (6.1), belanghebbenden (5.4, 5.5) en budget (9.1).

Als we kijken naar het aandeel ouderen, kunnen we weinig correlaties vinden. Er is een klein verschil te zien tussen de prioriteit van toegankelijkheid en een hoger aandeel ouderen in een gemeente (zie figuur 13). Wanneer de combinatie van toegankelijkheid op plaats 1 en 2 wordt genomen, laat figuur 13 zien dat het hogere aandeel ouderen toegankelijkheid vaker op plaats 1 of 2 zou plaatsen (75% ten opzichte van 35% en 33%). Terwijl de middelste categorie en de kleinste categorie een lagere prioriteit scoren (zelfde volgorde: 25%, 65% en 66% op plaats 3 en 4). De correlaties tussen ouderen en civieltechnisch zijn echter te klein om conclusies te kunnen trekken voor de hele populatie.



Figuur 13 - Prioriteit van toegankelijkheid vergeleken met aandeel ouderen in de deelnemende Nederlandse gemeenten

Als we kijken naar de correlaties tussen dichtheid en civieltechnische aspecten, valt op dat de hogere dichtheid vaker geleidelijnen en waarschuwingstegels toepast. De gemeenten met een lagere dichtheid hebben echter vaker vastgesteld hoe ze de oversteekbaarheid kunnen garanderen zonder onoverbrugbare hoogteverschillen. Dit verschil is echter vrij klein. De andere vergelijkingen vertoonden niet genoeg verschillen om conclusies te trekken voor de hele populatie.

Dezelfde beperkingen waren er voor het budget in vergelijking met de civieltechnische vragen. Te weinig gemeenten hebben een budget voor toegankelijkheid, te weinig gemeenten beantwoordden de gestelde vragen en er was te weinig verschil om conclusies te trekken.

7.7. Conclusie

Door de hoofdstukken 7.1 t/m 7.4 te combineren, kan geconcludeerd worden dat toegankelijkheid goed geborgd lijkt te zijn in het begin van het projectproces; denk aan het verzamelen van informatie over toegankelijkheid, vervolgens het maken van een visie en tactische doelen. Echter, als er verder wordt ingegaan in het projectproces, kan er gezien worden dat de deelnemers wel weten van toegankelijkheid en dat hun gemeente eraan wil werken, maar dat dit nog vrij oppervlakkig is. Als er gekeken wordt naar de operationele doelen, dan zijn er eisen voor de breedte van trottoirs, hoogteverschillen bij oversteekplaatsen en geleidelijnen. Maar bij waarschuwingstegels, verkeerslichtinstallaties en toegankelijke voetgangerssignalering, ontbreekt de toepassing en documentatie. Dit terwijl de gemeenten toegankelijke oversteekplaatsen en geleidelijnen wel hebben opgenomen in hun visie en tactische doelen. Daarnaast delen de gemeenten dat

toegankelijkheid in de laatste drie projecten waar ze aan gewerkt hebben, meestal de prioriteit 3 of 2 heeft. In deze projecten lijken ze vooral ruimtegebrek te ervaren. De meeste gemeenten hebben niet vastgesteld bij welke projecten ze belanghebbenden standaard moeten betrekken. In dit onderzoek is er echter geen verschil tussen het wel of niet betrekken van belanghebbenden als het gaat om toegankelijkheid.

Verder in het projectproces, is toegankelijkheid wel een gedachte, maar wordt niet serieus toegepast. De meeste gemeenten geven aan niet expliciet te hebben aangegeven wat te doen met toegankelijkheid bij klachten. In de kwaliteitscontrole wordt wel nagedacht over de breedte van trottoirs en obstakels, maar niet over geleidelijnen door de meeste gemeenten. Hieruit blijkt dat de *line of sight* van de Nederlandse gemeenten lijkt te ontbreken. Ze hebben de eerste stappen gezet om het oppervlakkig bekend te maken, maar het is geen vanzelfsprekend aspect om op te nemen/uit te voeren in projecten.

Dit is ook direct terug te zien in het scoresysteem. Gemeenten delen dat ze de kennis over toegankelijkheid nog moeten documenteren, richtlijnen daadwerkelijk moeten toepassen en het vanzelfsprekend moeten maken om dit te doen. Het lijkt erop dat de meerderheid van de gemeenten zich bewust is van hun positie en de groei die ze nog moeten maken. Tot slot, aangezien de meeste gemeenten toegankelijkheid op de 3rd of 2nd plaats prioriteren, klinkt het ook alsof toegankelijkheid nog niet zijn plaats heeft gevonden tussen de concurrerende belangen, en de gemeenten hun best doen om al deze belangen tegelijk aan te pakken.

8. Case study Breda

De case study van Breda is uitgevoerd om dieper in te gaan op de vraag waarom gemeenten bepaalde keuzes maken op het gebied van toegankelijkheid in hun projectprocessen. Breda heeft de Access City Award 2019 gewonnen. Ze kregen deze prijs voor hun goede manier van integraal samenwerken met verschillende partners (Van Kalmthout, 2018). Dit maakt Breda een interessante stad om mee samen te werken met betrekking tot het onderwerp.

De casestudy bestaat uit verschillende onderdelen: het beleid van de gemeente met betrekking tot toegankelijkheid, de antwoorden op de vragenlijst, een observatie van het herontwikkelingsproject Vlaszak en twee interviews, waarvan één met de gemeente Breda en één met de belangenvereniging Breda Gelijk.

8.1. Beleid Breda

De gemeente Breda heeft een beleidsplan, een mobiliteitsvisie, een programma van eisen en sinds mei 2025 een toegankelijkheidsagenda. Het beleidsplan Diversiteit, Gelijkwaardigheid en Inclusie heeft vier ambities, waarvan één een toegankelijke

samenleving is waarin men fysieke, sociale en digitale belemmeringen wil wegnemen. Een andere is een inclusieve organisatie waarin de gemeente "het goede voorbeeld wil geven" (Gemeente Breda, 2024b).

In de mobiliteitsvisie wil de gemeente meer ruimte creëren voor langzame mobiliteit (Gemeente Breda, 2020, p. 7). Denk aan voetgangers, fietsers, (gedeelde) brommers en scooters. Daarnaast geven ze aan dat het belangrijk is dat trottoirs breed genoeg zijn, niet onderbroken worden en dat het mogelijk is om veilig over te steken (p. 39). Breda deelde ook hun plannen over het willen creëren van meer recreatieve looproutes, het creëren van meer ruimte voor langzame mobiliteit in de binnenstad (p. 32) en het prioriteit geven aan langzame mobiliteit boven snelle mobiliteit (bijv. auto's) in de nieuwe plannen van Vlaszak (p. 89).

Kijkend naar hun programma van eisen, deelt Breda mee dat hun infrastructuur moet voldoen aan de "wetgeving met betrekking tot toegankelijkheid" (Gemeente Breda, 2023, p.11) en later verwijzen ze naar een document genaamd 'Toegankelijkheidsstandaard Breda 2022' dat niet online kan worden gevonden (p. 23). Procesmatig vermeldt de gemeente dat in het voorlopig ontwerp en de tekeningen voor het project specificaties moeten worden opgenomen voor de geleidelijnen, op- en afritten en verlagingen moeten duidelijk zijn (p. 23). De plannen moeten ook worden getoetst op onder andere deze eisen.

Nu, in mei 2025, heeft Breda de *Bredase Agenda Toegankelijkheid 2025-2026* gepubliceerd. De twee doelen die overeenkomen met de openbare ruimte zijn het creëren van bewustwording en samenwerking en toegankelijkheid in de openbare ruimte en gebouwen. De gemeente Breda (2025) deelt dat iedereen in de gemeente verantwoordelijk is voor toegankelijkheid. De gemeente heeft een kernteam toegankelijkheid en heeft de samenwerking met Breda Gelijk en Platform Breda voor Iedereen. Breda Gelijk is een organisatie die werkt met ervaringsdeskundigen waarmee ze informatie delen, gastlessen geven, belevingstochten organiseren en advies geven op het gebied van toegankelijkheid (Gemeente Breda, 2025). Platform Breda voor Iedereen is een netwerkorganisatie die bijeenkomsten en bewustwordingscampagnes organiseert.

Voor het doel van *bewustwording en samenwerking* zorgt de gemeente ervoor dat elke (nieuwe) medewerker een training krijgt over toegankelijkheid. Ze organiseren bijeenkomsten met ervaringsdeskundigen en ze willen meer bewustwording creëren over het UNCRPD binnen de gemeente. Op dit moment werken ze al samen met partners voor het geven van gastcolleges, belevingstours en bewustwordingscampagnes (Gemeente Breda, 2025, p. 14). Ze willen toegankelijkheid vanzelfsprekend maken (Gemeente Breda, 2025, p. 16).

De openbare ruimte willen ze meer uitnodigend en toegankelijker maken. Het moet bruikbaar, bereikbaar, veilig en toegankelijk (zonder extra inspanning te gebruiken) zijn (p. 21). Ze gaan een toegankelijke standaard maken die administratief is vastgelegd (p. 24). Ze willen een samenwerkingsprotocol maken om samen te werken met de ervaringsdeskundigen van Breda Gelijk (p. 25).

Kortom, de gemeente Breda neemt toegankelijkheid al minstens vijf jaar op in meerdere overheidsdocumenten. In de toegankelijkheidsagenda delen ze waar ze aan willen werken en hoe ze dit willen gaan doen. De gemeente herhaalt veelvuldig dat ze mensen met een beperking hierbij willen betrekken en dat zij een prominente rol hebben om toegankelijkheid verder te stimuleren.

8.2. Observatie van Vlaszak, Breda

De observatie bestaat uit verschillende onderdelen. Eerst werden de oude en de nieuwe situatie van Vlaszak vergeleken om inzicht te krijgen in wat er werkelijk veranderd is. Daarna werden segmenten gemaakt om de observatie in kleinere delen te kunnen verdelen, die elk een ander oordeel kunnen hebben. Deze segmenten werden geobserveerd met *beeldmeetlatten*, een tool van CROW uit de *kwaliteitscatalogus openbare ruimte* en *kwaliteitscatalogus looproutes*. Ze helpen om het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte te bepalen met behulp van afbeeldingen, beschrijvingen en prestatie-eisen (CROW, 2023).

8.2.1. De oude en nieuwe situatie van Vlaszak, Breda

Vlaszak is behoorlijk veranderd ten opzichte van de oude situatie (zie bijlage 4). De oriëntatie van de oversteekplaats is in het nieuwe ontwerp bijvoorbeeld veranderd naar de oostkant

van het terrein in vergelijking met de eerdere zuidoriëntatie. De gemeente splitste de fiets- en voetgangersinfrastructuur van de auto- en businfrastructuur. Hierdoor creëerden ze meer ruimte voor voetgangers, zitplekken en groen. De gemeente besloot om de bomenstructuur te behouden en plantte er zelfs meer. De gemeente besloot ook om één ingang naar de Beyerd-Vlaszak parkeergarage te sluiten. Voorheen was er ook een ingang aan de Vlaszak in het midden van het plan. Nu kunnen auto's alleen naar binnen via de ingang aan de zuidoostkant van de plattegrond. Tot slot hebben ze een voetgangersoversteekplaats toegevoegd tussen de twee bushaltes.



Figuur 14 - Segmenten observatie Vlaszak (kaart: Gemeente Breda (2024) met wijzigingen door auteur (2025))

8.2.2. Segmenten van Vlaszak, Breda

Op basis van de beleving van de openbare ruimte zijn verschillende segmenten opgezet (zie figuur 14). Elk heeft zijn eigen 'functie'. De belangrijkste functies voor voetgangers in dit projectplan zijn doorheenlopen, verblijven of de bus nemen. De segmenten zijn getest met behulp van *beeldmeetlatten* van CROW. De beeldmeetlatten helpen mensen om inzicht te krijgen in de kwalificaties waaraan de openbare ruimte moet voldoen.

Omdat dit onderzoek gaat over fysieke toegankelijkheid, is gebruik gemaakt van de beeldmeetlatten die zich richten op geleidelijnen en natuurlijke gidslijnen, loopoppervlak, loopruimte en oversteekplaatsen (zebrapaden en ongeregelde oversteekplaatsen). Als resultaat van de observatie met de beeldmeetlatten konden drie belangrijkste observaties van Vlaszak worden gevonden. De bijlage bevat de foto's en argumenten voor de komende resultaten (bijlage 5).

8.2.3. Observatie 1: kleurkeuze bestrating

Ten eerste brengt het nieuw uitgevoerde ontwerp van Vlaszak rust, richting en ziet het er goed uit. De gemeente heeft echter gekozen voor een rode steen voor zowel het fietspad als het trottoir (segmenten 1, 2 en 5 in figuur 14). Dit kleurverschil is minimaal en tijdens de observatie kon worden opgemerkt dat zelfs mensen zonder visuele beperking moeite hadden om te begrijpen waar ze moesten lopen, vooral in segment 6 (zie figuur 15). Dit kan

gevaarlijke situaties opleveren omdat Vlaszak wordt gebruikt door veel fietsers met verschillende snelheden. Fietsers moeten zich aanpassen aan onverwachte voetgangers op het fietspad.



Figuur 15 - Voetganger op het fietspad (Vlaszak, Breda; gemaakt door auteur, 2025)

De gemeente heeft wel geleidelijnen en waarschuwingstegels opgenomen, wat betekent dat dit ontwerp misschien minder een probleem is voor mensen die volledig afhankelijk zijn van geleidelijnen en natuurlijke gidslijnen in vergelijking met mensen die afhankelijk zijn van hun zicht.

Tot slot van deze observatie: voor mensen die niet afhankelijk zijn van contrast, maar alleen van gidslijnen en geleidelijnen, is dit ontwerp heel goed uitgevoerd. Voor mensen die wel afhankelijk zijn van contrast zijn segmenten 1, 2 en 5 echter een uitdaging, omdat er nauwelijks een scheiding is in de vorm van kleur en hoogte.

8.2.4. Observatie 2: Voetgangersstromen en oversteekplaatsen

Als je door Vlaszak loopt, kun je een duidelijke voetgangersstroom voelen en waarnemen. De grootste stroom mensen die door Vlaszak loopt gaat van noord naar oost. Twee andere opvallende stromen komen van de Boschstraat naar Vlaszak (meest bovenste zijstraat aan de oostkant van de kaart - figuur 14) en de Claudius Prinsenlaan naar het Kloosterplein (meest zuidelijke straat aan de oostkant van de kaart, met het regenboog zebrapad - figuur 14). De meeste mensen lijken aan de noordkant van deze twee wegen te lopen. De noordkant van beide kruisingen heeft echter geen zebrapad, terwijl de zuidkant dat wel heeft.

Bij het observeren van deze oversteekplaatsen neigen de meeste mensen naar het ongeregelde zebrapad boven het zebrapad (zie afbeelding 16 en 17). Kijkend naar het ontwerp is het begrijpelijk waarom de gemeente heeft gekozen voor de zuidzijde voor de voetgangersoversteekplaats, aangezien beide meer overzicht en een beter gezichtsveld voor alle weggebruikers hebben. De situatie die nu is ontstaan, creëert echter chaos voor alle verkeersdeelnemers en heeft een negatief effect op de ervaren veiligheid. Vooral omdat mensen met een mobiliteitsbeperking nog steeds de ongeregelde oversteekplaatsen lijken te nemen, ook al ligt het zebrapad slechts een paar meter verderop aan de andere kant van de weg.



Figuur 17 - Ongeregelde oversteek zuid

8.2.5. Observatie 3: (Punt) vernauwingen

Vlaszak is goed uitgevoerd. Het voelt als een rustige ruimte met voldoende bewegingsruimte. Er is altijd een natuurlijke gidslijn of geleidelijn en in principe geen hoogteverschillen. Toch zijn er enkele punt vernauwingen waargenomen. Het terras van Gaudim, een lichtmast bij de bushalte (westzijde) en de (licht)paalplaatsing aan de noordzijde van de Claudius Prinsenlaan-Kloosterplein.



Figuur 16 - Ongereguleerde oversteek Noord

In het grootste deel van het gebied zijn de palen zo geplaatst dat ze het gebruik van de stoep niet hinderen. Bij de druk gebruikte bushalte, Vlaszak, is een paal in het midden van het

voetpad geplaatst (zuidkant van de halte), waardoor er ± 90 centimeter overblijft naast de drukke weg die ook door bussen wordt gebruikt. Er blijft dus ± 90 cm over, wat de minimale breedte is voor puntvernauwingen aangeraden bij CROW. De palen aan de andere kant van de oversteekplaats laten ook genoeg ruimte over ($\pm 1,20$ m), maar staan recht voor de (ongeregelde) oversteekplaats en blokkeren zo de loopruimte. Dit laatste hoeft niet per se slecht te zijn. Het kan mensen (met een visuele beperking) stimuleren om in plaats daarvan een van de zebrapaden te nemen.

Tot slot het terras. Het terras (ongebruikt) laat $\pm 1,10$ m loopruimte over, wat minder is dan de minimale ruimte volgens de *Ontwerpwijzer Voetgangers* van CROW (2024, hoofdstuk 7.1.3). Het is ook meer dan 10 meter lang, waardoor het technisch gezien niet eens aan de eisen voldoet, aangezien dit voor puntbeperkingen is.

8.2.6. Conclusie van observatie van Vlaszak, Breda

Bij het bekijken van Vlaszak valt op dat de mensen van de gemeente Breda in het plan hebben gedacht aan toegankelijkheid. Geleidelijnen en gidslijnen zijn correct geplaatst en altijd beschikbaar. Het kleurverschil en de ongeregelde oversteekplaatsen geven het plan echter soms een onveilig gevoel. Bovendien blokkeren sommige palen de loopruimte, waardoor de minimale ruimte overblijft in een druk gebruikt gebied. Puur kijkend naar de observatie heeft Breda nog mogelijkheden om te groeien op het gebied van fysieke toegankelijkheid.

8.3. Wat hebben de gemeente Breda en Breda Gelijk te zeggen?

In dit hoofdstuk is de samenwerking tussen Breda Gelijk en de gemeente Breda onderzocht. Breda Gelijk is een belangenvereniging met vrijwillige ervaringsdeskundigen die onder andere vanuit gebruikersperspectief advies geven aan de gemeente Breda.

Er zijn twee interviews gehouden. Eén met de gemeente Breda en één met Breda Gelijk. De interviews waren opgesplitst in twee delen: de samenwerking tussen de gemeente en Breda Gelijk, en hun gedachten over Vlaszak.

8.3.1. Manier van werken gemeente Breda

De gemeente Breda deelt dat meerdere mensen verantwoordelijk zijn voor de toegankelijkheid. Eén persoon werkt op de sociale afdeling en de ander werkt op de afdeling verkeersontwerp. Breda heeft net een nieuwe toegankelijkheidsagenda gepubliceerd (*Bredase Agenda Toegankelijkheid 2025-2026*). Het doel is om dit jaar (2025) ook een nieuwe toegankelijkheidsstandaard te publiceren, wat zowel in het interview als in de agenda werd gedeeld. Er wordt al gewerkt met een standaard, maar deze is nog niet administratief

geborgd. Door deze in de toekomst te borgen, moeten de eisen gevolgd worden, tenzij er een hele goede reden is om hiervan af te wijken. Tijdens het interview deelde de gemeente Breda dat ze met mensen uit verschillende functies samenwerken en communiceren over toegankelijkheid. Mensen van verkeersontwerp communiceren bijvoorbeeld met mensen die verantwoordelijk zijn voor bomen en met beheerders. In de toekomst zal de communicatie zich hopelijk verder uitbreiden naar mensen van bijvoorbeeld evenementen, terrassen en bouwinspecteurs. Het kernteam dat werkt aan toegankelijkheid komt elke 6 maanden samen om te communiceren over toegankelijkheid.

De gemeente Breda laat al zien dat ze serieus bezig zijn met toegankelijkheid en zorgt voor een basiskennis van toegankelijkheid in hun team door alle (nieuwe) medewerkers een spoedcursus toegankelijkheid te geven. Ze hoeven niet alle civieltechnische eisen te kennen, maar alleen de basis te begrijpen van wat toegankelijkheid inhoudt. Daarnaast werd in het interview gedeeld dat de gemeente Breda van ontwerpers verlangt dat ze nadenken over natuurlijke gidslijnen om het gebruik van geleidelijnen te voorkomen als dit vermeden kan worden. Ze delen de gedachte dat geleidelijnen hetzelfde zijn als andere verkeersborden, die je niet zomaar weglaat om esthetische redenen. Tot slot heeft de gemeente Breda een beheertoets voor toegankelijkheid. Elk project wordt hierop getoetst. Als er verbeterpunten zijn, moeten die worden opgelost. Als het projectteam het er niet mee eens is, moeten ze zonder goedkeuring verder of wordt het project stopgezet.

De gemeente geeft aan geen apart budget te hebben voor toegankelijkheid, omdat dit geïntegreerd is in andere budgetten voor projecten of als onderdeel van het beheerteam (als er een klacht is). Dit betekent dat er minder ruimte is voor snelle verbeteringen voor toegankelijkheid en dat het extra belangrijk is dat toegankelijkheid vanaf het begin bij projecten wordt betrokken.

Om samen te vatten, gemeente Breda heeft verschillende manieren om toegankelijkheid in het proces te borgen. Hun belangrijkste verbeterpunt, zoals ze zelf aangeven, zou zijn om de kennis over toegankelijkheid meer te verspreiden binnen de gemeentelijke organisatie en mensen van verschillende functies (zoals terrassen, evenementen, etc.) erbij te betrekken.

8.3.2. De samenwerking tussen de gemeente Breda en Breda Gelijk

Breda Gelijk en de gemeente Breda werken standaard samen bij centrumplannen en complexere projecten. Dat wil zeggen dat toegankelijkheid extra belangrijk is of dat het niet vanzelfsprekend is wat er moet gebeuren op het gebied van toegankelijkheid in dit soort projecten. Bij Breda Gelijk gebeurt dit al vanaf het voorlopig ontwerp [VO]. Beide partijen ervaren de samenwerking als prettig. Breda Gelijk deelt dat ze het belangrijk vinden om

realistisch te denken, wat de gemeente Breda herkent. Breda Gelijk kan begrijpen dat toegankelijkheid één van de vele belangen is van de gemeente. Ze zien ook dat die andere belangen (biodiversiteit bijvoorbeeld) voor iedereen belangrijk en noodzakelijk zijn.

Beide partijen delen dat ze de bereidheid van de gemeente Breda zien om te werken aan toegankelijkheid. Beide partijen leren nog steeds over toegankelijkheid. Breda Gelijk deelt bijvoorbeeld dat ze uitdagingen hebben om technische tekeningen te lezen, wat vooral lastig is voor mensen met een visuele beperking. Daarom is het belangrijk dat beide partijen om de tafel zitten en praten. Op deze manier is de inbreng van Breda Gelijk (het perspectief van de gebruikers) het meest nuttig voor de gemeente. De gemeente en Breda Gelijk leren samen over deze acties. Wat goed werkt en wat ze allebei beter kunnen doen.

Een verbeterpunt vanuit het perspectief van Breda Gelijk is om toegankelijkheid te borgen in een integrale werkstijl, zodat iedereen toegankelijkheid altijd meeneemt. Dit zou ervoor zorgen dat toegankelijkheid niet afhankelijk is van één persoon, of dat Breda Gelijk met veel verschillende mensen moet praten. Het kunnen voeren van één langere vergadering met meerdere mensen, zou de positie van toegankelijkheid minder kwetsbaar maken en het zou de samenwerking efficiënter maken.

8.3.3. De mening van de gemeente Breda en Breda Gelijk over Vlaszak

Breda Gelijk deelt dat ze vinden dat Vlaszak onveilig aanvoelt, vooral de oversteek naast de Rabobank. Dit is een route die veel mensen met een beperking gebruikten voordat het ontwerp werd aangepast. De gemeente deelt dat ze daar geen zebrapad hebben geplaatst vanwege de verkeersveiligheid en om te voorkomen dat er drie zebrapaden vlak na elkaar komen. Daarnaast werd gedacht dat de kleur van de bestrating meer kleurverschil zou hebben, maar dat is helaas niet het geval nu het plan is gerealiseerd. De gemeente deelt dat er voor dit plan veel compromissen moesten worden gesloten. Zo moest het plan rekening houden met de historische context en een vergunning voor het terras van een restaurant. Daarnaast wilden ze meer groen en minder autoverkeer in het project opnemen.

8.3.4. Conclusie over het perspectief van de gemeente Breda en Breda Gelijk

Kijkend naar de interviews hebben zowel Breda Gelijk als de gemeente Breda de wil om de openbare ruimte van Breda zo toegankelijk mogelijk te maken. Beide partijen zien echter ook dat het belangrijk is om realistisch te denken en dat er soms compromissen gesloten moeten worden vanwege bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Beide partijen leren nog steeds en doen dit samen. Breda Gelijk leert meer over technische tekeningen. Al zullen ze altijd

advies geven vanuit gebruikersperspectief. De gemeente leert over toegankelijkheid met behulp van ervaringsdeskundigen.

Verder heeft de gemeente gedeeld dat toegankelijkheid slechts één van de belangen is die zij in het oog moet houden. Daarnaast kan er nog wel het een en ander verbeterd worden in de line of sight van de gemeente Breda als het gaat om toegankelijkheid.

8.4. De conclusies van de casestudie Breda

Kijkend naar de gemeente Breda en de keuzes die zij maken op het gebied van toegankelijkheid, dan kan er gezien worden dat zij dit al heel goed doen. De gemeente deelt dat ze praten met ervaringsdeskundigen. Breda Gelijk is de belangenvereniging in Breda die advies geeft vanuit gebruikersperspectief. De gemeente en Breda Gelijk komen samen voor het centrum en complexe plannen om ervoor te zorgen dat toegankelijkheid zo goed mogelijk wordt toegepast. Dat betekent dat de gemeente heeft vastgesteld dat Breda Gelijk een standaard stakeholder is.

Verder vertaalt de gemeente haar doelen uit de visie naar tactische doelen, zoals te zien is in hoofdstuk 8.1. Ze hebben net een toegankelijkheidsagenda gepubliceerd en werken aan een nieuwe toegankelijkheidsstandaard die de belangrijke richtlijnen met betrekking tot toegankelijkheid voor de gemeente Breda omvat.

Wat betreft de prioritering van toegankelijkheid probeert de gemeente Breda altijd meerdere belangen tegen elkaar af te wegen. Het is niet mogelijk om alleen keuzes te maken voor het ene belang en het andere belang soms geen prioriteit te geven. Bij deze prioritering communiceert de gemeente met Breda Gelijk en bedenken zij samen de realistische en bewuste keuzes die gemaakt moeten worden in de projecten in de openbare ruimte.

Uiteindelijk lijkt het erop dat de gemeente goed bezig is met de afweging tussen de vele belangen, waarbij de gesprekken met Breda Gelijk ontzettend belangrijk zijn. Ze kunnen zich nog verbeteren in hun line of sight.

9. Conclusies

Dit rapport beschrijft het uitgevoerde onderzoek naar de onderzoeksvraag: "*Waarom maken verschillende Nederlandse gemeenten verschillende keuzes ten aanzien van fysieke toegankelijkheid in hun procescyclus, met name ten aanzien van trottoirs en oversteekplaatsen?*". Om deze vraag benaderbaar te maken is de vraag opgesplitst in vijf deelonderzoeksvragen. In de volgende paragrafen worden deze deelonderzoeksvragen

beantwoord. Met de uiteindelijke antwoorden op deze vragen kan de hoofdonderzoeksvraag beantwoord worden.

Om te beginnen: *"Wat is de invloed van de methoden en mate waarin Nederlandse gemeenten kennis verzamelen over fysieke toegankelijkheid op hun visie en beleid ten aanzien van de loopinfrastructuur?"*. Kijkend naar de literatuurstudie in de hoofdstukken 3.1, 3.2 en 5.1 en de resultaten in hoofdstuk 7.1, werd duidelijk dat gemeenten de mogelijkheid hebben om met veel verschillende actoren te praten, zoals lokale of landelijke belangenorganisaties en kennisinstituten, of verschillende literatuur te lezen zoals richtlijnen, handboeken en zelfs wetgeving (CROW, 2024; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, 2024; VNG, n.d.-a). Dit kan overweldigend zijn en het niet hebben van voorbeelden van soortgelijke gemeenten (Movisie & VNG, 2023) kan meer uitdagingen opleveren dan dat het nuttig is.

Kijkend naar de Nederlandse gemeenten die hebben deelgenomen aan de vragenlijst, is de meest voorkomende techniek van kennis verzamelen het praten met ervaringsdeskundigen of belangenorganisaties en het raadplegen van richtlijnen die beschikbaar zijn van CROW en andere partijen. De gemeenten die communiceren met ervaringsdeskundigen en de beschikbare richtlijnen lezen, hebben vaker een visie op inclusiviteit en nemen toegankelijkheidseisen op in een HIOR (handboek inrichting openbare ruimte), LIOR (handboek inrichting openbare ruimte) of vergelijkbaar document. Dat veel deelnemende gemeenten een visie en een HIOR, LIOR of vergelijkbaar document hebben is echter niet verrassend, aangezien dit sinds 2016 een vereiste is van de Nederlandse overheid (Movisie, n.d.-a; Movisie, 2025).

Ten tweede, *"Hoe vertalen Nederlandse gemeenten hun visie op fysieke toegankelijkheid naar tactische doelen, met name gericht op trottoirbreedte, het ontwerp van oversteekplaatsen en geleidelijnen?"*. Uit hoofdstuk 7.2 blijkt dat gemeenten doelen stellen die tactisch van aard lijken te zijn voor hun visie en kwaliteitseisen. Maar de vertaling van tactische doelen naar operationele doelen is niet op orde. De gemeenten kunnen doelen stellen voor bijvoorbeeld trottoirbreedte en het gebruik van geleidelijnen, maar op het moment dat er doorgevraagd werd gaven veel gemeenten aan daar niet naar te kijken. Ze hadden bijvoorbeeld geen eisen geborgd voor het gebruik van waarschuwingstegels, het gebruik van verkeerslichtinstallaties en voetgangerssignalering. Dit laat zien dat tactische doelen met betrekking tot toegankelijkheid wel zijn geborgd, maar de stappen daarna nog niet.

Ten derde is gekeken naar de prioritering van toegankelijkheid door Nederlandse gemeenten met de volgende onderzoeksvraag: *"Hoe prioriteren Nederlandse gemeenten ontwerpkeuzes als er concurrerende waarden zijn, waarvan fysieke toegankelijkheid er één is?"*. Kijkend naar hoofdstuk 7.3, de casestudy (hoofdstuk 8) en hoofdstuk 5, geven de meeste gemeenten die deelnamen aan het onderzoek aan dat de prioriteit in hun gemeente ligt bij fiets- en auto-infrastructuur (voor de laatste drie projecten). Toegankelijkheid is meestal een prioriteit op plaats 3 of 2 (van fiets, auto en klimaatadaptatie). Om prioriteiten te kunnen stellen, moeten gemeenten een afweging maken tussen budget, infrastructuur van andere weggebruikers, biodiversiteit, enz. Verder zijn er conflicten tussen mensen met een fysieke beperking en mensen met een visuele beperking. Deze keuzes moeten worden gemaakt met een gebrek aan ruimte in een dwarsdoorsnede. De deelnemende gemeenten delen dat ze ervaringsdeskundigen betrekken en hun input gebruiken als advies om kritische beslissingen te kunnen nemen.

Door te kijken naar de casestudy van de gemeente Breda, kan er gezien worden dat ze gecommuniceerd hebben met Breda Gelijk (lokale belangengroep), dat ze hebben gesproken binnen hun eigen gemeentelijke organisatie van verschillende functies en dat ze een kernteam voor toegankelijkheid hebben opgericht. Ze gebruiken de denkwijze van geleidelijnen en natuurlijke gidslijnen die hetzelfde zijn als verkeersborden. Daarnaast proberen de gemeente en de belangenvereniging realistisch te denken en de verschillende belangen tegen elkaar af te wegen. Tot slot voert de gemeente standaard een beheerderstoets openbare ruimte uit op toegankelijkheid. Dus ook al heeft de gemeente Breda geen apart budget, ze implementeert toegankelijkheid vanaf het begin van het project en neemt toegankelijkheid serieus. Dit zorgt ervoor dat toegankelijkheid zeer goed wordt uitgevoerd, wat terug te zien is in de case study van Vlaszak. Hoewel Breda slechts één gemeente is, laat dit zien dat het betrekken van belanghebbenden, het vastleggen van toegankelijkheid in politieke documenten en het aanwijzen van iemand die verantwoordelijk is voor toegankelijkheid kan helpen om toegankelijkheid prioriteit of in ieder geval een plek te geven in projecten.

Ten vierde kan de onderzoeksvraag *"Hoe gaan Nederlandse gemeenten om met klachten, kwaliteitscontrole en onderhoud met betrekking tot gidslijnen en vlakke oppervlakken van de trottoirs en oversteekplaatsen?"* worden beantwoord met behulp van de vragenlijst (hoofdstuk 7.4 en 7.5) en de case study (hoofdstuk 8). De deelnemende Nederlandse gemeenten laten zien hoe de strategische en tactische doelen verloren gaan wanneer ze moeten worden vertaald naar operationele doelen. De gemeenten nemen trottoirbreedte, obstakels en vlakheid van het trottoir op in hun kwaliteitseisen, maar geleidelijnen wordt vaak niet meegenomen. Hetzelfde is te zien in de monitoring. Voor klachten lijken de

gemeenten verschillende toegankelijke methoden te hebben om te communiceren, maar de gemeenten geven niet aan hoe ze kijken naar toegankelijkheid bij het afhandelen van de klacht. Als de deelnemende gemeenten normen hebben opgesteld, vermelden de meeste niet expliciet hoe en waarop ze moeten letten als ze het over toegankelijkheid hebben.

Bovendien werd duidelijk dat veel van de deelnemende gemeenten geen *line of sight* (een algemeen begrepen en uitgewerkt doel in alle lagen van de gemeente) hebben met betrekking tot toegankelijkheid. Dit is gebaseerd op het gebrek aan toegankelijkheid in de geoperationaliseerde doelen en/of het gebrek aan bewustzijn van sommige doelen bij de respondenten met de rol van beheerder van de openbare ruimte en sommige verkeersadviseurs/ontwerpers.

Tot slot: *"Welke invloed hebben externe invloeden op de keuzes van Nederlandse gemeenten met betrekking tot fysieke toegankelijkheid?"*. Kijkend naar het literatuuronderzoek (hoofdstuk 3) hebben de Nederlandse overheid en de provincies de meeste invloed op de gemeenten als het gaat om geld en beleid/wetgeving. Belangengroepen en richtlijnen van CROW en andere partijen, zoals NEN, delen hun kennis en kunnen op die manier de gemeenten beïnvloeden. Er is echter zoveel informatie beschikbaar dat het makkelijk overweldigend wordt. Er is veel te ontdekken, te lezen en te leren, terwijl er misschien maar beperkte FTE's (Full-Time Equivalent) zijn om hieraan te besteden.

Wanneer gekeken werd naar de correlatie tussen het aandeel ouderen, dichtheid, aanwezigheid van een budget en de gemaakte ontwerpkeuzes, werden er weinig correlaties gevonden (hoofdstuk 7.6). Er werden geen significante conclusies gevonden tussen de aanwezigheid van een budget voor toegankelijkheid en de ontwerpkeuzes. Een hoger aandeel ouderen lijkt echter overeen te komen met een hogere prioriteit voor toegankelijkheid en meer betrokkenheid van belanghebbenden. Een hogere dichtheid correleerde met meer gebruik van geleidelijnen en waarschuwingstegels, terwijl een lagere dichtheid vaker overeenkwam met het vaststellen hoe onoverbrugbare hoogteverschillen bij kruisingen voorkomen kunnen worden.

Voor het beantwoorden van de hoofdonderzoeksvraag *"Waarom maken verschillende Nederlandse gemeenten verschillende keuzes ten aanzien van fysieke toegankelijkheid in hun procescyclus, met name ten aanzien van trottoirs en oversteekplaatsen?"* kan gezien worden dat meerdere factoren mogelijk de keuzes van gemeenten kunnen veroorzaken. Zoals uitgelegd baseren gemeenten hun kennis en beslissingen in projecten op gesprekken met ervaringsdeskundigen en richtlijnen van CROW en andere partijen zoals NEN. Daar

komt bij dat veel informatie om te leren gratis beschikbaar is, maar van veel verschillende bronnen en partijen komt, waardoor het mogelijk moeilijk te vinden of overweldigend is. Het lijkt erop dat de deelnemende gemeenten weten hoe ze toegankelijkheidsdoelen in hun visie moeten opnemen en hoe ze tactische doelen moeten maken. Echter, wanneer gevraagd wordt naar operationele doelen, lijken de deelnemende Nederlandse gemeenten details te missen, waarbij ze zich richten op trottoirbreedte, maar geleidelijnen uitsluiten. Dit laat zien dat de bereidheid er wel is, maar dat er een aantal redenen kunnen zijn waardoor de uitvoering niet optimaal is. Dit zou kunnen zijn dat ze nog bezig zijn met het operationaliseren van de doelen, geen balans hebben gevonden tussen de verschillende belangen en/of zich niet voldoende bewust zijn van toegankelijkheid in de hele gemeente (*line of sight*). Vooral dit laatste zou kunnen betekenen dat de doelen er wel zijn, maar dat verkeersadviseurs/ontwerpers en vooral beheerders van de openbare ruimte niet weten waar ze naar moeten kijken en hoe ze het moeten uitvoeren. Het kan ook zijn dat er geen interesse is bij de ambtenaren om aan toegankelijkheid te werken, maar voor de deelnemende gemeenten lijkt dit in ieder geval onwaarschijnlijk

9.1. Beperkingen

Dit rapport had verschillende beperkingen. Dit onderzoek was verkennend van aard, wat betekent dat het doel was om hypothesen en mogelijke correlaties te vinden die meer diepgaand onderzoek nodig hebben om gerechtvaardigd te worden. Belangrijk om te verduidelijken is dat dit onderzoek afhankelijk is van zelfrapportage, wat betekent dat de bevindingen gebaseerd zijn op het reflectievermogen van verschillende gemeenten. Om er zeker van te zijn dat respondenten de vragenlijst afmaken, is er bovendien voor gekozen om voornamelijk gebruik te maken van meerkeuzevragen. Dit betekent dat de resultaten in de vragenlijst vraagspecificiteit misten (waardoor het moeilijk was om antwoorden van verschillende projecten te vergelijken), en dat de antwoorden kwalitatieve diepgang misten. Mogelijk toekomstig onderzoek zou veel inzicht kunnen krijgen door dezelfde beperkingen te voorkomen, door een meer gespecificeerde vragenlijst te maken (wie antwoordt wat en over welke onderwerpen) met open vragen die gericht zijn op het verzamelen van kwalitatieve gegevens.

Verder is er vanwege dezelfde redenering (verkennend en meer gemeenten willen betrekken) voor gekozen om de vragenlijst via de algemene e-mails van gemeenten te versturen. Dit betekent dat het onderzoek potentiële bias heeft door een gebrek aan willekeur (afhankelijk of secretaresse de e-mail deelt en aan wie), potentiële responsbias (gemeenten die meer werken met toegankelijkheid zijn wellicht eerder bereid om de vragenlijst in te vullen en de

secretaresse vindt het wellicht makkelijker om de e-mail te delen), wat een negatief effect heeft op de representativiteit van de gehele populatie.

De casestudie is uitgevoerd bij één gemeente van de 342 gemeenten in Nederland. De resultaten van deze casestudy zijn dus bij lange na niet representatief voor alle gemeenten. De beslissing om op slechts één gemeente te richten werd genomen vanwege de tijdsdruk van dit onderzoek. Aangezien dit onderzoek deel uitmaakte van een bachelorscriptie, was tijd een serieuze beperking. Dit heeft de reikwijdte van het onderzoek (te onderzoeken onderwerpen en in welke mate) en het aantal gemeenten dat in de vragenlijst is opgenomen, beperkt.

Tot slot heeft deze studie een aantal potentiële vooroordelen van de onderzoeker. De onderzoeker heeft zijn best gedaan om de gegevens objectief te analyseren en te concluderen, maar voorafgaand onderzoek, een gebrek aan kennis over sommige onderwerpen en achtergrond hebben een waarschijnlijk invloed op de resultaten.

10. Aanbevelingen

Op basis van de conclusies zijn verschillende soorten aanbevelingen gedaan. In dit hoofdstuk komen enkele aanbevelingen voor CROW, Nederlandse gemeenten en andere aanbevelingen, zoals suggesties voor toekomstig onderzoek, aan bod.

10.1. Aanbevelingen voor CROW

Een deel van het doel van dit onderzoek was om te weten hoe *"CROW hun adviezen verder kunnen aanpassen aan wensen om ervoor te zorgen dat gemeenten de juiste keuzes maken ten aanzien van toegankelijkheid in de openbare ruimte"*. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek zijn verschillende aanbevelingen voor CROW opgesteld.

Het contrast van objecten ten opzichte van hun omgeving kwam naar voren tijdens het literatuuronderzoek en de observatie. Er kon echter geen duidelijk antwoord worden gevonden op de vraag wanneer er voldoende contrast is. Het zou raadzaam zijn om dit op te nemen in toekomstige aanbevelingen. Manieren om dit te doen zijn onder andere:

- Puur technisch: bijvoorbeeld het geven van waarden van kleurcontrasten.
- Het zou nog duidelijker worden om best practices op te nemen. Tijdens het onderzoek van Tilburg (Jaspers, 2024) werd duidelijk dat deze gemeente gele contrasterende strips gebruikt op elke (kleine) paal.
- Een laatste idee zou kunnen zijn om een tool te maken die laat zien wat het huidige en ideale contrast is en hoe het eruit ziet voor mensen met verschillende soorten

visuele beperkingen. Tijdens dit onderzoek werden verschillende apps uitgetest, maar geen enkele was gebruiksvriendelijk of gemakkelijk te gebruiken.

Tijdens het interview met de gemeente Breda werd het volgende besproken: het zou fijn zijn om uitleg te hebben over welke acties wel en welke niet ondernomen moeten worden. Het is goed om te weten wat er niet gedaan moet worden, omdat sommige acties alleen maar voor ontoegankelijkheid kunnen zorgen.

Een ander discussiepunt in dit interview was een prioriteitenladder. Bij het herontwerpen van een straat met ruimtegebrek zou het nuttig kunnen zijn om te begrijpen wat eisen zijn die altijd moeten worden uitgevoerd en welke eisen mogelijk als eerste kunnen worden weggelaten. In het algemeen, een hulpmiddel (of overzicht) dat het besluitvormingsproces ondersteunt in wat, wanneer en waar civieltechnische aspecten moeten worden toegepast. Dit zou niet alleen kunnen helpen bij mogelijke conflicten met verschillende belangen, maar ook bij conflicten binnen de 'groep' mensen met een beperking.

Omdat zoveel gemeenten moeite lijken te hebben met het vertalen van hun tactische doelen naar operationele doelen (hoofdstuk 7.2), zou het goed zijn als op dit punt meer ondersteuning kan worden geboden. Het zou goed zijn om informatie te geven over wat de verschillende lagen (strategie, tactisch en operationaliseren) in de eerste plaats betekenen en hoe ze dit kunnen doen. Door gemeenten handvatten te bieden hoe ze met deze doelen aan de slag kunnen, kunnen ze beter gebruik maken van de andere producten van CROW.

Ander materiaal om gemeenten te ondersteunen zou kunnen zijn (hoofdstuk 5):

- Verwerk in toekomstige producten wat het gevolg is wanneer de openbare ruimte niet toegankelijk is.
- Het delen van voorbeelden van hoe andere gemeenten toegankelijkheidseisen toepassen in de openbare ruimte en in hun documenten.
- Hoe kunnen gemeenten een overheidsdocument opstellen voor de technische kennis (hoewel dit snel naar het werk van de VNG zou kunnen gaan).
- Hoe kunnen gemeenten samenwerken met ervaringsdeskundigen; wat zijn tips om contact te leggen, manieren van werken, bijvoorbeeld het delen van technische tekeningen, waar moeten gemeenten rekening mee houden, en gemeenten bewust maken van technieken hoe ervaringsdeskundigen waardevolle informatie kunnen bijdragen.

10.2. Aanbevelingen voor Nederlandse gemeenten

Aangezien dit onderzoek over Nederlandse gemeenten gaat, is het goed om ook aanbevelingen aan hen te doen. Hoewel veel van de respondenten de bereidheid tonen om te werken aan toegankelijkheid, betekent dit niet dat elke gemeente (of mensen met verschillende functies) er hetzelfde over denkt.

Als gemeenten aan de slag gaan met toegankelijkheid, is het aan te raden om te beginnen met het begrijpen van toegankelijkheid voor jezelf. Wat kan **ik** doen voordat wat iedereen moet doen. [VNG deelt informatie](#) over hoe te beginnen en hoe toegankelijkheid aan te pakken. Vooral gericht op LIA's (Lokale Inclusie Agenda). Movisie deelt hoe andere gemeenten het werken met toegankelijkheid ervaren, wat een startpunt kan zijn om te begrijpen welke worstelingen andere gemeenten hebben en wat goed werkt. Aanbeveling: <https://www.movisie.nl/publicatie/wat-werkt-uitvoeren-vn-verdrag-handicap-nederlandse-gemeenten>.

[Ruimte voor lopen](#) creëert een steeds grotere database met informatie over voetgangersinfrastructuur, waarin toegankelijkheid een van de onderwerpen is. Hetzelfde geldt voor het gratis [kennisportaal toegankelijkheid](#) van CROW. Daarnaast bevat CROW al veel informatie over hoe je toegankelijkheid kunt opnemen en verwerken in de verschillende lagen van de gemeentelijke organisatie en wat de civieltechnische eisen zijn.

Verder is het aan te raden om te beginnen met het vinden van gelijkgestemden in je gemeentelijke organisatie. Het is gemakkelijker om zo'n groot onderwerp samen aan te pakken dan alleen. Praat met mensen uit verschillende functies om te begrijpen wat jij kunt doen en wat anderen kunnen doen, al is het maar om de basis te begrijpen. Op deze manier zet u al de eerste stappen naar een [line of sight](#).

Als we verder in het proces zijn, zijn de methoden van Breda aan te bevelen. Creëer een kernteam voor toegankelijkheid en kom af en toe bij elkaar (bijvoorbeeld elke 6 maanden) om interne korte-termijn-doelen te stellen en te communiceren over wat er gedaan kan worden op het gebied van toegankelijkheid. Neem iemand in dienst met technische kennis over toegankelijkheid. Nog beter is het als deze persoon ook de plannen test op toegankelijkheid in verschillende projectfasen.

Het is aan te raden om met verschillende partijen te communiceren. Praat met ervaringsdeskundigen en kennisinstituten. Blijf natuurlijk kritisch nadenken, want er zijn nog steeds verschillende belangen om in het achterhoofd te houden. Maar je kunt veel leren van hun input, vooral als het lokale ervaringsdeskundigen zijn, want niemand kan beter vertellen wat de uitdagingen in jouw gemeente zijn dan de mensen die er dagelijks mee te maken hebben.

Andere partijen om mee te praten zouden de provincies kunnen zijn. Het kan nuttig zijn om te kijken naar de doelen van [Het Nationaal Masterplan Lopen](#) (hoofdstuk 3.1). Praten met provincies over toegankelijkheid is nuttig als het gaat om bijvoorbeeld haltes in het openbaar vervoer. Bovendien kan het voor beide motiverend zijn om over toegankelijkheid te praten (zie hoofdstuk 3.1). Het Nationaal Masterplan Lopen richt zich op voetgangersinfrastructuur, maar dit is een van de fundamentele manieren (toegankelijke voetgangersinfrastructuur) om toegankelijke ruimtes te creëren voor mensen met een beperking.

Het is cruciaal dat gemeenten toegankelijkheid in de verschillende lagen verwerken (hoofdstuk 7.2). Het moet niet alleen worden verwerkt in de strategische laag (zoals een visie), maar toegankelijkheid moet ook met voldoende detail worden opgenomen in de tactische en operationele lagen. Beginnen met begrijpen wat deze termen inhouden kan een goede stap zijn. Hoe je dit toepast op je gemeente is de volgende stap, die je met veel verschillende collega's zou moeten doen.

Het uiteindelijke doel is dat iedereen begrijpt waarom toegankelijkheid belangrijk is, wat er gebeurt als een ruimte ontoegankelijk is, hoe het toegepast kan worden en dat het vanzelfsprekend is. Dit laatste is het moeilijkste. Breda deelde dat zij kijken naar geleidelijnen als verkeersborden, die laat je ook niet weg omdat ze niet mooi zijn.

10.2.1. Breda (casestudie)

Breda doet het, zoals beschreven in hoofdstuk 8, al vrij goed op het gebied van toegankelijkheid. Toch zijn er nog wel wat verbeterpunten.

Het belangrijkste punt is het verbeteren van de *line of sight*. Tijdens het interview gaven de geïnterviewden zelf al aan dat ze de mensen die ze erbij betrekken zouden kunnen uitbreiden met betrekking tot toegankelijkheid. Gezien de resultaten zou dit cruciaal zijn. Hierbij zou het ook heel belangrijk zijn om beheerders goed te betrekken. Zorg ervoor dat zij begrijpen wat toegankelijkheid inhoudt, wat ze kunnen doen of waar ze naar kunnen kijken met betrekking tot toegankelijkheid (denk aan klachten en monitoring) en hoe je samen kunt communiceren vanaf het begin van een project tot de schouwing en evaluaties.

Vervolgens, met betrekking tot de observatie, zou het raadzaam zijn om in de toekomst te kijken naar de plaatsing van palen in de buurt van kruisingen. Zowel bij de kruising Kloosterplein-Vlaszak als bij de kruising Boschstraat-Vlaszak is de paalplaatsing prima, maar zou minder belemmerend kunnen zijn. Een ander punt was de ruimte naast het terras van Gaudim. Op het moment van de observatie maakte niemand gebruik van het terras maar voelde het al krap aan.

Tot slot werd tijdens het gesprek met de gemeente Breda de oversteek Kloosterplein-Vlaszak (zijde Rabobank) grondig besproken. De aanbeveling voor de situatie op dit moment zou zijn om te werken met elementen in de openbare ruimte die een (on)bewust effect kunnen hebben om mensen naar de casinokant van de oversteek te sturen. Op dit moment voelt de kant van de Rabobank als een natuurlijke plek om over te steken. Door hieraan te werken zou dit gevoel veranderd kunnen worden. Zodat het veiliger wordt voor alle voetgangers, met of zonder beperking.

10.3. Andere aanbevelingen

Zoals beschreven in het hele rapport en in het hoofdstuk beperkingen, kunnen de resultaten van dit onderzoek niet worden gegeneraliseerd voor alle gemeenten in Nederland. Er hebben te weinig gemeenten deelgenomen aan het onderzoek om met 95% betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen. Om deze uitspraken in de toekomst wel te kunnen doen, kan dit verkennende onderzoek als uitgangspunt worden gebruikt.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen de **volgende onderwerpen/hypothesen** interessant zijn om verder te onderzoeken:

Hoe gebruiken Nederlandse gemeenten geleidelijnen en natuurlijke gidslijnen in hun ontwerpen en wat is op dit moment de reden dat deze onvoldoende worden toegepast? Er wordt wel nagedacht over onderwerpen als trottoirbreedte en oversteken zonder hoogteverschillen, maar waarom is dit niet het geval voor geleidelijnen en gidslijnen? De veronderstelling zou zijn dat de gemeenten er nog niet genoeg over weten of worstelen met de tegenstrijdige behoeften binnen de doelgroep.

Een tweede interessant punt is hoe de *line of sight* is verzekerd in Nederlandse gemeenten. Uit het onderzoek bleek dat dit nog niet op orde is, maar waar gaat het precies mis? En als dit onderzoek wordt uitgevoerd bij meer gemeenten die een beleidsmedewerker, verkeersadviseur/ontwerper en een beheerder openbare ruimte laten antwoorden, wat kan er dan geconcludeerd worden?

Ten derde zou het interessant zijn om te onderzoeken hoe gemeenten (en anderen) ervoor kunnen zorgen dat toegankelijkheid vanzelfsprekend wordt. Is het alleen mindset zoals bij de gemeente Breda (geleidelijnen zijn hetzelfde als verkeersborden), of zijn er ook andere manieren om deze verandering te stimuleren?

Niet-onderzoeksgerelateerde aanbevelingen zijn:

De VN heeft geadviseerd (hoofdstuk 5.2) dat de overheid universele ontwerpeisen moet opnemen in haar beleid of regelgeving. Dit werkt alleen als er ook handhaving en controle is op de uitvoering en toepassing van de doelen en eisen. Wat betreft de LIA heeft de overheid gezegd dat alle gemeenten een LIA moeten hebben. Er is geen informatie te vinden over wanneer dit moet gebeuren en wat de gevolgen zijn als dit niet gebeurt. Het stellen van een tijdstip om het doel te bereiken zou al meer stimulans kunnen geven om te beginnen.

Een andere aanbeveling is dat alle scholen in Nederland toegankelijkheid opnemen in het curriculum. Deze scriptie maakt deel uit van een ruimtelijke ordening (/built environment) studie, dus vanuit mijn perspectief is dit een belangrijke must om op te nemen. BUas is begonnen met het opnemen van fysieke toegankelijkheid in het curriculum. Maar ook andere scholen en opleidingen zouden hier veel baat bij kunnen hebben. Zoals de geïnterviewde van Breda Gelijk uitlegt, heeft iedereen altijd te maken met toegankelijkheid. Niet alleen op het werk, maar ook in het privéleven. Begrijpen wat er gedaan kan worden op het gebied van toegankelijkheid zou een enorme stap zijn in de richting van inclusiviteit en gelijkheid in onze samenleving.

Tot slot had ik tijdens de stageperiode een gesprek met Jaap van Velzen van Brain Management International. Hij hield zich al minstens twee decennia bezig met het onderwerp toegankelijkheid. Hij heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar aan welke criteria gemeenten voldoen voor fysieke toegankelijkheid. Het onderzoek heet "De vergeten markt" (2009). Hij gaf me meerdere tips, die ik helaas wegens tijdgebrek niet heb kunnen uitvoeren. Daarom deel ik ze hier voor andere onderzoekers over dit onderwerp.

- Voor toekomstig onderzoek zou het waardevol kunnen zijn om ook mensen van de ministeries (VWS en IenW) erbij te betrekken om hun perspectief te krijgen op het onderwerp toegankelijkheid en wat de ministeries mogelijk zouden kunnen doen om gemeenten verder te stimuleren of te ondersteunen op het gebied van toegankelijkheid.
- Samen hebben we ook het idee van een ranglijst besproken. Maak een ranglijst die laat zien welke gemeenten het beste doen op het gebied van toegankelijkheid en ook welke gemeenten het minst doen. Een ranglijst kan een motivatie creëren om meer te doen, want over het algemeen wil niemand onderaan de lijst staan. Onderwerpen die in de ranglijst kunnen worden opgenomen zijn onder andere ervaringsdeskundigen, uitvoering van ontwerpeisen, line of sight en andere onderwerpen die in dit onderzoek zijn opgenomen.

Bibliografie

- 010Toegankelijk. (n.d.). *Wat doen we*. Retrieved March 19, 2025, from <https://010toegankelijk.nl/010toegankelijk/wat-doen-we/>
- Arnhems platform chronisch zieken en gehandicapten. (n.d.). *Over APCG*. Arnhems Platform Chronisch Zieken En Gehandicapten. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.apcg.nl/over-apcg/>
- Bartiméus. (n.d.). *Over de organisatie*. Bartimeus. Retrieved March 19, 2025, from <https://bartimeus.nl/organisatie>
- Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer. (n.d.). *Wie zijn wij*. BGH. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.gehandicaptenhaarlemmermeer.nl/wie-zijn-wij/>
- BeterOud. (2020, November 24). *Over ons*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.beteroud.nl/over-ons>
- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2023, February 22). *BWBR0001840*. Wetten.nl. Retrieved June 2, 2025, from <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001840/2023-02-22#:~:text=Artikel%201,-254&text=Allen%20die%20zich%20in%20Nederland,dan%20ook%2C%20is%20niet%20toegestaan.>
- Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2025, February 12). *BWBR0004627*. Wetten.nl. Retrieved June 2, 2025, from https://wetten.overheid.nl/BWBR0004627/2025-02-12/#AfdelingV_HoofdstukY_Paragraaf2_ArtikelY2
- Bleijenburg, R. (2020, April 28). *Onderzoek Minister van Gehandicaptenzaken: Eenzaamheid onder mensen met beperking groot probleem*. VGN. Retrieved February 19, 2025, from [https://www.vgn.nl/nieuws/onderzoek-minister-van-gehandicaptenzaken-eenzaamheid-onder-mensen-met-beperking-groot-probleem#:~:text=Mensen%20met%20een%20beperking%20voelen,eenzaam%20voelt%20\(11%20procent\).](https://www.vgn.nl/nieuws/onderzoek-minister-van-gehandicaptenzaken-eenzaamheid-onder-mensen-met-beperking-groot-probleem#:~:text=Mensen%20met%20een%20beperking%20voelen,eenzaam%20voelt%20(11%20procent).)
- Boer, S. (n.d.). *Beheer van de openbare ruimte*. NB2N. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.nb2n.nl/beheer-van-de-openbare-ruimte/#:~:text=Beheer%20van%20de%20openbare%20ruimte%20gaat%20over%20het%20schoon%2C%20veilig,%2C%20onderhoud%2C%20groenbeheer%20en%20afvalbeheer>
- Bouw Advies Toegankelijkheid. (n.d.). *Bouw advies toegankelijkheid*. Retrieved March 19, 2025, from <https://batutrecht.nl/>
- Breda Gelijk. (n.d.). *Toegankelijkheid*. Retrieved March 19, 2025, from <https://breda-gelijk.nl/toegankelijkheid/>
- Calvert, S. (2021, season-03). Challenges for People with Disabilities. *Ballard Brief*. Retrieved February 19, 2025, from <https://ballardbrief.byu.edu/issue-briefs/challenges-for-people-with-disabilities>

- Cambridge Dictionary. (n.d.). a snowball effect. In *Cambridge Dictionary*. Retrieved May 30, 2025, from <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/snowball-effect>
- CEN CENELEC. (n.d.). *Built environment*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.cenelec.eu/areas-of-work/cen-cenelec-topics/accessibility/built-environment/>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS]. (2024a, June 7). *Bevolking; geslacht, leeftijd en burgerlijke staat*. Statline. Retrieved February 18, 2025, from <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7461BEV/table?fromstatweb>
Periode: 2023, Onderwerp: Bevolking, Leeftijd: 12-105
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS]. (2024b, September 10). *Gezondheid en zorggebruikers; persoonskenmerken*. Statline. Retrieved February 18, 2025, from <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85454NED/table?searchKeywords=mensen%20met%20langdurige%20aandoeningen%20of%20beperkingen>
Onderwerp: Beperkingen; beperkingen OESO, 12 jaar of ouder; Persoonskenmerken: Totaal personen
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS]. (2025). *Ouderen*. Centraal Bureau Voor De Statistiek. Retrieved May 26, 2025, from <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/leeftijd/ouderen>
- Chavannes, M. (2022, March 7). Hoe gemeenten hun geld krijgen (en hoe weinig ze er eigenlijk over te zeggen hebben). *De Correspondent*. <https://decorrespondent.nl/9783/hoe-gemeenten-hun-geld-krijgen-en-hoe-weinig-ze-er-eigenlijk-over-te-zeggen-hebben/7b604046-fdea-0a3e-2fd8-594e22c90bd3>
- Clëntenbelang Noord-Holland. (n.d.). *Smalle stoepen, steile bruggen*. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.clientenbelang.nl/onafhankelijke-clientondersteuning/verhalen/smalle-stoepen-steile-bruggen>
- Coalitie voor Inclusie. (n.d.). *Wat is de Coalitie voor Inclusie?* Coalitie Voor Inclusie. Retrieved March 19, 2025, from <https://coalitievoorinclusie.nl/coalitie-voor-inclusie/wat-is-de-coalitie-voor-inclusie/>
- College voor de Rechten van de Mens. (2023, March 14). *Provinciebeleid en mensen met een beperking*. College Voor De Rechten Van De Mens. Retrieved February 18, 2025, from <https://www.mensenrechten.nl/actueel/toegelicht/toegelicht/2023/provinciebeleid-en-mensen-met-een-beperking>
- Committee on the Rights of Persons with Disabilities. (2024). Concluding observations on the initial report of the Kingdom of the Netherlands. In *United Nations*. United Nations. Retrieved February 19, 2025, from https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2FC%2FNLD%2FCO%2F1&Lang=en
- Conijn, J., Heijndael, T., & Vrolijk, G. (2024). *Rijksondersteuning Gebiedsontwikkeling*. In *Volkshuisvesting Nederland*. Finance Ideas. Retrieved March 17, 2025, from

<https://www.volkshuisvestingnederland.nl/binaries/volkshuisvestingnederland/documenten/publicaties/2024/09/30/rapportage-rijksondersteuning-gebiedsontwikkeling/2024+09+04+-+Rapportage+Rijksondersteuning+gebiedsontwikkeling+def.pdf>

CROW. (n.d.-a). Home. Kennisportaal Toegankelijkheid. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.kennisnetwerktoegankelijkheid.nl/>

CROW. (n.d.-b). Kennisplatform CROW. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.crow.nl/>

CROW. (n.d.-c). Ruimtelijke kwaliteit. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.crow.nl/Onderwerpen/Assetmanagement-en-beheer-openbare-ruimte/ruimtelijke-kwaliteit/>

CROW. (2014). *Richtlijn toegankelijkheid*.

CROW. (2023, August 28). *Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2023*. Retrieved May 30, 2025, from <https://www.crow.nl/kennisproducten/kwaliteitscatalogus-openbare-ruimte-2023/>

CROW. (2024). *Ontwerpwijzer Voetgangers* [CROW Kennisbank].

CROW Essit. (n.d.-a). *Line of Sight*. Retrieved May 29, 2025, from <https://essit.nl/over-assetmanagement/wat-is-assetmanagement/line-of-sight>

CROW Essit. (n.d.-b). *Wat is asset management?* Essit.nl. Retrieved March 17, 2025, from <https://essit.nl/over-assetmanagement/wat-is-assetmanagement>

Deckers, M. (2024, February). Is er een ravijnjaar en wat kunnen gemeenten van bibliotheken leren? *markdeckers*. Retrieved April 7, 2025, from <https://www.markdeckers.net/2024/02/is-er-een-ravijnjaar-en-wat-kunnen.html>

Dekker, S. (2023, September 28). *Is oversteken of lopen op de stoep voor iedereen even veilig?* Accessibility. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.accessibility.nl/nieuws/oversteken-lopen-op-de-stoep-nederland-voor-iedereen-even-veilig#:~:text=Voor%20mensen%20die%20slecht%20zien,dat%20dit%20oversteekpunt%20aangegeven%20wordt.>

Edgar, T. W., & Manz, D. O. (2017). Exploratory Study [ScienceDirect]. In *Research Methods for Cyber Security*. Syngress. <https://www.sciencedirect.com/topics/computer-science/exploratory-study>

Encyclo. (n.d.). *Kenniscentrum*. Retrieved March 28, 2025, from <https://www.encyclo.nl/begrip/kenniscentrum>

Espinosa, C. (2025, April 30). *Share of population over the age of 65 in European countries 2024*. Statista. Retrieved May 26, 2025, from <https://www.statista.com/statistics/1105835/share-of-elderly-population-in-europe-by-country/#statisticContainer>

- European Commission. (n.d.-a). *Access City Award*. Retrieved March 19, 2025, from https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/access-city-award_en
- European Commission. (n.d.-b). *European accessibility act*. Retrieved March 19, 2025, from https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030/european-accessibility-act_en
- European Commission. (2021, March 3). *Legal provisions of COM(2021)101 - Union of Equality: Strategy for the Rights of Persons with Disabilities 2021-2030 - EU monitor*. EU Monitor. Retrieved March 19, 2025, from https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhdcs8bljza_j9vvik7m1c3gyxp/vlgtp9safyd
- European Disability Forum. (n.d.). *Who we are?* Retrieved March 19, 2025, from <https://www.edf-feph.org/about-us/about-us-2/>
- Gemeente Breda. (2020). Mobiliteitsvisie Breda. In *Open Breda*. Retrieved April 17, 2025, from <https://open.breda.nl/sites/default/files/2024-11/Mobiliteitsvisie%20Breda.pdf>
- Gemeente Breda. (2023). PVE 1.6: Eisen vanuit beheer in de openbare ruimte Breda. In Gemeente Breda. Retrieved April 17, 2025, from <https://www.breda.nl/sites/default/files/2025-03/bijlage-09-programma-van-eisen-1.6.pdf>
- Gemeente Breda. (2024a, April). Breda Centrum Oost: Definitief Ontwerp Vlaszak. <https://www.breda.nl/sites/default/files/2024-04/Breda%20Centrum%20Oost%20Definitief%20Ontwerp%20Vlaszak.pdf>
- Gemeente Breda. (2024b, December 13). *Beleidsplan Inclusief Samenleven: Diversiteit, Gelijkwaardigheid en Inclusie 2025-2029 gelanceerd*. Breda Nieuws. Retrieved May 30, 2025, from <https://www.breda.nl/nieuws/beleidsplan-inclusief-samenleven-diversiteit-gelijkwaardigheid-en-inclusie-2025-2029-gelanceerd>
- Gemeente Breda. (2025). Bredase Agenda Toegankelijkheid. In *Gemeente Breda* (Document number: 6184884). Retrieved June 5, 2025, from <https://api.notubiz.nl/document/15504932/1>
- Gemeente Bronckhorst. (2024). Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Retrieved March 28, 2025, from <https://www.bronckhorst.nl/handboek-inrichting-openbare-ruimte-hior>
- Google Earth. (2024, May 14). *Google map of Vlaszak, Breda*. <https://earth.google.com/web/>
- HandicapNL. (n.d.). *Projecten*. Retrieved March 19, 2025, from <https://handicap.nl/projecten/>
- Hartman, P. (2025, February 7). *Stoepen te smal, paden geblokkeerd: Toegankelijkheid Harderwijk krijgt krappe voldoende*. Algemeen Dagblad. Retrieved February 13, 2025, from https://www.ad.nl/harderwijk/stoepen-te-smal-paden-geblokkeerd-toegankelijkheid-harderwijk-krijgt-krappe-voldoende~a78d011c/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F%3Bcb=defe4bd4-bc1d-47d8-be1f-22beb7141e3f%3Bauth_rd=1&cb=8ca06cce-33cf-475c-b265-9a21f3751fe1&auth_rd=1

- Hellebrekers, L. (2021, December 3). *Process Management & Stakeholder Participaltion (Intro)* [Slide show; Microsoft Powerpoint].
- Iederin. (n.d.). *Onze doelen*. Retrieved March 19, 2025, from <https://iederin.nl/onze-doelen/>
- Iederin. (2024, August 6). *Hoorzitting Nederland VN-verdrag Handicap 15 augustus*. Retrieved March 19, 2025, from <https://iederin.nl/hoorzitting-nederland-vn-verdrag-handicap-15-augustus/>
- Interaction Design Foundation - IxDF. (2016, September 13). What is design for all? The Interaction Design Foundation. Retrieved March 28, 2025, from <https://www.interaction-design.org/literature/topics/design-for-all#:~:text=Design%20for%20All%20is%20a,of%20users'%20needs%20and%20requirements.>
- Jaspers, L. (2024). *The disconnects between Perceived Accessibility of People with a Disability and Public Spaces in Tilburg*.
Author's report. Email lonnekejaspers@gmail.com to request.
- Kabinet-Schoof. (2024). HOOP, LEF EN TROTS. In *Hoofdlijnenakkoord 2024 – 2028* (p. 2). Ministerie van Financiën. Retrieved April 7, 2025, from <https://www.kabinetsformatie2023.nl/binaries/kabinetsformatie/documenten/publicaties/2024/05/16/hoofdlijnenakkoord-tussen-de-fracties-van-pvv-vvd-nsc-en-bbb/20240515+Hoofdlijnenakkoord+PVV+VVD+NSC+BBB-toegankelijk-v2.pdf>
- Kennis over Zien. (n.d.). *Kennis over zien*. Kennis Over Zien. Retrieved March 19, 2025, from <https://kennisoverzien.nl/>
- Kidshealth. (2016, September). *Visual impairment*. Retrieved June 17, 2024, from <https://kidshealth.org/en/teens/visual-impairment.html#:~:text=Visual%20impairment%20is%20a%20term,who%20has%20partial%20vision%20loss.>
- Kimbols. (2024, April 17). *(Bijna-)aanrijdingen van blinde of slechtziende persoon in het verkeer*. Retrieved February 19, 2025, from <https://www.kimbols.be/agressie-veiligheid/info/bijna-aanrijdingen-van-blinde-of-slechtziende-persoon-in-het-verkeer.html>
- Koninklijke Visio. (n.d.). *Home*. Visio. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.visio.org/home/>
- Koninklijke Visio. (2024, September 23). *Handige weetjes over gids- en geleidelijnen*. Kennisportaal Visio. Retrieved May 29, 2025, from <https://kennisportaal.visio.org/Documenten/Handige-weetjes-over-gids-en-geleidelijnen>
- Law Insider. (n.d.). *Municipal Stakeholders Definition*. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.lawinsider.com/dictionary/municipal-stakeholders#:~:text=Municipal%20Stakeholders%20means%20the%20residents,decision%20made%20by%20the%20Municipality.>

- Leendertse, J. (2024, August 31). *Gemeenten moeten infrastructuur vernieuwen, maar hebben er geen geld voor*. NOS. Retrieved April 7, 2025, from <https://nos.nl/artikel/2535232-gemeenten-moeten-infrastructuur-vernieuwen-maar-hebben-er-geen-geld-voor>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (n.d.). *Provinciefonds*. Rijksoverheid.nl. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/financien-gemeenten-en-provincies/provinciefonds>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2017, April 18). *Financiën van gemeenten*. Politieke Ambtsdragers. Retrieved April 7, 2025, from <https://www.politiekeambtsdragers.nl/bestuurslagen/gemeente/financien#:~:text=60%25%20van%20het%20Rijk,zogeheten%20Gemeentefonds%3A%20de%20algemene%20uitkering.>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2020). Nationale omgevingsvisie. In *Rijksoverheid*. Retrieved May 30, 2025, from <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-59b3033c-0826-4624-ba7f-41aec10b6d7a/pdf>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2023, January 17). *Non-discriminatiegronden Grondwet uitgebreid met handicap en seksuele gerichtheid*. Rijksoverheid.nl. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/01/17/non-discriminatiegronden-grondwet-uitgebreid-met-handicap-en-seksuele-gerichtheid#:~:text=Het%20nieuwe%2C%20aangepaste%20artikel%201,ook%2C%20is%20niet%20toegestaan%E2%80%9D.>
- Ministerie van Financiën. (2020). *3.1 Artikel 1. Gemeentefonds*. Retrieved April 7, 2025, from <https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2023/owb/B/onderdeel/1481068>
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (n.d.). *Home*. Doe Onbeperkt Mee. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.doeonbeperktmee.nl/>
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2017). Besluit algemene Toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte. In *Basis Wettenbestand* (No. BWBR0039653). Retrieved February 18, 2025, from <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0039653&artikel=1&z=2017-06-21&g=2017-06-21>
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2024). Nationale strategie voor de implementatie van het VN-verdrag Handicap. In *Nationale Strategie Voor De Implementatie Van Het VN-verdrag Handicap*. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/31/nationale-strategie-voor-de-implementatie-van-het-vn-verdrag-handicap>
- Molster, A., Lankhorst, A., & Oostenbrink, E. (2021). Obstakels op voetpaden: Verkenning van problemen en oplossingen. In *Fietsberaad*. CROW. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/f9245baf-c012-49cf-b029-91643e05a9ee/CROW-publicatie-Obstakels-op-voetpaden.pdf.aspx?ext=.pdf>

- Movisie. (n.d.-a). *VN-verdrag handicap*. Retrieved June 3, 2025, from <https://www.movisie.nl/vn-verdrag-handicap>
- Movisie. (n.d.-b). *Zoeken*. Retrieved March 19, 2025, from https://www.movisie.nl/zoeken?fulltext=toegankelijk&sort_bef_combine=created_DESC&f%5B0%5D=domein%3A8397
- Movisie. (2025). Wat werkt bij de implementatie van het VN-verdrag Handicap in Nederlandse gemeenten? In *Movisie*. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.movisie.nl/sites/movisie.nl/files/2025-05/WWb-Wat-werkt-in-de-implementatie-van-het-VN-verdrag-Handicap.pdf>
- Movisie & VNG. (2023). *Flitspeiling 2023 VN-verdrag Handicap in gemeenten*. Movisie. Retrieved March 26, 2025, from <https://vng.nl/sites/default/files/2023-10/flitspeiling-rapport-2023.pdf>
- Movisie & VNG. (2025, March 26). *Hoe werken gemeenten zonder Lokale Inclusie Agenda aan de inclusie van mensen met een beperking?* Movisie. Retrieved March 26, 2025, from <https://www.movisie.nl/artikel/hoe-werken-gemeenten-zonder-lokale-inclusie-agenda-aan-inclusie-mensen-beperking>
- Nationaal Masterplan Lopen. (2024). *Een rode loper voor de voetganger*. Ruimte voor Lopen. Retrieved March 21, 2025, from <https://ruimtevoorlopen.nl/wordpress/wp-content/uploads/2024/11/Nationaal-Masterplan-LOPEN-DEF-web.pdf>
- National Cooperative Highway Research Program. (2011). *Accessible Pedestrian Signals: A Guide to Best Practices: Chapter 1*. Accessible Pedestrian Signals. Retrieved May 29, 2025, from http://www.apsguide.org/chapter1_aps.cfm
- Nederlands Instituut voor Toegankelijkheid. (2023, October 6). *Tips en adviezen om de openbare ruimte, openbare en bedrijfsgebouwen, winkels, restaurants, hotels en woningen toegankelijk te maken*. Nederlands Instituut Voor Toegankelijkheid. Retrieved March 19, 2025, from <https://nederlands-instituut-voor-toegankelijkheid.nl/>
- NEN. (n.d.). *Veelgestelde vragen over normen*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.nen.nl/veelgestelde-vragen-over-normen#:~:text=Normen%20zijn%20niet%20verplicht%2C%20maar,vaak%20veel%20vooordeel%20van%20hebben.>
- NEN. (2025, February 1). *Nederlandse uitwerking van NEN-EN 17210: Prestatie-eisen voor toegankelijkheid en bruikbaarheid van gebouwen*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.nen.nl/nen-9120-2025-nl-331525>
- NWO. (2024, October 15). *KIC breaking barriers for an inclusive environment*. Retrieved March 26, 2025, from <https://www.nwo.nl/en/calls/kic-breaking-barriers-for-an-inclusive-environment>
- Onbeperkt 073. (n.d.). *Onbeperkt in 's-Hertogenbosch*. Retrieved March 19, 2025, from <https://onbeperkt073.nl/>

- Oogvereniging. (n.d.-a). *Over ons*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.oogvereniging.nl/over-ons/>
- Oogvereniging. (n.d.-b). *Veilige routes en oversteekplaatsen*. Retrieved February 19, 2025, from <https://www.oogvereniging.nl/standpunten/verkeer-en-openbaar-vervoer/veilige-routes-en-oversteekplaatsen/#stoplichten>
- Oogvereniging. (2022, May 10). *Inclusieve openbare ruimte*. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.oogvereniging.nl/nieuws/inclusieve-openbare-ruimte/>
- Oxford Advanced Learner's Dictionary. (n.d.). *advocacy group noun*. Retrieved March 28, 2025, from <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/advocacy-group>
- PBTconsult. (n.d.). *Wat we doen bij PBTconsult*. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.pbtconsult.nl/wat-we-doen/213/29/>
- Prospects. (2024, November). *Policy officer job profile*. Prospects.ac.uk. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.prospects.ac.uk/job-profiles/policy-officer>
- Provincie Groningen. (2024). *Loopagenda Groningen 2024-2027*. https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Loopagenda_2024-2027.pdf
- Rijksoverheid. (2023, May 30). *Processchema toepassing concept ruimtelijk afwegingskader*. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-cd557903a4b197bc223ad4a1c254e47770e5387b/pdf>
- Rijksoverheid. (2024, January 31). *Werken aan een samenleving voor iedereen*. Retrieved March 26, 2025, from <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/31/werken-aan-een-samenleving-voor-iedereen-het-vn-verdrag-handicap-in-nederland#:~:text=In%202016%20heeft%20Nederland%20zich,regering%20maakt%20hier%20afspraken%20over.>
- Robert Coppes Stichting. (n.d.). *1 op de 3 blinden en slechtzienden voelt zich onveilig bij oversteken*. Retrieved February 13, 2025, from <https://robertcoppes.nl/1-op-de-3-blin-den-en-slechtzienden-voelt-zich-onveilig-bij-oversteken/>
- Ruimte voor Lopen. (n.d.). *Kennis over lopen*. Ruimte Voor Lopen. Retrieved March 19, 2025, from https://ruimtevoorlopen.nl/kennis/?_sft_inhoudelijk=toegankelijkheid
- Schomaker, B. (2024, August 21). *Toegankelijke binnensteden: tips en hulp voor gemeenten en ondernemers - Platform31 | Kennis en netwerk voor stad en regio*. Platform31. Retrieved February 13, 2025, from <https://www.platform31.nl/artikelen/toegankelijke-binnensteden-tips-en-hulp-voor-gemeenten-en-ondernemers/>
- Slinger, W. (2024). *Themaplan Toegankelijkheid Verkeer en Vervoer (versie 3)*.
Private document of internship supervisor.
- Swedberg, R. (2020). Exploratory study. In *The production of Knowledge: Enhancing progress in social science* (pp. 17–41). Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/9781108762519.002>

- Toegankelijk Tilburg. (n.d.). *Wat doen we?* Retrieved March 19, 2025, from <https://toegankelijktilburg.nl/wat-doet-toegankelijk-tilburg/>
- TufTile. (n.d.). *How directional guidance indicators protect pedestrians on Shared-Use Paths*. Retrieved March 28, 2025, from <https://www.tuftile.com/how-directional-guidance-indicators-protect-pedestrians-on-shared-use-paths/#:~:text=In%20the%20absence%20of%20curbs,or%20end%20to%20the%20path.>
- United Nations. (2006). Final report of the Ad Hoc Committee on a Comprehensive and Integral International Convention on the Protection and Promotion of the Rights and Dignity of Persons with Disabilities. In *United Nations Enable* (A/61/611). Retrieved February 22, 2025, from <https://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/convtexte.htm#convtext>
- United Nations. (2024). Concluding observations on the initial report of the Kingdom of the Netherlands*. In *United Nations Digital Library* (CRPD/C/NLD/CO/1). Retrieved February 23, 2025, from https://digitallibrary.un.org/record/4062658/files/CRPD_C_NLD_CO_1-EN.pdf?ln=en
- University of North Georgia. (n.d.). *Mobility impairments*. Retrieved June 17, 2024, from <https://ung.edu/student-accessibility-services/resources-and-links/faculty-information/mobility-impairments.php#:~:text=Mobility%20impairments%20refer%20to%20conditions,an%20ilness%20or%20physical%20injury.>
- Van der Kooij, A., Van de Lustgraaf, M., & Rensen, P. (2023). Eenzaamheid onder mensen met een verstandelijke beperking. In *Movisie*. Movisie. Retrieved February 19, 2025, from <https://www.movisie.nl/sites/movisie.nl/files/2023-05/Longread-Eenzaamheid-onder-mensen-met-een-verstandelijke-beperking.pdf>
- Van Kalmthout, J. (2018, December 4). *Breda wint Access City Award: Hoe toegankelijk is de stad echt?* Omroep Brabant. Retrieved June 2, 2025, from <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2895994/breda-wint-access-city-award-hoe-toegankelijk-is-de-stad-echt-test>
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG]. (n.d.-a). *Handreiking Lokale Inclusie Agenda*. VNG. Retrieved March 19, 2025, from <https://vng.nl/artikelen/handreiking-lokale-inclusie-agenda>
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG]. (n.d.-b). *Iedereen doet mee!* In VNG. Retrieved February 18, 2025, from https://vng.nl/sites/default/files/2020-09/vng_iedereen_doet_mee_manifest_2.pdf
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG]. (n.d.-c). *Is de wegbeheerder altijd aansprakelijk als de weg niet voldoet aan CROW-normen?* VNG. Retrieved March 19, 2025, from <https://vng.nl/vragen-en-antwoorden/is-de-wegbeheerder-altijd-aansprakelijk-als-de-weg-niet-voldoet-aan-crow-normen#:~:text=CROW%2Dnormen%20zijn%20aanbevelingen%20en,houden%20geen%20wettelijke%20verplichting%20in.>

- Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG]. (2024, September 4). *Handreiking Lokale Inclusie Agenda*. Retrieved May 29, 2025, from <https://vng.nl/artikelen/handreiking-lokale-inclusie-agenda>
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG]. (2025). *Gemeenten vallen in financieel ravijn*. Retrieved April 7, 2025, from <https://vng.nl/artikelen/gemeenten-vallen-in-financieel-ravijn>
- Vrije Universiteit Amsterdam. (2025, April 24). *LibGuides: Research Skills - Advanced: Snowball method*. Retrieved May 30, 2025, from <https://libguides.vu.nl/c.php?g=418072&p=5258026>
- VZinfo. (2024, November 25). *Bevolkingsomvang*. Volksgezondheid En Zorg. Retrieved May 26, 2025, from <https://www.vzinfo.nl/bevolking/bevolkingsomvang>
- Wijk, M. (2012). *Handboek voor Toegankelijkheid* (7th ed.). Sdu Uitgevers bv.
- Wikipedia contributors. (2025, February 20). *Full-time equivalent*. Wikipedia. Retrieved June 3, 2025, from https://en.wikipedia.org/wiki/Full-time_equivalent
- Zelfregiecentrum Nijmegen. (n.d.). *Over ons*. Welkom Op Zelfregiecentrum Nijmegen. Retrieved March 19, 2025, from <https://www.zrcn.nl/over-ons/>
- ZonMw. (n.d.). *Visuele toegankelijkheid in de openbare ruimte en gebouwen*. ZonMw Projects. Retrieved March 19, 2025, from <https://projecten.zonmw.nl/nl/project/visuele-toegankelijkheid-de-openbare-ruimte-en-gebouwen>
- ZonMw. (2025, January 10). Vooraankondiging: aanvragen subsidie voor wijkscans over bewegen en ontmoeten. *ZonMw*. <https://www.zonmw.nl/nl/nieuws/vooraankondiging-aanvragen-subsidie-voor-wijkscans-over-bewegen-en-ontmoeten#:~:text=Met%20de%20wijkscan%20kunnen%20gemeenten,budget%20van%20%E2%82%AC%20800.000%20beschikbaar>.

Bijlage

1. Samengestelde variabelen

Algemene aanpak van toegankelijkheid

- Leidend
- In ontwikkeling
- (Bijna) niet aanwezig

Combinatie van vragen:

- Sterkte en volledigheid van de visie op toegankelijkheid
 - o Vraag 3.1 en 3.2
- Grondige en effectieve informatie over toegankelijkheid verkregen en gedeeld
 - o Vraag 4.1, 4.2 en 4.3
- Mate en impact van betrokkenheid van belanghebbenden
 - o Vraag 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 (O&A)
 - o Vraag 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (B)
- Toepassing van beleid
 - o Vraag 6.12, 6.13
- Aanwezigheid van kwaliteitseisen
 - o Vraag 7.1

Motivering: inzicht in het niveau van aanpak van een gemeente maakt het gemakkelijker om antwoorden (op ontwerpeisen) te vergelijken.

Prioritering van toegankelijkheid

- Prioriteit van toegankelijkheid
 - o Vraag 6.1 opnieuw gecodeerd met categorieën: 1-2: Hoge prioriteit, 3: gemiddelde prioriteit, 4: lage prioriteit
- Prioritering wanneer toegepast
 - o Vraag 6.14 gecodeerd in toegankelijkheid geprioriteerd, evenwichtige prioritering, toegankelijkheid gecompromitteerd
- Combineer beide om een algemene score voor prioritering te geven

Effectiviteit van de betrokkenheid van belanghebbenden

- Zeer effectieve betrokkenheid
- Matig effectieve betrokkenheid
- Beperkte betrokkenheid

Combinatie van vragen:

- Mate van betrokkenheid van belanghebbenden
 - o Vraag 5.4 gehercodeerd naar advies/participatie: actieve betrokkenheid, informatie of geraadpleegd: passief, geen betrokkenheid
- Invloed
 - o Vraag 5.5: sterk, matig, laag
- Tevredenheid
 - o Vraag 5.6: bijna altijd voldoende: zeer tevreden, voldoende: tevreden, neutraal: neutraal, onvoldoende en bijna altijd onvoldoende: ontevreden

Kwaliteitsborging en monitoring

- Proactieve kwaliteitsborging
- Reactieve kwaliteitsborging
- Beperkte kwaliteitsborging

Vragen gecombineerd:

- Aanwezigheid van kwaliteitseisen + welke aspecten
 - o Vraag 7.1, 7.2
- **Monitoringkader**
 - o **Vraag 10.1, 10.2**
- **Monitoring inclusiviteit**
 - o **Vraag 10.4, 10.5, 10.6**
- Toegankelijkheid van klachten
 - o Vraag 8.1, 8.3, 8.4

De rode delen hadden moeten worden opgenomen, maar zijn weggelaten vanwege de beperkte antwoorden, die ook betrekking hadden op sectie 10 van de vragenlijst.

2. Vragenlijst

--- Sectie 1: Start ---

Welkom bij deze enquête! Deze enquête is onderdeel van een afstudeerstage waarbij gekeken wordt naar waarom verschillende gemeentes bepaalde keuzes maken met betrekking tot fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte in hun inrichtingsprojecten. Dit onderzoek wordt uitgevoerd bij kennisinstituut CROW, een stichting die praktisch toepasbare kennis ontwikkelt, deelt en borgt rond infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit in Nederland.

Fysieke toegankelijkheid wordt in dit onderzoek gedefinieerd als “eigenschap van buitenruimtes [...] die het mogelijk maken voor mensen – divers als ze zijn – daar kunnen doen wat ze daar volgens de bestemming zouden moeten kunnen doen” (Wijk, 2012, p. 13).

De informatie die wordt verzameld door middel van deze enquête is anoniem. Wel wordt aan het einde gevraagd of we de naam van uw gemeente mogen gebruiken in het onderzoeksrapport. De enquête bestaat uit een mix van meerkeuzevragen en open vragen. De antwoorden die u geeft worden automatisch opgeslagen. U kunt niet terug na het doorklikken van een vraag, dus denk goed na voor het doorklikken. De enquête duurt ca. 10-15 minuten.

Bij voorbaat wil ik u bedanken voor uw tijd en moeite om deel te nemen aan dit onderzoek!

--- Sectie 2: Introductie van deelnemers ---

In deze sectie stellen we een aantal vragen over u en de gemeente waarvoor u werkt.

2.1 Wat is uw rol in de gemeentelijke organisatie? Kies de optie die het meest bij u past.

- Ik ben beleidsmedewerker met betrekking tot actieve mobiliteit, voetgangers of fysieke toegankelijkheid
- Ik ben (verkeers)ontwerper (en denk na over, onder andere, trottoirs, kruispunten en andere oversteekpunten)
- Ik ben (verkeerskundig)adviseur (en denk na over, onder andere, trottoirs, kruispunten en andere oversteekpunten)
- Ik ben beheerder openbare ruimte
- Anders, namelijk...

2.2 Voor welke gemeente werkt u?

→ drop down met alle gemeentes

2.3 Bent u verantwoordelijk voor fysieke toegankelijkheid in uw afdeling?

- Ja
- Nee

Zo nee, als er iemand anders verantwoordelijk is voor fysieke toegankelijkheid in uw afdeling of in uw gemeente, zou het zeer gewaardeerd worden als u de vragenlijst zou kunnen delen met deze werknemer. Het kan zijn dat u niet alle vragen kunt beantwoorden, maar verzoek is in te vullen wat u weet of wat van toepassing is.

Nu u een beeld heeft gegeven wie u bent, zouden we u in de volgende vragensecties willen meenemen door een projectcyclus. De enquête begint bij de visie en eindigt met beheer. De antwoorden die u kiest per sectie, bepalen tot in welk detail de vragen gesteld worden.

--- Sectie 3: Visie ---

Deze sectie gaat over de visie en kennis van toegankelijkheid binnen uw gemeente. U krijgt een paar keuzevragen over hoe deze twee aspecten van toepassing zijn binnen uw gemeentelijke organisatie.

3.1 Heeft uw gemeente een visie om te werken aan (het brede begrip) inclusiviteit? U kunt hierbij denken aan een Lokale Inclusie Agenda [LIA] of een ander document. Kies één van de onderstaande opties:

- Ja, mijn gemeente heeft een LIA
- Ja, mijn gemeente heeft een ander document welke beschrijft wat wij willen doen aan inclusiviteit in de komende jaren
- We zijn er mee bezig, maar wij hebben dit nog niet (bestuurlijk) vastgelegd
- Nee, mijn gemeente heeft (nog) geen visie met betrekking tot inclusiviteit
- Weet ik niet

3.2 Welke van de volgende aspecten komen voor in de visie van uw gemeente met betrekking tot fysieke toegankelijkheid? Kies één of meerdere van de volgende opties:

- Brede trottoirs
- Toegankelijke kruispunten
- Geleidenlijnen en gidslijnen
- Inclusieve ontwerpprincipes
- Participatie van ervaringsdeskundigen
- Weet ik niet
- Anders, namelijk: ...

--- Sectie 4: Kennisontwikkeling ---

Nu dat het duidelijk is wat de positie is van uw gemeente met betrekking tot de visie, zullen de komende vragen gaan over hoe uw gemeente de kennis hebt verzameld en hoe uw gemeente ervaringsdeskundigen betreft in dit proces.

4.1 Op welke wijze heeft uw gemeente haar technische informatie met betrekking tot toegankelijkheid gevonden (bijvoorbeeld breedte van het trottoir, hellinggraad, materiaalkeuzes, etc.)? U kunt één of meerdere opties kiezen.

- Door in gesprek te gaan met ervaringsdeskundigen of een (lokale) belangengroep
- Door in gesprek te gaan met kennisinstituten (zoals Bartiméus, Visio, Kennis over Zien, etc.)
- Door CROW-richtlijnen te raadplegen
- Door andere richtlijnen te raadplegen, namelijk... (open vraag)
- Dit hebben wij (nog) niet gedaan
- Weet ik niet
- Anders, namelijk: ...

4.2 Op welke wijze(n) is de technische kennis over fysieke toegankelijkheid verwerkt binnen uw gemeentelijke organisatie? U kunt één of meerdere opties kiezen.

- Verwerkt in Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)/ Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) of een soortgelijk document
- Besproken met collega's
- Gedeeld via een digitaal platform of intranet
- (Nog) niet verwerkt
- Anders, namelijk...

4.3 Ziet u verbeterpunten op dit gebied in uw gemeentelijke organisatie? Kies één van onderstaande opties:

- Ja
- Nee

4.4 Zo ja, kunt u uw keuze toelichten?

→ open vraag

--- Sectie 5 (O&A): Stakeholders ---

Deze sectie gaat over hoe uw gemeente bepaalt of (en welke) stakeholder(s) betrokken worden in een project.

Tijdens deze enquête wordt regelmatig gevraagd naar de laatste drie projecten waar u aan heeft gewerkt. Dit wordt gedaan om de antwoorden recent en toegepast te houden. Hierbij vragen we naar projecten die ook voetgangersinfrastructuur bevatten zoals trottoirs, kruisingen en voetgangersoversteekplaatsen op kruispunten of wegvlakken.

5.1 Zou u drie projecten kunnen noemen en kort kunnen uitleggen per project wat deze inhouden? Denk bij de beschrijving ook aspecten zoals de mate van stedelijkheid van de locatie, het type weg (erf toegangsweg, gebiedsontsluitingsweg), de typen gebruikers en de intensiteit van elk type.

→ open vraag 3x

5.2 Is er in uw gemeente vastgelegd bij welke projecten ervaringsdeskundigen of belangengroepen een standaard stakeholder zijn? Kies een van onderstaande opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

5.3 Voor de laatste drie projecten waar u aan hebt gewerkt, is er contact opgenomen met de onderstaande opties? Kies per optie 'ja' of 'nee'.

	Ja	Nee
Ervaringsdeskundigen/belangengroep		
Kennisinstituut (zoals Bartiméus, Visio, Kennis over Zien, etc.)		
Andere, namelijk...		

5.4 Op welke wijze zijn stakeholders over het algemeen betrokken bij projecten? Kies één of meerdere opties.

- Ze gaven advies in de ontwerpfase
- Deelnemen aan projectgroepen
- Geconsulteerd via een bijeenkomst of focusgroep(en)
- Alleen geïnformeerd over de plannen
- Niet betrokken
- Toelichting

5.5 In hoeverre is de input van stakeholders gebruikt in de projecten? Kies één van de onderstaande opties.

- Sterk bepalend
- Meegenomen als advies
- Deels meegenomen

- Niet meegenomen
- Niet van toepassing

5.6 Wat vindt u van de betrokkenheid van ervaringsdeskundigen in projecten in uw gemeente? Kies de optie die het meest bij u past.

→ Slider: bijna altijd voldoende – voldoende – neutraal – onvoldoende – bijna altijd onvoldoende

5.7 Kunt u uw keuze toelichten?

→ open vraag

--- Sectie 5 (B): Stakeholders ---

Deze sectie gaat over hoe uw gemeente bepaalt of (en welke) stakeholder(s) betrokken worden in een project.

5.1 Is er in uw gemeente vastgelegd bij welke projecten ervaringsdeskundigen of belangengroepen een standaard stakeholder zijn? Kies een van onderstaande opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

5.2 Op welke wijze zijn stakeholders over het algemeen betrokken bij projecten? Kies één of meerdere opties.

- Ze gaven advies in de ontwerpfase
- Deelnemen aan projectgroepen
- Geconsulteerd via een bijeenkomst of focusgroep(en)
- Alleen geïnformeerd over de plannen
- Niet betrokken
- Toelichting

5.3 In hoeverre is de input van stakeholders gebruikt in de projecten? Kies één van de onderstaande opties.

- Sterk bepalend
- Meegenomen als advies
- Deels meegenomen
- Niet meegenomen
- Niet van toepassing

5.4 Wat vindt u van de betrokkenheid van ervaringsdeskundigen in projecten in uw gemeente? Kies de optie die het meest bij u past.

→ Slider: bijna altijd voldoende – voldoende – neutraal – onvoldoende – bijna altijd onvoldoende

5.5 Kunt u uw keuze toelichten?

→ open vraag

--- Sectie 6: Beleidslijnen voor een ontwerp ---

Nu duidelijk is hoe u als gemeente kennis verzameld en wat er mee wordt gedaan, is de volgende stap om te kijken hoe dit verwerkt is in het beleidsniveau.

6.1 Vergeleken met andere prioriteiten in de gemeente, hoe zou u toegankelijkheid ranken als prioriteit in uw laatste drie projecten? Sleep uw antwoord op volgorde van meeste prioriteit (1) tot minste prioriteit (4).

- Toegankelijkheid
- Klimaatadaptatie
- Fiets
- Auto

6.2 Heeft uw gemeente een voetgangersnetwerkaart opgesteld? Kies één van de volgende opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

--- page break ---

De volgende vragen gaan over de standaard eisen aan de voetgangersinfrastructuur die gehanteerd worden binnen uw gemeente:

6.3 Wat is de standaard loopruimte van het trottoir in uw gemeente? Kies één van de volgende opties:

- <0,90 m
- 0,90 m
- 1,20 m
- 1,50 m
- 1,80 m
- 2,0 m
- 2,20 m

- >2,20 m
- Weet ik niet
- Anders, namelijk...

6.4 Bent u bekend met de termen geleidelijnen en gidslijnen? Kies een van de volgende opties:

- Ja
- Nee (door naar block: oversteekpunten)

--- Block Geleidenlijnen---

6.5 In welke mate zijn gidslijnen en geleidelijnen toegepast in de laatste drie projecten? Kies één van onderstaande opties:

- Altijd toegepast volgens de richtlijnen
- Meestal toegepast, met enkele afwijkingen
- Soms toegepast
- Niet toegepast

6.6 In welke mate zijn waarschuwingstegels toegepast in de laatste drie projecten? Kies één van onderstaande opties:

- Altijd toegepast volgens de richtlijnen
- Meestal toegepast, met enkele afwijkingen
- Soms toegepast
- Niet toegepast

6.7 Wat waren de belangrijkste overwegingen bij de toepassing van gidslijnen en geleidenlijnen? Kies één of meerdere opties.

- Veiligheid van voetgangers met visuele beperking
- Integratie in het ontwerp
- Kosten
- Ruimtegebrek
- Anders, namelijk ...

--- Block oversteekpunten ---

6.8 Heeft uw gemeente vastgelegd hoe oversteekbaarheid zonder onoverbrugbare hoogteverschillen wordt gegarandeerd (m.b.v. afritten, verlaagde trottoirbanden of plateaus)? Kies één van de volgende opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

6.9 Heeft uw gemeente vastgelegd wanneer er gebruikt gemaakt moet worden van een verkeersregelininstallatie [VRI]? Kies één van de volgende opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

6.10 Is in dit besluit ook vermeld wanneer er gebruik gemaakt moet worden van een rateltikker? Kies één van de volgende opties:

- Ja
- Nee

--- Block overzicht eisen---

6.11 Is er een overzicht (openbaar) beschikbaar waar de door uw gemeente gehanteerde ontwerp-eisen staan? Kies een van volgende opties:

- Ja, deze is openbaar beschikbaar
- Ja, maar niet openbaar beschikbaar
- Nee
- Weet ik niet

6.12 Worden de vastgestelde ontwerprichtlijnen (bijna) altijd toegepast in het ontwerp? Kies één van de volgende opties:

- Altijd
- Grotendeels
- Gedeeltelijk
- Nee

6.13 Zo 'nee' of 'gedeeltelijk', waardoor niet (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Ruimtegebrek (in het dwarsprofiel)
- Budgetgebrek
- Kennisgebrek
- Anders, namelijk...
- Weet ik niet

--- Block: Ruimtegebrek / budgetgebrek---

6.14 U gaf aan een 'ruimtegebrek (in het dwarsprofiel) / budgetgebrek' te ervaren, wat was de prioritering in de afweging in de laatste drie projecten?

→ Open vraag

--- block controle---

6.15 Is het uiteindelijke ontwerp van de laatste drie projecten goedgekeurd op basis van de vastgestelde ontwerpeisen? Kies één van de volgende opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

--- Sectie 7: Kwaliteitseisen voor de ontwikkelde infrastructuur ---

Deze sectie gaat in op het kaderniveau. De vorige vragen gingen over het programma van eisen, nu gaat het over hoe de voetgangersinfrastructuur eruit moet komen te zien op de lange termijn en of er nagedacht wordt over het monitoren en beheren van de infrastructuur.

7.1 Werden er tijdens uw laatste drie projecten kwaliteitseisen geformuleerd in de ontwerpfase over hoe verzorgings- of technisch onderhoud eruit moet komen te zien? Kies één van onderstaande keuzes:

- Ja
- Wij hebben kwaliteitseisen opgesteld, maar op een ander moment
- Nee (→ sectie 10)
- Weet ik niet (→ sectie 10)
- Anders, namelijk ...

7.2 Voor welke onderstaande aspecten heeft uw gemeentelijke organisatie kwaliteitseisen opgesteld? Kies één of meerdere opties.

- Breedte van trottoirs
- Obstakels op het trottoir (bijvoorbeeld overhangend groen)
- Geleidelijnen
- Gidslijnen
- Vlakheid van de bestrating
- Hoogteverschillen (trappen en hellingen)
- Verkeerslichtenregeling (bijvoorbeeld rateltickers of drukknoppen)
- Anders, namelijk...

7.3 Wat betreft uw laatste drie projecten: hoe zijn de kwaliteitseisen opgesteld in het bovengenoemde document? Kies één of meerdere opties.

- Wij hebben ze getalsmatig omschreven
- Wij hebben ze kwalitatief omschreven
- Wij werken met een soort schaalverdeling m.b.v. foto's

- Weet ik niet
- Anders, namelijk ...

7.4 Welke informatiebronnen zijn gebruikt bij het opstellen van de kwaliteitseisen? Kies één of meerdere opties.

- CROW-uitgaven
- Ervaringsdeskundige of een (lokale) belangengroep
- Kennisinstituut (zoals Bartiméus, Visio, Kennis over Zien, etc.)
- Wij hebben deze zelf bedacht
- Weet ik niet
- Anders, namelijk ...

7.5 Bent u bekend met de beeldmeetlatten van CROW? Kies één of meerdere opties.

- Ja, ik ken de kwaliteitscatalogus looproutes
- Ja, ik ken de kwaliteitscatalogus openbare ruimte
- Nee

--- Sectie 8: Meldingen ---

De volgende secties gaan over hoe het uitvoeringsniveau er uit ziet in uw gemeente. Deze sectie gaat over meldingen die binnenkomen. Denk hierbij aan klachten.

8.1 Op welke manier kan een inwoner een melding maken over de openbare ruimte in uw gemeente? Kies een of meerdere opties.

- Via een app
- Een (contact)formulier op onze website
- Bellen
- Email
- Brief
- Meldpunt
- Weet ik niet
- Anders, namelijk...

8.2 Als de melding is binnengekomen, is er iemand specifiek verantwoordelijk in uw gemeente om deze op te pakken? Kies één optie.

- Ja
- Nee
- Weet ik niet ...

8.3 Hoe wordt er bepaald of een klacht/melding wordt opgevolgd? Kies één of meerdere opties.

- Er wordt iemand naar de locatie gestuurd
- Beoordeling op basis van foto('s) of ander bewijsmateriaal
- Vergelijking met vastgestelde normen en richtlijnen
- Afhankelijk van de ernst en urgentie van de melding
- Anders, namelijk ...

8.4 Indien normen en richtlijnen zijn opgesteld, hoe is fysieke toegankelijkheid daarin opgenomen? Kies één van onderstaande opties.

- Expliciet en gedetailleerd
- Als onderdeel van algemene richtlijnen
- Er wordt rekening mee gehouden, maar niet expliciet benoemd
- Niet of nauwelijks
- Niet van toepassing

--- Sectie 9: budget ---

U bent bijna op het einde van de enquête. Deze sectie gaat over het budget van uw gemeente voor toegankelijkheid en voetgangersinfrastructuur.

9.1 Is er in uw gemeentelijke organisatie een budget aangewezen voor fysieke toegankelijkheid? Kies één van onderstaande keuzes.

- Ja
- Nee
- Anders, namelijk ...

9.2 Zo ja, bent u tevreden met het aangewezen budget? Kies één van onderstaande opties:

- Ja
- Nee
- Anders, namelijk ...

--- Sectie 10: beheer ---

Deze sectie gaat over het beheer van de openbare ruimte en evalueren. De vragen gaan in op monitoren (i.e. in de gaten houden van de condities van de openbare ruimte) en het bepalen van hoe vaak en waarop te monitoren in uw gemeente.

10.1 Heeft uw gemeente vastgelegd aan welk kwaliteitsniveau de openbare ruimte moet voldoen? Kies één van onderstaande opties:

- Ja
- Nee

- Weet ik niet

10.2 Heeft uw gemeente vastgelegd hoe vaak een gebied gecontroleerd moet worden op haar kwaliteitsniveau? Kies één van onderstaande opties.

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

10.3 Hoe wordt er in uw gemeentelijke organisatie voor gezorgd dat de kwaliteit van voetgangersinfrastructuur zoals trottoirs en voetgangersoversteekplaatsen op het juiste niveau blijft?

→ open vraag

10.4 Wordt er in uw gemeente gekeken naar vlakheid van het trottoir in de monitoring? Kies één van onderstaande opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

10.5 Wordt er in uw gemeente gekeken naar de kwaliteit van geleidenlijnen in de monitoring? Denk hierbij aan voelbaarheid van de tegels/ribbels en de positie van de lijnen. Kies één van onderstaande opties:

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

10.6 Wordt er in uw gemeente gekeken naar de aanwezigheid van obstakels op of rond het trottoir, bijvoorbeeld door overhangend groen, plantenbakken, prullenbakken of bankjes? Kies één van onderstaande opties:

- Ja (...)
- Nee (...)
- Weet ik niet

--- Sectie 11: Sluiting ---

Dit is het laatste onderdeel van de enquête, wij willen u graag bedanken voor het delen van uw kennis en mening voor het onderzoek! Deze sectie gaat over anonimiteit van deze gegevens en mogelijk toekomstig contact.

11.1 Mogen we de naam van uw gemeente gebruiken gekoppeld aan de informatie die in deze enquête is gedeeld? Kies één van onderstaande keuzes.

- Ja

- Nee (in plaats daarvan wordt er gemeente X gebruikt)

11.2 Wilt u dat ik het uiteindelijke rapport met u delen? Kies één van onderstaande keuzes.

- Ja, email: ...
- Nee

11.3 Het kan zijn dat we contact met u willen opnemen voor nadere informatie. Als u open staat voor contact in de toekomst, laat uw email hieronder achter.

→ Open vraag

11.4 Als laatste, wilt u nog iets aan ons kwijt?

→ Open vraag

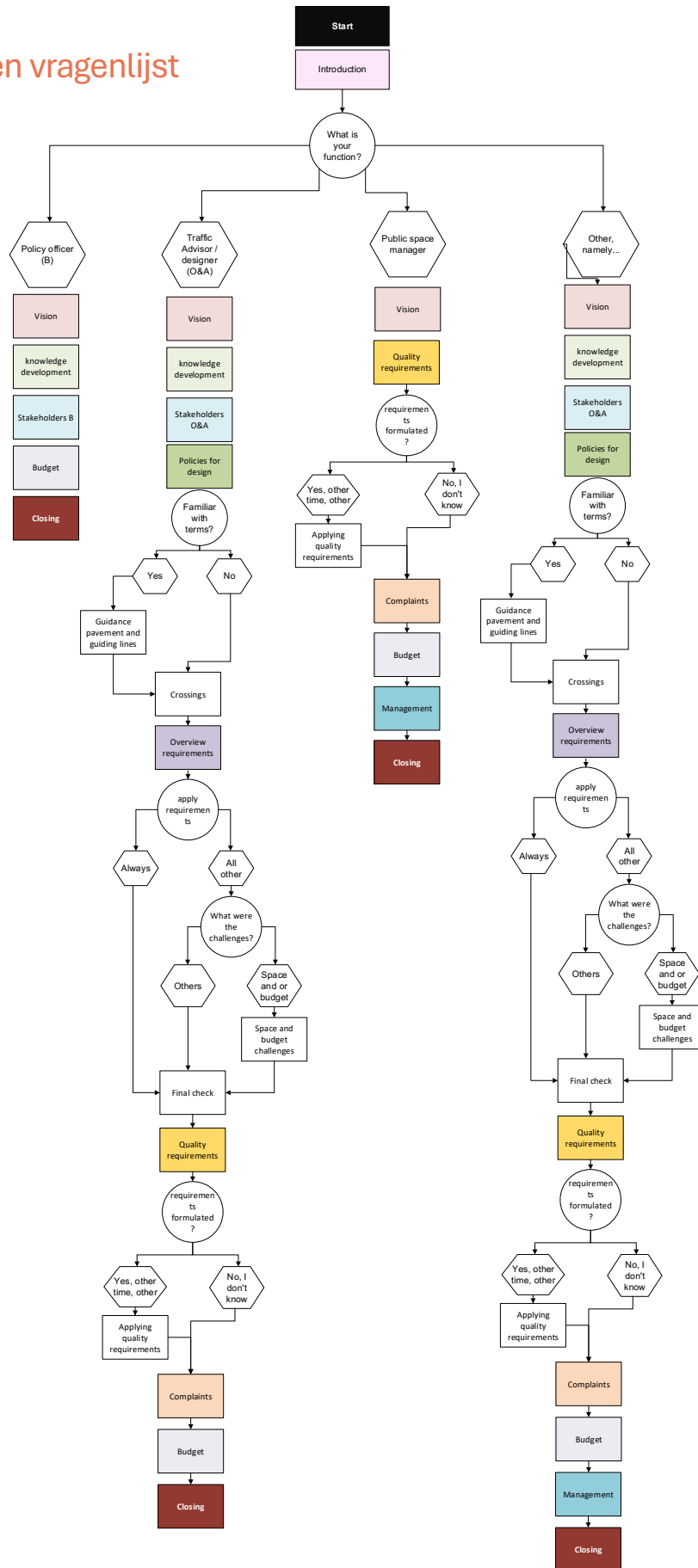
--- Afsluitbericht ---

Bedankt voor de tijd die u heeft genomen om aan deze enquête deel te nemen.

Als u nog iets op te merken heeft of contact wilt, kunt u mij benaderen via lonneke.jaspers@crow.nl.

Uw antwoord is geregistreerd.

3. Vertakkingen vragenlijst



4. Oude en nieuwe situatie Vlaszak



Vlaszak; Google Earth, 2024



Definitive plan Breda Centrum Oost; Gemeente Breda, 2024



5. De observatie Vlaszak, inclusief foto's

Met behulp van de *beeldmeetlatten* van CROW zijn de segmenten geobserveerd. De meeste zullen dezelfde opmerkingen hebben als het trottoir dat van noord naar zuidwest loopt, omdat deze allemaal uit dezelfde stroom komen zonder te worden onderbroken door een kruising. Dit betekent dat de observatie omvat die in het hele trottoirgebied, de kruising in het noorden, de kruising in het



Figuur 19 - Uitgevoerde observatie

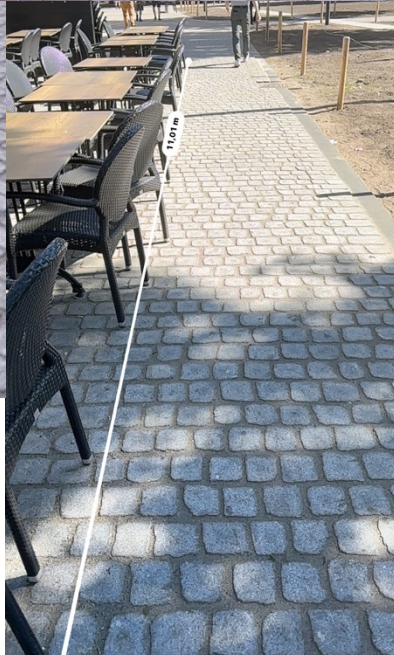
zuiden (Kloosterplein-Vlaszak) en de bushaltes (noord en zuid) is waargenomen. Figuur 18 toont de locaties van deze gebieden.

5.1. Algemene observatie gedurende het hele project

Dit gebied is de oranje vorm in figuur 19. Enkele foto's van het gebied zijn te vinden op pagina 98.

Tijdens de observatie viel op dat Vlaszak goed is ontworpen. De gemeente heeft ervoor gezorgd dat in het hele plan natuurlijke geleidelijnen zijn gebruikt met behulp van plantenbakken (zie figuur 20). De kleine onderbrekingen in de natuurlijke geleidelijnen zijn gemakkelijk te passeren en te volgen. Bovendien kunnen mensen met een wandelstok de plantenbakken volgen, zodat ze geen last hebben van borden van winkels of terrassen. De enige beperkingen die in dit algemene deel (oranje in figuur 19) werden geconstateerd, waren de kleur van de bestrating en een strakke aansluiting met een terras

in de zuidwestelijke hoek van de kaart (figuur 5). De kleur van de rode bestrating van het trottoir (noord) en het fietspad contrasteren sterk met elkaar. Door te kijken naar het gedrag van voorbijgangers, viel ook op dat mensen het fietspad vaak verwarren met het trottoir. De ruimte met het terras is onvoldoende, vooral voor het 11 meter lange gedeelte (zie figuur 20).



Figuur 20 - foto's algemeen en terras

5.2. Bushalte Noord

Aan de noordkant van het projectplan, naast het kruispunt Gasthuisstraat-Vlaszak-Boschstraat (rood in figuur 19), bevindt zich de noordelijke bushalte Vlaszak. Met behulp van de beeldmeetlatten werd vastgesteld dat deze bushalte in principe alles heeft wat nodig is om goed te kunnen functioneren. Alle geleidingsstroken zijn correct geplaatst, er zijn bankjes en er is een oversteekplaats voor voetgangers (zie figuren 21 en 22 – opmerking: er is nu een klein hokje om in te zitten). Het enige wat opviel waren de vele palen naast de oversteekplaats voor voetgangers (ten noorden van de bushalte). Er zou nog voldoende ruimte moeten zijn om gemakkelijk te kunnen passeren, maar het zou een aandachtspunt kunnen zijn voor toekomstige projecten om ze meer op één lijn te brengen in plaats van zo verdeeld.



Figuur 21 - Bushalte noord1



Figuur 22 - Bushalte noord 2

5.3. Bushalte Zuid

De bushalte Zuid van Vlaszak (blauw in figuur 19) ligt net ten noorden van het kruispunt Kloosterplein-Vlaszak. De beeldmeetlatten laten zien dat net als bij de noordelijke bushalte alles correct is uitgevoerd. De bushalte is nu wat krap door de aanwezigheid van een hokje. Ook bij deze bushalte blokkeert de plaatsing van de palen een groot deel van de ruimte voor de bushalte (zie figuren 23 en 24). Verder is deze bushalte goed uitgevoerd. Belangrijk om toe te voegen is dat de geleidepadtegels op het moment van de observatie nog niet waren aangebracht, maar inmiddels wel (begin juni 2025).



Figuur 24 - Bushalte Zuid



Figuur 23 - Ruimte bushalte zuid

5.4. Oversteek noord

Aan de noordkant van het projectplan ligt de oversteekplaats Gasthuisstraat-Vlaszak-Boschstraat (geel in figuur 19). Deze oversteekplaats ligt net na een bocht. Aan de noordkant van de oversteekplaats is geen verkeersregeling, maar er is wel ruimte om over te steken (zie figuur 25). De onderzoeker gaat ervan uit dat dit bedoeld is om voetgangers te stimuleren hier niet over te steken. Aan de zuidkant van de kruising is een zebrapad (zie figuur 26). Met behulp van de beeldmeetlatten kan worden geconcludeerd dat de ongeregelde oversteekplaats als onveilig kan worden ervaren. Dit komt vooral door de bocht. Daarnaast is er een groot kleurverschil tussen de stoep en het fietspad. Verder is de oversteekplaats à niveau, dus er zijn geen hoogteverschillen.



Figuur 25 - Onregelde oversteek Noord



Figuur 26 - Zebrapad Noord

5.5. Oversteekplaats zuid

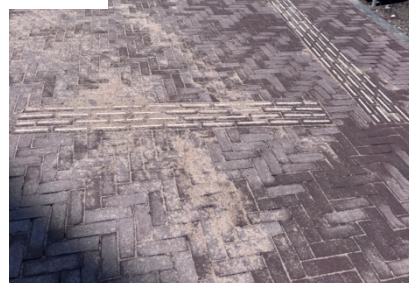
Aan de zuidkant bevindt zich de oversteekplaats Kloosterplein-Vlaszak (paars in figuur 19). Aan de noordkant van deze oversteekplaats is een onregelde oversteekplaats en aan de zuidkant een zebrapad.

Net als bij de noordelijke oversteekplaats wordt aangenomen dat de gemeente ervoor heeft gekozen om een van de oversteekplaatsen ongeregeld te maken. In het midden is een plek om even uit te rusten, maar het voelt nog steeds relatief onveilig om over te steken (zie figuur 27). Er is relatief veel verkeer op deze oversteekplaats en het Rabobankgebouw belemmert gedeeltelijk het zicht. Bij observatie valt ook op dat voetgangers en fietsers vaak voorrang nemen, ook al hebben ze dat niet (zie figuur 27). Dit kan echter iets zijn dat in de toekomst nog verandert. De gemeente heeft besloten om geen geleidelijn aan te brengen naar de ongeregelde oversteekplaats (figuur 27). Ten slotte zijn aan de kant van de Rabobank enkele palen verkeerd geplaatst voor de oversteekplaats, waardoor de doorgang smaller is geworden. Er is nog steeds voldoende ruimte, maar het is wel iets om op te merken (zie figuur 27).

Aan de zuidkant van de zuidelijke oversteekplaats is een zebrapad aangelegd (zie figuur 28). De geleidelijn leiden naar deze oversteekplaats. Er leek niets mis te zijn met deze oversteekplaats. Het enige opmerkelijke is dat voetgangers, wanneer ze het zebrapad zijn gepasseerd, het fietspad moeten oversteken, wat een beetje onveilig/gehaast aanvoelt (zie figuur 29).



Figuur 27 - Foto onregelde oversteek Zuid



Figuur 28 - Zebrapad zuid



Figuur 29 - Fietspad oversteken zuid