

De Voetgangerscode

HET CREËREN VAN EEN VOETGANGERSKLIMAAT



Fabio Neijts (172772) – BE Mobiliteit

GEMEENTE TILBURG | BREDA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

De Voetgangerscode

Het creëren van een voetgangersklimaat

Scriptie Afstudeerstage BE-Mobiliteit

Fabio Neijts

Studentnummer: 172772

Datum: 2 juni 2021

Breda University of Applied Sciences

Academy for Built Environment & Logistics

Built Environment - Mobiliteit

Frontier Gebouw

Mgr. Hopmansstraat 2

4817 JS Breda

(076) 5332600

Hogeschoolbegeleider: Paul van de Coevering

Commissievoorzitter: Mark van Eijk

Gecommitteerde: Johannes Beuckens



Gemeente Tilburg

Stadshuisplein 130

Tilburg 5038 TC

Bedrijfsbegeleidster: Marit Gresnigt



GEMEENTE TILBURG

Mediatheekformulier	
Naam student	Fabio Neijts
Titel	De Voetgangerscode
Ondertitel	Het creëren van een voetgangersklimaat
Auteur	Fabio Neijts
Studentnummer	172772
Hogeschool	Breda University of Applied Sciences
Opleiding	Built Environment - Mobiliteit
Soort stage	Afstudeerstage
Soort rapport	Scriptie
Stagebedrijf	Gemeente Tilburg
Adres	Stadshuisplein 130
Plaats	Tilburg
Bedrijfsbegeleider	Marit Gresnigt
Hogeschoolbegeleider	Paul van de Coevering
Gecommitteerde	Johannes Beuckens
Voorzitter referaat	Mark van Eijk
Stageperiode	1 februari 2021 – 3 juni 2021
Trefwoorden	Voetganger, lopen, looproutes, duurzame mobiliteit, voetgangersklimaat
Samenvatting	Gemeenten zijn druk bezig met het opstellen van voetgangersbeleid. Om in toekomst de stap van voetgangersbeleid naar uitvoering te zetten is een methodiek ontwikkeld. De methodiek, genaamd 'De Voetgangerscode' en kan ervoor zorgen dat gemeenten looproutes kunnen verbeteren door een infrastructurele basis te creëren en ruimtelijke en psychologische factoren te integreren. Dit zorgt ervoor dat looproutes in de toekomst voetgangers stimuleren om er gebruik van te maken.

Voorwoord

Voor u ligt de scriptie 'De Voetgangerscode, het creëren van een Voetgangersklimaat'. Deze scriptie is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Tilburg en kan in toekomst een bijdrage leveren aan een duurzamere stad. Met deze scriptie sluit ik mijn studie Mobiliteit aan de Breda University and Applied Sciences af. Een studie waarbij elk jaar zeer interessant en leerzaam was. Na in de eerste twee jaar vooral college te hebben gevolgd, heb ik in het derde studiejaar stagegelopen bij Mobycon BV en bij de Gemeente Breda. In deze periodes heb ik veel geleerd. In de eerste helft van dit vierde jaar heb ik de Minor Urban Retrofitting: Connecting people, spaces and flows gevolgd en in de tweede helft heb ik mogen af te studeren bij de Gemeente Tilburg. In de laatste anderhalf jaar was het vooral thuiswerken geblazen. Een periode waarin ik veel heb opstoken, zowel op vakkundig als persoonlijk vlak.

Samen met mijn bedrijfsbegeleidster van de gemeente Tilburg, Marit Gresnigt heb ik voor aanvang de richting van mijn scriptie geschetst. 'Een methodiek waarmee looproutes verbeterd kunnen worden om uiteindelijk de voetganger te stimuleren om ze te gebruiken', klonk het. Naar dit doel ben ik gaan streven. Tijdens het opstellen van mijn scriptie stonden Marit Gresnigt en Paul van de Coevering, mijn stagebegeleider van de BUAs, ten alle tijden voor mij klaar.

Bij deze wil ik Marit en Paul bedanken voor de prettige begeleiding. Mijn dank gaat daarbij ook uit naar de gemeente Tilburg voor het verstrekken van het interessante onderwerp 'voetganger', wat valt binnen mijn interessegebied duurzame mobiliteit.

Veel leesplezier toegewenst!

Fabio Neijts

Tilburg, 2 juni 2021



Samenvatting

De voetganger is aanzet en bezig met het boeken van voortgang. Veel Nederlandse gemeenten zijn hard op weg om hun voetgangersbeleid op te stellen, of hebben dit voetgangersbeleid al reeds geïntroduceerd. De voetganger heeft daarmee eindelijk een voet aan de grond gekregen in het mobiliteitsbeleid. Zo wordt hem onder ander meer ruimte beloofd. Ook bij de gemeente Tilburg. Voor de gemeente Tilburg gaat de voetganger een grote rol spelen in het toekomstige verkeersnetwerk. Hiermee gaat Tilburg op weg naar een inclusieve, duurzame en vitale stad. Echter betekent dit niet dat hij al bij de finish is aangekomen. Het is namelijk lang niet vanzelfsprekend dat de voetganger, ten opzichte van de fiets en de auto de rol en de ruimte krijgt die hem in het gemeentelijk beleid is beloofd. Om ervoor te zorgen dat dit wel wordt bewerkstelligd, moet ervoor worden gezorgd dat de stap van beleid naar uitvoering goed verloopt. In deze scriptie wordt een methodiek ontwikkeld waarmee gemeenten deze stap van beleid naar uitvoering op een effectieve manier kunnen maken.

De **doelstelling** luidt als volgt: **“Het opstellen van een methodiek waarmee gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren, looproutes kunnen verbeteren en zo de voetganger stimuleren.”**

Om dit doel te bereiken is de volgende **hoofdvraag** geformuleerd: **“Welke combinatie van variabelen kunnen worden samengevoegd tot een methodiek, waarmee de gemeente Tilburg en andere gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren en daarmee looproutes aantrekkelijker kunnen maken?”** Om de doelstelling te behalen en een methodiek te ontwikkelen is er een theoretisch kader opgesteld waar door middel van deskresearch onderzoek is gedaan, naar de voetganger zelf, looproutes en een overkoepeld voetgangersklimaat. Deze bevindingen zijn gespiegeld aan succesfactoren van Best Practices voetgangersprojecten.

De resultaten laten zien dat de voetganger op verschillende manier te typeren is. Dit zowel op een type verplaatsing, op het motief dat hij heeft als ook op de doelgroep waarbij hij hoort. Voor een gemeente is het daarbij van groot belang dat looproutes voldoen aan eisen. Eisen die ervoor zorgen dat looproutes de voetganger stimuleren om ze te gebruiken. Als meer mensen gebruik maken van looproutes en het aandeel voetgangers in een stad hoog is, draagt dit bij aan het behalen van essentiële economische, gezondheids- en duurzaamheidsdoelen. Dit heeft een positief effect op de hele samenleving. Deze eisen aan een looproutes die voor de voetganger stimulerend werken komen voort uit de variabelen van de voetgangersbehoeftepiramide. Door een looproute te laten voldoen aan deze variabelen en bijhorende eisen kan er een voetgangersklimaat gecreëerd worden. Het gaat hierbij om de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Een looproute dient hierbij eerst uitvoerbaar en toegankelijk te zijn, voordat de veiligheid of comfort als stimulerend kunnen werken. Het aantrekkelijk maken van een looproute zorgt ervoor dat de resultaten aansluiten op de identiteit van een gebied en daarmee het voetgangersklimaat volledig is. Uit deze vergaarde informatie is de methodiek ontwikkeld. Met deze methodiek kunnen gemeenten de stap maken van beleid naar uitvoering. De methodiek bewerkstelligt dit door te beschikken over stappen, welke gemeenten de huidige looproutes laat analyseren op basis van de variabelen en bijhorende eisen van een voetgangersklimaat. Op basis van deze variabelen en eisen kunnen hierna op een effectieve manier ook maatregelen worden gedefinieerd. De methodiek is getest op het Museumkwartier in Tilburg. Het resultaat, locatiegerichte maatregelen, waarmee over urgente looproutes een voetgangersklimaat gecreëerd kan worden. **Conclusie:** De methodiek werkt op basis van de variabelen van de voetgangersbehoeftepiramide. De gemeente dient er hierbij op een chronologische volgorde voor te zorgen dat de looproutes eerst voldoen aan de variabelen uit de onderste piramidelagen, voordat de variabelen uit de bovenste lagen van toepassing kunnen zijn.

Inhoudsopgave

Voorwoord	4	3.3	Looproutes vanaf stations en parkeergarages	21
Samenvatting	5	3.4	Een netwerk van looproutes	22
1. Inleiding.....	8	3.5	Conclusie Hoofdstuk 3: Looproutes in een gebied.....	22
1.1 De context	8	4.	Een voetgangersklimaat	23
1.2 De aanleiding van het onderzoek	9	4.1	Het creëren van een voetgangersklimaat	23
1.3 Doestelling en de beoogde eindproducten	10	4.2	Een infrastructurele basis.....	24
1.4 De centrale hoofdvraag	11	4.3	Ruimtelijke factoren	27
1.5 Onderzoeksfasen & deelvragen.....	11	4.4	Psychologische factoren.....	31
1.6 Het onderzoekmodel	11	4.6	Conclusie Hoofdstuk 4: Een voetgangersklimaat	35
1.7 Begripsbepaling	12	5.	Best Practices voetgangersprojecten	36
1.8 Leeswijzer	13	5.1	Best Practices	36
2. De voetganger.....	14	5.2	Scope Best Practices.....	37
2.1 De meerwaarde van lopen	14	5.3	Best Practices: Happy Streets, Rotterdam	37
2.2 De karakteristieken van de voetganger.....	14	5.4	Best Practices: Willemstraat, Breda	40
2.3 Verschillende typen verplaatsingen	15	5.5	Best Practices: L’avenue de Clichy, Parijs.....	42
2.4 Verschillende voetgangersdoelgroepen.....	16	5.6	Conclusie Hoofdstuk 5: Best Practices voetgangersprojecten	44
2.5 Voetgangerstrends	17	6.	De methodiek	45
2.6 Conclusie Hoofdstuk 2: De voetganger	18	6.1	De Voetgangerscode	45
3. Looproutes in een gebied	19	6.2	Definiëren plangebied.....	46
3.1 De toevoeging van looproutes aan een gebied.....	19	6.3	Definiëren gebiedsidentiteit	47
3.2 Kenmerken van goede looproutes	20	6.4	Definiëren knelpunten looproutes.....	48
		6.5	Definiëren maatregelen	49
		6.6	Conclusie Hoofdstuk 6: De methodiek.....	51

7.	Casestudy Museumkwartier	52
7.1	Definiëren plangebied	53
7.2	Definiëren gebiedsidentiteit.....	56
7.3	Definiëren knelpunten looproutes	65
7.4	Definiëren maatregelen.....	67
7.5	Conclusie Hoofdstuk 7: Casestudy Museumkwartier	75
7.6	Evaluatie functioneren De Voetgangerscode	76
8.	Conclusie en Aanbevelingen	78
8.1	Beantwoording Deelvragen & Hoofdvraag.....	78
8.2	Aanbevelingen gemeente Tilburg.....	80
	Literatuurlijst.....	82
	Bijlagen	89
	Bijlage 1 – Variabelen en eisen voetgangersklimaat.....	89
	Bijlage 2 – Gespreksleidraad interview museum	92
	Bijlage 3 – Interview De Pont museum	93
	Bijlage 4 – Interview Het Textielmuseum	96
	Bijlage 5 – Motivaction Mentality-milieus en mobiliteit.....	99
	Bijlage 6 – Looprouteoverzicht	100
	Bijlage 7 – Totaaloverzicht maatregelen.....	102
	Bijlage 8 –Gespreksleidraad expertinterview	119
	Bijlage 9 – Expertinterview Govert de With.....	120
	Bijlage 10 – Expertinterview Vincent Meijers	123
	Bijlage 11 – Expertinterview Ineke Spapé.....	129

1. Inleiding

1.1 De context

De gemeente Tilburg blikte vooruit op het jaar 2040. De ambitie is om tot 2040 een populaire stad te ontwikkelen, waar men prettig kan wonen, werken en verblijven. Om deze ambitie te bereiken is Tilburg druk bezig om de mobiliteit in de stad te verduurzamen. Dit is van groot belang, mobiliteit is namelijk de bloedsomloop van de stad, 'het verbindt mensen en activiteiten' (Gemeente Tilburg, 2016). Om de mobiliteit te laten voldoen aan toekomstige ontwikkelingen, zoals de stijgende druk op het verkeersnetwerk, wordt de modal split voorzien van een nieuwe structuur. In deze modal split gaan de fiets, het openbaar vervoer en ook de voetganger een grotere rol spelen. Het doel van de gemeente Tilburg moet uiteindelijk de luchtkwaliteit verbeteren, het verkeer over het stedelijke netwerk beter laten doorstromen en mogelijkheden bieden om efficiënter gebruik te maken kunnen van de ruimte. Het doel kan als volgt worden omvat:

“De Tilburgse samenleving minder afhankelijk maken van de auto.”

Om deze verandering te initiëren hebben de fiets en het openbaar vervoer vanaf het begin een hoofdrol opgeëist. Echter, is hier tot voor kort verandering ingekomen. De rol van de voetganger is namelijk groter en groter aan het worden. Tilburg en veel andere gemeenten zijn gaan geloven in zijn sterke punten. Zo neemt lopen heel weinig ruimte in beslag en is de manier van verplaatsen duurzaam, goedkoop en kan het doormiddel van toerisme bijdragen aan de economie (MOMA Shapingsociety, 2021). Doordat gemeenten dit zijn gaan inzien heeft de voetganger een eerste stap gezet om in toekomst een grotere bijdrage te leveren aan de duurzame mobiliteit in de stad.

Het is te stellen dat de voetganger 'in de kinderschoenen van een ontwikkeling staat'. De vervoerswijze wordt steeds populairder, wat betekent dat steden zich met deze ontwikkeling mee moeten ontwikkelen. Op korte termijn kan dit namelijk leiden tot een stijgende druk op het voetgangersnetwerk en populaire knopen en voorzieningen, zoals de Binnenstad en de Spoorzone. Om deze drukte in goede banen te leiden en deze belangrijke knopen bereikbaar, veilig en toegankelijk te houden dient er een behoorlijke stap te worden gezet. Deze stap vereist alomvattend voetgangersbeleid, waarmee de voetganger zich in de komende jaren kan manifesteren als volwaardige vervoerswijze.

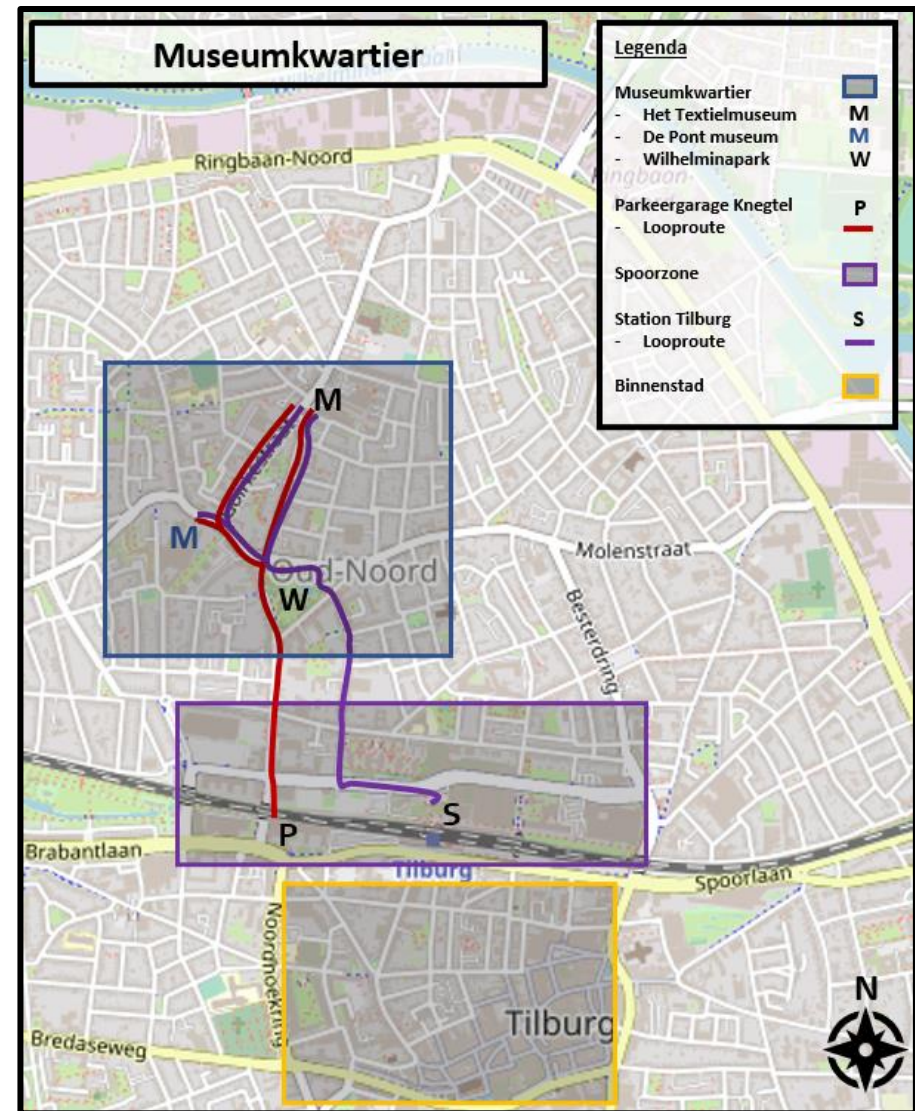
Tilburg is tot op heden goed op weg om dit streven te realiseren. Zo is er vorige jaar een 'Loopagenda Tilburg' geïntroduceerd en vormt deze al onderdeel van de huidige projectvoering. Hiernaast staat de gemeente ook op het punt het 'Handboek Lopen Tilburg' vast te stellen. De eerste stappen om alomvattend voetgangersbeleid te realiseren zijn dus al gezet. Dit is zeer urgent. Tilburg en veel andere steden hebben bij hun snelle groei namelijk te maken met veel grote opgaven, zoals het omgaan met verduurzaming, gezondheid en toegankelijkheid van de hele stad (Stadszaken, 2019). De voetganger heeft een belangrijke rol in het vervullen van deze opgaven. Het integreren van voetgangersbeleid in de ruimtelijke context dient daarom zo spoedig als mogelijk te verlopen. Om dit maximaal te bewerkstelligen is het van belang dat er tactisch wordt omgegaan met het integreren van het voetgangersbeleid in de vorm van voetgangersmaatregelen. Het creëren van aantrekkelijke looproutes, welke de voetganger stimuleren is een doorslaggevende factor. Het is hierbij voor gemeenten belangrijk dat de stap van voetgangersbeleid naar uitvoering zo efficiënt mogelijk overbrugd kan worden.

1.2 De aanleiding van het onderzoek

De gemeente Tilburg heeft in april 2020 met de Loopagenda haar eerste voetgangersbeleid gepubliceerd. Het doel van deze agenda is het faciliteren en het stimuleren van lopen. Op deze manier wordt er gewerkt aan een Tilburg waar iedereen zich als voetganger kan verplaatsen.

De Loopagenda bevat projecten, welke in de periode van 2020 tot en met 2023 uitgevoerd gaan worden. Deze projecten gaan onderdeel uitmaken van een netwerk van looproutes. Een bestaand project, dat hoog staat aangeschreven, is het project: Stadsdeel Museumkwartier. Het Museumkwartier beschikt over een eigen unieke gebiedsidentiteit binnen de gemeente Tilburg. Deze identiteit wordt gekenmerkt door de drie belangrijke bestemmingen, in de vorm van: Het Textielmuseum, De Pont museum en het Wilhelminapark. Het gebied Spoorzone en de binnenstad zijn daarbij twee gebieden die in toekomst een betere verbinding moeten krijgen met het Museumkwartier (Gemeente Tilburg, 2020).

De gemeente Tilburg heeft in haar Loopagenda voorgeschreven dat het stadsdeel Museumkwartier moet worden voorzien van voetgangersmaatregelen, welke: Uitnodigen, uitlichten en uitleggen (Gemeente Tilburg, 2020). Belangrijke looproutes naar het Museumkwartier toe, betreffen de looproutes vanaf het stadion en parkeergarage Knegtel, zie illustratie 1.1. Om in toekomst het Museumkwartier verder te ontwikkelen dienen deze looproutes te worden verbeterd (Gemeente Tilburg, 2020). Naast dit streven heeft de gemeente Tilburg baat bij het ontwikkelen van een methodiek waarmee in de toekomst alreeds bestaande voetgangersprojecten en nieuwe voetgangersprojecten aangegaan kunnen worden. Het gaat hierbij om een methodiek waarmee voetgangersbeleid wordt omgezet in specifieke locatiegerichte maatregelen. Met deze methodiek kan de gemeente Tilburg en kunnen andere gemeenten in de toekomst looproutes verbeteren.



Illustratie 1.1 Stadsdeel Museumkwartier (eigen werk)

1.3 Doestelling en de beoogde eindproducten

De primaire doelstelling van de gemeente Tilburg luidt als volgt.

Doelstelling gemeente Tilburg: *“De voetganger stimuleren om de looproutes vanaf het station en parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier te gebruiken, door de looproutes aantrekkelijker te maken.”*

De looproutes van het station en de parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier toe fungeren als hoofdverbindingen. Het verbeteren van deze verbindingen moet ervoor zorgen dat voetgangers hun bestemmingen in en rondom het Museumkwartier op een veilige, comfortabele en aantrekkelijke manier kunnen bereiken. Om de looproutes te verbeteren en als hoofdverbindingen te laten fungeren dienen locatiegerichte maatregelen te worden ingepast die de voetganger te stimuleren. Het veranderen en het beïnvloeden van het gedrag van de voetganger, het creëren van een beleving staat hierbij hoog in het vaandel. Tilburg heeft voor het Museumkwartier een specifieke doelstelling geformuleerd.

Doelstelling Museumkwartier: *“Het creëren van een bruisend en cultureel stadsdeel dat een belangrijke bijdrage levert aan de economische ambities van de stad.”*

Deze doelstelling wordt opgenomen in de primaire doelstelling. Naast de primaire doelstelling heeft de gemeente Tilburg baat bij het ontwikkelen van een methodiek om in toekomst looproutes te kunnen verbeteren. De methodiek is daarbij als product ‘een toevoeging voor heel verkeerskundig Nederland’. Dit is een vereiste voor het opstellen van een scriptie voor de opleiding Mobiliteit aan de Breda University of Applied Sciences. Dit vereiste zorgt ervoor dat ‘het opstellen van een methodiek’ leidend is in de doelstelling van dit onderzoek.

Doelstelling onderzoek: *“Het opstellen van een methodiek waarmee gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren, looproutes kunnen verbeteren en zo de voetganger stimuleren.”*

Door een methodiek te ontwikkelen waarmee de juiste invulling van maatregelen kan worden gedefinieerd kan de voetganger gestimuleerd worden. Met het resultaat wordt een methodiek beoogd welke door elke gemeente in gebruik kan worden genomen. De methodiek vormt samen met het hiervoor uitgevoerde onderzoek, de scriptie. De methodiek wordt toegepast op het Museumkwartier in Tilburg, wat fungeert als case study area. Uit de casestudy resulteren maatregelen, conclusies en aanbevelingen. Samen vormen de scriptie, de maatregelen, de conclusies, aanbevelingen en de methodiek het eindproduct voor de gemeente Tilburg.

Eindproducten: *Scriptie, maatregelen, conclusies, aanbevelingen.*



Illustratie 1.2 Het Textielmuseum (Eigen werk)

1.4 De centrale hoofdvraag

Hoofdvraag: “Welke combinatie van variabelen kunnen worden samengevoegd tot een methodiek, waarmee de Gemeente Tilburg en andere gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren en daarmee looproutes aantrekkelijker kunnen maken?”

1.5 Onderzoeksfasen & deelvragen

Fase 1: Theoretisch kader

- **Deelvraag 1:** Wat typeert een voetganger?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch*
- **Deelvraag 2:** Wat is het belang van looproutes binnen een gebied?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch*
- **Deelvraag 3:** Hoe kan een prettig voetgangersklimaat worden gecreëerd, dat ervoor zorgt dat lopen wordt gestimuleerd?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch/Interviews*
- **Deelvraag 4:** Wat zijn de succesfactoren van Best Practices projecten eruit, waarbij de voetganger centraal staat?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch*

Fase 2: De methodiek

- **Deelvraag 5:** Wat is de methodiek, welke ervoor kan zorgen dat een Voetgangersklimaat wordt gecreëerd, daarmee de voetganger wordt gestimuleerd en wordt bijgedragen aan de identiteit van een gebied?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch/Interviews*

Fase 3: Casestudy

- **Deelvraag 6:** Wat zijn de resultaten als de methodiek wordt toegepast in het Museumkwartier, met als doel het creëren van een voetgangersklimaat?
 - o *Onderzoeksmethode: Deskresearch/Schouwen/Interviews*

Fase 4: Conclusies en aanbevelingen voor de Gemeente Tilburg

1.6 Het onderzoekmodel

Om aan de doelstelling en eindproducten te voldoen worden vier fasen doorlopen, zie illustratie 1.3. De **eerste fase** vormt het **theoretische kader**. De onderzoeksresultaten welke voortkomen uit het theoretische kader gaan een fundamentele rol spelen bij het vormen van de methodiek.

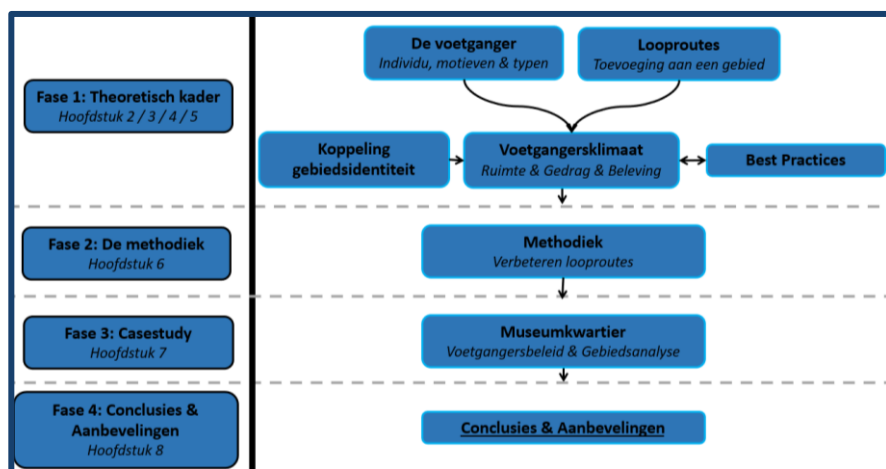
In de eerste stap van het Theoretische kader wordt een blik geworpen op de voetganger. De voetganger bestaat als individu uit karakteristieken en motieven, welke hem typeren. Daarnaast wordt er gekeken naar verschillende voetgangersdoelgroepen en de voetgangerstrends die er spelen.

Als tweede wordt er in het theoretische kader gekeken naar de toevoeging welke looproutes bieden aan een gebied, de kenmerken waaraan zij dienen te voldoen en wat de meerwaarde is van een netwerk van looproutes.

Een looproute kan een voetganger verbinden met een of meerdere bestemmingen. Zo vormen de voetganger en looproutes de basis van het theoretische kader. Het creëren van een voetgangersklimaat overkoepeld zowel de looproutes als de voetganger. Een voetgangersklimaat is het maximale wat voor de voetganger kan worden gecreëerd en zorgt ervoor dat de voetganger optimaal wordt gestimuleerd om looproutes te gebruiken.

In het derde onderdeel van het theoretische kader staat het creëren van een voetgangersklimaat centraal. Dit onderdeel is de kern van het onderzoek en de basis voor het ontwikkelen van de methodiek. Het gedrag van de voetganger en het gebied waarin het voetgangersklimaat wordt gecreëerd staan hierbij centraal. Als onderdeel van een voetgangersklimaat wordt er onderzocht hoe een beleving kan worden gecreëerd. In het laatste onderdeel van het theoretische kader worden succesfactoren van Best Practices voetgangersprojecten onderzocht. Het gaat hierbij om factoren welke een bijdrage leveren aan het stimuleren van de voetganger. Hiervoor worden zowel Nederlandse Best Practices voetgangersprojecten, als ook Europese Best Practices bekeken.

De **tweede fase** van het onderzoek staat in het kader van het **ontwikkelen van de methodiek**. In deze fase wordt de verkregen informatie uit het theoretische kader doorgrond, om te kijken welke mogelijkheden en wijze van invulling er zijn voor een methodiek. In de **derde fase** wordt de methodiek toegepast op het Museumkwartier als **casestudy**. Hierbij wordt een gebiedsanalyse uitgevoerd. Door middel van deze gebiedsanalyse wordt informatie vergaard over de gebruikers, de infrastructuur en de stakeholders van het gebied. Als volgt worden de resultaten in de methodiek verwerkt om zo passende maatregelen te definiëren. De **vierde fase** en tevens laatste fase van het onderzoek omvat het beantwoorden van de hoofdvraag en het hierbij vormen van conclusies en het formuleren van aanbevelingen voor de Gemeente Tilburg.



Illustratie 1.3 Onderzoekmodel (Eigen werk)

1.7 Begripsbepaling

In deze scriptie worden verschillende begrippen en benamingen gebruikt:

- **Lopen:** De vervoerswijze waarmee mensen een verplaatsing afleggen.
- **De voetganger:** De reiziger die 'lopen' als zijn/haar wijze van verplaatsen heeft gekozen.
- **Looproute(s):** De infrastructuur waarover de voetganger zijn/haar verplaatsing aflegt.
- **Voetgangersklimaat*:** De ruimtelijke omgeving waarin de looproute zich bevindt. De ruimtelijke omgeving bestaat uit ruimtelijke kenmerken welke ervoor zorgen dat de looproute de voetganger voorziet in zijn behoefte en daarmee de voetganger stimuleert.

*In het begrip 'voetgangersklimaat' is het begrip en de betekenis van 'Walkability' opgenomen: De kwaliteit van de wandelomstandigheden, inclusief factoren zoals het bestaan van loopfaciliteiten en de mate van loopveiligheid, comfort en gemak (Litman, 2003).



Illustratie 1.4 De Pont museum (Eigen werk)

1.8 Leeswijzer

In **hoofdstuk 1** zijn de context, de aanleiding, de doelstelling en de hoofdvraag en bijbehorende deelvragen van deze scriptie geïntroduceerd. **Hoofdstuk 2** vormt het eerste hoofdstuk van het Theoretische kader. In hoofdstuk 2 wordt door middel van een literatuurstudie inzichtelijk gemaakt wie de voetganger is, door de karakteristieken, de verschillende typen verplaatsingen en doelgroepen te onderzoeken, evenals de trends die er spelen rondom de voetganger.

In **hoofdstuk 3** wordt er van de voetganger uitgezoomd naar de looproutes waarover hij zich begeeft. Hiervoor wordt er in hoofdstuk 3 gekeken naar de toevoeging die looproutes hebben aan een gebied en uit welke kenmerken deze looproutes bestaan. Vervolgens wordt er in **hoofdstuk 4** onderzoek gedaan naar een voetgangersklimaat, welke looproutes en de hiervan gebruikmakende voetganger overkoepeld. Om hiervoor informatie te vergaren wordt er gekeken naar de factoren waaruit een voetgangersklimaat bestaat en hoe dit voetgangersklimaat door middel van deze factoren gecreëerd kan worden. In **hoofdstuk 5**, tevens het laatste hoofdstuk van het Theoretische kader wordt deze informatie afgelegd tegen Best Practices voetgangersprojecten en de succesfactoren waaruit deze bestaan.

In **hoofdstuk 6** wordt de methodiek ontwikkeld uit de informatie van het theoretische kader. De methodiek wordt in **hoofdstuk 7** toegepast op het Museumkwartier in Tilburg. In **hoofdstuk 8** wordt als laatst hoofdstuk antwoord gegeven op de deelvragen en hoofdvragen in de vorm van de conclusie van deze scriptie en aanbevelingen aan de gemeente Tilburg.



Illustratie 1.5 Parkeergarage Knegtel (Eigen werk)

2. De voetganger

In dit hoofdstuk wordt er een introductie geven op het fenomeen 'De voetganger'. Dit wordt gedaan door antwoord te geven op de eerste deelvraag.

Deelvraag 1: Wat typeert een voetganger? Het doel is om een introductie te geven omtrent de voetganger en zo een inhoudelijke basis te creëren voor het verloop van het onderzoek.

2.1 De meerwaarde van lopen

Lopen is een van de eerste essentiële wijzen van bewegen die we aangeleerd krijgen. Het brengt ons als vervoerswijze door ons leven heen op vele plekken. Voornamelijk lopen mensen om in hun behoefte te voorzien. Deze behoefte wordt gekenmerkt door het leef-stijlniveau van mensen. Het gaat hierbij om factoren, zoals woonplaats, baan, het hebben van een fiets, ov-kaart of auto, gezond willen leven of gewoon willen genieten van de buitenlucht (CROW Kennisplatform, 2014). Het blijkt dat de keuze om uiteindelijk te lopen door zowel ruimtelijke als psychologische factoren wordt beïnvloed. Doorslaggevend is hierbij of de bestemming veilig en comfortabel bereikt kan worden, of het geschikt is om ernaartoe te lopen en wat de alternatieven zijn om de bestemming te bereiken (Damen, 2000).

Lopen biedt als duurzame vervoerswijze veel voordelen. Zo is lopen met name gezond en is het goedkoop (College van Rijksadviseurs, 2020). Ondanks deze voordelen krijgt de voetganger traditioneel gezien een beperkte hoeveelheid aan ruimte. Het gaat hier om de zogenaamde 'restruimte', die overblijft na het integreren van de andere vervoersmiddelen. Het grootste deel van de beschikbare ruimte wordt hierbij opgeslokt door de vervoersmiddelen auto en fiets. De voetganger heeft dus betreffende de ruimte die hij de afgelopen jaren heeft gekregen aan het kortste eind getrokken. Het resultaat hiervan is dat de voetganger door de jaren heen in verdrukking is gekomen (College van Rijksadviseurs, 2020). Dit neemt niet weg dat de potentie van de voetganger

groot is. Lopen kent eind 2020 een stijging van 6 procent in de modal split, het totale aandeel betreft nu ongeveer 25 procent (Stadszaken, 2021). In Nederland wordt er dus steeds meer gelopen. Het gaat hierbij om circa 19 procent van alle hoofdverplaatsingen die volledig lopend worden afgelegd (CROW Kennisplatform, 2014). Er kan worden geconcludeerd dat er behoefte is onder Nederlanders. Op deze behoefte dient te worden verder borduurt, door nauwer naar de voetganger te kijken en in de behoefte van de voetganger te voorzien.

2.2 De karakteristieken van de voetganger

"Forenzen benen zich een weg, winkelpubliek struint, wandelaars houden de pas erin, verliefde paartjes wandelen en toeristen flaneren (Walk21, 2017)." Iedereen herkent zich wel in een of meerdere van deze voetgangersbenamingen. Het lijkt daarom voor de hand te liggen om iemand te definiëren als 'een voetganger'. Echter, blijkt dit niet zo gemakkelijk te zijn en is 'de voetganger' ordelijk toegespitst. Voor deze scriptie wordt de volgende afbakening aangehouden:

De Voetganger: "Onder een 'voetganger' wordt een persoon verstaan die zich te voet verplaatst in de openbare ruimte." "Een voetganger kan gebruikmaken van hulpmiddelen zoals wandelstok, blindenstok, looprek of rollator." "Ook kan een voetganger een karretje, een boodschappentas op wielen, een kinderwagen of een fiets met zich meevoeren." "Mensen die zich voortbewegen met een rolstoel, op skates of skeelers of in een scootmobiel vallen in deze afbakening ook onder de definitie van voetganger." **Dit onder het motto: "Lopen is voor iedereen."**

Illustratie 2.1 Voetgangersafbakening (Eigen werk)

Voor het segmenteren van de voetganger speelt 'de loopsnelheid' ook een belangrijke rol. Er kan gefocust worden op verschillende snelheden, zoals lopen op een 'wandeltempo' of op een hoger 'hardlooptempo'. Dit zogenaamde hardtempo valt buiten de voetgangersafbakening. Dit betekent

niet dat zij niet dezelfde voorzieningen kunnen gebruiken. Daar waar de voetganger en de hardloper elkaar kunnen versterken wordt dat gedaan. Toegankelijkheid staat namelijk hoog in het vaandel en kunnen beide gebruik maken van dezelfde looproutes. Lopen is tenslotte voor iedereen.

2.3 Verschillende typen verplaatsingen

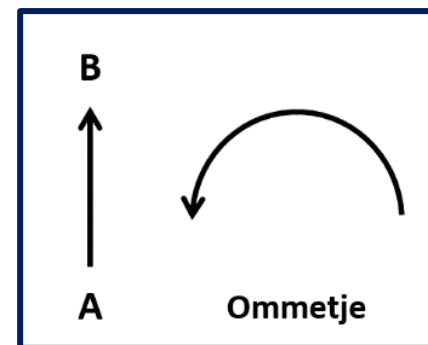
Goede looproutes zorgen voor een betere bereikbaarheid in een stad, dorp of gebied. Hoe beter de voorzieningen van deze plekken te bereiken zijn, hoe aantrekkelijker het is voor mensen om een verplaatsing als voetganger af te leggen. De voetganger kan hierbij benaderd worden vanuit drie verschillende type verplaatsingen. Deze type verplaatsingen krijgen meer potentie door het aantrekkelijker van de looproutes:

1. **Verplaatsingen die normaliter al lopend afgelegd werden.** Deze verplaatsingen kunnen door looproutes en haar voorzieningen te verbeteren korter, sneller, comfortabeler en veiliger worden afgelegd.
2. **Verplaatsingen die normaliter met andere vervoermiddelen afgelegd worden.** Door looproutes te verbeteren is de kans groter dat deze verplaatsingen in toekomst ook lopend worden afgelegd.
3. **Verplaatsingen die in eerste instantie helemaal niet plaatsvinden.** Na het verbeteren van looproutes worden er nieuwe verplaatsingen gegenereerd. Dit heeft vooral effect op de mate waarin burgers kunnen participeren in de maatschappij (CROW Kennisplatform, 2021).

Voor deze typen verplaatsingen wegen mensen allereerst af 'of' ze gaan lopen. Bij deze afweging spelen de verplaatsingsafstand, verplaatsingssnelheid en de verplaatsingsmotieven een belangrijke rol. Zo loopt de meerderheid aan voetgangers met een snelheid van 0,8 tot 1,8 meter per seconden, oftewel 2,9 tot 6,5 kilometer per uur (CROW Kennisplatform, 2014). Voetgangers lopen naar schatting 1,1 kilometer per persoon per dag en is ruim 80 procent van de verplaatsingen lopend korter dan 2,5 km. Een loopafstand van meer dan 1000

meter is een bovengrens voor mensen om ervoor te kiezen om te lopen. Deze maximale loopafstand wordt relatief weinig overschreden (CROW Kennisplatform, 2021) (CROW Kennisplatform, 2015). Naast de verplaatsingsafstand zijn er verplaatsingsmotieven. De verschillende motieven van de voetganger worden verdeeld over twee categorieën. Hiervoor wordt de Tilburgse Loopagenda aangehouden:

1. **Functionele voetganger.** Functioneel lopen naar een bestemming. Dit is lopen van A naar B. Lopen naar een bestemming kan zowel gaan over het lopen naar een voorziening, als het lopen bij een verplaatsing met meerder vervoerswijzen (Gemeente Tilburg, 2020). Bij deze categorie is de directheid en de snelheid van een route van belang.
2. **Recreatieve voetganger.** Een 'ommetje' ook wel genoemd. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld het maken van een wandeling, het uitlaten van de hond of een tocht naar het buitengebied (Gemeente Tilburg, 2020). Bij deze categorie is de beleving van belang.



Illustratie 2.2 Categorieën lopen (Eigen werk)

Binnen deze twee motieven zijn verfijningen mogelijk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen solistisch (alleen) lopen en lopen als onderdeel van een groter geheel.

Overzicht van Functionele en Recreatieve voetganger		
Functionele voetganger	- Lopen om op de gewenste plek van bestemming te komen	- Van herkomst naar bestemming; - Woon-werkverkeer, boodschappen doen, op visite of op weg naar de kroeg; - Te voet gaan omdat er geen andere optie is of omdat de auto of fiets kapot is.
	- Lopen als onderdeel van een langere keten	- Van en naar de auto, fiets of ander transportmiddel; - Op weg naar ov-haltes en stations of parkeerplaats/-garage; - Op tussenstations. Op luchthavens, treinstations en tankstations met rustplaatsen langs de snelweg.
Recreatieve voetganger (ommetje)	- Lopen omdat lopen leuk is, oftewel lopen als doel	- Sport gericht op lopen: joggen, hardlopen, trimmen; - Korte recreatieve wandelingen, ommetjes, flaneren en ontspanning; - Langeafstandswandelingen, met speciale voorzieningen. Soms ook in georganiseerd verband.
	- Lopen als onderdeel van recreatieve activiteiten	- Lopen als onderdeel van de sport, bijvoorbeeld voetbal, hockey en korfbal; - Hardlopen, alleen of in groep; - Winkelen (funshoppen), stappen. (CROW Kennisplatform, 2014)

Tabel 2.1 Overzicht van Functionele voetganger en Recreatieve voetganger

2.4 Verschillende voetgangersdoelgroepen

Voetgangers vormen een groep verkeersdeelnemers met een grote verscheidenheid. Dit maakt voetgangers een heterogene groep. Deze groep is uit elkaar te pellen in verschillende homogene doelgroepen, zie tabel 2.2. De vier specifieke doelgroepen waarin onderscheid gemaakt kan worden zijn: Scholieren en hun ouders, werknemers en studenten, bezoekers van winkels en ommetje lopers (Gemeente Tilburg, 2020). Dezelfde doelgroepen worden door de gemeente Tilburg gebruikt. Deze doelgroepen zijn alomvattend en zijn binnen iedere gemeente toepasbaar. Aan de doelgroepen kunnen een of beide motieven uit paragraaf 2.3 gekoppeld worden, zie tabel 2.2. Zo kan een scholier of werknemer op weg naar zijn werk 'functioneel' onderweg zijn en in zijn of haar pauze een ommetje maken. Een bezoeker van een winkel is wel alleen functioneel onderweg en een ommetje loper alleen recreatief. Deze verschillende motieven resulteren in een behoefte ten aanzien van infrastructuur en voorzieningen. Als individu kan je zo onder meer dan een doelgroep worden geschaald.

Voetgangersdoelgroepen		
Doelgroep	Wie zijn het	Potentieel motief
1. Scholieren en hun ouders	- Kinderen en hun ouders die reizen van en naar kinderopvang, basisschool of middelbare school	- Functionele voetganger/ommetje loper
2. Werknemers en studenten	- (Jong)volwassenen die reizen naar werk of studie (MBO, HBO, universiteit)	- Functionele voetganger/ommetje loper
3. Bezoekers van winkels	- Bewoners en bezoekers die naar een winkel, voorziening reizen	- Functionele voetganger
4. Ommetje lopers	- Bewoners en bezoekers die een wandeling maken	- Ommetje loper

Tabel 2.2 Voetgangersdoelgroepen

Het gedrag dat deze voetgangersdoelgroepen vertonen speelt een bepalende rol tijdens een verplaatsing. Dit gedrag is onvoorspelbaar en afhankelijk van verschillende invloedsfactoren. Het gaat hierbij om factoren als:

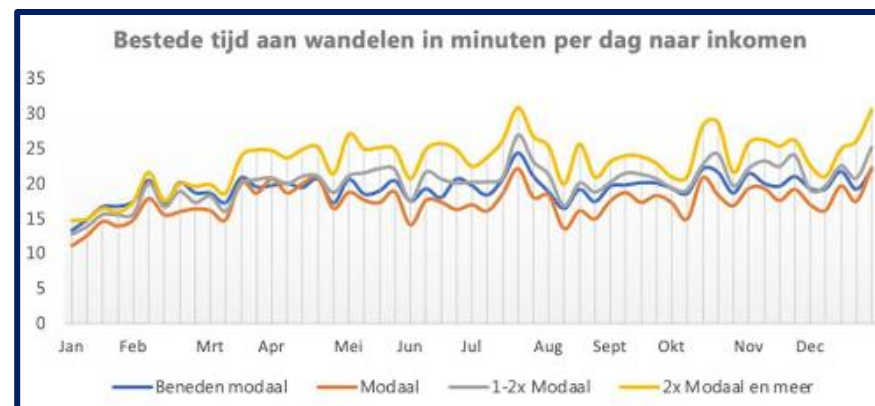
- Het doel van verplaatsing, zoals deelnemen aan het onderwijs, werken, winkelen;
- De leeftijd en persoonlijke eigenschappen, zoals uithoudingsvermogen, een handicap en ervaring;
- De dichtheid tot overige voetgangers;
- De aard en omvang van het overige verkeer;
- Een individuele verplaatsing of in groepsverband;
- De omgevingskwaliteit en de sociale omgeving;
- De weers- en lichtomstandigheden (CROW Kennisplatform, 2015).



Illustratie 2.3 Wilhelminapark (Eigen werk)

2.5 Voetgangerstrends

Niet alle effecten van de Coronapandemie zijn negatief. De invloeden welke de pandemie op de Nederlandse mobiliteit en specifiek op de voetganger heeft zijn positief. Zo nam het totale verkeer fors af en waren de files flink korter. Dit betrof met name de auto en het openbaar vervoer, welke flink in aandeel daalden. De voetganger is de grote winnaar geweest in 2020 (Nederlands Verplaatsingspanel, 2020). Het voetgangersaandeel nam ruim toe en behaalde een percentage van ongeveer 25 procent in het totale mobiliteitsaandeel. Ook na de lockdowns van maart en december bleef het voetgangersaandeel hoog (Stadszaken, 2021). Normaal gesproken ligt dit aandeel ongeveer rond de 16 procent (Jacobs, 2021). Het gaat met name om thuiswerkend kantoorpersoneel, welke een 'ommetje' lopen. Hierbij valt op dat de grootste trend zit onder mensen met een relatief hoog inkomen, zie grafiek 2.1 (Bakker, 2020).



Grafiek 2.1 Bestede tijd aan wandelen in minuten per dag naar inkomen (Jacobs, 2021).

De huidige coronapandemie heeft de ontwikkelingen rondom de voetganger in een stroomversnelling gebracht. Mensen hebben nieuwe gewoontes aangenomen en zijn bereid om deze op lange termijn te behouden. Zo verwacht ongeveer 20 procent van de mensen meer te gaan lopen na de

pandemie (KiM, 2020). Het gewoontegedrag wat door corona is doorbroken dient vastgehouden te worden. De kans is hierbij groot dat er in toekomst meer thuisgewerkt gaat worden. Naast de thuiswerken zijn er ook andere trends welke in toekomstig opzicht een positieve werking hebben op de voetganger:

- **Vergrijzing:** Door de vergrijzing stijgt het aantal ouderen. Oudere mensen zijn in hogere mate aangewezen op hun direct omgeving. Dit zorgt voor een toename in behoefte voor looproutes en voetgangersvoorzieningen;
- **Toename aandacht voor de meerwaarde van kwalitatief aantrekkelijke binnensteden:** Door de ontwikkeling van een sterke lokale economie is het belang om een goed ingerichte openbare ruimte te creëren voor de voetganger;
- **Jongeren hechten minder belang aan auto's:** Het bezit van een auto onder jongeren wordt minder. Het is van belang dat hiervoor een alternatief wordt geboden in de vorm van lopen;
- **Compact stedenbeleid:** Gemeenten zetten in op het behoud en versterking van voorzieningen in het bestaande bebouwde gebied. De hogere mate van nabijheid, welke hierdoor wordt gecreëerd brengt bestemmingen dichterbij elkaar. Dit resulteert in een hogere mate van loopbereidheid en vereist looproutes en loopvoorzieningen (CROW Kennisplatform, 2014).

2.6 Conclusie Hoofdstuk 2: De voetganger

In het tweede hoofdstuk is inzicht gegeven in 'de voetganger'. Hiermee kan er antwoord worden gegeven op de eerste deelvraag.

Deelvraag 1: Wat typeert een voetganger?

Met deze informatie, welke is verkregen door het beantwoorden van de deelvraag is er een basis gelegd voor het verdere onderzoek naar het aantrekkelijker maken van looproutes. De voetganger is op meerdere wijzen te typeren. Allereerst is het van belang om te verduidelijken wat de voetgangersafbakening is voor dit onderzoek: **De voetganger is een persoon die zich te voet of zittend in of staand op een rollend hulpmiddel verplaatst in de openbare ruimte. Een voetganger kan hierbij gebruikmaken van hulpmiddelen zoals een karretje of een fiets aan de hand.**

Het typeren van de voetganger kan op basis van de verschillende typen verplaatsing, de motieven die hij bij deze verplaatsingen heeft en door middel van een voetgangersdoelgroepen benadering. Om de voetgangers verplaatsingen te typeren kan er worden uitgegaan van drie typen verplaatsingen: 1. Verplaatsingen die normaliter al lopend afgelegd werden, 2. Verplaatsingen die normaliter met andere vervoermiddelen afgelegd worden en 3. Verplaatsingen die in eerste instantie helemaal niet plaatsvinden. Deze typen verplaatsingen kunnen worden beïnvloed door het loopmotief. Er zijn twee loopmotieven: Functioneel lopen van A naar B en het lopen van een ommetje, oftewel recreatief lopen. Gekeken naar de typering op voetgangersdoelgroepen kan er onderscheid worden gemaakt in vierdoelgroepen: Scholieren en hun ouders, werknemers en studenten, bezoekers van winkels en ommetje lopers. Factoren als leeftijd, omgevingskwaliteit en het weer hebben invloed op het gedrag van de doelgroepen. Naast de drie typering spelen voetgangerstrends, zoals vergrijzing en een compact stedenbeleid ook een rol.

3. Looproutes in een gebied

In dit hoofdstuk wordt er nader onderzoek gedaan naar looproutes. Hierbij wordt gekeken naar de toevoeging van looproutes aan een gebied, de kenmerken waaruit looproutes bestaan en het belang van het vormen van een aaneengesloten netwerk van looproutes. Hiermee wordt antwoord gegeven op de tweede deelvraag. **Deelvraag 2: Wat is het belang van looproutes binnen een gebied?** Door de deelvraag te beantwoorden worden inzichten gecreëerd omtrent 'looproutes' en de kansen die looproutes kunnen bieden voor een gebied.

3.1 De toevoeging van looproutes aan een gebied

Looproutes zijn vaak van een groter algeheel belang dan bij voorbaat wordt gedacht. Ze dragen namelijk bij aan het behalen van een groot aantal gemeentelijke beleidsdoelen. Het gaat hierbij om beleidsdoelen met een hoge prioriteit, welke een grote invloed hebben op de totale samenleving (CROW Kennisplatform , 2019) (College van Rijksadviseurs, 2020). Zo dragen looproutes bij aan:

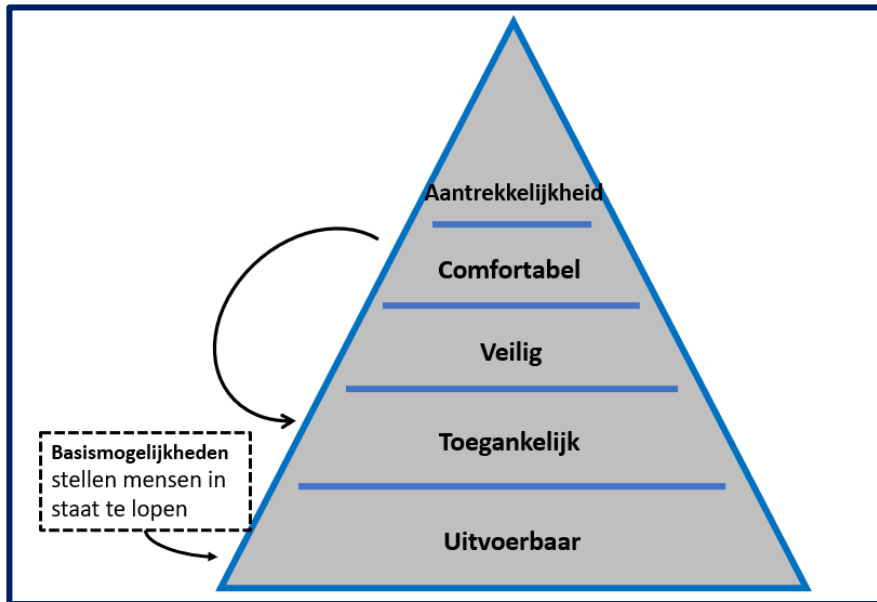
- **Een bloeiende lokale economie:** "Voetgangers zijn de portemonnee van de binnenstad." Een aangenaam voetgangersklimaat in centra zorgt voor een toename van de verblijfsduur van bewoners, dagjesmensen of toeristen. Deze groepen doen bestedingen, welke bijdragen aan de lokale economie.
- **Gezondheid:** Het faciliteren in looproutes betekent meer lopen en meer lopen betekent meer bewegen. Dit resulteert in een positieve invloed op lichamelijke en de mentale gezondheid van de samenleving.
- **Luchtkwaliteit:** Lopen is niet vervuilend. Als korte verplaatsingen meer lopend afgelegd kunnen worden in plaats van met de auto draagt dat bij aan de vermindering van de uitstoot.

- **Toegankelijkheid:** Door middel van lopen en het faciliteren van looproutes wordt invulling gegeven aan het VN-verdrag 'Rechten voor mensen met een beperking'. Dit zorgt ervoor dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij.
- **Bereikbaarheid:** Lopen verlaagt de verkeersdruk, doordat mensen niet voor de auto, de fiets of het openbaar vervoer kiezen. Dit houdt de impact die verkeer op de openbare ruimte heeft is beperkt. Door lopen en looproutes te combineren met de fiets en openbaar vervoer wordt een maximale duurzame bereikbaarheid gecreëerd.
- **Sociaal domein:** Lopen stimuleert ontmoetingen. Door het lopen over looproutes vinden ontmoetingen plaats. Dit zorgt voor een vermindering in eenzaamheid en vergroot sociale cohesie (CROW Kennisplatform , 2019).

Om deze beleidsdoelen te behalen is het realiseren van losstaande looproutes niet voldoende. Een looproutes dient voor de voetganger te beginnen op de locatie van herkomst en te eindigen bij een bestemmingslocatie. Deze looproutes dienen aan te sluiten aan de behoefte van de voetganger, door te voorzien in directheid voor de functionele- en in beleving voor de recreatieve voetganger. Om dit beide te faciliteren dienen looproutes onderdeel te zijn van een aan een gesloten netwerk van looproutes en te voldoen aan ruimtelijke kenmerken.

3.2 Kenmerken van goede looproutes

Door looproutes te laten voldoen aan ruimtelijke kenmerken wordt er bijgedragen aan het voorzien in de behoefte van de voetganger. Dit werkt uiteindelijk stimulerend. De ruimtelijke kenmerken van looproutes worden op dezelfde manier weergegeven als de piramide van Maslow. Zo geldt bij beide piramides dat eerst moet worden voldaan aan de onderste laag van de piramide (basisbehoefte), voordat de volgende laag aan bod kan komen (With, 2021). Zie Illustratie 3.1. Eerst moet een looproute uitvoerbaar worden gemaakt, vervolgens toegankelijk, hierna veilig en comfortabel en als laatste komt het aantrekkelijk maken van de looproute aanbod (CROW Kennisplatform, 2019)



Illustratie 3.1 Voetgangersbehoeftepiramide (CROW Kennisplatform, 2019)

Uitvoerbaarheid

Uitvoerbaarheid is het fundament van de voetgangersbehoeftepiramide. De uitvoerbaarheid van een looproute bestaat uit aspecten die bepalend zijn voor de planning en bereikbaarheid van locaties op netwerkniveau. Het gaat hierbij om af te leggen loopafstanden en bebouwingsdichtheid rondom de looproute.

Toegankelijkheid

Lopen is voor iedereen. Dit maakt het toegankelijk zijn van looproutes het tweede niveau binnen de piramide. Een looproute is toegankelijk als deze begaanbaar is. De looproute mag geen obstakels of hoogteverschillen hebben, welke de voetganger hinderen en dient bovenal breed genoeg te zijn.

Veiligheid

Veiligheid omvat zowel verkeersveiligheid als de sociale veiligheid van een looproute.

Comfort

Bij het comfort van een looproute wordt er aangehaakt op de aspecten van het niveau 'toegankelijkheid', zie illustratie 3.1. Comfort impliceert of de voetganger ergens prettig kan lopen. De oppervlakte van een looproute dient vlak en stroef genoeg te zijn en er mogen geen obstakels de in weg liggen. Daarbij wordt er bij comfort vereist dat er rustmogelijkheden zijn. Comfort is een aspect wat per voetganger in perceptie kan verschillen. Zo is een loopoppervlak voor de ene voetganger comfortabel en voor de andere niet.

Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid omvat het aantrekkelijk zijn van een looproute en daarbij de aantrekkelijkheid van de omgeving. De beleving, de bestrating, het straatmeubilair, het groen of het water en of er iets te doen is op de looproute speelt hierbij een belangrijke rol (CROW Kennisplatform, 2019).

3.3 Looproutes vanaf stations en parkeergarages

Lopen hangt of je het wendt of keert met alle vervoerswijzen samen. Met de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Lopen kan hierbij fungeren als voor- en natransport. Op deze manier verbindt lopen mensen met vervoersmiddelen en activiteiten. Mensen lopen vaak van station en haltes, evenals van hun auto naar een bestemming. Deze twee wijzen van natransport worden uitgelicht.

Looproutes van een treinstation naar een centrum

De bezoekers van een stad komen vaak om het centrum van de stad te bezoeken. Het begrip 'centrum' kan hierbij op meerdere manieren geïnterpreteerd worden. Het kan een gebied met winkelvoorzieningen zijn, zowel als een gebied met bezienswaardigheden als een museum. De bezoekers komen vaak met de trein. Vaak is de link tussen station en het betreffende centrum gebroken (CROW Kennisplatform, 2021). Dit zorgt ervoor dat bezoekers moeite hebben om de juiste weg te vinden en krijgen daarbij te maken met barrières. Hierdoor ervaren bezoekers de looproute vaker en sneller als onaantrekkelijk. De eerste indruk welke een treinreiziger van een stad krijgt is zeer bepalend (CROW Kennisplatform, 2021).

Het creëren van een goede beleving bij aankomst en het bieden van oriëntatiemogelijkheden naar waar de reiziger looproutes kan vinden is daarom urgent. Bij het bezoek van een centrum verblijven mensen gemiddeld vier uur en geven circa honderd euro uit. Bij een negatieve aankomstbeleving wordt zowel de verblijfstijd als het besteedde bedrag gehalveerd. De stad Den Bosch is een voorbeeld van een stad welke de link station naar het centrum op orde heeft. Dit zorgt ervoor dat veel mensen uit de regio met de trein naar centrum komen (CROW Kennisplatform, 2021). Als de looproute aan de bestemmingskant aantrekkelijk is, draag dat bij aan de keuze voor de trein in plaats van de auto.

Looproutes van een parkeergarage naar een centrum

Bezoekers van steden komen in veel gevallen met de auto naar de stad. Hierbij moeten zij een loopafstand afleggen van de parkeerplaats naar een centrum. In veel gevallen gaat het om een parkeerplaats in de vorm van een parkeergarage. Het faciliteren van een looproute welke aan de verwachtingen van de bezoeker voldoet is doorslaggevend. Als een looproute onvoldoende duidelijk of aantrekkelijk is kan dat resulteren in het relatief weinig gebruik maken van een parkeergarage. Dit is in Groningen het geval. De gemeente heeft grote parkeergarages laten bouwen, welke amper worden gebruikt. De voornaamste reden hiervoor kan het feit zijn dat de looproutes rond de parkeergarages onaantrekkelijk en niet het duidelijk zijn waardoor de bezoekers niet weten in welke richting het centrum zich bevindt (CROW Kennisplatform, 2021).



Illustratie 3.2 Stationsplein Tilburg (Eigen werk)

3.4 Een netwerk van looproutes

Om een looproute in zijn volledige potentie te laten voorzien is het van belang om een samenhangend netwerk van looproutes te creëren. Een voetgangersnetwerk verbindt voorzieningen (knooppunten) waar zich concentraties van voetgangers voordoen (Horváth, 2018). Daarbij maakt een netwerk van looproutes de openbare ruimte voor iedereen toegankelijker, doordat de voetganger vanaf zijn locatie van herkomst meer bestemmingslocaties kan bereiken (Hoyng & Molster, 2020). Zo wordt de toegankelijkheid van een looproute en looproutenetwerk en de mogelijkheden die hierbij wordt geboden aan de voetganger om zich te verplaatsen als een van de belangrijkste voorwaarde gezien voor deelname aan de samenleving.

Een netwerk aan looproutes is hiervoor een sleutelfactor en brengt keuzemogelijkheden voor de voetganger met zich mee. Door deze keuzemogelijkheden kunnen voetgangers over de hele dag deelnemen aan verschillende activiteiten, en daarbij de voor hen meest aantrekkelijke looproute kiezen (College van Rijksadviseurs, 2020). Daarbij resulteert het opzetten van een goed samenhangend netwerk van looproutes in een robuuster verkeerssysteem waar uiteindelijk meerdere modaliteiten baat bij hebben. Zo kan ervoor fiets- en openbaar vervoergebruikers een loopverbinding worden gefaciliteerd tussen stalling of een halte en de eindbestemming.

3.5 Conclusie Hoofdstuk 3: Looproutes in een gebied

In het derde hoofdstuk is inzicht gegeven in het belang van looproutes voor een gebied. Hiermee kan er antwoord worden gegeven op de tweede deelvraag.

Deelvraag 2: Wat is het belang van looproutes binnen een gebied?

De looproutes in een gebied spelen in op urgente beleidsdoelen. Deze beleidsdoelen hebben grote invloed op de hele samenleving. Het gaat om beleidsdoelen als: Een bloeiende lokale economie, gezondheid, luchtkwaliteit, toegankelijkheid, bereikbaarheid en het creëren van een sociaal domein.

Om deze doelen te behalen is het opschalen van een looproute naar een samenhangend netwerk van looproutes van belang. Een netwerk van looproutes zorgt ervoor dat voetgangers op verschillende momenten meerdere bestemmingen kunnen bereiken. De looproutes van een looproutenetwerk dienen daarbij te voldoen aan de ruimtelijke kenmerken: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en comfort en aantrekkelijkheid. Deze kenmerken dienen in een chronologische volgorde uitgevoerd te worden, beginnend met 'uitvoerbaarheid' en zijn daarbij doorslaggevend in het stimuleren van de voetganger. In Hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op deze kenmerken en dienen deze als basis voor een voetgangersklimaat.

4. Een voetgangersklimaat

In het tweede hoofdstuk is er gekeken naar het fundament van het fenomeen 'de voetganger'. In het daaropvolgende derde hoofdstuk, is er gekeken naar looproutes, waarover de voetganger zijn verplaatsing kan vervolgen. In dit hoofdstuk wordt er uitgezoomd naar een hogere schaalgrote, namelijk naar een voetgangersklimaat. De voetganger en looproutes zijn onderdeel van een voetgangersklimaat. Het creëren van zo een voetgangersklimaat over een of meerdere looproutes is hierbij essentieel in het stimuleren van de voetganger. Alleen een looproute om deze stimulering in gang te zetten is namelijk niet voldoende.

Om een voetgangersklimaat te creëren wordt er gekeken uit welke variabelen het bestaat. Hiervoor wordt er antwoord gegeven op de derde deelvraag.

Deelvraag 3: Hoe kan een prettig voetgangersklimaat worden gecreëerd, dat ervoor zorgt dat lopen wordt gestimuleerd?

De variabelen waarmee een voetgangersklimaat kan worden gecreëerd worden in dit hoofdstuk onderzocht. Als onderdeel van de variabelen wordt er onderzocht hoe een beleving kan worden gecreëerd, die bijdraagt aan het stimuleren van de voetganger.

4.1 Het creëren van een voetgangersklimaat

Het creëren van een voetgangersklimaat over een of meerdere looproutes is de laatste stap in het stimuleringsproces van de voetganger. Van 'een voetgangersklimaat' is er geen exacte begripsbepaling, anders dan dat het te vergelijken is met 'Walkability' (voetgangsvriendelijkheid) en substantieel bijdraagt aan het behalen van de beleidsdoelen uit hoofdstuk drie: Een bloeiende economie, gezondheid, luchtkwaliteit, toegankelijkheid, bereikbaarheid en het sociale domein (Horváth, 2018) (Litman, 2003). Om deze beleidsdoelen te behalen dienen looproutes te voldoen aan alle ruimtelijke kenmerken uit datzelfde hoofdstuk drie. Het gaat om de ruimtelijke kenmerken: **Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.** Hoofdstuk drie is een informatieve basis op deze kenmerken. Ten opzichte van hoofdstuk drie wordt er in dit hoofdstuk dieper ingegaan op de ruimtelijke kenmerken, welke als variabelen functioneren. Om voor deze diepgang te zorgen worden de kenmerken gekoppeld aan drie onderdelen, waaruit een voetgangersklimaat kan worden gecreëerd: **1. Een infrastructurele basis, 2. Ruimtelijke factoren en 3. Psychologische factoren** (Hintum, 2018) (Litman, 2003) (Owen, et al., 2007).

Om dit te bewerkstelligen worden de variabelen gekoppeld aan de drie onderdelen van een voetgangersklimaat:

- 1. Een infrastructurele basis: Uitvoerbaarheid & toegankelijkheid**
- 2. Ruimtelijke factoren: Veiligheid & comfort**
- 3. Psychologische factoren: Aantrekkelijkheid**

4.2 Een infrastructurale basis

De infrastructurale basis van de voetganger begint bij het uitvoerbaar en toegankelijk maken van een of meerdere looproutes waarover een voetgangersklimaat gecreëerd dient te worden. Deze basis, welke door de twee variabelen wordt gecreëerd dient op orde te zijn, voordat er de variabelen van de ruimtelijke en psychologische factoren aan te pas kunnen komen. Dit zorgt ervoor dat een looproute over een basis beschikt, welke als fundering kan werken voor latere specifiekere maatregelen (With, 2021). Uitvoerbaarheid impliceert hierbij de loopafstanden die de voetganger af moet leggen en de directheid van de looproute in de vorm van ‘om te moeten lopen’. Het toegankelijkheid zijn van een looproute voegt hier een mate van begaanbaarheid aan toe: “Kan ik erlangs met mijn rolstoel?” en “struikel ik niet over uitstekende klinkers?” Deze toegankelijkheid wordt beïnvloed door de bebouwingsdichtheid, voorzieningen langs de route en het aansluiten van een looproute op andere looproutes.

Uitvoerbaarheid

Bij het ontwerpen of aanpassen van een looproute dient er rekening te worden gehouden met de loopafstanden voor de voetganger. De gemiddelde afstand welke een voetganger wil afleggen is 1 kilometer. Vanaf 500 meter wordt de hoeveelheid mensen die kiest om te lopen al relatief lager. Dit, omdat mensen bij een afstand boven de 500 meter al snel de fiets kiezen, zie tabel 4.1.

Uitvoerbaarheid			
Variabele voetgangersklimaat	Acceptabele loopafstanden in meters		
Type gebied	Stadscentra	School/werk	Overig
Gewenst	200	500	400
Geaccepteerd	400	1.000	800
Maximaal	800	2.000	1.200

Tabel 4.1 Uitvoerbaarheidseisen voetgangersklimaat, acceptabele loopafstanden (CROW Kennisplatform, 2014)

Naast loopafstanden, is een mate van directheid van een looproute binnen een voetgangersklimaat ook een vereiste. Directheid betekent voor de voetganger ‘het zoeken van de weg met de minste weerstand’. Meestal is dit de looproute welke het kortste is en de minst noemenswaardige obstakels heeft. Hoe een voetganger deze afstand inschat hangt af van de ruimtelijke omgeving (Molster, 2019). Voetgangers zoeken de weg met de minste weerstand en willen zich door middel van referenties oriënteren naar waar zij zich bevinden ten opzichte van hun bestemming (Ewing, Clemente, Handy, Browson, & Winston, 2005). De directheid van een looproute kan worden uitgedrukt in een ‘omloopfactor’. Deze omloopfactor is de lengte van de looproute gedeeld door de hemelsbrede afstand. Voor voetgangers ligt hierbij de acceptatie bij een omloopfactor op maximaal 1,33 bij korte afstanden en maximaal 1,2 bij langere afstanden, zie tabel 4.2. Als deze factoren hoger zijn, wordt er minder gelopen of zoekt men een alternatieve looproute en kunnen er zogenaamde ‘olifantenpaadjes’ ontstaan.

Uitvoerbaarheid			
Variabele voetgangersklimaat	Omloopfactor		
Waardering bij loopafstand	100 meter	500 meter	1 kilometer
≥ 1	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend
1,25	Goed	Goed/ Redelijk	Matig
1,5	Matig	Matig/ Slecht	Onacceptabel
1,75	Slecht	Onacceptabel	
> 2	Onacceptabel		

Tabel 4.2 Uitvoerbaarheidseisen voetgangersklimaat, omloopfactor (CROW Kennisplatform, 2014)

Toegankelijkheid

De menselijke maat verwijst naar de grootte, textuur, en articulatie van de fysieke elementen van looproutes, die passen bij de maat en verhoudingen van de voetganger. Gebouwdetails en bestratingstextuur zijn allemaal fysieke elementen die een bijdrage leveren aan de menselijke maat (Ewing, Clemente, Handy, Browson, & Winston, 2005). De menselijke maat van de voetganger wordt gedefinieerd door de voetgangersruimte waar een voetgangersklimaat en de ondergeschikte looproutes aan dienen te voldoen (Gemeente Amsterdam, 2018). Een looproute dient hierbij ruim genoeg opgezet te zijn dat hij toegankelijk is voor niet alleen de voetganger maar ook gehandicapten en rolstoelgebruikers (Meijers, 2021). Voetgangers hebben daarvoor een loop- en verblijfsruimte nodig. Deze ruimtes vormen het beschikbare trottoir van de looproutes. Over dit trottoir kunnen de voetgangers zich afgeschermd van het rijverkeer over straat bewegen.

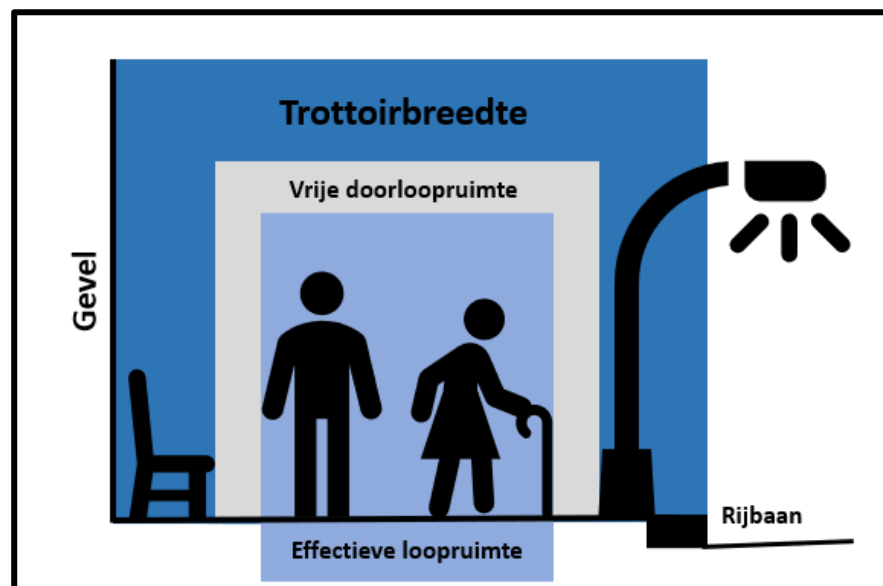
Naast dat het trottoir uit een loopruimte en een verblijfsruimte bestaat, neemt een gevelzone en een voorzieningenstrook ook een deel van de beschikbare ruimte in beslag. De gevelzone wordt gevormd door de dichts aansluitende bebouwing. In de voorzieningenstrook kunnen objecten staan als straatverlichting, bomen en verkeersborden, waar de voetganger rekening mee moet houden. Echter mogen deze niet in de weg staan en daarmee de toegankelijkheid verminderen. Opgeteld vormen de loopruimte, verblijfsruimte, gevelzone en de voorzieningenstrook, de trottoirbreedte, vrije doorloopruimte en de effectieve loopruimte (Gemeente Amsterdam, 2018), zie illustratie 4.1:

De trottoirbreedte: De breedte van gevel tot trottoirband. Deze totale beschikbare breedte kan niet volledig door de voetganger worden benut vanwege de obstakels, zowel als de objecten van de voorzieningenstrook.

De vrije doorloopruimte: De totale trottoirbreedte minus objecten van de objecten van de voorzieningenstrook. Dit is de ruimte welke door de

voetgangers kan worden benut. Deze ruimte dient ten alle tijden obstakelvrij te zijn.

De effectieve loopruimte: De totale trottoirbreedte minus alle obstakels en passeerafstanden. Dit is de ruimte welke daadwerkelijk door de voetgangers wordt gebruikt.



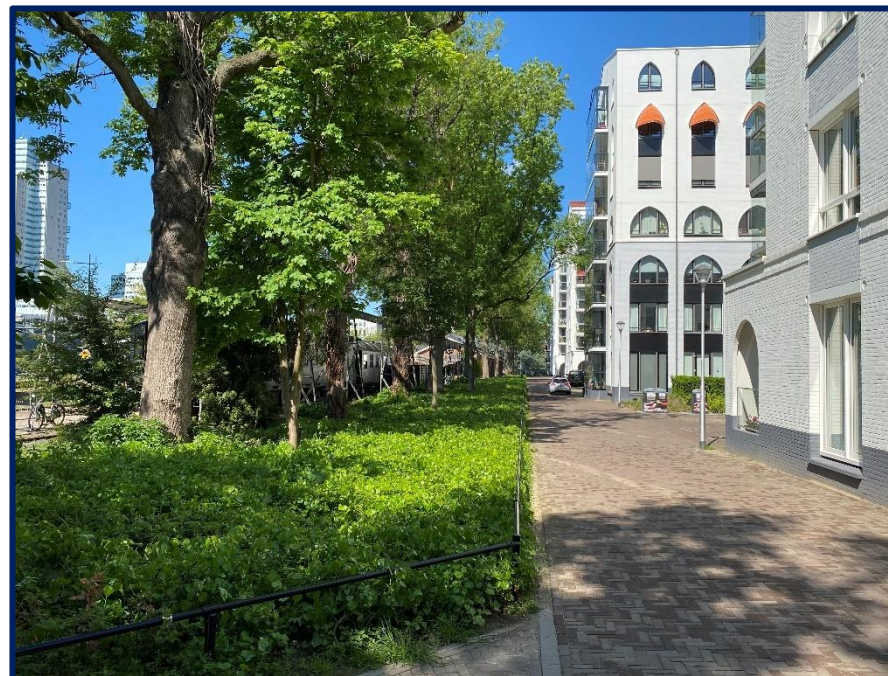
Illustratie 4.1 Toegankelijkheid (Gemeente Amsterdam, 2018)

De vrije doorloopruimte is het meest bepalend voor de uitvoerbaarheid en de mate van toegankelijkheid van een looproute. Deze loopruimte wordt bepaald door de hoeveelheid ruimte die mensen nodig hebben om zich te verplaatsen (CROW Kennisplatform, 2019). Hierbij is de lichaamsbouw, de benodigde hulpmiddelen (rollator, krukken, rolstoel of kinderwagen) en de intensiteit waarmee ze elkaar passeren bepalend. Voor een ongehinderde verplaatsing is een obstakelvrije looproute noodzakelijk. Deze noodzakelijkheid draagt bij aan het stimuleren van de voetganger. Om een obstakelvrije looproute te creëren zijn voor de gebieden: Verblijfsgebied, winkelstraat, plein en recreatiegebied de volgende richtlijnen opgesteld, zie tabel 4.3. Dit zijn de richtlijnen van het CROW-Kennisplatform, het is mogelijk dat gemeenten eigen maten voor de toegankelijkheid van voetgangersinfrastructuur hanteren.

Toegankelijkheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Toegankelijkheid	Richtlijnen verblijfsgebied Voorkeursmaat $\geq 1,8$ m; - Minimummaat $\geq 1,5$ m; - Bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m geldt een minimale vrije breedte van 1,2 m; - Bij plaatselijke versmallingen (puntvernaauwing) over een lengte van maximaal 0,5 m geldt een minimale vrije breedte van 0,9 m.
	Richtlijnen winkelstraat Vrije breedte $\geq 1,5$ m bij minder dan 100 voetgangers/maatgevend uur; - Vrije breedte $\geq 2,4$ m bij meer dan 100 voetgangers/maatgevend uur; - Vrije breedte van de looproute in een hoofdwinkelstraat $\geq 4,0$ m.

	Richtlijn plein Vrije breedte van looproute(s) $\geq 2,4$ m
	Richtlijnen recreatiegebied In bos-en natuurgebieden is een vrije breedte van minimaal 1,20 m gewenst, met om de 50 m passeerplaatsen met een minimale breedte van 1,50 m.

Tabel 4.3 Toegankelijkheidseisen voetgangersklimaat (CROW Kennisplatform, 2019)



Illustratie 4.2 Clarissenhof, Tilburg (Eigen werk)

4.3 Ruimtelijke factoren

De ruimtelijke factoren, evenals de psychologische factoren (welke in de volgende paragraaf worden behandeld) kunnen beide het gedrag van de voetganger veranderen en beïnvloeden. Om deze factoren en de invloed die zij hebben te begrijpen en te kunnen gebruiken om de voetganger te stimuleren dient er met een psychologisch perspectief naar de openbare ruimte te worden gekeken (Hintum, 2018). Vanuit een wetenschappelijk opzicht hebben psychologische factoren met je persoonlijkheid, karaktertrekken en eigenschappen te maken (MIND Blue, 2021). Vertaald naar de voetganger betekent dit, dat het is vereist om te kijken naar wat er aansluit op de voetganger zelf, zijn motief en hoe de voetganger omgaat met bepaalde situaties, oftewel de handvaten die hij nodig heeft om zich te verplaatsen en zijn bestemming te kunnen bereiken.

Hiervoor wordt er gekeken naar hoe de voetganger zijn gedrag kan worden veranderd of kan worden beïnvloed door de ruimtelijke kenmerken: **Veiligheid** en **comfort** (Litman, 2003). Om veiligheid en comfort te creëren dient een looproute te voldoen aan zes variabelen: **Verkeersveiligheid, comfort, verbondenheid/geschiktheid en leesbaarheid**. Allereerst is een kijk op de psychologische processen van de mens als individu noodzaak. Dit om de effecten die ruimtelijke factoren kunnen uitoefenen te kunnen begrijpen.

De psychologische processen verklaren waarom mensen een bepaald gedrag vertonen in de openbare ruimte en waarom de voetganger bepaalde keuzes maakt. De processen geven daarnaast een inkijk op hoe dit gedrag veranderd of beïnvloed kan worden.

Psychologische processen

Om de mens te stimuleren en zijn gedrag te veranderen of te beïnvloeden, zodat hij zijn verplaatsing lopend aflegt, dient diens functioneren te worden begrepen. Hiervoor dient het keuzeproces van de mens nauwer te worden bekeken. Dit keuzeproces komt voort uit een complex, associatief netwerk wat de basis vormt voor de keuzes die de mens maakt. Het gaat hierbij om keuzes die worden gemaakt door alle kennis die het brein heeft opgeslagen (College van Rijksadviseurs, 2020). Het brein heeft voor het interpreteren en het benutten van deze kennis twee systemen. Deze systemen worden 'systeem 1' en 'systeem 2' genoemd:

- **Systeem 1:** Wordt gekenmerkt als onbewust, snel, automatisch, moeiteloos en door het hebben van een grote capaciteit. Het systeem staat altijd aan en gebruikt vuistregels, welke zijn geformuleerd op basis van eerder opgedane kennis, ervaringen en emoties. Hiermee kunnen continu snelle beslissingen worden gemaakt. Dit zorgt ervoor dat beslissingen weinig inspanning kosten. Om ervoor te zorgen dat systeem 1 geen fouten maakt in het nemen van besluiten, bestaat systeem 2.
- **Systeem 2:** Is rationeel, vraagt om bewuste aandacht, heeft een kleine capaciteit en kost veel energie. In tegenstelling tot systeem 1 kunnen er met systeem 2 weloverwogen beslissingen worden gemaakt. Systeem 2 komt daarbij pas in actie als het echt moet (College van Rijksadviseurs, 2020).

Tijdens het lopen neemt systeem 1 de meest beslissingen voor de voetganger. Het feit dat systeem 1 wordt geleid door vuistregels en eerdere ervaringen en overtuigen zorgt ervoor dat de voetganger bevooroordeeld is. Hierdoor geloof je als voetganger in je eigen gedrag. Je gelooft hierbij dat dit gedrag, je attitudes en je voorkeuren ook vaker voorkomen onder andere voetgangers en de meerderheid. Dit is echter niet het geval en heet ook wel het 'valse consensus effect'. Dit effect kan leiden tot snelle, maar foute beslissingen van

de voetganger. Bij de keuze om te lopen en tijdens het lopen zijn de vooroordelen van systeem 1 hinderlijk voor de voetganger. Als iemand bijvoorbeeld dagelijks met de auto naar de supermarkt rijdt en in het verleden slechte ervaringen heeft opgedaan met het comfort of met de veiligheid van een looproute, dan zal deze persoon minder snel overtuigd zijn om lopen 'opnieuw' als alternatief te zien.

Om het gedrag te veranderen of te beïnvloeden zijn de bewuste processen van systeem 2 nodig. Deze processen kunnen de vuistregels van systeem 1 aan een kritische reflectie onderwerpen en zo nieuwe verbindingen laten ontstaan, welke in 'nieuwgedrag' resulteren. Hiervoor moet systeem 2 echter wel worden aangezet. Dit vereist 'kansen' die door looproutes worden aangeboden en welke de behoefte van de desbetreffende persoon in de vorm van het bereiken van een bestemming kunnen waarmaken (College van Rijksadviseurs, 2020). Deze kansen kunnen het gewoontegedrag en de bijhorende manier van denken doorbreken (Galetzka, Vries, Hulshof, & Koeman, 2012). Hiervoor moeten echter veranderingen worden aangebracht op looproutes welke functioneren als 'trigger' oftewel 'satisfiers'. Satisfiers zijn bestanddelen van looproutes, zoals veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid die gedragsverandering of gedragsbeïnvloeding tot stand brengen (CROW Kennisplatform, 2014).

Om dit tot stand te brengen is er een gunstige toestand omtrent veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid binnen een of meerdere looproutes vereist. De veiligheid van de voetganger valt hierbij te splitsen in verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid

"Verkeersonveiligheid is een van de vele gevaren waarmee de moderne mens wordt geconfronteerd (Vlakveld, 2009)." Om voor de voetganger van een looproute een veilige fysieke omgeving te make, welke onderdeel is van een voetgangersklimaat dient de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid toereikend te zijn (CROW Kennisplatform, 2019).

Verkeersveiligheid en verkeersonveiligheid is iets waar mensen elke dag mee te maken krijgen. Voetgangers stellen verkeersveiligheid daarom in veel gevallen als hoogste eis, bij het kiezen van een looproute (Guo & Loo, 2013). Verkeersveiligheid is een voorwaarde voor mensen op straat. Echter kan er tijdens het verplaatsen verkeersonveiligheid ontstaan. Tegenover de verkeersonveiligheid die ontstaat is het genoodzaakt om verkeersveiligheid te creëren. Het creëren van verkeersveiligheid is hierbij geen doel aan zich. Verkeersveiligheid is een voorwaarde om mensen in staat te stellen zelfstandig de straat op de gewenste wijze te gebruiken (Mensenstraat.nl, 2021). Hiervoor moet verkeersonveiligheid voor de voetganger voorkomen zien te worden.

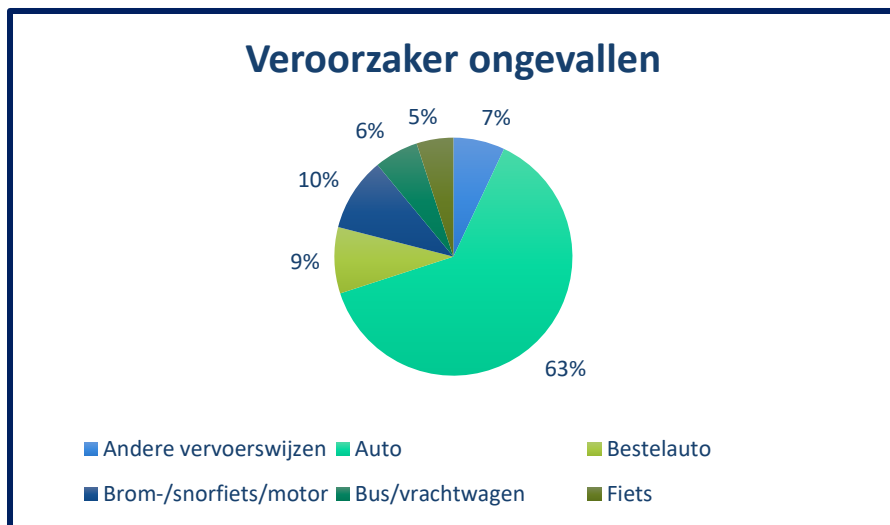
Verkeersveiligheid – Objectieve en subjectieve veiligheid

Verkeersonveiligheid valt te splitsen in objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid, zie tabel 4.3:

Verkeersveiligheid	Situatie	Voorbeeld
Objectieve verkeersonveiligheid	Ongunstige situatie, onveiligheid is hier evident en duidelijk te zien in ongevals cijfers.	Een woonstraat waar hard wordt gereden en die als sluiproute wordt gebruikt.
Subjectieve verkeersonveiligheid	Een onaangename situatie, die vooral klachten en een onveilig gevoel oplevert.	Een smal straatje in een historische binnenstad zonder uitzicht op zijstraten.

Tabel 4.4 Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid (CROW Kennisplatform, 2019)

Gekeken naar objectieve verkeersonveiligheid en de feiten rondom de voetganger, vallen de meeste ernstige verkeersongevallen binnen de bebouwde kom. De auto is hierbij met 63 procent het vaakste de 'veroorzaker'. Op de tweede plek staat de bromfiets met 10 procent. In de periode van 2009 tot 2018 is 32 procent van de dodelijke voetgangersslachtoffers en 9,5 procent van de ernstig gewonde voetgangersslachtoffers buiten de bebouwde kom zijn gevallen, zie grafiek 4.1.



Grafiek 4.1 Dodelijk of ernstig gewonde voetgangersslachtoffers verdeeld naar hoofdveroorzaker, gemiddeld percentage in de periode 2009-2018 (SWOV, 2020)

De belangrijkste factoren welke spelen bij het verongelukken van voetgangers zijn:

- Rijsnelheid van autoverkeer
- Inschatting door de voetganger van de snelheid van auto
- Afleiding (mobiele telefoon) en verlichting (SWOV, 2020).

Op basis van subjectieve verkeersonveiligheid speelt er wat anders voor de voetganger. Het begrip 'subjectieve verkeersonveiligheid' verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over verkeersonveiligheid, of algemener, naar de zorg om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen (Walraad, 2017). Subjectieve verkeersonveiligheid kan er hierbij toe leiden dat mensen hun hoeveelheid aan verplaatsingen en sociale activiteiten inperken. De subjectieve verkeersonveiligheid onder voetgangers wordt met name veroorzaakt door de toegenomen automobilititeit en de mindere mate van voetgangers gerichte maatregelen. Dit speelt met name een grote rol in steden (CROW Kennisplatform, 2014).

Verkeersveiligheid – Sociale veiligheid

Naast objectieve en subjectieve verkeerveiligheid is sociale veiligheid het tweede gedeelte, waaruit de veiligheid van de voetganger bestaat. Onder sociale veiligheid wordt verstaan: "De bescherming of zich beschermd voelen tegen gevaar, dat veroorzaakt wordt door, of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte (Encylco, 2021)." Sociale veiligheid heeft een essentiële voorwaarde, namelijk de aanwezigheid van ongemotoriseerde straatgebruikers, zoals de voetganger zelf (Mensenstraat.nl, 2021). Zijn ongemotoriseerde straatgebruikers, zoals de voetganger niet aanwezig stijgt het gevoel van 'kwetsbaarheid'. Dit gevoel neemt vooral in donkerheid toe. De hoofdreden van het gevoel van kwetsbaarheid is, omdat ze niet de mogelijkheid hebben om extra tempo te maken (CROW Kennisplatform, 2021). Om het gevoel sociale veiligheid te versterken is het daarom van belang om ervoor te zorgen dat er zo veel mogelijk ogen op de looproutes zijn gericht. Dit kan worden gedaan door bijvoorbeeld woon- of winkelvoorzieningen aan de looproute te realiseren. Om aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid dient een looproute aan de eisen van de variabele veiligheid te voldoen, zie tabel 4.4 (CROW Kennisplatform, 2014) (Litman, 2003) (Molster, 2019):

Veiligheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Veiligheid	<p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van zo groot mogelijke verblijfsgebieden; - Beperking van conflictpunten met snel rijdend verkeer; - Beperking snelheid overig verkeer bij conflictpunten, zoals oversteekplaatsen; - Voldoende afstand tot snel en gevaarlijk verkeer bij trottoirs en voetpaden;

	<ul style="list-style-type: none"> - Vlak en voldoende stroef loopoppervlak (goed onderhouden); - Vluchtroutes; - Afwezigheid van gevoelsmatige verkeersonveiligheid; - Sociaal veilig, afwezigheid van bedreigingen.
--	---

Tabel 4.5 Veiligheidseisen voetgangersklimaat (CROW Kennisplatform, 2014) (Litman, 2003) (Molster, 2019)

Comfort

De ruimte van een looproute is bepalend voor hoe comfortabel de voetganger zich voelt (College van Rijksadviseurs, 2020). Het materiaalgebruik (stroef en gesloten verharding, asfalt, beton), voldoende effectieve loopruimte en vrije doorloopruimte, het hoogteverschil en mogelijke obstakels zorgen er hierbij voor dat een looproute wel of niet comfortabel beloopbaar is. Ook speelt de aanwezigheid van verlichting en zit- en rustvoorzieningen een rol en ook sanitaire voorzieningen zijn onderdeel van een comfortabele looproute (Molster, 2019).

Het weer kan ook een bepaald effect hebben op het comfort van de verplaatsing van de voetganger. Zo is het van belang voor het comfort dat er elementen aanwezig zijn die beschutting kunnen bieden voor slecht weer of een heel felle zon op een looproute. Ook overlast van stank en uitlaatgassen hebben impact op het comfort.

Een ander comfortaspect is het kunnen vinden van bestemmingen over een looproute (CROW Kennisplatform, 2021). Net als bij sociale veiligheid, heeft de nabijheid van mensen ook invloed op comfort. Te veel voetgangers kunnen als onprettig worden ervaren en bij te weinig kan er een gevoel van kwetsbaarheid ontstaan. Dit geldt vooral als het donker is. Naast dat een looproute, voldoende verlichting, rustvoorzieningen, beschutting, geen stankoverlast en sociale veiligheid benodigd, blijkt dat het veilig en tijdig te kunnen oversteken bij een kruispunt over wegovertgang voor de voetgangers ook van groot belang op het gebied van comfort (Guo & Loo, 2013). Om een comfortabele looproute

te creëren dient er onder de variabele comfort te worden voldaan aan de eisen van de vier variabelen: Comfort, verbondenheid, geschiktheid en leesbaarheid, zie tabel 4.6 (CROW Kennisplatform, 2014) (Molster, 2019):

Variabelen voetgangersklimaat	Eisen
Comfort	<p>Comfort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimaal aantal hoogteverschillen (drempels, trottoirbanden, trapjes, bruggen); - Goede luchtkwaliteit, weinig geluidshinder; - Voldoende capaciteit van voetgangersvoorzieningen, niet te druk; - Zit- en rustvoorzieningen; - Sanitaire voorzieningen; - Goede verlichting (voor looproute en omgeving); - Bescherming tegen (ongewenste) weersinvloeden.
	<p>Verbondenheid & Geschiktheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale bereikbaarheid via een fijnmazig en samenhangend voetgangersnetwerk; - Nabijheid van bestemmingen; - Minimale omloopfactor; - Geen barrières, dankzij ruim voldoende oversteekmogelijkheden (brug, tunnel, zebrapad, VOP); - Beperkte wachttijd (o.a. bij verkeerslichten).
	<p>Leesbaarheid</p> <p>Goede en opvallende oriëntatiemogelijkheden door landmarks, begrenzingen, duidelijke verkeerstekens, (informatie)borden en andere aanduidingen: aanwezig, onderscheidend, herkenbaar, verlicht, hoorbaar en/of voelbaar;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zichtbaarheid: bestemmingen in de zichtlijnen.

Tabel 4.6 Comforteisen voetgangersklimaat (CROW Kennisplatform, 2014)

4.4 Psychologische factoren

Een voetgangersklimaat zorgt ervoor dat de voetganger wordt gestimuleerd om een looproute te kiezen. De looproutes binnen een voetgangersklimaat dienen hierbij te voldoen aan een infrastructurele basis, ruimtelijke factoren en psychologische factoren. Psychologische factoren zorgen er hierbij als laatste onderdeel voor dat er wordt voldaan aan het 'aantrekkelijk' maken van looproutes.

Aantrekkelijkheid

Als een looproute aantrekkelijk is, is deze zo dusdanig vormgegeven, en in de omgeving ingepast dat de zintuigen van voetgangers op een aangename manier worden geprikkeld (CROW Kennisplatform, 2021). Sterk onaantrekkelijke looproutes bewerkstelligen dat ze als langer worden ervaren en zorgen er daarmee direct voor dat een mindere mate van bereidwilligheid is, om een verplaatsing lopend af te leggen (CROW Kennisplatform, 2014). De aantrekkelijkheid van een looproute en de aantrekkingskracht betreft hierbij niet alleen de snelheid of tijd die voetgangers kunnen sparen, maar de kwaliteit en de toegevoegde waarde van de loopverplaatsing (College van Rijksadviseurs, 2020). Door de aantrekkelijkheid van een looproute te vergroten wordt de omgevingskwaliteit verbeterd en een beleving gecreëerd. Om de reikwijdte van 'aantrekkelijkheid' inzichtelijk te maken is het van belang om het begrip 'beleving' ernaast te houden. De term beleving, ook wel 'gebruikerservaring' te noemen wordt op twee manieren gebruikt:

1. Een memorabele ervaring die mensen raakt. In deze opvatting moet een beleving positief zijn, anders is de ervaring geen beleving.
2. De ervaring van het hier en nu. In deze opvatting kan een beleving positief, neutraal of negatief zijn (De Omgevingspsycholoog, 2013).

Het creëren van aantrekkelijke looproutes, waarbij een beleving wordt gecreëerd heeft een grote impact op voetgangers. Naast dat de voetganger geneigd is om de kortste looproute te kiezen, kan een keuze en het gedrag

worden veranderd en hem uiteindelijk te stimuleren om de langere looproute te kiezen. Dit kan worden bewerkstelligd door bijvoorbeeld emotionele overwegingen en verbindingen met een gebied op een looproute naar boven te laten komen. Er wordt bijvoorbeeld een beleving gecreëerd door het kunnen aanschouwen van historie op de route (CROW Kennisplatform, 2014). Zo zorgen looproutes, welke aantrekkelijk zijn en een beleving creëren ervoor dat:

- Mensen de aantrekkelijke ervaring nogmaals willen beleven;
- Mensen voor een langere tijd in de omgeving willen verblijven;
- Looproutes als korter en als minder zwaar worden ervaren;
- Looproutes veiliger worden ervaren (CROW Kennisplatform, 2021) (Molster, 2019).

Door hoge kwaliteitseisen aan de omgevingskwaliteit te stellen ontstaan looproutes waarop mensen langer willen verblijven en zich minder snel genoodzaakt voelen om ergens anders heen te gaan. De 'aantrekkelijkheid' van een looproute verschilt daarbij voor iedere voetganger. Dit wil echter niet zeggen dat één aantrekkelijke looproute door een andere voetganger per definitie als onaantrekkelijk wordt ervaren. Om het gevoel van aantrekkelijkheid en beleving bij voetgangers te genereren dient er te worden voldaan aan vijf criteria:

1. Op een looproute liggen voldoende prettige plekken en/of activiteiten;
2. De looproute biedt voldoende afwisseling en verassing;
3. Onze zintuigen worden op de looproute prettig geprikkeld;
4. De looproute is goed onderhouden;
5. De looproute biedt alternatieve looproutes (CROW Kennisplatform, 2021).

1. Op een looproute liggen voldoende prettige plekken en/of activiteiten

De prettige plekken en de activiteiten welke onderdeel uitmaken van een looproute spelen een belangrijke rol in het stimuleren van de voetganger. Zo ontstaat met een of beide een levendige en afwisselende omgeving. Voorbeelden van plekken en activiteiten zijn: Een terras, boekhandel, bioscoop, supermarkt of speelveldje. Voetgangers voelen zich namelijk snel aangetrokken en uitgenodigd door winkels op of naast de looproute (Singh, 2016). Een diverse bebouwde omgeving met mooie architectuur wordt ook gewaardeerd door voetgangers. Ook is het afstemmen van de looproute op de gebiedsidentiteit en de context van een gebied van belang. Dit zorgt ervoor dat de looproute en de omgeving met haar plekken en activiteiten op elkaar afgestemd zijn. Op deze manier vormt de looproute en de plekken een activiteiten een sterke eenheid.

2. De looproute biedt voldoende afwisseling en verrassing

Een looproute waarbij zich voldoende verrassingen opdoen en afwisseling plaatsvindt zorgt ervoor dat de voetganger geïnteresseerd blijft. Een mate van verrassing en afwisseling draagt ook bij aan het minder ervaren van moeite en tijd. Het gaat hierbij om kleine afwisselingen en verrassingen, welke op een gedoseerde basis onderdeel uit moeten maken van een looproute (With, 2021). Te veel hiervan kan namelijk als vermoeiend worden ervaren. Ook blijken open plekken langs en op de looproute een bijdrage te leveren aan het aantrekkelijker maken van een looproute (Guo & Loo, 2013).

3. Onze zintuigen worden op de looproute prettig geprikkeld

Als de ogen, oren en specifiek de neus van de voetganger wordt geprikkeld is de kans op het creëren van een beleving aanzienlijk groot. Zo kan het opnemen van een bepaald beeld, geluid of een bepaalde geur ervoor zorgen dat men direct wordt teruggenomen naar het gevoel van een aangename of interessante locatie.

4. De looproute is goed onderhouden

Een verzorgde en schone omgeving zorgt ervoor dat de looproute 'mooier' gevonden wordt. De afwezigheid van vuil, afval of kapotte tegels of objecten is van esthetisch belang. Ook relateert de voetganger vaak naar een hoger mate van sociale veiligheid en de afwezigheid van gevaar.

5. De looproute heeft alternatieven

Door de voetganger een keuzemogelijkheid in looproutes te bieden kan hij zelf kiezen welke looproute hij als meest prettig ervaart. Hierbij dient wel in acht te worden genomen dat de voetganger bij het gebruiken van de alternatieve looproutes niet een significant langer afstand moet overbruggen (Guo & Loo, 2013). Dit werkt averechts in de gedragsbeïnvloeding van de voetganger. Om een voetgangersklimaat te creëren door aantrekkelijkheid en een beleving te creëren dient er te worden voldaan aan de laatste variabele, aantrekkelijkheid. Bij 'aantrekkelijkheid' wordt 'beleving' als eis gebruikt, zie tabel 4.6.

Aantrekkelijkheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Aantrekkelijkheid	<p>Beleving</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voldoende aantrekkelijkheid en afwisseling van de omgeving; - Synergie: Objecten, kleuren, materialen en functies op elkaar afstemmen - Plekken en activiteiten zowel op als naast de looproute’; - Openplekken op of langs de looproute; - Geschiedenis van plekken op de looproute; uitlichten door het creëren van verhalen. Zo kan van een looproute een verhaal worden gemaakt. - Materialen en kleuren die makkelijk schoon te maken zijn; - Materialen die een heldere en verzorgde uitstraling hebben; - Voorzieningen en meubilair voor verblijven; - Snelle & recreatieve looproutes; - Bankjes, speelmogelijkheden en winkels ; - Opvallende aspecten of objecten; - Uitlichten van aspecten welke de identiteit van een gebied definiëren; - Groene elementen op of langs de looproute.

Tabel 4.7 Aantrekkelijkheidseisen voetgangersklimaat (CROW Kennisplatform, 2021) (College van Rijksadviseurs, 2020) (Molster, 2019)

4.5 Identiteit van een gebied

Uit onderzoek is gebleken dat een gebied waar het voetgangersklimaat deel van uit gaat maakt een belangrijke rol speelt voor de aantrekkelijkheid, beleving, zowel als voor de keuzemaking van de voetganger om naar het gebied te gaan. Het gebied en haar functies en voorzieningen hebben namelijk een bepaalde aantrekkingskracht op de voetganger. Door deze aantrekkingskracht uit te lichten, in de vorm van het koppelen van de gebiedsidentiteit, met de eisen waaraan een voetgangersklimaat dient te voldoen, kan er een bijdrage worden geleverd aan zowel het voetgangersklimaat als aan het gebied zelf. Om dit te bewerkstelligen wordt gekeken naar hoe de gebiedsidentiteit op kan worden genomen in de variabelen waaraan een voetgangersklimaat dient te voldoen.

Het vermogen van gebiedsidentiteit

“De gebiedsidentiteit komt voort uit de sociaal-, culturele en ruimtelijke eigenschappen van een gebied en wordt gevormd door de onderlinge wisselwerking hiertussen (Identiteit & Branding, 2021) (Ruimtemet toekomst, 2013) (Ennen, 2014).” Bij deze eigenschappen gaat het om de ligging en de ruimtelijke vorm en het gebruik door bezoekers en bewoners van een gebied. Deze combinatie en wisselwerking zorgt ervoor dat de gebiedsidentiteit het vermogen heeft om mensen en dus de voetganger te verbinden. Zo blijkt het dat mensen zich ook vaak vestigen in een gebiedsdeel dat veel over de identiteit van het totale gebied zegt (Singh, 2016).

Bij het ontwikkelen van een gebied is de gebiedsidentiteit een aspect van de aanbodzijde, dat in staat is om de vraagzijde te beïnvloeden (Ruimtemet toekomst, 2013). De identiteit is hierbij vaak uniek en wordt vormgegeven door enerzijds conserverende-, zowel als toekomstgerichte inkleuringen (Ruimtemet toekomst, 2013). Dit unieke kan worden uitgedrukt in een Unique Selling Point (USP). Het USP kan voortkomen uit het typegebied, zowel als uit de stakeholders, en dus de functies en voorzieningen welke

gelokaliseerd liggen in de direct omgeving van de looproutes. Hiermee onderscheidt een gebied zich van andere gebieden (onlinemarketingagency, 2021). Op deze manier ontstaat een aantrekkingskracht, die ervoor zorgt dat mensen bereidwillig zijn om in het gebied te investeren. Dit maakt het 'aansluiten op de gebiedsidentiteit' een succesfactor voor duurzame gebiedsontwikkeling van looproutes en het creëren van een voetgangersklimaat.

Gebiedsidentiteit in de 21^{ste} eeuw

Gebiedsidentiteit is te creëren door de sociaal-, culturele en ruimtelijke kwaliteiten van het gebied te verbinden tot een uniek verhaal. Dit zorgt ervoor dat het gebied herkenbaar wordt voor zowel de bezoekers als de bewoners. Deze herkenbaarheid is tot op heden van steeds groter belang aan het worden. Er wordt namelijk gesteld dat gebieden 'te veel op elkaar lijken'. Dit komt met name door de blauwdrukplanning, standaardisatie en rationalisatie in ruimtelijke ordening van de afgelopen vijftig jaar. Door het teveel op elkaar lijken verdwijnen karakteristieke regionale en lokale verschillen en worden gebieden 'anoniem'. Dit gaat ten koste van de potentiële belevingswaarde van het gebied (Ruimtemet toekomst, 2013).

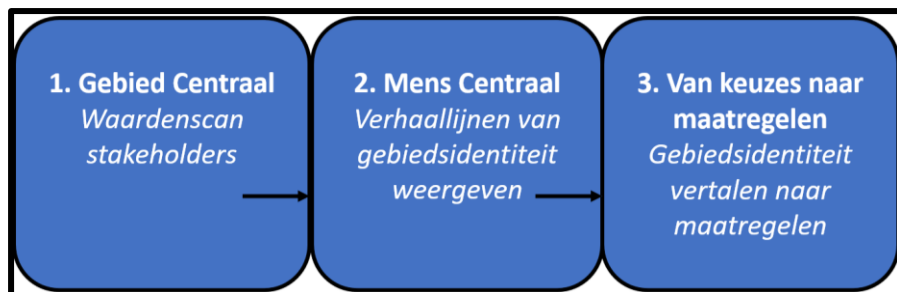
In de afgelopen jaren is de belangstelling onder de Nederlandse bevolking voor de lokale gebiedsidentiteit en bijhorende geschiedenis alleen maar gestegen. De opgave voor gebiedsontwikkeling in de 21^{ste} eeuw luidt hierdoor als volgt: "Plekken creëren met betekenis door de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde uit te lichten (Ruimtemet toekomst, 2013)." Dit is mogelijk door het USP van een gebied te versterken, door de sociale-, culturele en ruimtelijke eigenschappen te koppelen aan een eisen van een voetgangersklimaat. Hierdoor wordt zowel de gebruikerswaarde (activiteiten in gebied) benadrukt, als een belevingswaarde gecreëerd (uitlichten activiteiten in gebied) en de toekomstwaarde vastgesteld, door het verduurzamingsaspect.

Het stappenplan van gebiedsidentiteit

De identiteit van een gebied heeft het vermogen om mensen 'aan te spreken' en met elkaar te verbinden. Als een gebied een uitdrukkelijke identiteit heeft ontstaat er 'binding' tussen mensen en het gebied. Dit maakt identiteit een 'relatiedrager' en zorgt ervoor dat gebiedsidentiteit een tweeledig doel draagt. Ten tweede voorziet de identiteit van een gebied in een manier om stakeholders te betrekken in het proces. Hierbij kan gepraat worden vanuit de belangen die zij hebben betreffende de ontwikkelingen in het gebied. Om dit te bewerkstelligen is er een stappenplan ontwikkeld, welke bestaat uit drie stappen (Ennen, 2014):

1. In de eerste stap staat het gebied centraal (*culturele kwaliteiten*), zie illustratie 4.1 (Ennen, 2014). Het gaat hierbij om de basis van het gebied in de vorm van de bebouwde omgeving, voorzieningen en trekpleisters. Met een waardenscan wordt de vermeende gebiedsidentiteit, gevat in de stakeholders (voorzieningen/trekpleisters) die zijn gelokaliseerd in het gebied waar een voetgangersklimaat gecreëerd dient te worden.
2. Na in de eerste stap de bebouwde omgeving en de daaruit resulterende stakeholders te hebben betrokken wordt in tweede stap de gebruiker (mens) centraal gezet (*sociale kwaliteiten*). Zo worden de waarde die zij hebben bij het gebied vertaald naar belangen. Dit gebeurt aan de hand van verhaallijnen die in beeld en woord de essentie of rode draad van het gebied kan tonen. Het hierbij etaleren van onderscheidende kenmerken van het gebied, maakt het mogelijk om gerichte keuzes te maken, welke uiteindelijk bijdragen aan het creëren van een voetgangersklimaat (Ennen, 2014).

3. In de derde stap worden de keuzes omgezet naar maatregelen om het voetgangersklimaat te creëren (*ruimtelijke kwaliteiten*). Hierbij fungeert de gebiedsidentiteit als inspiratiebron voor de ruimtelijke vormgeving van het gebied. Zo ontstaat een kwalitatief hoogwaardig plan, dat aansluit bij de wensen van de gebruikers (Ennen, 2014).



Illustratie 4.3 Het stappenplan van gebiedsidentiteit (Ennen, 2014)



Illustratie 4.4 Wilhelminapark (Eigen werk)

4.6 Conclusie Hoofdstuk 4: Een voetgangersklimaat

In dit hoofdstuk is inzichtelijk gemaakt wat een voetgangersklimaat inhoudt, uit welke drie onderdelen het bestaat en hoe men door middel van de bijhorende variabelen en eisen een voetgangersklimaat kan creëren. Hiermee is antwoord gegeven op de derde deelvraag. **Deelvraag 3: Hoe kan een prettig voetgangersklimaat worden gecreëerd, dat ervoor zorgt dat lopen wordt gestimuleerd?** Om een voetgangersklimaat te creëren over een of meerdere looproutes, dienen looproutes te voldoen aan, de drie onderdelen van een voetgangersklimaat met de variabelen, bijhorende eisen en de te koppelen gebiedsidentiteit:

1. **Een infrastructurele basis:**
 - **Uitvoerbaarheid (loopafstanden en omloopfactor) en toegankelijkheid (vrije doorloopruimte)**
2. **Ruimtelijke factoren:**
 - **Veiligheid (verkeersveiligheid) en comfort (comfort, verbondenheid / geschiktheid en leesbaarheid)**
3. **Psychologische factoren:**
 - **Aantrekkelijkheid (beleving) en Gebiedsidentiteit**

Bij het creëren van een voetgangersklimaat dient er als allereerst te worden voldaan aan de eisen van uitvoerbaarheid en toegankelijkheid. Dit dient gedaan te worden door een infrastructurele basis te leggen. Met deze infrastructurele basis wordt voorzien in de menselijke maat van de voetganger. Na een infrastructurele basis dienen de ruimtelijke factoren: veiligheid en comfort onderdeel uit te maken van de looproutes waarvoor een voetgangersklimaat gecreëerd wordt. Deze factoren dienen als 'satisfiers' die ervoor zorgen dat de voetganger aangezet wordt tot een ander gedrag. Als derde dienen psychologische factoren te worden opgenomen. Het aantrekkelijk maken van looproutes, creëren van een beleving en het koppelen van deze aantrekkelijkheid aan de gebiedsidentiteit is hierbij hetgeen wat een voetgangersklimaat compleet maakt.

5. Best Practices voetgangersprojecten

Het laatste onderdeel van het theoretische kader is het analyseren van Best Practices voetgangersprojecten. Het gaat om projecten waar de variabelen van een voetgangersklimaat zijn geïntegreerd. Van deze voetgangersprojecten worden de succesfactoren gespiegeld aan de eisen van de variabelen van een voetgangersklimaat. Hiermee wordt er antwoord gegeven op de vierde deelvraag.

Deelvraag 4: Wat zijn de succesfactoren van Best Practices projecten eruit, waarbij de voetganger centraal staat?

Om een breed spectrum aan resultaten te vergaren wordt er gekeken naar drie projecten, bestaande uit twee Nederlandse projecten en een buitenlands project.



Illustratie 5.1 Willemstraat, Breda (Breda City App, 2021)

5.1 Best Practices

Een Best Practices project beschrijft een manier van werken, welke bestaat uit het uitvoeren, processen of het implementeren van een project (Leansix, 2012). Bij deze manier van werken is het bewezen dat de uitgevoerde stappen de meest efficiënte en effectieve manieren zijn om het gewenste eindresultaat te behalen. Best Practices dienen hiervoor te voldoen aan de volgende kenmerken:

- Tijdsgebonden (momentopname);
- Branche specifiek;
- Beïnvloed door omgevingsfactoren en dus situatie afhankelijk;
- Afhankelijk van aanwezige kennis en ervaring;
- Duidelijke beschrijving & scope;
- Geïdentificeerde problemen en verbeterpunten;
- Behaalde resultaten en toegevoegde waarde.

Best Practices moeten voldoen aan de genoemde kenmerken om de benaming toegerekend te kunnen krijgen. Er valt te stellen dat er nooit echt sprake is van een 'echte Best Practices'. Een organisatie heeft namelijk altijd meerdere mogelijkheden in het vinden van de juiste invulling en combinatie van kenmerken. Het in verschillende projecten, en hierdoor herhaaldelijk gebruiken van deze kenmerken zorgt er echter voor dat niet dezelfde fouten worden gemaakt (Leansix, 2012).

5.2 Scope Best Practices

Voor het gebruiken van de Best Practices wordt een stappenplan, bestaande uit vier stappen doorlopen:

1. **Kenmerken inzichtelijk maken;**
2. **Identificeer van de projectomschrijving;**
3. **Bepaal de succesfactoren;**
4. **Definiëren variabelen.**

De scope voor het analyseren van de Best Practices betreft het analyseren van de Best-Practices op de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Allereerst wordt er per Best Practices invulling gegeven aan de kenmerken. De tweede stap voor het analyseren van de Best Practices is het identificeren van het proces of activiteit van het project. Dit wordt gedaan door middel van een projectomschrijving, waarbij wordt gekeken naar de doelstellingen. In de derde stap wordt er gekeken naar de succesfactoren. In de vierde stap worden de variabelen gedefinieerd welke worden meegenomen voor het resterende onderzoek. Hiervoor dienen de eerdergenoemde variabelen als uitgangspunt.

Er worden twee Best Practices bekeken uit Nederland, welke Happy Streets, Rotterdam en Willemstraat, Breda impliceren (momaportal, 2021). Uit Frankrijk wordt er gekeken naar de Best Practices L'avenue de Clichy, Parijs. Er is voor deze drie best practices gekozen, omdat zij alle drie samen de zes variabelen waaruit een voetgangersklimaat dient te bestaan dekken. Door het opnemen van een buitenlandsproject wordt voor een internationale zichtwijze op het creëren van een voetgangersklimaat en het stimuleren van de voetganger.

5.3 Best Practices: Happy Streets, Rotterdam

Kenmerk	Informatie
Tijdsgebonden	- Oktober 2017 West-Kruiskade; - November 2017 Baankwartier (Rach & Lodder, 2018).
Branche specifiek	- Mobiliteit, Ruimtelijke ontwikkeling
Omgevingsfactoren	- Binnenstad, hoogstedelijk gebied
Kennis en ervaring	- Gemeente Rotterdam, Drift, Street Events, Street Makers
Beschrijving & scope	- In hoeverre leiden tijdelijke ingrepen in het Happy Street experiment tot ander gedrag en andere perceptie met betrekking tot het gebruik van de openbare ruimte en mobiliteit? (Lodder, Besselink, & Wemmerhove, 2017).
Problemen en verbeterpunten	- De stad Rotterdam wordt steeds drukker en de eisen die we aan Rotterdam stellen veranderen (Rach & Lodder, 2018).
Resultaten en toegevoegde waarde	- Inzicht in maatregelen en de beleving van bezoekers en bewoners (Potsma & Graaff, 2018).

Tabel 5.1 Kenmerken Happy Streets, Rotterdam

Projectomschrijving

“Happy Streets laat het Rotterdam van morgen vandaag al zien.” Happy Streets is een experiment dat is ontstaan uit de Mobiliteitsarena Rotterdam. De mobiliteitsarena is een groep van vernieuwde denkers en doeners die werken aan concrete experimenten om mobiliteit een katalysator te maken van de duurzame toekomst van Rotterdam (Potsma & Graaff, 2018). De Mobiliteitsarena heeft samen met de Gemeente Rotterdam, DRIFT, Street Makers en Street Events het initiatief genomen om het project te trekken. (Lodder, Besselink, & Wemmerhove, 2017).

Voor het project wordt gesteld dat “Rotterdammers blij moeten worden van straten, met minder auto’s, meer vermaak, meer groen en meer gezelligheid.” Het gaat hierbij niet alleen om directe doelstellingen rondom mobiliteit, maar ook om het in gang zetten van een toekomstgerichte beweging, waarbij duurzaamheid centraal staat. Ook centraal tijdens het experiment staat het leren voor toekomstige projecten en processen en het versnellen van de mobiliteitstransitie in het denken, organiseren en doen in de stad (Lodder, Besselink, & Wemmerhove, 2017).

De voornaamste reden voor het (tijdelijke) project is het drukker worden van Rotterdam als stad. De stad ontwikkelt zich namelijk in rap tempo, er komen meer woningen, meer bewoners en ook meer bezoekers en verkeer. Hierdoor wordt de openbare ruimte in Rotterdam gesteld als ‘een steeds kostbaarder bezit’ (Marcel Potters, 2017). Het Happy Streets experiment benadert delen van het centrum als buurt, op menselijk schaalniveau. De doelen van de experimenten zijn:

- Rotterdammers laten ervaren hoe prettig het is om straten anders te gebruiken en andere vervoerswijze ter beschikking te hebben;
- Het anders gebruik maken van de stad;
- Via dit experiment leren over participatie, tijdelijkheid en het versnellen van transitie;
- Rotterdam verder positioneren als innovatieve stad op het gebied van duurzame mobiliteit (Lodder, Besselink, & Wemmerhove, 2017).

Voor het project komen meerdere locaties ter sprake, waaronder de West-Kruiskade en het Baankwartier. De West-Kruiskade is een opkomende en levendige stadsstraat, waar een divers aanbod aan winkels, horeca en ondernemers is te vinden. Het is een drukke straat met veel auto- en tramverkeer en weinig ruimte voor onder andere de voetganger, zie illustratie 5.2. Het Baankwartier is een deelgebied van Cool-Zuid. Het is daarmee een woongebied in de luwte van de binnenstad, waarbij ‘t Landje als plein fungeert en het centrum een groot openbaar verblijfsgebied vormt.



Illustratie 5.2 West-Kruiskade, Rotterdam (Marcel Potters, 2017)

Succesfactoren – West-Kruiskade

Onder de naam Happy Streets wordt de Rotterdamse publieke ruimte, die normaalgesproken wordt gedomineerd door automobiliteit anders ingevuld. Er wordt samen met betrokkenen nagedacht over hoe de straten anders ingericht en gebruikt kunnen worden. Zo worden er parkeerplaatsen ingevuld met speelplekken of belijning waardoor er meer ruimte aan onder andere de voetganger wordt geven. Als onderdeel van Happy Streets is de West-Kruiskade een maand lang (oktober 2017) autoluw ingericht, waarbij er negen parkeerplaatsen zijn opgeheven (Rach & Lodder, 2018). Maatregelen in de vorm van een ‘stippenpad’ (suggestie-fietsstrook), kleurrijke stippen die de ingang van het wijkpark markeren, zitgelegenheden en extra plantenbakken werden in de straat gerealiseerd, zie illustratie 5.3.

Uit een enquête blijkt dat de interventies een positief effect hebben gehad op de verkeerssituatie. In de West-Kruiskade is een verschuiving in de verblijfsduur van de voetgangers in het gebied geconstateerd. Enkele voetgangers geven hierbij aan dat de stippen voor het wijkpark hier de reden voor zijn en op hen een ‘uitnodigend’ werking hebben (Potsma & Graaff, 2018). Er wordt hierbij aangegeven dat er behoefte is aan een permanente uitvoering hiervan. Echter geeft een deel ook aan dat de restaurants en de sociale contacten en potentiële ontmoetingen de belangrijkste redenen zijn voor het

verblijf in het gebied. Uit gesprekken met voorbijgangers is er daarbij naar voren gekomen dat de maatregelen in het kader van Happy Streets als positief worden ervaren, maar dat het niet direct een effect heeft op de beleving. Wel geven voetgangers aan de kleurrijke stippen voor het wijkpark, de bloembakken, de zitgelegenheden en de kleuren in de straat te waarderen. Zo geven andere aan dat deze interventies leiden tot een vrolijkere en meer gezellige straat (Potsma & Graaff, 2018), zie illustratie 5.3.



Illustratie 5.3 Stippepad voor de ingang van het Wijkpark, Rotterdam (Rach & Lodder, 2018)

Succesfactoren – Baankwartier

In het Baankwartier is evenals de West-Kruiskade een maandlang (november 2017) de straat autoluw ingericht. De maatregelen welke hiervoor in het Baankwartier werden gerealiseerd zijn een tijdelijk stippepad, picknicktafels, groenstrook en een paviljoen op het plein nabij basisschool 't Landje. Hierbij zijn tien parkeerplaatsen -waaronder het paviljoen- heringericht, tot een 'groen pocket park' met zitgelegenheden. Uit gegevens is gebleken dat de straat waar de maatregelen zijn toegepast voor voetgangers bij voorhand al redelijk gebruiksvriendelijk was. Het strenge parkeerbeleid wordt daarbij vaak genoemd als aandachtspunt in de straat.

Het resultaat van de maatregelen die zijn gerealiseerd is positief (Potsma & Graaff, 2018). Zo werden er kleine verschuivingen in de beleving van de straat naar aanleiding van de maatregelen vastgesteld. Ook is er een positieve reactie ontstaan op de mindere mate van auto's in de straat, als gevolg van de maatregelen. Met name de geplaatste groenstrook was hier de reden voor. Deze groenstrook maakte deel uit van de meest succesvolle ingrepen in het Baankwartier, namelijk het verhogen van de verblijfskwaliteit. Er werd gesteld dat automobilisten beter opletten door de stippen op de weg, wat zorgde voor een meer veilig gevoel onder de voetgangers (Rach & Lodder, 2018).



Illustratie 5.4 Cool-Zuid, Rotterdam (Stadmakerscongres, 2017)

Definiëren variabelen

Uit de best practices West-Kruiskade en het Baankwartier, Rotterdam zijn de volgende maatregelen geresulteerd. De maatregelen zijn onderverdeeld onder de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid, zie tabel 5.2:

Variabelen voetgangersklimaat	Succesfactoren maatregelen
Uitvoerbaarheid	- Minder autoparkeerplaatsen
Toegankelijkheid	
Veiligheid	
Comfort	- Zitgelegenheden/ picknicktafels; - Kleurrijke stippen bij ingang wijkpark; - Stippenpad.
Aantrekkelijkheid	- Extra plantenbakken, groenstroken, paviljoen.

Tabel 5.2 Variabelen West-Kruiskade en het Baankwartier, Rotterdam



Illustratie 5.5 Rotterdam (Rohulya, 2018)

5.4 Best Practices: Willemstraat, Breda

Kenmerk	Informatie
Tijdsgebonden	2016 (opening) tot op heden.
Branche specifiek	Mobiliteit, Ruimtelijke ontwikkeling
Omgevingsfactoren	Stationsgebied, hoogstedelijk gebied
Kennis en ervaring	Gemeente Breda
Beschrijving & scope	Belangrijkste verbinding tussen station en het centrum (Gemeente Breda , 2015).
Problemen en verbeterpunten	Verbeteren indeling vervoerswijzen, ontwikkelen route binnenstad en toegangsweg station.
Resultaten en toegevoegde waarde	Beste openbare ruimte van Nederland in 2017 (Roelands, 2017).

Tabel 5.3 Kenmerken Willemstraat, Breda

Projectomschrijving

De Willemstraat is een verbindingsstraat gelegen in het Stationskwartier (stationsgebied) van Breda, ten zuiden van het Station Breda. De Willemstraat vormt de belangrijkste verbinding tussen het station van Breda en de Binnenstad (Gemeente Breda , 2015) (REDD, 2021). Met de herinrichting werd beoogd om de 'grandeur' voor het Stationskwartier te herstellen (Gemeente Breda , 2015). In de oude situatie denderden auto's, bussen en vrachtwagens over de Willemstraat en de aangrenzende Willemsbrug, zie illustratie 5.6 (AD, 2016). De nieuwe verbinding is alleen toegankelijk voor voetgangers, zowel als voor fietsers. Tijdens het plannen van de in 2016 geopende route werd al benadrukt dat het 'creëren van genoeg ruimte voor de voetganger' belangrijk is (Gemeente Breda, 2013).



Illustratie 5.6 Willemstraat in 2015 (A.R.A, 2020)

Succesfactoren

“De Willemstraat is overstijgend boven de andere straten, vanwege haar belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het station en het park Valkenberg (Gemeente Breda , 2015).” De straat is gekenmerkt door zijn voetgangerspromenade midden tussen de bomen, zie illustratie 5.7. De route heeft daarbij een voetgangersinfrastructuur uit natuursteen, moderne verlichting door middel van klassieke lantaarns en uitnodigende banken (Gemeente Breda , 2015). De promenade heeft daarbij ook ruimte voor terrassen, tijdelijke kraamverkoop of het organiseren van kleine evenementen, zoals een kersmarkt. Een uitgangspunt van de Willemstraat is daarbij het creëren van een belevingswaarde voor de gebruikers (Lenting, 2015). Ook zijn er fietsvoorzieningen, in de vorm van kort fiets parkeren op de Willemstraat geïntegreerd. Uit interviews met inwoners van Breda komt naar voren dat de straat voor veel veiligheid en toegankelijkheid zorgt ten opzichte van de oude situatie. De Willemstraat fungeert daarbij als ‘een prachtig visitekaartje’ voor het station Breda (BredaNu, 2017). Door het totaalplaatje wat de Willemstraat

aan de binnenstad en het station van Breda toevoegt heeft het Landelijk Congres Openbare Ruimte de straat in 2017 uitgeroepen tot ‘Beste Openbare Ruimte’ van Nederland (Roelands, 2017). Dit maakt de Willemstraat op het gebied van het creëren van voetgangersklimaat een Best Practices van Nederland (MOMA Shapingsociety , 2021).



Illustratie 5.7 Willemstraat, Breda (B. van den ban, 2021)

Definiëren variabelen

Uit de Best Practices Willemstraat, Breda zijn de volgende maatregelen geresulteerd. De maatregelen zijn onderverdeeld onder de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid, zie tabel 5.4.

Variabelen voetgangersklimaat	Succesfactoren maatregelen
Uitvoerbaarheid	- Directheid naar station, evenals visa versa naar binnenstad. - Vlakke voetgangersinfrastructuur van natuursteen.
Toegankelijkheid	- Twaalf meter brede voetgangersinfrastructuur;
Veiligheid	- Voetgangersinfrastructuur afgeschermd door een statige dubbele bomenrij.

Comfort	<ul style="list-style-type: none"> - Losliggende voetgangersinfrastructuur; - Gefaciliteerde oversteek naar park door middel van zebrapad, aansluitend op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen; - Bewegwijzering op route.
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> - Zitaangelegenheden in de vorm van bankjes; - Voorzieningen aan de route; - Ruimte voor kleine evenementen; - Groen in de vorm van bomen.

Tabel 5.4 Variabelen Willemstraat



Illustratie 5.8 (Expedia, 2021)

5.5 Best Practices: L'avenue de Clichy, Parijs

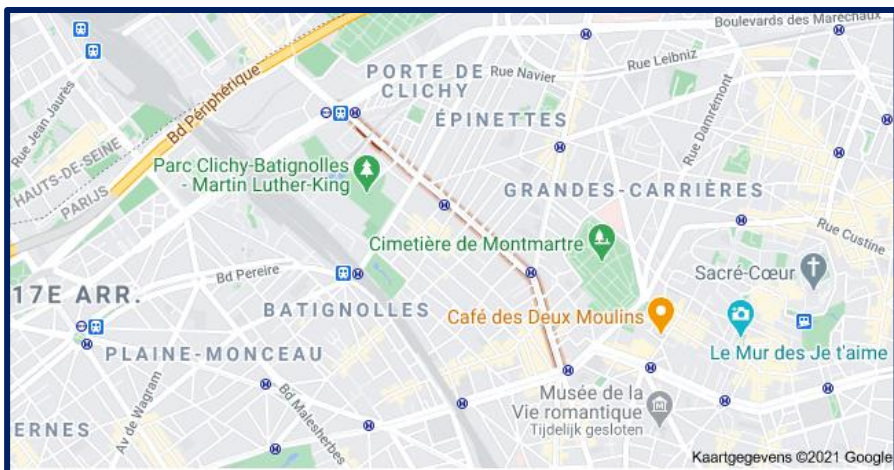
Kenmerk	Informatie
Tijdsgebonden	2013 januari – augustus
Branche specifiek	Mobiliteit, Ruimtelijke ontwikkeling
Omgevingsfactoren	Hoogstedelijk gebied
Kennis en ervaring	Commune de Paris, Bruitparif
Beschrijving & scope	Toegangsstraat van Place de Clichy, een plein in het noordwesten van Parijs
Problemen en verbeterpunten	Kwaliteit openbare ruimte, verrommeling infrastructuur voetganger, fiets en auto (Ibtaten, 2014)
Resultaten en toegevoegde waarde	Verbeterde openbare ruimte voor voetganger.

Tabel 5.5 Kenmerken L'avenue de Clichy, Parijs

Projectomschrijving

De Avenue de Clichy is een toegangsweg van het bekende plein Place de Clichy, zie illustratie 5.8 en illustratie 5.9. Tussen januari en augustus 2013 is de straat door de stad Parijs heringericht (Bruitparif, 2014). De Avenue de Clichy had in de oude situatie te maken met veel autoverkeer, hoge snelheden en een daardoor een vrij hoge ongevalskans (Ibtaten, 2014). Het doel was om door middel van een herinrichting de hele straat te voorzien van een algehele veiligere situatie. Hierbij werden de volgende doelen gesteld (NoisinEU, 2014):

- Infrastructuur van voetgangers-, fiets- en busverkeer verbeteren;
- Het verminderen van ongevallen door het verkeer rustiger te maken;
- Deblokken van trottoirs en verhogen van de aantrekkelijkheid;
- Herinrichting en aantrekkelijker maken van openbare ruimte;
- Waar mogelijk leveringsgebieden verbeteren.



Illustratie 5.9 Locatie L'avenue de Clichy, Parijs (Google, 2021)

Succesfactoren

Om de doelen te behalen en van de Avenue de Clichy een straat te maken waar voetgangers en ook fietsers zich veilig voelen zijn de maatregelen geïmplementeerd:

- Trottoirs verbreedt;
- Trottoirs voorzien van nieuwe, vlakke bestrating;
- Snelheidslimiet van 30 km/u voor autoverkeer;
- Een busbaan beschermd door een scheidingsteken en open voor fietsers in de richting La Fourche naar place de Clichy;
- Eén rijbaan autoverkeer in elke richting;
- Vergrote parkeergelegenheid voor gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde tweewielers;
- Creëren van bezorggebieden;
- Modernisering van openbare verlichting en straatmeubilair;
- Verbreding van oversteekplaatsen voor voetgangers (Bruitparif , 2014).

Naast een hogere mate van veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid voor voetgangers hebben de maatregelen ook gezorgd voor een rustigere omgeving, zie illustratie 5.10. De straat is na het implementeren van de maatregelen ook 'minder luid' op het gebied van geluidsoverlast (NoisinEU, 2014).



Illustratie 5.10 Nieuwe situatie L'avenue de Clichy, Parijs (Ibtaten, 2014)

Definiëren variabelen

Uit de Best Practices L'avenue de Clichy, Parijs zijn de volgende maatregelen geresulteerd, zie tabel 5.6:

Variabelen voetgangersklimaat	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	- Vlakke en nieuwe bestrating looproutes.
Toegankelijkheid	- Brede vrijedoorloopruimte.
Veiligheid	- Snelheidslimiet autoverkeer, een rij richting voor autoverkeer.
Comfort	- Brede looproutes; - Voetgangers verbreding oversteekplaatsen voor voetgangers; - Modernisering verlichting looproutes.
Aantrekkelijkheid	- Modernisering straatmeubilair.

Tabel 5.6 Variabelen L'avenue de Clichy, Parijs

5.6 Conclusie Hoofdstuk 5: Best Practices voetgangersprojecten

In dit hoofdstuk zijn drie Best Practices voetgangersprojecten geanalyseerd. De drie projecten zijn geanalyseerd op basis van de variabelen waaraan een voetgangersklimaat dient te voldoen. Hiermee is er antwoord gegeven op de vierde deelvraag.

Deelvraag 4: Wat zijn de succesfactoren van Best Practices projecten eruit, waarbij de voetganger centraal staat?

Er is gekeken naar twee Nederlandse Best Practices, uit Rotterdam en Breda en een Franse Best Practices uit Parijs. Het Rotterdamse project betreft het Happy Streets project op de West-Kruiskade en het Baankwartier. Op deze locaties zijn een maand lang maatregelen gerealiseerd welke 'het Rotterdam van morgen vandaag al laten zien'. Door middel van verschillende maatregelen, welke bij moeten dragen aan het verbeteren van de openbare ruimte wil de gemeente Rotterdam een toekomstgerichte beweging in gang zetten. De maatregelen, welke fungeren als succesfactoren in beide gebieden bestaan uit: Stippenpad, bloembakken, zitgelegenheden, picknicktafels en groenstroken.

De tweede Nederlandse Best Practices betreft de Willemstraat in het Stationskwartier in Breda. Van een oude situatie waar de auto domineerde is een 'grandeur' voor het station gerealiseerd. De straat fungeert hierbij als belangrijkste toegangsstraat van het Station Breda naar de binnenstad. De succesfactoren bestaan uit een brede route, welke losligt van de rijbaan en af wordt geschermd door bomen, gefaciliteerde oversteek en beschikt over bankjes en ruimte voor kleine evenementen. De derde Best Practices, uit Frankrijk Parijs betreft de toegangsweg van het bekende plein 'Place Clichy', genaamd Avenue de Clichy. De straat is heringericht, vanwege de grote hoeveelheid aan autoverkeer en de hoge snelheden, welke voor een grotere ongevalskans zorgden. In de nieuwe situatie beschikt de staat over een verbreedt trottoir met nieuwe bestrating, een rijbaan autoverkeer met een verlaagde snelheid van 30 km/u, gemoderniseerd openbare ruimte met nieuwe verlichting en straatmeubilair en een verbrede oversteekplaats.

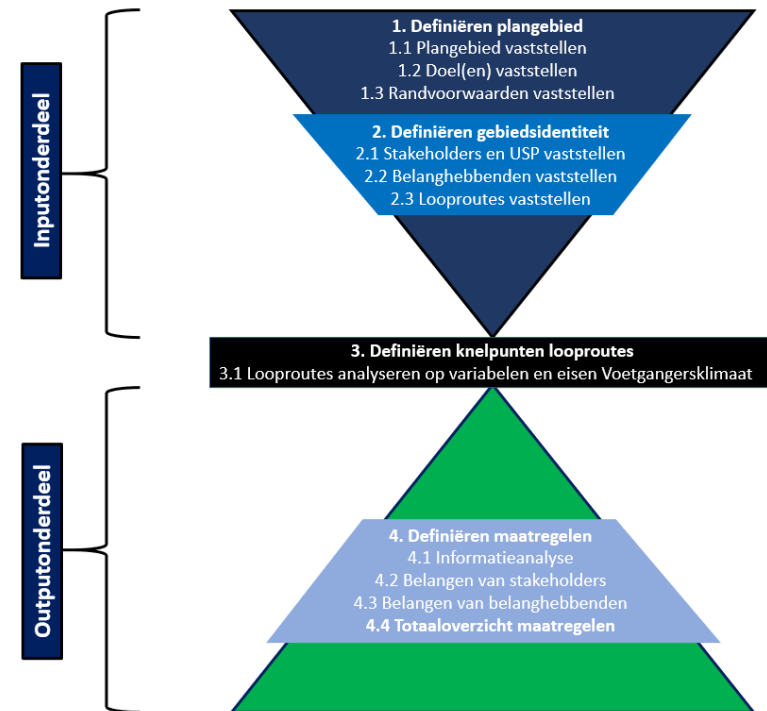
6. De methodiek

Om een voetgangersklimaat te creëren dient een gemeente ervoor te zorgen dat looproutes voldoen aan de variabelen van een voetgangersklimaat, welke zijn vastgesteld in Hoofdstuk 4: Een voetgangersklimaat. Deze variabelen zijn voortgekomen uit de voetgangersbehoeftepiramide. Met de variabelen van: Een infrastructurele basis, ruimtelijke factoren en psychologische factoren en de bijhorende eisen kan een voetgangersklimaat over een of meer looproutes worden gecreëerd. Om dit voetgangersklimaat te creëren moeten de variabelen en de hierbij horende eisen tot uitvoering worden gebracht. Hiervoor wordt een methodiek ontwikkeld. Hiermee wordt er antwoord gegeven op de vijfde deelvraag. **Deelvraag 5: Wat is de methodiek, welke ervoor kan zorgen dat een voetgangersklimaat wordt gecreëerd, daarmee de voetganger wordt gestimuleerd en wordt bijgedragen aan de identiteit van een gebied?** De methodiek kan door gemeenten worden gebruikt om looproutes in een specifiek gebied te verbeteren, met als doel het aantrekkelijker maken van de looproutes en daarmee de voetganger te stimuleren. De methodiek wordt ontwikkeld op basis van de informatie, welke is vergaard uit het onderzoekonderdeel 'Theoretische kader', hoofdstuk 2 tot en met 5. Naast deze informatie wordt er gebruik gemaakt van werkwijzen en onderzoekstappen uit het vakgebied Mobiliteit.

6.1 De Voetgangerscode

De methodiek is genaamd 'De Voetgangerscode'. Een code is namelijk uniek, zo ook een gebied binnen een gemeente. Elk gemeentelijk gebied heeft zijn eigen stedelijke structuur, in gebouwen en infrastructuur en zijn eigen samenstelling van functies en voorzieningen en bezoekers en bewoners. Om een code op te lossen, dienen er cijfers of letters ingevoerd te worden op de plekken waar 'kruisjes' staan. Ieder gebied heeft zijn eigen knelpunten op het gebied van infrastructuur. Deze knelpunten zijn de kruisjes. Door De

Voetgangerscode te doorlopen kan een gemeente met de methodiek maatregelen te definiëren voor de voetgangersinfrastructuur, en zo de knelpunten (kruisjes) 'opheffen'. Door als gemeente in te spelen op de unieke stedelijke structuur, functies, voorzieningen en bezoekers en bewoners zijn de maatregelen, welke de code vormen uniek. De Voetgangerscode is voor een gemeente hiermee een gebiedsgerichte aanpak om voetgangersbeleid tot uitvoering te brengen in de ruimtelijke context. Dit kan worden gedaan door middel van de maatregelen, welke resulteren uit de methodiek. Om dit te verwezenlijken dient een gemeente de methodiek De Voetgangerscode, zie illustratie 6.1 te doorlopen. Per stap wordt in tekst aangegeven 'waarom' de stap is opgenomen 'hoe' de stap doorlopen dient te worden, en in een tabel 'wat' de stap voor resultaat oplevert.



Illustratie 6.1 De Voetgangerscode

6.2 Definiëren plangebied

De methodiek waarmee gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren bestaat uit een inputonderdeel en een outputonderdeel. Het inputonderdeel van de methodiek bestaat uit twee stappen:

1. Definiëren plangebied;
2. Definiëren gebiedsidentiteit;

1. Definiëren plangebied

In de eerste stap dient een gemeente het plangebied waar het voetgangersklimaat gecreëerd wordt te definiëren en de doelen en randvoorwaarden vast te stellen.

1.1 Plangebied vaststellen

Het plangebied kan bestaan uit een bestaand, of nieuw deelgebied dat een ontwikkeling moet ondergaan. Door het gebied ruimtelijk af te bakenen worden er projectkaders gecreëerd, welke voor een duidelijke scope zorgen. Deze scope heeft betrekking op infrastructuur, de bebouwing en de gebruikers van het gebied. Na de scope kunnen componenten worden vastgesteld, welke van waarde zijn voor het project.

1.2 Doel(en) vaststellen

Voor het voetgangersproject heeft de gemeente doelen opgesteld welke behaald moeten worden. Dit doel, of de meerdere doelen dienen 'SMART' te worden gemaakt volgens de SMART-methode. De SMART-methode zorgt ervoor dat het doel(en) Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden worden gemaakt, zie tabel 6.1 (randstad, 2021). Per stap dient een gemeente zich checklistmatig vragen te stellen. De verkregen antwoorden dienen te worden afgewogen en indien verder te worden uitgewerkt in de resterende stappen van de methodiek.

Resultaat 1.2 Doel(en) vaststellen	
Doelen vastgesteld door middel van SMART-methode:	
Specifiek	- Wat is het doel van het project?
	- Wat zijn potentiële stakeholders?
Meetbaar	- Wat is het eindresultaat?
	- Hoe kan het eindresultaat gemeten worden?
Acceptabel	- Wat is het effect op de openbare ruimte?
	- Wat is het effect op andere vervoermiddelen?
Realistisch	- Is er voldoende draagvlak om het doel te behalen?
Tijdgebonden	- Wanneer begint het project?
	- Wanneer wordt er gemonitord?
	- Wanneer worden er geëvalueerd?
	- Wanneer is het doel bereikt? (Managementmodellensite.nl, 2021)

Tabel 6.1 Resultaat 1.2 Doel(en) vaststellen

1.3 Randvoorwaarden vaststellen

Het is voor een gemeente van belang om randvoorwaarden in acht te nemen. Randvoorwaarden zijn bepalend in het behalen van het projectdoel(en). Het formuleren van de juiste randvoorwaarden zorgt daarbij voor een goede start van een project. Gemeenten dienen aan de geformuleerde randvoorwaarden te voldoen. Indien kunnen deze randvoorwaarden ervoor zorgen dat het vastgestelde plangebied veranderd of bijgesteld moet worden.

Resultaat 1.3 Randvoorwaarden vaststellen
- Randvoorwaarden vastgesteld welke invloed hebben op het behalen van het projectdoel(en)

Tabel 6.2 Resultaat 1.3 Randvoorwaarden vaststellen

6.3 Definiëren gebiedsidentiteit

De tweede stap van het inputonderdeel bestaat uit het definiëren van de gebiedsidentiteit, het vaststellen van de belanghebbenden en het vaststellen van de uiteindelijk looproutes.

2.1 Stakeholders en Unique Selling Point vaststellen

Als eerste moeten de stakeholders en het Unique Selling Point (USP) van het plangebied worden vastgesteld. De stakeholders zijn instanties, welke worden betrokken bij de projectvoering. De stakeholders kunnen er hierbij voor zorgen dat er door middel van samenwerking een beter resultaat behaald kan worden. Er dienen focusgroepen georganiseerd te worden, welke ervoor zorgen dat er een samenwerking ontstaat tussen beide partijen. Het resultaat, in de vorm van een voetgangersklimaat versterkt de stakeholders, net als de gemeente. Hierbij kan worden verder borduurt op de potentiële stakeholders, welke zijn voortgekomen uit de eerste stap van het inputonderdeel. Voor het plangebied dient een gemeente een Unique Selling Point (USP) vast te stellen. Dit Unique Selling Point komt voort uit hetgeen wat het plangebied 'typeert'. De eerdergenoemde stakeholders kunnen in de vorm van de beschikbare functies en voorzieningen in het gebied een grote rol spelen in dit USP, zo kan dit ook

een bezienswaardigheid of publiekstrekker zijn, zoals een historische plek of park. Om de stakeholders en het USP vast te stellen dient het volgende stappenplan te worden doorlopen, zie tabel 6.3.

Resultaat 2.1 Stakeholders vaststellen
- Stakeholders en USP vastgesteld door middel van het stappenplan 'gebiedsidentiteit':
1. Gebied centraal: Culturele kwaliteiten - Het gaat in deze stap om de basis van het gebied, in de vorm van de bebouwde omgeving en voorzieningen en trekpleisters. Door middel van een waardenscan van het gebied, worden de instanties van de stakeholders geïnventariseerd en wordt er gekeken wat voor toevoeging zij kunnen hebben op het creëren van een voetgangersklimaat.
2. Mens centraal: Sociale kwaliteiten - In deze stap worden focusgroepen georganiseerd met de stakeholders. In deze focusgroepen worden potentiële verhaallijnen, die in beeld en woord de essentie of rode draad van het gebied tonen besproken.
3. Ontwerp: Ruimtelijke kwaliteiten - In de derde stap worden de keuzes omgezet naar mogelijke toevoegingen aan maatregelen, welke later in het project kunnen worden gebruikt. Hierbij fungeren de vastgestelde verhaallijnen als de gebiedsidentiteit en als inspiratiebron voor het opstellen van mogelijke toevoegingen voor de maatregelen.

Tabel 6.3 Resultaat 2.1 Stakeholders vaststellen

2.2. Belanghebbenden vaststellen

De belanghebbenden betreffen groepen die binnen het plangebied door het voetgangersklimaat worden beïnvloed. In tegen stelling tot de stakeholders zijn de belanghebbenden geen instanties. De belanghebbenden zijn de huidige en potentiële voetgangers van het gebied, en daarom belanghebbenden van het project van een gemeente. Deze 'belanghebbenden' kunnen per voetgangersproject verschillen. De typen belanghebbenden waar een gemeente bij het project mee te maken krijgt kunnen door middel van het type gebied en specifieke data inzichtelijk worden gemaakt. De belanghebbenden

komen hierbij voort uit de stakeholders en haar functies en voorzieningen, het USP, evenals het type gebied. Over de belanghebbenden dient informatie te worden verkregen welke inzicht geeft in het reisgedrag dat zij hebben. Dit kan worden gedaan door middel van een leefstijlen onderzoek. Daarnaast kunnen er focusgroepen worden georganiseerd om de belanghebbenden te bevragen over de behoeften welke zij hebben ten aanzien van een voetgangersklimaat. Hierdoor ontstaat er participatie. Het is hierbij van belang om informatie te vergaren van de behoeftes van de belanghebbenden ten aanzien van de voetganger.

Resultaat 2.2 Belanghebbenden vaststellen

- Reisgedrag belanghebbenden inzichtelijk gemaakt;
- Focusgroepen georganiseerd om belangen inzichtelijk te maken.

Tabel 6.4 Resultaat 2.2 Belanghebbenden vaststellen

2.3 Looproutes vaststellen

Het vaststellen van de betreffende looproutes van dit project is het afsluitende wat een gemeente in het tweede onderdeel dient te doen. Indien dit nog niet vooraf aan het project is gedaan is daar nu het moment voor. Om met de methodiek een voetgangersklimaat te creëren dient een gemeente bestaande looproutes, welke in de ruimtelijke afbakening gelokaliseerd liggen, te definiëren. Deze looproutes dienen in kaart te worden gebracht. Door het in kaart brengen van de looproutes waarover zich veel voetgangers verplaatsen wordt het voor een gemeente inzichtelijk wat de ligging is van de looproutes ten opzichte van de stakeholders.

Resultaat 2.3 Looproutes vaststellen

- Looproutes vastgesteld in kaarten.

Tabel 6.5 Resultaat 2.3 Looproutes vaststellen

6.4 Definiëren knelpunten looproutes

In het laatste gedeelte van het inputonderdeel van de methodiek worden de looproutes geanalyseerd op knelpunten. Dit wordt bewerkstelligd door de vastgestelde looproutes te analyseren op variabelen en eisen waaraan een voetgangersklimaat dient te voldoen.

3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen van voetgangersklimaat.

De looproutes welke zijn voortgekomen uit het eerste inputonderdeel worden door middel van schouwen beoordeeld op de variabelen, waaruit een voetgangersklimaat dient te bestaan. Hiervoor worden de eisen van de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid gebruikt, zie tabel 6.6. In de bijlage zijn de volledige tabellen van de variabelen met de bijhorende eisen opgenomen, zie bijlage 1. Voor het schouwen dienen de looproutes opgedeeld te worden in looproutesegmenten, oftewel verschillende stukken. Een segment bestaat uit een stuk van de looproute wat zich onderscheidt van andere stukken, bijvoorbeeld doordat het stuk aan een park of aan een woonstraat grenst. Elke segment dient te worden beoordeeld op alle variabelen en bijhorende eisen.

Er dient daarbij een 'looprouteoverzicht' in de vorm van een inventarisatieformulier opgesteld te worden, waarop de looproutes en bijhorende looproutesegmenten beoordeelt kunnen worden. Dit looprouteoverzicht bestaat uit een tabel, waarin per looproute en looproutesegment wordt opgenomen aan welke eisen er niet wordt voldaan.

Door tijdens het schouwen op de looproutes en looproutesegmenten in het looprouteoverzicht de knelpunten op te nemen kan er een overzicht worden gecreëerd. Door middel van dit looprouteoverzicht kunnen er in het outputonderdeel effectief maatregelen worden gedefinieerd.

Resultaat 3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen van voetgangersklimaat.	
- Looproutes geanalyseerd door middel van de variabelen en eisen van voetgangersklimaat:	
Variabelen voetgangersklimaat	Eisen
Uitvoerbaarheid	Richtlijnen: Verblijfsgebied, winkelstraat, plein, recreatiegebied
Toegankelijkheid	Loopafstanden & Omloopfactor
Veiligheid	Verkeersveiligheid
Comfort	Comfort
	Verbondenheid
	Geschiktheid
Aantrekkelijkheid	Leesbaarheid
	Beleving

Tabel 6.6 Resultaat 3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen van voetgangersklimaat.

6.5 Definiëren maatregelen

In het inputonderdeel van de methodiek zijn alle gegevens verzameld. Deze gegevens zijn verwerkt in een looprouteoverzicht. In dit looprouteoverzicht is per looproute vastgesteld aan welke eisen de looproutes en looproutesegmenten niet voldoen. Dit overzicht fungeert als basis voor het tweede onderdeel van de methodiek, het outputonderdeel. In dit onderdeel wordt er per stap wordt in tekst aangegeven 'waarom' de stap is opgenomen, 'hoe' de stap doorlopen dient te worden, en in een tabel 'wat' de stap voor resultaat oplevert. Het outputonderdeel bestaat uit vier stappen:

1. **Informatieanalyse;**
2. **Informatie van stakeholders;**
3. **Informatie van belanghebbenden;**
4. **Totaaloverzicht maatregelen.**

4.1 Informatieanalyse

Het definiëren van de maatregelen vindt zijn grondslag in de informatie welke is verkregen uit het schouwen en de informatie welke is verkregen door middel van de focusgroepen met stakeholders en de focusgroepen met de belanghebbenden. Het startpunt, de basis voor het outputonderdeel is het looprouteoverzicht. De informatie over de eisen van de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en toegankelijkheid waaraan de looproutes en haar segmenten niet voldoen, fungeren als aanhaakpunten voor maatregelen. Uit deze informatie kunnen al reeds besluiten worden genomen en conclusies worden getrokken, welke invloed hebben op het verloop van het project.

Resultaat 4.1 Informatieanalyse
- Besluiten gemaakt, welke zijn gebaseerd op de informatie die is verkregen uit de analyse en invloed heeft op het verloop van het project.

Tabel 6.7 Resultaat 4.1 Informatieanalyse

4.2 Informatie van stakeholders

De stakeholders welke in het inputonderdeel 'Stakeholders & USP' zijn geselecteerd spelen een beduidende rol bij het koppelen van de gebiedsidentiteit aan de maatregelen. De stakeholders in de vorm van functies en voorzieningen hebben invloed op de maatregelen, welke een beleving voor de voetganger gaan creëren. Hiervoor is het stappenplan van gebiedsidentiteit te worden doorlopen. Hierdoor worden de stakeholders in de eerste stap verder geïnventariseerd, door middel van een waardenscan. In de tweede stap zijn focusgroepen met de stakeholders aangegaan om de mogelijkheden voor het koppelen aan de gebiedsidentiteit te bespreken. In de derde stap zijn hieruit aanknopingspunten voor maatregelen vastgesteld, welke worden meegenomen in het verloop van het doorlopen van De Voetgangerscode.

Resultaat 4.2 Informatie van stakeholders
- Opinions en belangen van stakeholders, welke zijn verkregen uit focusgroepen.

Tabel 6.8 Resultaat 4.2 Informatie van stakeholders

4.3 Informatie van belanghebbenden

De informatie, welke is verkregen in het inputonderdeel 'Belanghebbenden', bij het organiseren van focusgroepen wordt gekoppeld aan de betreffende looproutes en looproutesegmenten. In deze focusgroepen zijn opinies van de belanghebbenden verkregen over het in toekomst creëren van een voetgangersklimaat. Die opinie van de belanghebbenden dienen te worden afgewogen bij de keuzemaking voor de maatregelen.

Resultaat 4.3 Informatie van belanghebbenden

- Opinies en belangen van bezoekers en bewoners, welke zijn verkregen uit de data en focusgroepen.

Tabel 6.9 Resultaat 4.3 Informatie belanghebbenden

4.4 Totaaloverzicht maatregelen

Door middel van het doorlopen van De Voetgangerscode is er informatie gegenereerd over de knelpunten van de huidige looproutes en de opinies en belangen van stakeholders en belanghebbenden voor de toekomstige looproutes. Deze knelpunten, opinies en belangen vormen input voor het opstellen van een 'totaaloverzicht maatregelen'. In het totaaloverzicht maatregelen worden de knelpunten van het schouwen, opinies en belangen van de stakeholders vertaald naar maatregelen. Voor het vertalen naar de maatregelen dient het gemeentelijke voetgangersbeleid gevolgd te worden, en dienen wederom de variabelen en de bijbehorende eisen welke een voetgangersklimaat kunnen creëren te worden gebruikt. De eisen van de variabelen waaraan een looproutesegment van een looproute niet voldoet geven hierbij een suggestie, welke als fundering dient bij het definiëren van maatregelen. De maatregelen welke per looproute en looproutesegment uit de eisen worden gedefinieerd zijn gemeente en situatie afhankelijk. De maatregelen voor de eisen van de variabelen: Uitvoerbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid en gebiedsidentiteit dienen zowel in tabel als kaart worden verwerkt, zie tabel 6.10.

Resultaat 4.4 Totaaloverzicht maatregelen

Maatregelen opgesteld uit variabelen en eisen voetgangersklimaat met input uit

- Analyse looproutes;
- Gemeentelijke voetgangersbeleid;
- Randvoorwaarden;
- Belangen van stakeholders en belanghebbenden;
- Verwerkt in tabel en kaart.

Verwerkingwijze maatregelen	Toelichting
Tabel	- Per looproute, looproutesegment en variabelen de betreffende maatregelen opnemen.
Kaart	- Variabelen koppelen aan kleur; - Maatregelen van de variabelen met bijbehorende kleur verwerken in kaart.

Tabel 6.10 Resultaat 4.4 Totaaloverzicht maatregelen

6.6 Conclusie Hoofdstuk 6: De methodiek

De Voetgangerscode, welke gemeenten kunnen gebruiken als zij over een of meerdere looproutes een voetgangersklimaat willen creëren heeft vorm gekregen. De Voetgangerscode bestaat uit vijf onderdelen, zie tabel 6.11. Hiermee is er antwoord gegeven op de vijfde deelvraag.

Deelvraag 5: Wat is de methodiek, welke ervoor kan zorgen dat een voetgangersklimaat wordt gecreëerd, daarmee de voetganger wordt gestimuleerd en wordt bijgedragen aan de identiteit van een gebied?

De Voetgangerscode
1. Definiëren plangebied
1.1 Plangebied vaststellen - Ruimtelijke afbakening gebied;
1.2 De doel(en) vaststellen - SMART-methodiek;
1.3 Randvoorwaarden van het project vaststellen.
2. Definiëren gebiedsidentiteit
2.1 Stakeholders & Unique Selling Point (USP) vaststellen; - Focusgroepen organiseren
2.2 Belanghebbenden vaststellen; - Leefstijlen vaststellen en focusgroepen organiseren;
2.3 Looproutes vaststellen.
3. Definiëren knelpunten looproutes
3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen voetgangersklimaat; - Looproutes opdelen in looproutesegmenten;

- Schouwen op eisen van variabelen: Uitvoerbaarheid, Toegankelijkheid, Veiligheid, Comfort (Comfort, Verbondenheid & Geschiktheid, Leesbaarheid) Aantrekkelijkheid (Beleving). - Looprouteoverzicht;
4. Definiëren maatregelen
4.1 Informatieanalyse
4.2 Belangen van stakeholders; - Belangen stakeholders vertalen naar maatregelen
4.3 Belangen van belanghebbenden; - Belangen belanghebbende vertalen naar maatregelen;
4.4 Totaaloverzicht maatregelen - Op basis van de informatie welke is verkregen uit de analyse, stakeholders en belanghebbenden op kaart en in tabel, per looproute en looproutesegment maatregelen definiëren op eisen van variabelen: Uitvoerbaarheid, Toegankelijkheid, Veiligheid, Comfort (Comfort, Verbondenheid & Geschiktheid, Leesbaarheid) Aantrekkelijkheid (Beleving).

Tabel 6.11 Conclusie Hoofdstuk 6: Ontwikkelen methodiek

7. Casestudy Museumkwartier

In dit hoofdstuk wordt het Museumkwartier in Tilburg als casestudy gebied behandeld. Het gebied staat op het punt om een transitie te ondergaan op het gebied van de voetganger. De Gemeente Tilburg wil dat de looproutes van Tilburg station naar het Museumkwartier en de parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier worden verbeterd. De gemeente wil tenminste over deze beide looproutes een voetgangersklimaat creëren. Door dit voetgangersklimaat worden voetgangers gestimuleerd om de looproutes te gebruiken. De ontwikkelde methodiek wordt gebruikt om het voetgangersklimaat te creëren en indien verdere looproutes te definiëren, welke van waarde zijn voor het Museumkwartier. Hiermee wordt er antwoord gegeven op de zesde deelvraag.

Deelvraag 6: Wat zijn de resultaten als de methodiek wordt toegepast in het Museumkwartier, met als doel het creëren van een voetgangersklimaat?

Om het doel te behalen en een voetgangersklimaat in het Museumkwartier te creëren worden de vier onderdelen van De Voetgangerscode doorlopen. Hierna wordt er gereflecteerd op het functioneren van de methodiek, ten behoeve van de Casestudy Museumkwartier.



Illustratie 7.1 Smidspad, Museumkwartier (Eigen werk)

7.1 Definiëren plangebied

Om het plangebied te definiëren wordt er een ruimtelijke afbakening gemaakt, worden de projectdoelen vastgesteld en de randvoorwaarden inzichtelijk gemaakt, zie illustratie 7.2.



Illustratie 7.2 Kaart Plangebied Museumkwartier (Eigen werk)

1.1 Plangebied vaststellen

In illustratie 7.2 is het plangebied, genaamd 'Museumkwartier' gedefinieerd wat voor deze Casestudy wordt behandeld. De ruimtelijk afbakening zorgt voor een scope welke de infrastructuur, bebouwing en gebruikers inzichtelijk zijn gemaakt. Het Textielmuseum, De Pont museum, het Wilhelminapark, parkeergarage Knegtel en de verbinding met het station Tilburg en de Spoorzone zijn hierbij meegenomen als vooraf vastgestelde componenten welke van waarde zijn voor het project. Dit is conform de doelstelling van de gemeente Tilburg, welke in de volgende stap wordt behandeld:

- **Het Textielmuseum;**
- **De Pont museum;**
- **Het Wilhelminapark;**
- **Parkeergarage Knegtel;**
- **Station Tilburg;**
- **De Spoorzone.**



Illustratie 7.3 Wilhelminapark (Eigen werk)

1.2 Doel(en) vaststellen

De doestelling van de gemeente Tilburg voor deze casestudy luidt als volgt:

“De voetganger stimuleren om de looproutes vanaf het station en parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier te gebruiken, door de looproutes aantrekkelijker te maken.”

Om het project zo goed mogelijk aan te gaan wordt deze doelstelling ‘smart’ gemaakt door middel van de SMART-methode, zie tabel 7.1.

SMART-methode		
S-M-A-R-T	Onderwerp	Toelichting
Specifiek	Voetganger/ looproutes	- Voetganger: Bezoekers en bewoners van het Museumkwartier; - Looproutes: De looproutes vanaf parkeergarage Knegtel en het station naar het Museumkwartier toe.
Meetbaar	Voetgangers	- Voor het project, voetgangersintensiteit meten; - Na realisatie project, voetgangersintensiteit meten en maatregelen evalueren.
Acceptabel	Plangebied	- De stakeholders, bezoekers en bewoners worden actief betrokken.
Realistisch	Voetgangers/ stakeholders	- Vanuit de gemeente en de stakeholders is er voldoende draagvlak, voor dit urgente project.
Tijdsgebonden	Voetgangers/ stakeholders	- Monitoren van de stakeholders en het plangebied, voor, tijdens en na project. - Evalueren van maatregelen na project.

Tabel 7.1 SMART-methode 1.2 Doel(en) vaststellen

1.3 Randvoorwaarden vaststellen

De gemeente Tilburg heeft voor het casestudyonderdeel Museumkwartier het betrekken van ‘andere projecten’ in het gebied als randvoorwaarden gesteld. Het gaat hierbij om ontwikkelingen, welke een voordeel kunnen behalen uit het te creëren voetgangersklimaat in het plangebied. Als randvoorwaarden worden deze projecten en ontwikkelingen meegenomen, zie tabel 7.2.

Randvoorwaarde: Projecten & ontwikkelingen	
Project/ontwikkeling	Status
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]

[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]

Tabel 7.2 Randvoorwaarde: Projecten & ontwikkelingen

Uit de randvoorwaarden kunnen conclusies worden getrokken, welke in de casestudy Museumkwartier in acht genomen moeten worden genomen, zie illustratie 7.4:

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

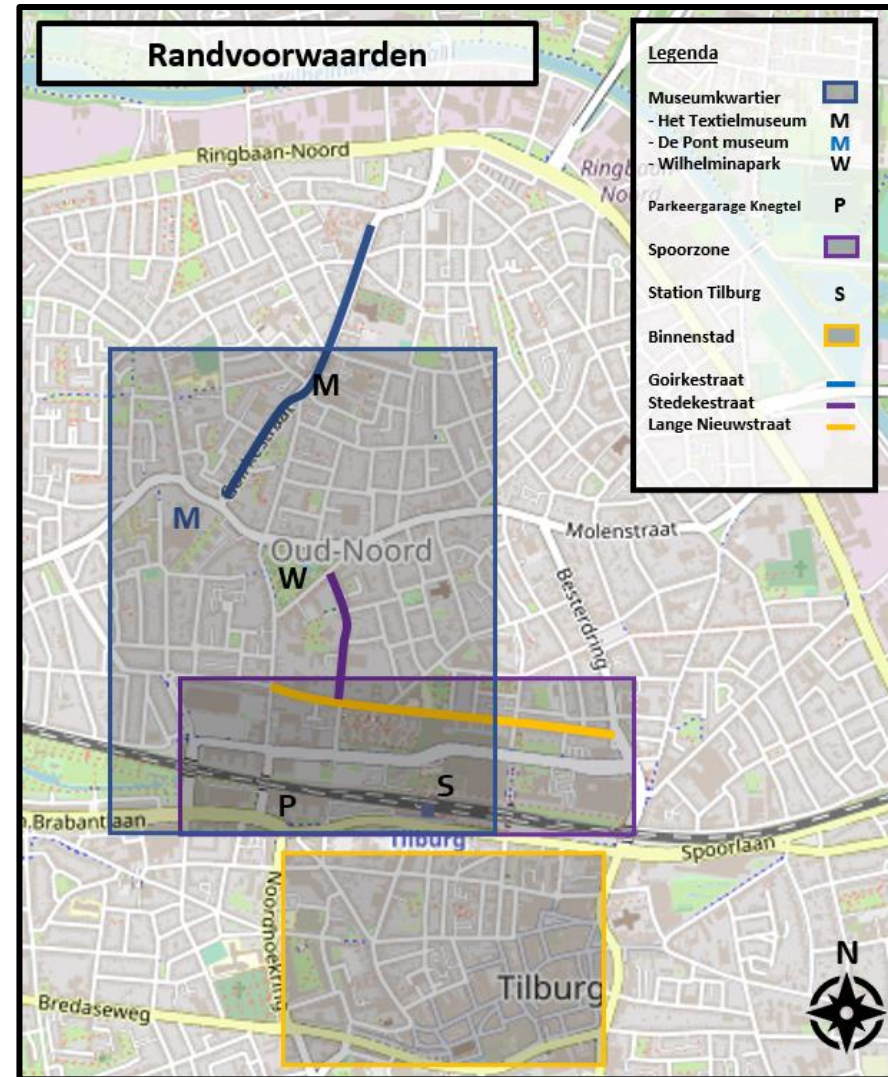
[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



Illustratie 7.4 Kaart Randvoorwaarden (Eigen werk)

7.2 Definiëren gebiedsidentiteit

Om de gebiedsidentiteit te definiëren worden de stakeholders, het Unique Selling Point, evenals de belanghebbenden en de looproutes van de casestudy Museumkwartier vastgesteld.

2.1 Stakeholders en Unique Selling Point vaststellen

De stakeholders welke voor de casestudy Museumkwartier in acht worden genomen betreffen Het Textielmuseum en De Pont museum. Vanwege de ‘coronaomstandigheden’ zijn er geen focusgroepen georganiseerd met beide musea. Daarvoor zijn van beide musea interviews afgenomen zie bijlage 2, bijlage 3 en bijlage 4. In de interviews zijn vragen zijn gesteld ten aanzien de toekomstige ontwikkelingen, ten aanzien van de voetganger in het Museumkwartier en de behoefte en belangen welke de musea hieraan ondervinden, zie tabel 7.3 en tabel 7.4.

Stakeholder – Het Textielmuseum
Interview: Femke Vos, Coordinator Marketing, Communicatie & PR
1. Gebied centraal: Culturele kwaliteiten
<ul style="list-style-type: none"> - Het Textielmuseum is een museum dat inspirerende tentoonstellingen, educatieve programma’s en een eigen TextielLab aanbiedt. Het TextielLab van het Textielmuseum is een uniek kenniscentrum waar een gespecialiseerde werkplaats voor het vervaardigen van breisels en geweven stoffen, en een open atelier waarin innovatie centraal staat en samenkomen (Tilburg.com, 2021). -In 2017 is het museum uitgeroepen tot ‘Museum van het jaar 2017’ (Textielmuseum, 2017). - Het Textielmuseum staat bekend voor het aantrekken van een doelgroep, welke bestaat uit gezinnen met kinderen. Echter verschilt dit van de huidige situatie, waar het Textielmuseum meer 50-plussers ontvangt en ook ziet als doelgroep. (Vos, 2021)

2. Mens centraal: Sociale kwaliteiten
<ul style="list-style-type: none"> - Het is voor Het Textielmuseum heel belangrijk dat de doelgroepen het museum als voetganger goed vinden. In de nabije toekomst heeft Het Textielmuseum de ambitie om het hekwerk rondom het museum te verminderen, om ervoor te zorgen dat het museum meer ‘een’ wordt met de directe omgeving. Betreffende het gebied Museumkwartier, ziet Het Textielmuseum veel potentie in het ophalen van de geschiedenis, en het koppelen van deze geschiedenis met maatregelen voor looproutes. Het doel hiervan: Het inleven houden van de ‘textiele ambacht’. Ook worden in toekomst gezinnen met kinderen opgenomen in de doelgroepen waar door middel van programma’s op wordt gefocust. (Vos, 2021)
3. Ontwerp: Ruimtelijke kwaliteiten
<ul style="list-style-type: none"> - Route indicatie, vindbaarheid vanaf het station; - Veilige oversteeek Goirkestraat; - Verbinden van historie Museumkwartier met voetgangersinfrastructuur; - Het Textielmuseum ‘meer’ een laten worden met de directe omgeving; - Looproutes van en naar station en parkeerplaatsen. (Vos, 2021)

Tabel 7.3 Stakeholders – Het Textielmuseum

Stakeholder – De Pont museum
Interview: Hedwig Zeedijk - Communication Officer
1. Gebied centraal: Culturele kwaliteiten
<ul style="list-style-type: none"> - Museum De Pont museum is een museum voor de hedendaagse kunst. Het museum is gevestigd in een voormalige wolspinnerij die door het Amsterdamse bureau Benthem Crouwel Architecten is verbouwd tot een ruimte waar hedendaagse kunst optimaal tot haar recht kan komen. De verzameling van De Pont museum omvat belangrijke werken van zowel jonge als oudere kunstenaars. Bij het museum zit ook een café (Tilburg.com, 2021). De Pont museum mag zich rekenen tot de beste tien particuliere musea ter wereld (Berkel, 2017). - De Pont museum staat bekend voor het aantrekken van een internationale doelgroep, van met name 50-plussers. (Zeedijk, 2021)

2. Mens centraal: Sociale kwaliteiten

- Voor De Pont museum is het van belang dat haar bezoekers tegemoet worden gekomen met het 'totaal plaatje'. Dit begint al als zij de trein uitstappen en zichzelf moeten oriënteren naar de richting waarin zij zich moeten begeven. Een goede route indicatie langs een mooie looproute zou voor de bezoekers -welke veelal uit 50-plussers bestaan- daarom op zijn plaats zijn. Het totaal plaatje eindigt als de bezoekers het museum in de avond verlaten en op zoek gaan naar horeca aangelegenheden, welke goed te bereiken zijn.

3. Ontwerp: Ruimtelijke kwaliteiten

- Route indicatie op looproute vanaf Noordzijde station naar De Pont museum;
- Mooie/aantrekkelijke looproutes;
- Bushalte 'Museum' bij De Pont museum;
- Horeca aangelegenheden op 'loopafstand' voor de bezoekers (Zeedijk, 2021).

Tabel 7.4 Stakeholders – De Pont museum

De gemeente Tilburg schetst het Museumkwartier als “een gebied wat op een steenworp afstand van de binnenstad ligt en waar zich twee topmusea bevinden in De Pont museum en het Textielmuseum.” Daarbij is het een gebied “dat volop cultuur en creativiteit ademt” en wordt er gesproken over een “nog verborgen identiteit van het gebied, wat ervoor kan zorgen dat de complementariteit tussen de musea tot leven kunnen worden gebracht (Gemeente Tilburg, 2020).” De twee stakeholders, in de vorm van het Textielmuseum en De Pont, vormen samen met het Wilhelminapark de kern van het plangebied en daarbij ook de kern van het USP, zie tabel 7.5.

Unique Selling Point	
Stakeholder/ functies/ voorzieningen	Omschrijving
- Het Textielmuseum & De Pont museum & Wilhelminapark.	- De twee musea De Pont museum, Het Textielmuseum en het Wilhelminapark vormen het USP van het plangebied en het bijhorende casestudy Museumkwartier. De drie voorzieningen, welke de voetganger voorzien in twee functies zorgen ervoor dat het gebied zich onderscheidt van andere gebieden in en buiten Tilburg.

Tabel 7.5 Unique Selling Point

2.2 Belanghebbenden vaststellen

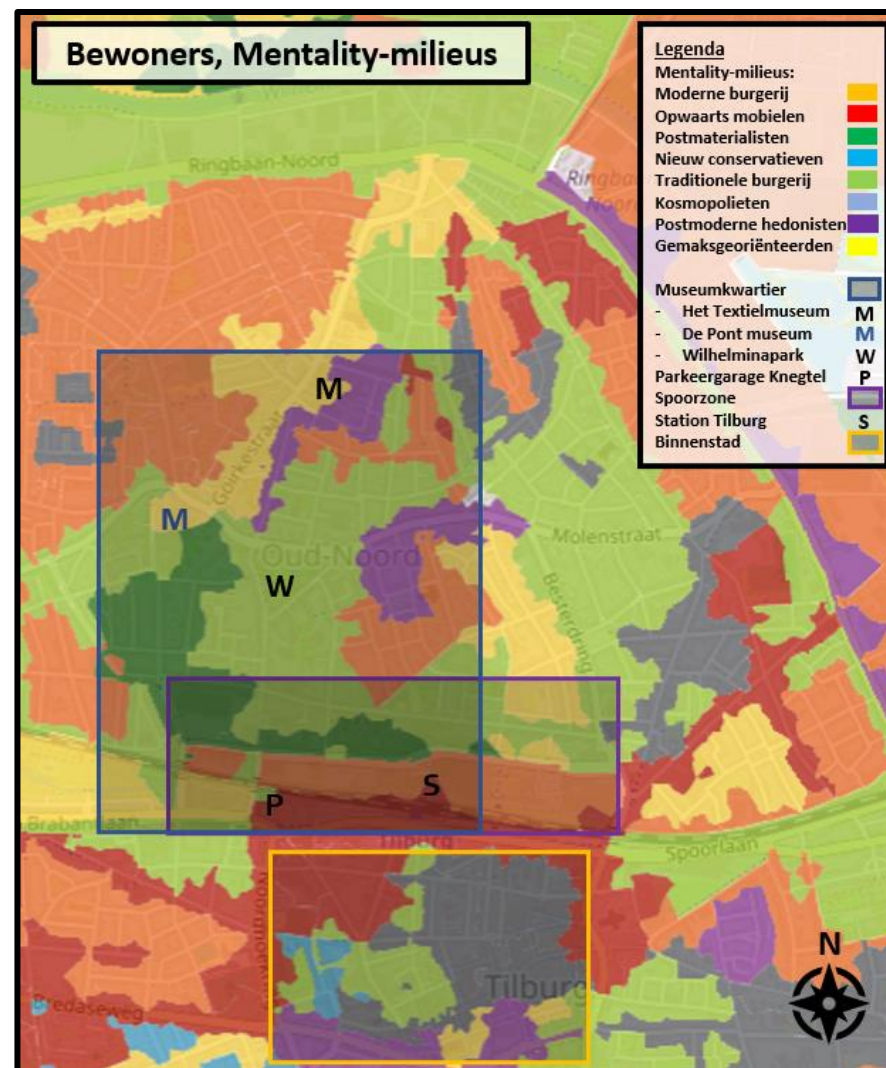
Voor de casestudy Museumkwartier worden de bewoners en de bezoekers in samenspraak met de gemeente Tilburg vastgesteld als belanghebbenden. Dit is vooraf vastgesteld. Betreffende de bewoners gaat het om de bewoners van het plangebied Museumkwartier, de Spoorzone en de binnenstad, welke zijn voortgekomen als randvoorwaarden. Bij de bezoekers gaat het om de potentiële bezoekers van de twee musea, Het Textielmuseum en De Pont museum. Om zo veel mogelijk te voldoen aan de behoeften van de bewoners en bezoekers van het plangebied worden zij nader bekeken.

2.2 Belanghebbenden vaststellen – Bewoners

Voor de bewoners van het plangebied in het plangebied wordt er gebruik gemaakt van Mentality-milieus (Motivaction). Mentality maakt gebruik van sociale milieus en sociaal-culturele onderstromen. Deze twee instrumenten verwerven inzichten in de waardenoriëntaties van de bewoners:

- **Sociale milieus:** Groepen mensen die op een vergelijkbare manier in het leven staan. Deze groepen delen waarden ten aanzien van werk, vrije tijd en relaties en tonen overeenkomstige ambities en aspiraties.
- **Sociaal-culturele onderstromen:** Fenomenen in de samenleving die van invloed zijn op het gedrag van mensen en waar sommige groepen hoog op scoren en andere groepen juist niet. Deze onderstromen scheiden en verbinden bevolkingsgroepen (Gemeente Tilburg, 2019).

Uit deze inzichten resulteren acht typeringen van Mentality-milieus die van toepassingen kunnen zijn op de bewoners van het plangebied. De woonlocaties van deze acht bewoners typeringen zijn inzichtelijk gemaakt in het plangebied, zie illustratie 7.5. De beschrijvingen van deze Mentality-milieus zijn opgenomen in de bijlagen, zie bijlage 5. Vanwege de 'coronaomstandigheden' zijn er geen focusgroepen georganiseerd met de belanghebbende bewoners, dit wordt daarvoor opgenomen in de aanbevelingen voor de gemeente Tilburg.



Illustratie 7.5 Kaart Bewoners, Mentality-milieus (Eigen werk)

Het gebied bestaat uit een grotere verscheidenheid van Mentality-milieus. Vanwege deze groten verscheidenheid zijn er conclusies op het gebied van mobiliteit getrokken, welke betrekking hebben tot de verschillende milieus, zie tabel 7.6. Door het niet kunnen organiseren van focusgroepen zijn de Mentality-milieus lijdend in het vervolg van de casestudy.

Belanghebbenden bewoners	
Conclusies	Mentality-milieus
<ul style="list-style-type: none"> - In het plangebied huizen bewoners met het Mentality-milieu: Moderne burgerij, Opwaarts mobielen, Postmaterialisten, Traditionele burgerij, Postmoderne hedonisten en Gemaksgeoriënteerden. - Een groot deel van de totale bewoners zijn vertegenwoordigd door Traditionele burgerij, deze groep woont aaneengesloten over het hele plangebied. - Een relatief grote groep bewoners vertegenwoordigd Opwaarts mobielen, deze groep is verspreid over het plangebied. - Het de kleinste vertegenwoordiging van bewoners bestaat uit de groep Kosmopolieten. 	<p>Traditionele burgerij</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reizen weinig, beperken zich tot directe omgeving, fietsen en wandelen is hun hobby. <p>Postmoderne hedonisten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reizen veel voor werk, kiezen OV boven auto vanwege gemak. <p>Moderne burgerij</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesteld op comfort, auto als statussymbool, kiezen voor makkelijke weg bij verplaatsen. <p>Gemaksgeoriënteerden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liefste snelste en makkelijkste weg, reizen per scooter of bromfiets, voornamelijk in beperkte regio. <p>Kosmopolieten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Werken vaak in stad waar wonen, fiets en OV schikken daarom. <p>Postmaterialisten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewust op gebied van mobiliteit en autogebruik aan zich, reizen liever met trein, fiets voor lichamelijke beweging.

- Opwaarts mobielen

Mobiliteit is belangrijk, gebruiken trams, bussen, metro's en bezitten niet vaak auto's (Gemeente Tilburg, 2019).

Tabel 7.6 Belanghebbenden bewoners

In het verloop van de casestudy spelen alle acht de Mentality-milieus: Traditionele burgerij, Postmoderne hedonisten, Moderne burgerij, Gemaksgeoriënteerden, Kosmopolieten, Postmaterialisten en Opwaarts mobielen een rol in de keuze making.



Illustratie 7.6 Gasthuisring (Eigen werk)

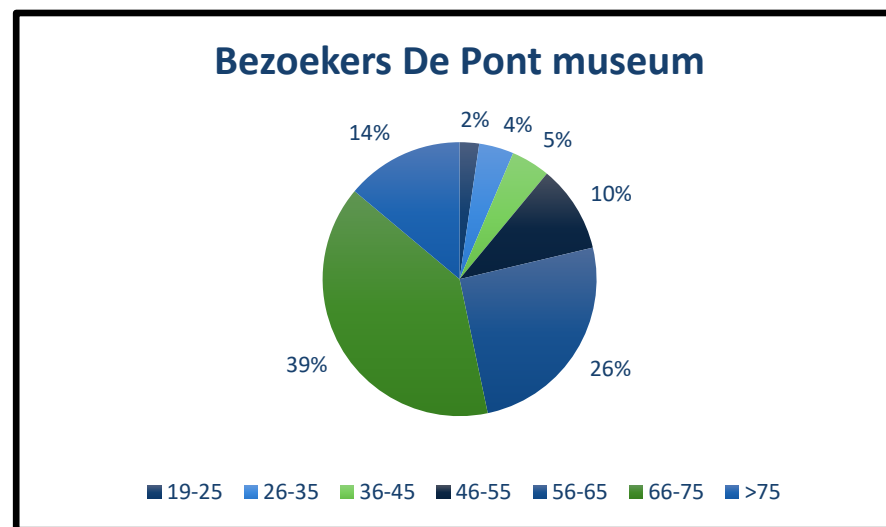
2.2 Belanghebbenden vaststellen – Bezoekers

De tweede groep belanghebbenden in de casestudy zijn de bezoekers van de musea Het Textielmuseum en De Pont museum. Voor de bezoekers is het van belang, dat de looproutes vanaf het station Tilburg en parkeergarage Knegtel aantrekkelijker worden gemaakt (Alfonso, 2021) (Vos, 2021) (Zeedijk, 2021). Voor inzicht in de bezoekers van het Textielmuseum, zie grafiek 7.1, voor de bezoekers De Pont museum, zie grafiek 7.2.



Grafiek 7.1 Bezoekers Het Textielmuseum (Vos, 2021)

De bezoekers van het museum Het Textielmuseum bestaan grotendeels uit mensen van 40 jaar of ouder. Dit is tot op heden ook de doelgroep van het museum. Het gaat hierbij om 75 procent. Het overige deel van de bezoekers is 40 jaar of jonger, zie grafiek 7.1. Een groot deel deze bezoekers is scholier of student (Vos, 2021). In de nabije toekomst worden gezinnen met kinderen toegevoegd als doelgroep. Tot op heden is Het Textielmuseum bezig met het ontwikkelen van een programma voor deze groep. Het rapport waaruit de cijfers voortgekomen kon niet worden gedeeld (Vos, 2021).



Grafiek 7.2 Bezoekers De Pont museum (Zeedijk, 2021)

De Pont museum heeft bezoekers welke voor het grootste deel behoren tot de groep 55-plus. Van de in totaal 68.882 bezoekers, in het jaar 2019 was 75 procent 56 jaar of ouder, zie grafiek 7.2. Van het totale aantal bezoekers kwamen er in dat jaar 33.735 bezoekers van buiten Noord-Brabant. Hoeveel van deze bezoekers er met welk vervoersmiddel naar Tilburg kwam is niet bekend. Uit de bezoekers van beide musea is een conclusie opgemaakt, zie tabel 7.7. Deze conclusie wordt meegenomen in het verloop van de casestudy.

Belanghebbende bezoekers	
Museum	Doelgroepen
Het Textielmuseum	- Scholieren, studenten; - Volwassenen; - Families met kinderen.
De Pont museum	- 55-plussers, hogeropgeleide; - Jong volwassen/volwassen onder de 55 jaar oud.

Tabel 7.7 Belanghebbenden bezoekers

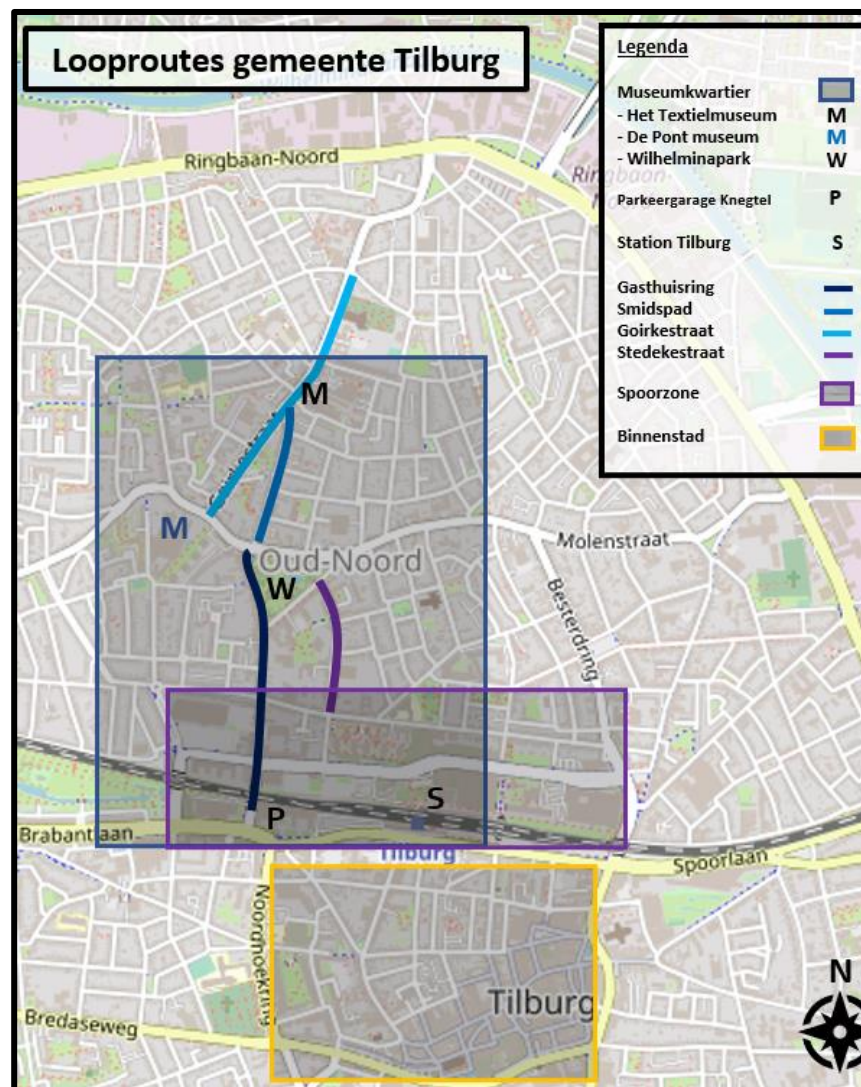
2.3 Looproutes vaststellen

Bij het vaststellen van de looproutes binnen het Museumkwartier dient het eerdergenoemde doel van de gemeente Tilburg voor het Museumkwartier in acht te worden genomen: **De voetganger stimuleren om de looproutes vanaf het station en parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier te gebruiken, door de looproutes aantrekkelijker te maken.** Vanaf het Tilburgse station en de Knegtel hebben voetgangers meerdere opties om het Museumkwartier en de twee musea te bereiken. Om de looproutes welke ten grondslag liggen van een verandering vast te stellen, dient er gekeken te worden naar:

- De looproutes die door de gemeente Tilburg zijn vastgesteld vooraanvang van deze casestudy.
- De looproutes welke voort zijn gekomen uit de randvoorwaarden;
- De looproutes welke populair zijn in het plangebied.

2.3 Looproutes vaststellen – Gemeente

De gemeente Tilburg heeft bij voorhand van de casestudy looproutes vastgesteld, welke zij binnen het plangebied als belangrijk achten. Indien de voetganger vanuit de Knegtel start acht de gemeente de looproute, Gasthuisring naar Wilhelminapark naar Smidspad het belangrijkste. De Gasthuisring leidt naar het Wilhelminapark. Vanaf het Wilhelminapark kunnen voetgangers hun weg in westelijke richting vervolgen naar De Pont museum of in noordelijke richting over het Smidspad richting Het Textielmuseum, zie illustratie 7.7. Vanaf het station wordt de Stedekestraat als snelste geacht voor de voetganger. Deze sluit aan op het Wilhelminapark, welke wederom aansluit op De Pont museum en het Smidspad. Als laatste wordt de Goirkestraat als belangrijk geacht door de gemeente, deze verbindt beide musea met elkaar zie Illustratie 7.7.



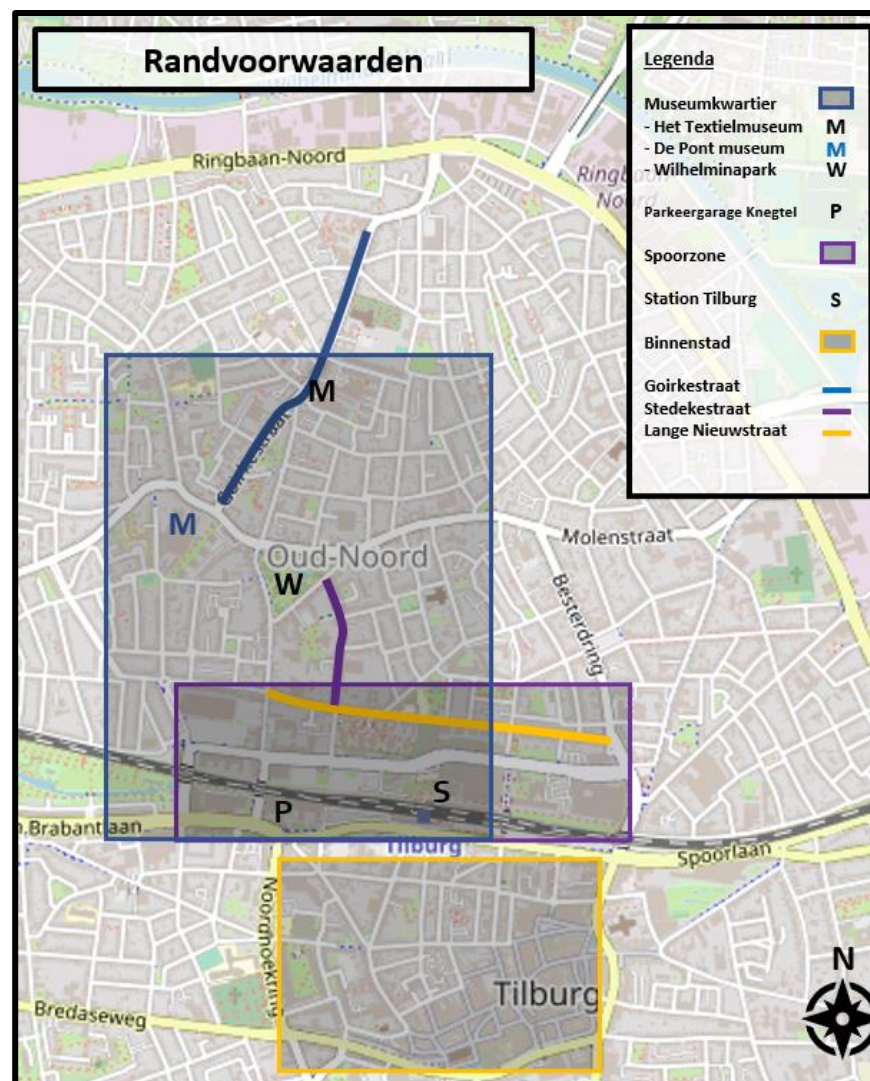
Illustratie 7.7 Kaart Looproutes gemeente Tilburg (Eigen werk)

2.3 Looproutes vaststellen – Randvoorwaarden

Uit de vastgestelde randvoorwaarden in het vorige onderdeel zijn de Goirkestraat, Stedekestraat en Lange Nieuwstraat naar voren gekomen als straten welke toekomstige ontwikkelingen ondergaan. Deze ontwikkelingen dienen versterkt te worden door het creëren van een voetgangersklimaat. Daarbij dienen de Spoorzone en de Binnenstad te worden betrokken, om in de toekomst voor samenhang tussen de gebieden te zorgen, zie illustratie 7.9 (zelfde als illustratie 7.4).



Illustratie 7.8 Goirkestraat (Eigen werk)

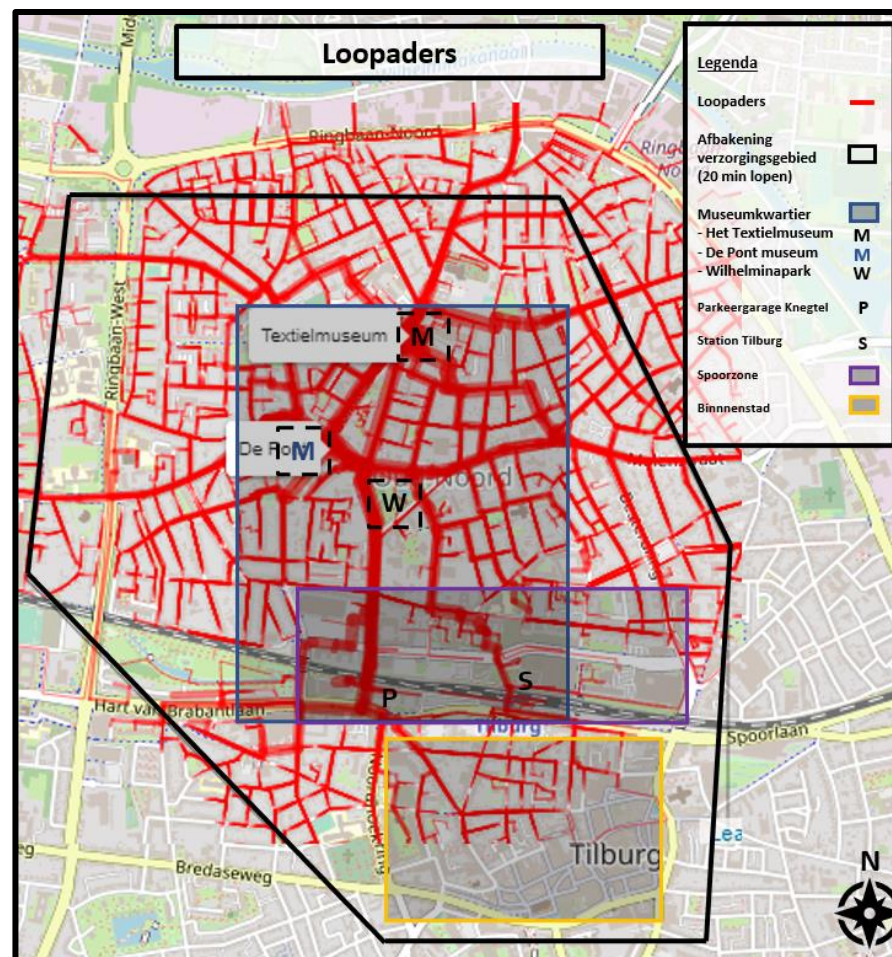


Illustratie 7.9 Kaart Randvoorwaarden (Eigen werk)

2.3 Looproutes vaststellen – Loopaders

Om de looproutes te definiëren is er gekeken naar wat de ‘populairste’ looproutes naar de twee musea toe zijn. Deze populaire looproutes kunnen ook wel ‘loopaders’ worden genoemd, omdat deze het meeste worden gebruikt. Om deze loopaders inzichtelijk te maken is er gekeken naar wat de snelste looproutes naar de twee musea toe zijn. In samenspraak met de gemeente Tilburg wordt er een aanname gemaakt dat deze ‘snelste’ looproutes ook de populairste looproutes zijn. Op deze aanname kan worden verder borduurt en kunnen afwegingen worden gemaakt welke looproutes er onderhevig worden gesteld aan het creëren van een voetgangersklimaat.

Dit is gedaan door alle adressen binnen een loopafstand van 20 minuten van de musea vandaan te selecteren. Deze 20 minuten staan voor de maximale afstand die voetgangers bereid zijn om af te leggen om een bestemming te bereiken. Dit creëert een ‘range’ rondom het vastgestelde plangebied. Door een OSRM-routing service te gebruiken, zijn de snelste routes uit deze ‘afbakening’ van 20 minuten om de musea heen inzichtelijk gemaakt. Dit is bewerkstelligd door het verdelen van de adressen over de looproutes naar de bestemmingen toe wat ervoor zorgt dat de looproutes welke het populairste zijn inzichtelijk worden gemaakt binnen het plangebied, zie illustratie 7.10 (Gemeente Tilburg, 2021).

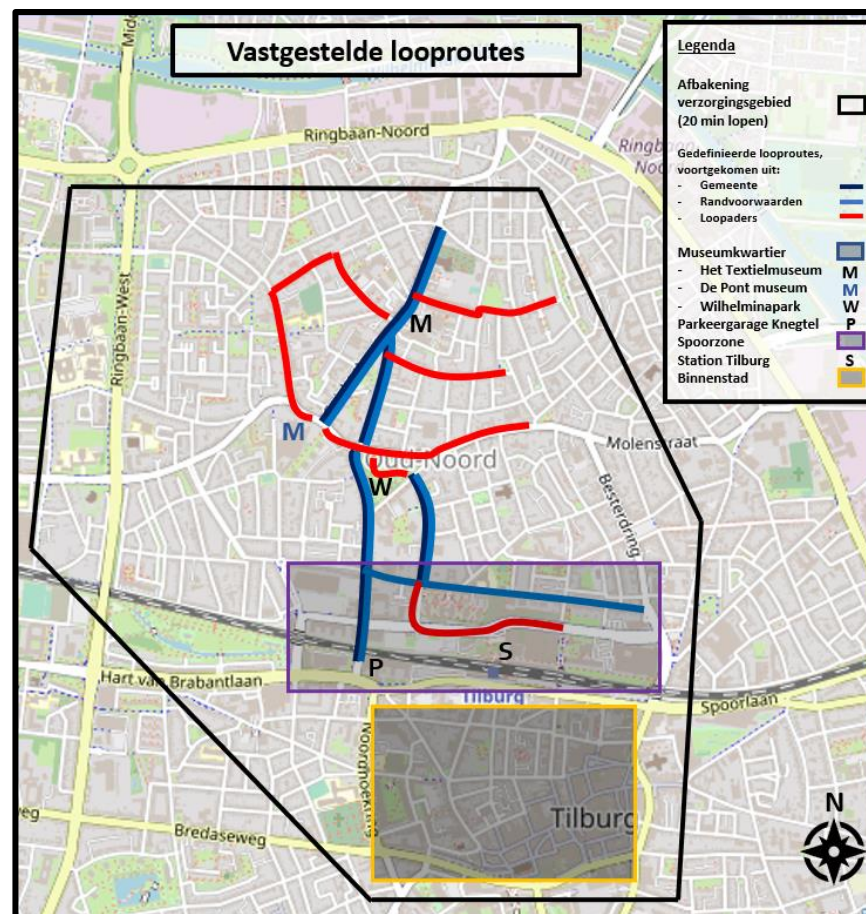


Illustratie 7.10 Kaart Loopaders (Eigen werk)

2.3 Looproutes vaststellen – Overzicht vastgestelde looproutes

Uit de looproutes welke zijn voortgekomen uit de gemeentelijke vraag, randvoorwaarden en op basis van looproutes welke het meest populair zijn in het plangebied, zijn de looproutes vastgesteld welke het meest relevant zijn om in de casestudy op te nemen. De looproutes welke al reeds vast waren gesteld door de gemeente zijn alle meegenomen, evenals de looproutes uit de randvoorwaarden. Bij de randvoorwaarden spelen de verbindingen met de Spoorzone en de Binnenstad een belangrijke rol, hiervoor worden de looproutes die grenzen aan de noordzijde van het station meegenomen. De looproutes uit de 'populair looproutes' zijn gekozen in samenspraak met de gemeente Tilburg.

Naast de looproutes welke aansluiten op de musea zijn er hierbij ook looproutes voortgekomen uit de kaart Loopaders, welke relevant kunnen zijn voor de belanghebbenden groep bewoners. Deze looproutes voor bewoners zorgen ervoor dat er een compact gebied ontstaat van looproutes waarover een voetgangersklimaat gecreëerd gaat worden. Deze kaart wordt meegenomen naar het volgende onderdeel. Dit onderdeel worden de knelpunten op de vastgestelde looproutes gedefinieerd, zie illustratie 7.11.

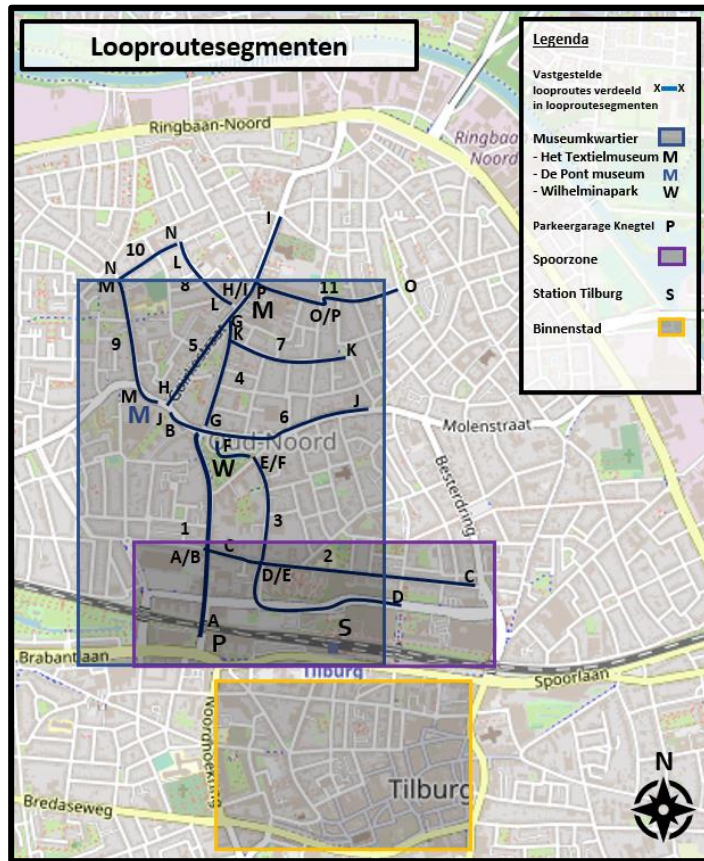


Illustratie 7.11 Kaart Vastgestelde looproutes (Eigen werk)

7.3 Definiëren knelpunten looproutes

3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen voetgangersklimaat

Om de knelpunten van de vastgestelde looproutes te definiëren zijn de looproutes en de bijhorende looproutesegmenten verdeeld in looproutesegmenten, zie illustratie 7.12 en tabel 7.8. De looproutesegmenten zijn geanalyseerd op de variabelen waaruit een voetgangersklimaat bestaat. Deze variabelen zijn voortgekomen uit Hoofdstuk 4: Een voetgangersklimaat.



Illustratie 7.12 Kaart Looproutesegmenten (Eigen werk)

Looproute analyse – Schouwen	
Schouwen	3 maart & 29 mei
Schouwen & Analyseren op knelpunten	28 april & 4 mei
Looproute	Looproutesegmenten
1. Knegtelpark naar Wilhelminapark naar De Pont museum over Gasthuisring	A: Knegtelpark tot hoogte Lange Nieuwstraat
	B: Langs Wilhelminapark naar De Pont museum
2. Lange Nieuwstraat	C: Besterdring tot hoogte Gasthuisring
3. Station Tilburg naar Wilhelminapark	D: Clarissenhof naar Fraterstraat tot Stedekestraat
	E: Stedekestraat tot Wilhelminapark
	F: Wilhelminapark
4. Smidspad Het Textielmuseum	G: Smidspad tot Textielmuseum
5. De Pont museum naar Het Textielmuseum	H: De Pont museum tot Textielmuseum over Goirkestraat
	I: Textielmuseum tot Wittebollenstraat
6. Veldhovenring/ Wilhelminapark	J: Hoogte Elvano Rijwielen tot De Pont
7. Leo XIII Straat	K: Plein Leo XIII tot Smidspad
8. Diederikdreef	L: Textielmuseum tot Van Hogendorpstraat
9. Hasseltstraat	M: Goirkestraat tot Van Hogendorpstraat
10. Van Hogendorpstraat	N: Van Hogendorpstraat tot Diederikdreef
11. Bisschop Aelenstraat/ Pastoor Sprengersstraat	O: Bisschop Aelenstraat tot Pastoor Sprengersstraat
	P: Pastoor Sprengersstraat tot Goirkestraat

Tabel 7.8 Looproute analyse – Schouwen

In samenspraak met de gemeente Tilburg is ervoor gekozen om de totale looproutes onder te verdelen in looproutes waarvan wordt verwacht dat zij interessanter zijn voor belanghebbenden bezoekers en looproutes waarvan verwacht wordt dat zij interessanter zijn voor de belanghebbenden bewoners, zie tabel 7.9. Voor het schouwen van de looproutes en de looproutesegmenten zijn ten behoeve van de eisen van de variabelen keuzes gemaakt. Dit zijn keuzen ten aanzien van de manier van beoordeling op eisen, zie tabel 7.9.

Keuzes analyse looproutes		
Belanghebbenden	Looproutes	Keuze
Bezoekers	1, 3, 4, 5	
Bewoners	2, 6, 7, 8, 9, 10, 11	- Voor de looproutes voor bewoners is ervoor gekozen om de loopafstand en de omloopfactor niet mee te nemen in het looprouteoverzicht, omdat deze looproutes niet als 'bestemmingsgericht' worden ervaren.
Keuzes analyse variabelen		
Variabele	Eis	Keuze
Uitvoerbaarheid	- De Acceptabele loopafstanden	- Met Google maps opgemeten. - 'Overig' als 'type gebied' te gebruik.
	- De Omloopfactor	- Met Google maps opgemeten.
Toegankelijkheid	- De Vrijedoorloopruimte	- Op het smalste punt van het looproutesegment opgemeten.

	- De Puntvernaauwing	- Hiervoor zijn de maten van het Handboek lopen Tilburg aangehouden. - Op het smalste punt van het looproutesegment opgemeten. - Hiervoor zijn de maten van het Handboek lopen Tilburg aangehouden.
Veiligheid	- Verkeersveiligheid	
Comfort	- Comfort	- Eis 9: Luchtkwaliteit, weinig geluidshinder is niet beoordeelt. - Eis 12: Sanitaire voorzieningen beoordeelt op mogelijkheid om deze te integreren in de looproute.
	Verbondenheid & Geschiktheid	- Eis 16: Op de nabijheid van bestemming is alleen beoordeeld als de looproute of het looproutesegment zich niet in een woonwijk bevindt.
	Leesbaarheid	
Aantrekkelijkheid	Beleving	- Eis 25: Openbare plekken op of langs de looproute is alleen beoordeeld als hier een mogelijkheid voor is langs de looproute. - Eis 26: Geschiedenis op plekken op de looproute is beoordeeld op de mogelijkheden welke

	<p>hiervoor schikken op de looproute.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eis 29: Voorzieningen en meubilair voor verblijven is alleen beoordeeld als het looproutesegment zich in een verblijfsgebied bevindt. - Voor het creëren van een beleving heeft gemeente Tilburg gevraagd om de 'nutskasten' op de looproutes mee te nemen in het definiëren van de maatregelen (Swart, 2021).
--	---

Tabel 7.9 Keuzen analyse looproutes en variabelen



Illustratie 7.13 Gasthuisring & Wilhelminapark (Eigen werk)

Uit het schouwen van de looproutes en de bijhorende looproutesegmenten is een 'looprouteoverzicht' geresulteerd. In dit looprouteoverzicht is per looproute en looproutesegment inzichtelijk is gemaakt, aan welke eisen van de variabelen een looproutesegment niet voldoet, zie bijlage 6 De knelpunten welke in het looprouteoverzicht staan weergegeven worden in het volgende onderdeel toegelicht en vertaald naar maatregelen.



Illustratie 7.14 Oversteek Goirkestraat naar Het Textielmuseum (Eigen werk)

7.4 Definiëren maatregelen

Het definiëren van de maatregelen vindt zijn grondslag in het looprouteoverzicht, welke is voortgekomen uit het eerste onderdeel van de casestudy. Dit looprouteoverzicht biedt inzicht in de knelpunten, welke zich voortdoen op de looproutesegmenten van de vastgestelde looproutes. Op deze knelpunten voldoet een looproutesegment niet aan de eisen van de variabelen van een voetgangersklimaat. Het looprouteoverzicht fungeert als uitgangspunt voor het definiëren van de maatregelen. Om de maatregelen te definiëren worden er vier stappen doorlopen:

- 4.1 Informatieanalyse;**
- 4.2 Informatie van stakeholders;**
- 4.3 Informatie van belanghebbenden;**
- 4.4 Totaaloverzicht maatregelen.**

4.1 Informatieanalyse

Uit het analyseren van de informatie welke is verkregen uit de gesprekken met de stakeholders en het analyseren van looproutes valt bij voorbaat te concluderen dat de looproutes in het plangebied met name te kort schieten op aantrekkelijkheid en het creëren van een beleving. Dit valt op te maken uit het looprouteoverzicht, zie bijlage 6. Uit de gesprekken met de stakeholders valt er ook op te maken dat aantrekkelijkheid als meest belangrijk wordt geacht en dat er met het creëren van aantrekkelijkheid de meeste winst binnen het plangebied valt te behalen, zie bijlage 3 en bijlage 4.

4.2 Belangen van stakeholders

De twee stakeholders: Het Textielmuseum en De Pont museum hebben verschillende belangen ten aanzien van het creëren van een voetgangersklimaat. Het is belangrijk dat deze belangen een zware weging krijgen in de keuzemaking van de maatregelen. Het doel hierbij is om er uiteindelijk voor te zorgen dat deze maatregelen wederzijds versterkend werken voor zowel de twee musea, als het plangebied en haar voetgangers. De belangen van de stakeholders, welke worden meegenomen luiden als volgt, zie tabel 7.10:

Belangen stakeholders	
Musea	Belang
Het Textielmuseum	<ul style="list-style-type: none"> - Route indicatie, vindbaarheid vanaf het station; - Veilige oversteek Goirkestraat; - Verbinden van historie Museumkwartier met voetgangersinfrastructuur; - Het Textielmuseum 'meer' een laten worden met de directe omgeving; - Looproutes naar station en parkeerplaatsen. (Vos, 2021)

Tabel 7.10 Belangen stakeholders

4.3 Belangen belanghebbenden – bewoners

Door middel van de Mentality-milieus van Motivaction zijn inzichten verkregen over de bewoners van het plangebied, de Spoorzone en het noordelijke deel van de Binnenstad, zie tabel 7.11. Deze inzichten hebben ervoor gezorgd dat er in het plangebied rekening met de belangen van de verschillende Mentality-milieus wordt gehouden bij het definiëren van de maatregelen.

Belangen bewoners		
Gebied	Mentality-milieu	Belang
Plangebied	Traditionele burgerij	Looproutes in direct omgeving voldoen aan variabelen.
	Postmoderne hedonisten	Looproutes naar OV-halte voldoen aan variabelen.
	Moderne burgerij	Looproutes gaan niet ten koste van auto, looproutes zijn direct en comfortabel.
	Gemaksgeoriënteerden	Looproutes zijn direct.
	Postmaterialisten	Looproutes naar station voldoen aan variabelen.
	Traditionele burgerij	Looproutes in direct omgeving voldoen aan eisen voetgangersklimaat.
	Moderne burgerij	Looproutes gaan niet ten koste van auto, looproutes zijn direct en comfortabel.
	Kosmopolieten	Looproutes naar Museumkwartier voldoen aan variabelen.
	Opwaarts mobilen	Looproutes naar OV voldoen aan variabelen.
Traditionele burgerij	Looproutes in direct omgeving voldoen aan variabelen.	

Tabel 7.11 Belangen bewoners

4.3 Belangen belanghebbenden – bezoekers

Uit de gesprekken met de stakeholders, Het Textielmuseum en De Pont museum zijn doelgroepen geresulteerd. Deze doelgroepen vormen de huidige bezoekers van de musea. Door de coronaomstandigheden was het niet mogelijk om focusgroepen met de musea te organiseren. Hierdoor was het niet mogelijk om dieper in te gaan op de belangen van de doelgroepen. Om ervoor te zorgen dat deze informatie in toekomst wordt verkregen wordt het organiseren van focusgroepen opgenomen in de aanbevelingen voor de gemeente Tilburg.



Illustratie 7.15 Bewegwijzering & nutskast ten hoogte van Wilhelminapark (Eigen werk)

4.4 Totaaloverzicht maatregelen

In het Totaaloverzicht maatregelen zijn voor de knelpunten van de looproutes en bijbehorende looproutesegmenten maatregelen gedefinieerd. De maatregelen zijn verwerkt in tabel en in kaart, zie tabel 7.12 en illustratie 7.16. De maatregelen vinden hun grondslag in de variabelen van de

voetgangersbehoeftepiramide, welke is voortgekomen uit onderzoek in Hoofdstuk 4: Een voetgangersklimaat. Met deze variabelen en de bijhorende eisen kan een voetgangersklimaat in het plangebied worden gecreëerd. Hiervoor dienen de maatregelen, welke aan de eisen zijn gekoppeld gerealiseerd te worden. Het definiëren van maatregelen heeft op twee wijzen plaatsgevonden:

1. Het definiëren van maatregelen op basis van de eis welke een knelpunt vormt.

Per looproutesegment zijn er maatregelen gedefinieerd, welke als advies gelden voor de gemeente Tilburg om uiteindelijk een voetgangersklimaat te creëren. Deze maatregelen zijn voortgekomen uit de variabelen en bijhorende eisen waaraan het looproutesegment niet voldoet en daardoor knelpunten ontstaan. Per looproutesegment staat beschreven welke knelpunten zich per eis voortdoen en waar op de looproute en waarom de maatregel is gedefinieerd.

2. Het definiëren van algemene maatregelen op basis van de informatie welke is verkregen uit de gesprekken met stakeholders en de gesprekken met experts. Deze maatregelen zijn gekoppeld aan de gebiedsidentiteit.

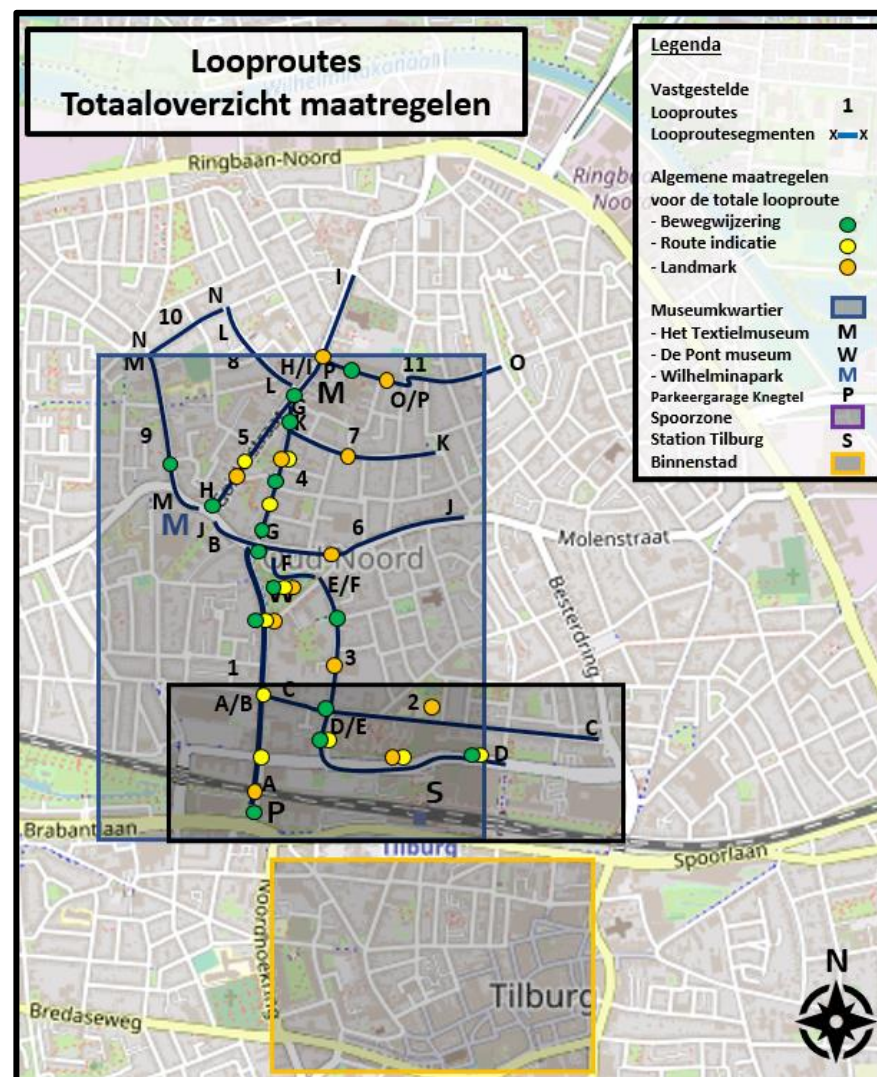
Er grootschaligere, algemene maatregelen gedefinieerd, welke van toepassing zijn voor de hele looproute. Ook deze maatregelen gelden als advies voor de gemeente Tilburg om uiteindelijk een voetgangersklimaat te creëren. De grootschalige, algemene maatregelen vinden hun grondslag in de eisen van variabelen comfort en aantrekkelijkheid en bijhorende eisen. De maatregelen zijn wederom voortgekomen uit de knelpunten van deze twee variabelen, de gesprekken met de musea en uit de interviews met experts. De maatregelen zijn daardoor gekoppeld aan de gebiedsidentiteit en kunnen een beleving creëren. De combinatie van informatie heeft ervoor gezorgd dat maatregelen als 'Bewegwijzering', 'Route Indicatie' en 'landmarks' zijn gedefinieerd, zie tabel 7.12.

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit		
Maatregelen	Functie	Invulling
Bewegwijzering	- Oriëntatie mogelijkheid	- Standaard borden en andere richtingsaanduidingen naar 'Het Textielmuseum' en 'De Pont museum' en omgekeerd naar de Spoorzone en binnenstad.
Route Indicatie	- Oriëntatie mogelijkheid/ Opvallende aspecten en objecten	- Speurtocht, genaamd 'Textiel zoeken' voor kinderen, gekoppeld aan het textiel in Het Textielmuseum. Bezoekers krijgen bij de e-mail met kaartjes een overzicht van soorten textiel. Deze kunnen zij uitprinten. Op de looproutes staan deze soorten textiel weergegeven op de nutskasten of prullenbakken. Kinderen kunnen deze op deze manier 'verzamelen'.
Landmarks	- Oriëntatie mogelijkheid/ Opvallende aspecten en objecten	- Kunst in de openbare ruimte, gekoppeld aan De Pont museum of gebiedsidentiteit of geschiedenis van het gebied. Dit zijn muurschilderingen of nog te plaatsen objecten.

Tabel 7.12 Algemene maatregelen voor de totale looproute

Per looproute is er een Totaaloverzicht maatregelen gemaakt. In dit overzicht is er in tabel, per looproute aangegeven welke knelpunten zich opdoen en welke maatregelen er aan deze knelpunten zijn verbonden. Dit betreft de maatregelen, welke gedefinieerd zijn op basis van de eisen en de maatregelen welke gedefinieerd zijn op basis van de gesprekken met stakeholders en experts. Deze Totaaloverzicht maatregelen van de looproutes zijn opgenomen in de bijlagen, zie bijlage 7. Het Totaaloverzicht maatregelen van Looproute 3: Station Tilburg naar het Wilhelminapark, is opgenomen in het rapport, zie tabel

7.14 en zie illustratie 7.16. Ter verduidelijking van de tabellen is tabel 7.13 opgesteld als toelichting.



Illustratie 7.16 Totaaloverzicht maatregelen

Een voetgangersklimaat creëren	
Toelichting Totaaloverzicht maatregelen	
<p>Om met de maatregelen voor de betreffende looproutes en looproutesegmenten een voetgangersklimaat te creëren, dienen de maatregelen in chronologische volgorde gerealiseerd te worden.</p> <p>Uitvoerbaarheid → Toegankelijkheid → Veiligheid → Comfort → Aantrekkelijkheid</p>	
-Looproute-	
-Looproutesegment-	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Veiligheid	Veiligheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Comfort	Comfort
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Leesbaarheid	Leisbaarheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit
<ul style="list-style-type: none"> -Looproute- -Algemene maatregelen welke zijn gekoppeld aan gebiedsidentiteit- -Randvoorwaarden welke worden gehandhaafd- -Invloed van maatregelen op bewoners op en rondom de looproute en looproutesegment-

Tabel 7.13 Toelichting tabellen Totaaloverzicht maatregelen

Totaaloverzicht maatregelen	
Looproute 3: Station Tilburg naar Wilhelminapark	
Segment D: Burgermeester Brokxlaan naar Fraterstraat tot Stedekestraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,26= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte= 1,80 conform handboek lopen Tilburg - Puntvernauwing= 1,40 conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 8 - 11	8 – Bij de overgang van de Burgermeester Brokxlaan naar de Fraterstraat loopt de looproute in een helling naar beneden wat ervoor zorgt dat rolstoelgebruikers in het geding kunnen komen. Deze helling dient daarvoor afgevlakt te worden. 11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.

Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – De looproute vereist oriëntatiemogelijkheden in de vorm van bewegwijzering en landmarks. Na het verlaten van het stationsplein stopt de bewegwijzering, hierdoor bestaat de kans dat de voetganger zijn verplaatsing niet vervolgd naar de Stedekestraat.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 28 - 34	28 – De overgang van de Burgermeester Brokxlaan naar de Fraterstraat dient te worden afgemaakt, deze lijkt nu 'onafgemaakt' en 'bouwvalchtig'. 34 – Groene elementen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Segment E: Stedekestraat tot Wilhelminapark	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,26= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>

Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,60 niet conform handboek lopen Tilburg Puntvernuwing= 1,50 conform handboek lopen Tilburg	- De vrijedoorloopruimte van de Stedekestraat voldoet niet. Dit komt mede door het langsparkeren aan beide kanten van de straat. Er wordt geen maatregel opgenomen om de looproute te verbreden ten koste van het langsparkeren. Wel wordt de voetganger gecompenseerd door het realiseren van maatregelen, welke voortkomen uit de resterende variabelen en eisen.
Veiligheid	Veiligheid
- 1	1 – Op de kruising Stedekestraat/Lange Nieuwstraat komt de voetganger in het geding door het kruisende autoverkeer.
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- 15 - 16	15 – Bij het vervolgen van zijn verplaatsing krijgt de voetganger op de Stedekestraat te maken, met twee verschillende omgevingen. De splitsingen van de twee omgevingen vindt plaats op de T-splitsing

	Stedekestraat/Meesterstormstraat, waarnaar de bebouwing en infrastructuur verandert. Hier dient de voetganger door bewegwijzering en route indicatie bij de hand te worden genomen, om te voorkomen dat er twijfel ontstaat of hij nog op de looproute zit. 16 – Er liggen geen bestemming nabij de looproute, hiermee wordt niks gedaan, omdat het een woonwijk betreft.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 21	21 – Zichtbaarheid van bestemmingen dient te worden verbeterd door het plaatsen van bewegwijzering en route indicatie.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 22 - 26 - 29 - 31 - 33 - 34	22/26/33 – De aantrekkelijkheid van de looproute en het uitlichten van geschiedenis en de gebiedsidentiteit dient te worden ingevuld door het plaatsen van route indicatie en landmarks. 29/31 – Omdat het een woonwijk is dienen er voorzieningen en meubilair voor verblijven te worden geplaatst op een plek(ken) waar dit schikt.

	34 – Groene elementen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Segment F: Wilhelminapark	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,26= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 8	8 – De brug aan de noordelijke rand van het Wilhelminapark heeft een helling naar beneden wat ervoor zorgt dat rolstoelgebruikers in het geding kunnen komen. Deze helling dient daarvoor afgevlakt te worden.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- 20	20 – De bewegwijzering, route indicatie en landmarks dienen in het park te worden vernieuwd.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid

- 26	26 – Bij het vernieuwen van de bewegwijzering, route indicatie en landmarks dient de geschiedenis van het Wilhelminapark te worden uitgelicht.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
<p>- Looproute 3 is de looproute vanaf het station naar het Wilhelminapark.</p> <p>- Als de voetganger uit de trein stapt in het station dient voor hem direct zichtbaar te zijn in welke richting hij zich als potentiële Museumkwartier of museabezoeker dient te begeven. Op het stationsplein aangekomen kan de voetganger zich oriënteren met bewegwijzering. Als hij de Burgemeester Brokxlaan is overgestoken wordt er aanbevolen om de voetganger door middel van bewegwijzering en route indicatie, op een prullenbak in de vorm 'Textiel-zoeken' voor kinderen de keus te geven om door te steken naar het Clarissenhof. Het Clarissenhof is het voetpad achter de horecagelegenheden. Dit biedt een bredere looproute dan voor de horecagelegenheden door, waar ook een stuk over het fietspad moet worden gelopen. Op het Clarissenhof dient de voetganger door middel van bewegwijzering naar de Fraterstraat te worden geleid. Het Clarissenhof is lang, daarom wordt er aanbevolen om zit voorzieningen te plaatsen. Ook is er dermate veel ruimte voor landmarks in de vorm van Kunst in de openbare ruimte. Eenmaal bij de overgang naar de Fraterstraat aangekomen is wederom bewegwijzering vereist. Deze overgang ziet er tot op heden uit als een 'bouwval', maar heeft het potentieel om als doorgang te dienen naar het vervolg van de looproute. Hier, bij deze overgang, dient de voetganger er in ieder geval van op de hoogte gesteld te worden dat hij zich nog op de looproute bevindt. Dit door middel van bewegwijzering en route indicatie, op een nog neer te zetten object in de vorm van Textiel-zoeken. Deze bewegwijzering dient op de kruising</p>	

Stedekestraat/Lange Nieuwestraat te worden herhaald. De Stedekestraat biedt zich perfect voor het inpassen van een **landmark**, gekoppeld aan de identiteit/geschiedenis van het gebied. Op de 140 meter hoogte in de Stedekestraat bevindt zich een oud pand, welke de mogelijkheid biedt voor een nog te plaatsen object, of indien mogelijk een muurschildering. Op de T-splitsing Stedekestraat/Meester Stormstraat dient de **bewegwijzering** te worden herhaald, waarnaar de voetganger zijn verplaatsing naar het Wilhelminapark kan vervolgen. In het Wilhelminapark aangekomen heeft de voetganger de mogelijkheid om te flaneren. In het Wilhelminapark bevindt zich **bewegwijzering, landmarks**, welke echter vernieuwt dienen te worden. Ook dient er **route indicatie** in de vorm van Textiel-zoeken worden geplaatst. Na te hebben geflaneerd te kan de voetganger zijn verplaatsing voor te zetten richt naar looproute 1, naar De Pont museum, of looproute 4, naar Het Textielmuseum. Aan de hierboven geformuleerde maatregelen, welke betrekking hebben tot bewegwijzering is het van belang dat bij deze bewegwijzering naar de musea toe, op dezelfde plekken bewegwijzering wordt gerealiseerd welke aangeeft in welke richting het station, de Spoorzone en de Binnenstad zich bevinden. Hiermee wordt er in toekomst een sterkere verbinding gelegd met zowel de Spoorzone, het Station, als de daarachterliggende Binnenstad.

- De randvoorwaarden, welke de projecten en ontwikkelingen aan de Stedekestraat en Wilhelminapark betreffen worden gehandhaafd door middel van de geformuleerde maatregelen. Dit geldt ook voor het in toekomst sterker betrekken van de Spoorzone en de Binnenstad.
- Aan de looproute wonen bewoners met de Mentality-milieus van Moderne burgerij, Postmaterialisten en Traditionele burgerij. Door het verwezenlijken van de maatregelen worden de behoeften die deze groepen hebben ten opzichte mobiliteit tegemoetgekomen en niet tenietgedaan.

Tabel 7.14 Totaaloverzicht maatregelen Looproute 3 Station Tilburg naar Wilhelminapark

7.5 Conclusie Hoofdstuk 7: Casestudy Museumkwartier

De Voetgangerscode is toegepast op het Museumkwartier als casestudyonderdeel. Hiermee kan er antwoord worden gegeven op:

Deelvraag 6: Wat zijn de resultaten als de methodiek wordt toegepast in het Museumkwartier, met als doel het creëren van een voetgangersklimaat?

Door het toepassen van De Voetgangerscode zijn de looproutes in het Museumkwartier, waarover een voetgangersklimaat gecreëerd gaat worden vastgesteld. Dit betreft de looproutes van het station Tilburg en parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier toe, de looproutes welke als relevant zijn vastgesteld als gevolg van de randvoorwaarden en de looproutes, welke als meest populair worden geacht omdat ze het snelste zijn. Deze looproutes zijn door middel van de methodiek geanalyseerd op de variabelen en bijhorende eisen waaruit een voetgangersklimaat dient te bestaan. De eisen waaraan de looproutes niet voldoen zijn hierbij opgenomen als knelpunt. Per looproute is er per enkelknelpunt, zowel als voor de totale looproute inzichtelijk gemaakt welke maatregelen er van toepassing dienen om een voetgangersklimaat te creëren.

In dit proces zijn de stakeholders, het Unique Selling Point van het Museumkwartier en de belanghebbenden gedefinieerd, samen met de belangen die zij hebben ten opzichte van de looproutes over welke een voetgangersklimaat gecreëerd kan worden. Het resultaat van het toepassen van de methodiek is een Totaaloverzicht maatregelen voor het Museumkwartier. Dit Totaaloverzicht maatregelen bestaat uit locatiegerichte maatregelen, welke in lijn lopen met de doelstellingen van de gemeente Tilburg, de randvoorwaarden van het plangebied, de stakeholders, de belanghebbenden en identiteit van het gebied Museumkwartier.

7.6 Evaluatie functioneren De Voetgangerscode

Bij het werken aan de Casestudy is De Voetgangerscode voor de eerste keer gebruikt. Om in toekomst ervoor te zorgen dat De Voetgangerscode verder wordt geoptimaliseerd en daardoor voor het gewenste resultaat kan zorgen wordt op het gebruik geëvalueerd, zie tabel 7.15. Bij de evaluatie wordt er gekeken naar 'het behaalde resultaat' van de stap en indien er een 'toekomstige optimalisatie' nodig is.

De Voetgangerscode Evaluatie
1. Definiëren plangebied
<p>1.1 Plangebied vaststellen - Ruimtelijke afbakening gebied;</p> <p>- Behaald resultaat: Overzicht in kaart, waarbij inzichtelijk is gemaakt waar de componenten, welke vooraf aan het project waren vastgesteld liggen gelokaliseerd. Voor deze casestudy heeft de stap het gewenste resultaat behaald.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Door deze eerste stap wordt gekeken naar een gebied waarin het voetgangersbeleid geïntegreerd kan worden. Echter zou deze eerste stap omgewisseld kunnen met de tweede stap 'De doel(en) vaststellen'. Dit hangt af van het startpunt wat de gemeente beoogd als meest aansluitend, op hetgeen wat hun voetgangersbeleid biedt.</p>
<p>1.2 De doel(en) vaststellen - SMART-methodiek;</p> <p>- Behaald resultaat: Inzicht in het specifieke doel wat de gemeente met de casestudy wil behalen. Dit doel is hierbij specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden gemaakt.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>
<p>1.3 Randvoorwaarden van het project vaststellen.</p> <p>- Behaalde resultaat: Inzicht in de randvoorwaarden welke invloed hebben op de casestudy.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>

2. Definiëren gebiedsidentiteit
<p>2.1 Stakeholders & Unique Selling Point (USP) vaststellen; - Focusgroepen organiseren</p> <p>- Behaalde resultaat: De stakeholders zijn door middel van deze stap gedefinieerd en verder inzichtelijk gemaakt. Van de stakeholders zijn de culturele kwaliteiten in de vorm van inhoudelijke informatie over het museum en sociale kwaliteiten in de vorm van de opinies en belangen die zij hebben ten opzichte van een voetgangersklimaat inzichtelijk gemaakt. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd in plaats van focusgroepen georganiseerd. De resultaten hebben ertoe geleid dat de stakeholders met hun opinies en belangen in het verloop van de casestudy betrokken konden worden. Hierdoor zijn de uiteindelijke maatregelen hun opinies en belangen afstemt. Door middel van het Unique Selling Point kon de koppeling tussen gebied en stakeholders gemaakt worden. Deze koppeling was van waarde bij het doorlopen van de resterende casestudy en het opstellen van de maatregelen.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Voor de casestudy is er een gesprek gevoerd met beide stakeholders. In de stap staat opgenomen dat er focusgroepen georganiseerd dienden te worden. Door de coronaomstandigheden was hier echter geen mogelijkheid voor. In toekomst kan het opstellen van een communicatieplan worden opgenomen als toevoeging aan deze stap.</p>
<p>2.2 Belanghebbenden vaststellen; - Leefstijlen vaststellen en focusgroepen organiseren;</p> <p>- Behaalde resultaat: De belanghebbenden bewoners en bezoekers zijn vastgesteld door middel van deze stap. De bewoners en de behoefte die zij hebben ten opzichte van mobiliteit zijn hierbij in kaart geïdentificeerd door het inzichtelijk maken van de Mentality-milieus. De bezoekers van de stakeholders zijn inzichtelijk gemaakt doordat de bezoekersanalyses van de twee stakeholders beperkt ingezien konden worden. Deze informatie over de bezoekers betrof de leeftijden van de bezoekers en daarbij de landen van herkomst van een van de stakeholders haar bezoekers. De informatie van een van de stakeholders was echter beperkt, omdat het</p>

<p>hele document niet vrijgegeven kon worden voor deze casestudy. De informatie over beide belanghebbenden is meegenomen en heeft een rol gespeeld in het verloop van de casestudy.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Als onderdeel van de stap, dient in toekomst het houden van focusgroepen worden te worden benadrukt. Dit zorgt voor beter inzicht in de behoeften van de bewoners en bezoekers. Daarbij dient er navraag gedaan te worden naar de mogelijkheid om indien alsnog de data over de bezoekers te ontvangen.</p>
<p>2.3 Looproutes vaststellen.</p>
<p>- Behaalde resultaat: De stap heeft inzicht in de looproutes, welke van belang zijn voor het project opgeleverd. Het gaat hierbij om de looproutes die voortkwamen uit de gemeentelijke doelen, randvoorwaarden en populariteit. Deze looproutes zijn van waarde geweest in het verloop van de casestudy.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>
<p>3. Definiëren knelpunten looproutes</p>
<p>3.1 Looproutes analyseren op variabelen en eisen voetgangersklimaat;</p>
<p>- Behaalde resultaat: Overzicht van alle knelpunten, per looproute en per looproutesegment verwerkt in een looprouteoverzicht.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>
<p>4. Definiëren maatregelen</p>
<p>4.1 Informatieanalyse</p>
<p>- Behaalde resultaat: Met deze stap is de informatie, welke is voortkomen uit het derde onderdeel van De Voetgangerscode tegen elkaar afgelegd. Dit tegen elkaar afleggen van de informatie heeft ervoor gezorgd dat er vooraf aan de resterende stappen en overige onderdelen richting kon worden gegeven. Voorbeeld hiervan is het definiëren van Looproute 1, 3, 4 en 5 als looproutes waarvan wordt verwacht dat deze voornamelijk interessant zijn voor bezoekers en de resterende zeven looproutes voor bewoners.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>

<p>4.2 Belangen van stakeholders;</p> <p>- Belangen stakeholders vertalen naar maatregelen</p>
<p>- Behaalde resultaat: De informatie, van en over de stakeholder, welke uit stap twee van De Voetgangerscode is voortgekomen bestond alreeds uit belangen voor maatregelen.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Doordat in het geval van deze casestudy tijdens het voeren van de gesprekken met de stakeholders al ‘haakjes’ voor maatregelen werden gedefinieerd kan deze stap achteraf als ‘overbodig’ worden gezien. Echter kan hetgeen wat een gemeente tijdens de eerste gesprekken meekrijgt van stakeholders verschillen. Dit kan ervoor zorgen dat in sommige gevallen deze ‘vertaaltap’ alsnog relevant is.</p>
<p>4.3 Belangen van belanghebbenden;</p> <p>- Belangen belanghebbende vertalen naar maatregelen</p>
<p>- Behaalde resultaat: Door geen focusgroepen te hebben georganiseerd is de informatie welke is voortgekomen uit het tweede onderdeel van De Voetgangerscode wat oppervlakkiger gebleven als vooraf werd gehoopt. Echter is deze ‘beperkte’ informatie alsnog vertaald naar de meest passende maatregelen.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist. Indien er in toekomst focusgroepen worden georganiseerd levert deze stap meer op ten opzichte van de situatie tijdens deze casestudy.</p>
<p>4.4 Totaaloverzicht maatregelen</p> <p>- Op basis van de informatie welke is verkregen uit de analyse, stakeholders en belanghebbenden zijn er per looproutesegment en looproute op kaart en in tabel maatregelen gedefinieerd.</p>
<p>- Behaalde resultaat: Per looproute en looproutesegment zijn per variabelen waaraan een voetgangersklimaat dient te voldoen maatregelen gedefinieerd. Deze maatregelen zijn in kaart en in tabel verwerkt. In kaart gaat het hierbij om maatregelen welke hun grondslag vinden in de variabelen aantrekkelijkheid en het creëren van een beleving.</p> <p>- Toekomstige optimalisatie: Geen toekomstige optimalisatie vereist.</p>

Tabel 7.15 De Voetgangerscode evaluatie

8. Conclusie en Aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt toegewerkt naar een afronding van dit onderzoeksrapport. Hiervoor wordt per hoofdstuk, op de bijhorende deelvraag een conclusie gegeven. Deze conclusies bouwen op tot een conclusie op het totale onderzoek. Deze conclusie geeft uiteindelijk antwoord op de hoofdvraag, welke luidt als volgt:

Hoofdvraag: “Welke combinatie van variabelen kunnen worden samengevoegd tot een methodiek, waarmee de Gemeente Tilburg en andere gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren en daarmee looproutes aantrekkelijker kunnen maken?” Op basis van het beantwoorden van de hoofdvraag en de deelvragen van de separate hoofdstukken worden tot slot aanbevelingen voor de gemeente Tilburg geformuleerd. Deze aanbevelingen duiden op vervolgstappen en vervolgonderzoeken, welke in toekomst kunnen worden gedaan.

8.1 Beantwoording Deelvragen & Hoofdvraag

De voetganger wordt gedefinieerd als een persoon die zich te voet verplaatst door de openbare ruimte. De voetganger kan hierbij gebruik maken van hulpmiddelen, zoals een karretje of een fiets aan de hand en mag zittend in een rollend hulpmiddel zitten. Om deze voetganger beter te leren kennen en beter te leren begrijpen is er gekeken naar verschillende type verplaatsingen, welke afgelegd kunnen worden door verschillende doelgroepen. Bij deze verschillende typen verplaatsingen hebben de verschillende doelgroepen verschillende motieven, welke beïnvloed kunnen worden door voetgangerstrends. Dit leidt tot het antwoord op **Deelvraag 1: Wat typeert een voetganger?** De voetganger wordt getypeerd door de karakteristieken van zijn verplaatsing, dit kan zowel een hulpmiddel zijn of de snelheid welke hij bij het lopen aanhoudt. Deze karakteristieken worden beïnvloed door als voetganger te behoren tot een voetgangersdoelgroep, het kiezen van een type

verplaatsing met een specifiek motief en het beïnvloed worden door voetgangerstrends.

De voetganger dient de mogelijkheid te worden geboden om zich te kunnen begeven over een netwerk van samenhangende looproutes, waarover hij uiteindelijk een of meerdere bestemmingen kan bereiken. Door een netwerk te vormen kunnen mensen als voetganger op verschillende momenten van de dag verschillende bestemmingen bereiken. Het voetgangersnetwerk biedt mensen hierdoor keuzemogelijkheden, welke ervoor zorgen dat zij worden gestimuleerd om te lopen. Dit voetgangersnetwerk is daarbij van groot belang voor het gebied, waarin het voetgangersnetwerk zich bevindt. Dit leidt tot het antwoord op **Deelvraag 2: Wat is het belang van looproutes binnen een gebied?** Het creëren van een voetgangersnetwerk heeft een positief effect op de economie, duurzaamheid en bereikbaarheid van de gehele samenleving.

Deze beleidsdoelen worden echter niet zomaar, door ‘alleen’ het verbinden van looproutes tot een looprouutenetwerk behaald. De voetganger gebruikt een looproute van een looprouutenetwerk niet altijd ‘zomaar’, of gaat niet ‘zomaar’ lopen. De voetganger dient daarvoor gestimuleerd te worden. Om deze stimulering in gang te zetten dient de Voetgangersbehoeftepiramide te worden doorlopen. Door deze voetgangersbehoeftepiramide te doorlopen kan een voetgangersklimaat worden gecreëerd. Dit leidt tot het antwoord op **Deelvraag 3: Hoe kan een prettig voetgangersklimaat worden gecreëerd, dat ervoor zorgt dat lopen wordt gestimuleerd?** Een voetgangersklimaat kan worden gecreëerd over een of meerdere looproutes van een looprouutenetwerk. Dit kan worden gedaan door onder aan de voetgangersbehoeftepiramide te beginnen met het creëren van een infrastructurele basis, waarmee wordt voldaan aan de variabelen: uitvoerbaarheid en toegankelijkheid. Als tweede stap dient een looproute te worden voorzien van ruimtelijke factoren, waarmee wordt voldaan aan: het veilig en comfortabel maken van een looproute. Als derde dient een looproute te worden voorzien van psychologische factoren, welke een looproute

aantrekkelijk maken. Daarnaast wordt er door deze psychologische factoren aangesloten op de identiteit van een gebied. Dit maakt een voetgangersklimaat compleet.

Bij deelvraag 4 is er naar Best Practices voetgangersprojecten gekeken. Bij deze Best Practices is er gekeken hoe de onderdelen van de voetgangersbehoeftepiramide, welke een voetgangersklimaat moeten creëren kunnen slagen. Dit leidt tot het antwoord op **Deelvraag 4: Wat zijn de succesfactoren van Best Practices projecten eruit, waarbij de voetganger centraal staat?** De Best Practices wijzen uit dat de succesfactoren hun grondslag vinden in maatregelen, welke niet alleen van baat zijn voor de voetganger, maar voor de hele openbare ruimte. Hieronder valt het plaatsen van groen, zitaangelegenheden en het reduceren van de ruimte van de auto.

De kennis over de voetganger, looproutes en het creëren van een voetgangersklimaat is vergaard om een methodiek te ontwikkelen.

Om deze doelstelling te bereiken is er antwoord gegeven op **Deelvraag 5: Wat is de methodiek, welke ervoor kan zorgen dat een voetgangersklimaat wordt gecreëerd en daarmee de voetganger wordt gestimuleerd, een beleving wordt gecreëerd en daarmee wordt bijgedragen aan de identiteit van een gebied?** De methodiek, welke de naam 'De Voetgangerscode' is gegeven bestaat uit onderdelen van variabelen welke ervoor zorgen dat een looproute wordt voorzien van maatregelen. Deze variabelen met bijhorende eisen zorgen er op hun beurt voor dat een voetgangersklimaat gecreëerd kan worden. Dit zijn de onderdelen van de voetgangersbehoeftepiramide. Deze variabelen zorgen ervoor dat de voetganger wordt gestimuleerd en dat er in wordt gehaakt op de identiteit van een gebied. Hiermee is voldaan aan de doelstelling van dit onderzoek: **Doelstelling onderzoek:** *"Het opstellen van een methodiek waarmee gemeenten een voetgangersklimaat kunnen creëren, looproutes kunnen verbeteren en zo de voetganger stimuleren."*

De ontwikkelde methodiek 'De Voetgangerscode' is toegepast in op het Museumkwartier als casestudyonderdeel. Dit leidt tot het antwoord op de laatste deelvraag, **Deelvraag 6: Wat zijn de resultaten als de methodiek wordt toegepast in het Museumkwartier, met als doel het creëren van een voetgangersklimaat?** De Voetgangerscode heeft als resultaat een totaaloverzicht maatregelen voor het Museumkwartier opgeleverd. In dit totaaloverzicht maatregelen zijn er per vastgestelde looproute maatregelen gedefinieerd, zowel voor lossen knelpunten, welke zijn voortgekomen uit analyse, evenals voor knelpunten waarbij de oplossing de hele looproute aangaat. Dit totaaloverzicht maatregelen bestaat uit locatiegerichte maatregelen, welke verwerkt zijn in tabel, als ook in kaart en daarbij in lijn lopen met de doelstellingen van de gemeente Tilburg. Deze maatregelen sluiten daarbij ook aan op de randvoorwaarden van het plangebied, de stakeholders, de belanghebbenden en de gebiedsidentiteit. Door de behaalde resultaten en gedefinieerde maatregelen toe te passen wordt er voldaan aan de doelstellingen van de gemeente Tilburg:

Doelstelling gemeente Tilburg: *"De voetganger stimuleren om de looproutes vanaf het station en parkeergarage Knegtel naar het Museumkwartier te gebruiken, door de looproutes aantrekkelijker te maken."*

Doelstelling Museumkwartier: *"Het creëren van een bruisend en cultureel stadsdeel dat een belangrijke bijdrage levert aan de economische ambities van de stad (Gemeente Tilburg, 2020)."*

Als antwoord op de **hoofdvraag** kan worden gesteld dat een voetgangersklimaat bestaat uit drie onderdelen: 1. Een infrastructurele basis, wordt gevormd door de variabelen uitvoerbaarheid en toegankelijkheid, 2. Ruimtelijke factoren, deze worden gevormd door de variabelen veiligheid en comfort en 3. Psychologische factoren, welke worden gevormd door de variabele aantrekkelijkheid en daarbij wordt versterkt door deze aantrekkelijkheid aan te laten sluiten op de gebiedsidentiteit.

Om een voetgangersklimaat te kunnen creëren dienen deze drie onderdelen en hun variabelen onderdeel uit te maken van de methodiek die wordt opgesteld. De variabelen bestaan uit eisen, welke als richtlijnen kunnen fungeren bij het analyseren van looproutes, evenals dat ze kunnen fungeren als basis voor het opstellen van maatregelen, welke uiteindelijk het voetgangersklimaat vorm moeten gaan geven.



Illustratie 8.1 Smidspad (Eigen werk)

8.2 Aanbevelingen gemeente Tilburg

Aan de hand van de conclusies en het onderzoek kunnen er aanbevelingen worden gedaan ten behoeve van de gemeente Tilburg, zie tabel 8.1.

Aanbevelingen gemeente Tilburg
Hoofdstuk 3: Looproutes
Aanbeveling 1: Verdiepend onderzoek voetgangersdoelgroepen
<ul style="list-style-type: none"> - In het derde hoofdstuk is onderzoek gedaan naar voetgangersdoelgroepen. Hierbij zijn er voetgangersdoelgroepen gedefinieerd. Echter is er niet diep genoeg onderzoek gedaan naar deze voetgangersdoelgroepen om deze uiteindelijk mee te kunnen nemen naar het opstellen van de methodiek en het casestudy onderdeel. - Aanbeveling 1: Er wordt aan de gemeente Tilburg aanbevolen om verder onderzoek te doen naar deze voetgangersdoelgroepen. Met dit verder diepende onderzoek kunnen de gedefinieerde maatregel gericht in worden gezet en indien nog op de doelgroepen worden aangescherpt.
Hoofdstuk 7: Casestudy Museumkwartier
Aanbeveling 2: Stakeholders – Focusgroepen
<ul style="list-style-type: none"> - In het kader van dit onderzoek is er met de stakeholders De Pont museum en Het Textielmuseum een gesprek gevoerd, ten oriëntatie voor het in toekomst samenwerken aan het creëren van een voetgangersklimaat. - Aanbeveling 2: De gemeente Tilburg wordt aanbevolen om in toekomst focusgroepen te organiseren met beide stakeholders om tot een nog betere invulling van maatregelen te komen.
Aanbeveling 3: Belanghebbenden Bewoners – Focusgroepen
<ul style="list-style-type: none"> - In het kader van het onderzoek en de coronarestricties zijn er geen focusgroepen met de belanghebbenden groep bewoners georganiseerd. - Aanbeveling 3: Om de behoeften welke de bewoners hebben ten opzichte van het creëren van een voetgangersklimaat in de vastgestelde looproutes op te nemen, wordt de gemeente Tilburg aanbevolen om focusgroepen te organiseren. Deze focusgroepen kunnen leiden tot het nog beter invullen van maatregelen.

- **Aanbeveling 4:** In het Museumkwartier en voor de casestudy vastgestelde plangebied wonen kunstondernemers. Deze ondernemers kunnen in toekomst een toevoeging leveren aan de gedefinieerde maatregel 'landmarks', welke 'Kunst in de openbare ruimte impliceren. Er wordt de gemeente Tilburg daarom aanbevolen om deze ondernemers nadrukkelijk te betrekken en uit te nodigen bij het organiseren van focusgroepen.

Aanbeveling 5: Vrijedoorloopruimte looproutes – Knelpunten & Maatregelen

- Ten aanzien van het de knelpunten, welke zijn voortgekomen uit de analyseringmethode 'schouwen', is gebleken dat een aantal vastgestelde looproutes niet voldoet aan de eisen van richtlijnen 'Vrijedoorloopruimte' uit het eigen Handboek lopen Tilburg.

- **Aanbeveling 5:** Voordat maatregelen van de variabelen toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid worden gerealiseerd wordt de gemeente Tilburg aanbevolen om de looproutes te voorzien van voetgangersinfrastructuur, welke voldoet aan de richtlijnen.

Aanbeveling 6: Smidspad – Knelpunten & Maatregelen

- De voetganger die vanaf het Wilhelminapark zijn verplaatsing voortzet naar Het Textielmuseum moet heeft het Smidspad als meest voor de hand liggende vervolg van zijn verplaatsing. Bij het analyseren van het Smidspad is vastgesteld dat deze looproutes naar Het Textielmuseum dermate veel knelpunten heeft, dat de voetganger deze doorsteek niet veilig en comfortabel kan maken. Daarbij komen ook de uitvoerbaarheid en toegankelijkheid in het geding en is de looproute ten allerminste aantrekkelijk.

- **Aanbeveling 6:** Om ervoor te zorgen dat het Smidspad onderdeel wordt van een voetgangersklimaat, wordt er aanbevolen om de straat te voorzien van een herinrichting.

Aanbeveling 7: Belanghebbenden Bezoekers – Data

- De bezoekersanalyses van beide musea, welke zijn verkregen uit de gesprekken met de beide musea waren beperkt. Deze beperking heeft ertoe geleid dat de gedefinieerde maatregelen niet optimaal op deze bezoekers afgestemd kon worden.

- **Aanbeveling 7:** De maatregelen waarmee een voetgangersklimaat gecreëerd kan worden dienen in toekomst ook afgestemd te worden op de bezoekers van de beide musea. De aanbeveling wordt gedaan om in toekomst meer duidelijkheid te krijgen over deze bezoekers, door analyses bij de musea op te vragen, of informatie uit te wisselen bij de toekomstige focusgroepen.

Aanbeveling 8: Belanghebbenden Bezoekers – Arrangementen

- Uit het Expertinterview met Ineke Spapé is naar voren gekomen dat het organiseren van arrangementen onderdeel kan uitmaken van de gedefinieerde maatregelen. Deze arrangementen kunnen als stimulerend werken voor de belanghebbenden bezoekers.

- **Aanbeveling 8:** Op basis van de inzichten welke zijn verkregen van de expert wordt het de gemeente Tilburg aanbevolen om tijdens de toekomstige focusgroepen met de musea te bespreken wat de mogelijkheden hiernaar zijn.

Tabel 8.1 Aanbevelingen gemeente Tilburg

Literatuurlijst

- A.R.A, F. (2020, augustus 30). *Wandelen van het station naar de binnenstad: zo zag dat er vroeger uit in Breda*. Geraadpleegd op 30 maart 2021. Opgehaald van www.indebuurt.nl/https://indebuurt.nl/breda/genieten-van/wandelen-van-station-naar-de-binnenstad-zo-zag-dat-er-vroeger-uit~102826/9/
- AD. (2016, maart 16). *Willemstraat en Willemsbrug Breda op de schop | Breda | AD.nl*. Geraadpleegd op 31 maart 2021. Opgehaald van [www.ad.nl/https://www.ad.nl/breda/willemstraat-en-willemsbrug-breda-op-de-schop~aa22339b/](https://www.ad.nl/breda/willemstraat-en-willemsbrug-breda-op-de-schop~aa22339b/)
- Alfonso, C. (2021, maart 3). Persoonlijke communicatie - Gemeente Tilburg - Senior procesmanager. (F. Neijts, Interviewer)
- B. van den ban. (2021, april 1). *Breda, Stationsplein en Willemstraat*. Geraadpleegd op 1 april 2021. Opgehaald van [www.vandenban.com/https://www.vandenban.com/natuursteen/referenties/breda-stationsplein-en-willemstraat](https://www.vandenban.com/natuursteen/referenties/breda-stationsplein-en-willemstraat)
- Bakker, N. (2020, december 11). *Voetganger veroverde terrein in 2020 | Verkeerskunde*. Geraadpleegd op 4 februari 2021 Opgehaald van [www.verkeerskunde.nl/https://www.verkeerskunde.nl/artikel/voetganger-veroverde-terrein-in-2020](https://www.verkeerskunde.nl/artikel/voetganger-veroverde-terrein-in-2020)
- Berkel, T. v. (2017, maart 24). *De Pont in wereldwijde museumtop | Tilburg | bd.nl*. Geraadpleegd op 21 april 2021. Opgehaald van [www.bd.nl/https://www.bd.nl/tilburg/de-pont-in-wereldwijde-museumtop~a7951cb5/](https://www.bd.nl/tilburg/de-pont-in-wereldwijde-museumtop~a7951cb5/)
- Breda City App. (2021, mei 29). *FOTOBLOG: WILLEMSTRAAT EN STATION BREDA*. Geraadpleegd op 29 mei 2021 Opgehaald van www.stappen-shoppen.nl/https://www.stappen-shoppen.nl/nieuws/fotoblog-willemstraat-en-station-breda-57c567da2a5ab0800df23dc8

- shoppen.nl: <https://www.stappen-shoppen.nl/nieuws/fotoblog-willemstraat-en-station-breda-57c567da2a5ab0800df23dc8>
- BredaNu. (2017, december 15). *Vraag Op Straat: Wat Vindt Breda Van De Groene Loper? | BredaNu*. Geraadpleegd op 31 maart 2021. Opgehaald van www.bredanu.nl/https://bredanu.nl/vraag-op-straat-vindt-breda-groene-loper/
- Bruitparif . (2014, december). *Comparaison des niveaux de bruit avenue de Clichy à Paris avant et après les travaux de réaménagement de l'avenue de Clichy*. Geraadpleegd op 2 april 2021. Opgehaald van [www.noiseineu.eu/http://www.noiseineu.eu/en/16124-a/homeindex/file?objectid=14615&objectypeid=0](http://www.noiseineu.eu/homeindex/file?objectid=14615&objectypeid=0)
- College van Rijksadviseurs. (2020, mei 28). *Naar een gezonde stad te voet*. Geraadpleegd op 17 maart 2021. Opgehaald van [www.collegevanrijksadviseurs.nl/https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/publicaties/publicatie/2020/05/28/naar-een-gezonde-stad-te-voet](https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/publicaties/publicatie/2020/05/28/naar-een-gezonde-stad-te-voet)
- CROW Kennisplatform . (2019, februari 14). *Handleiding: Looproutes* . Geraadpleegd op 2 maart 2021. Opgehaald van [www.crow.nl/https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#63996](https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#63996)
- CROW Kennisplatform. (2014, mei 20). *Feiten en cijfers rond de voetganger*. Geraadpleegd op 24 februari 2021. Opgehaald van [www.crow.nl/https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/Kennismodule#25946](https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/Kennismodule#25946)
- CROW Kennisplatform. (2014, mei 20). *Lopen loont - de voetganger in beleid, ontwerp en beheer*. Geraadpleegd op 26 februari. 2021 Opgehaald van [www.crow.nl/https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#25960](https://kennisbank-crow.nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#25960)

- CROW Kennisplatform. (2014, mei 20). *Ontwerpen voor de voetgangers* . Geraadpleegd op 26 februari 2021. Opgehaald van [www.crow.nl: https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#25964](https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule#25964)
- CROW Kennisplatform. (2015, juli 31). *Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!* . Geraadpleegd op 10 maart 2021. Opgehaald van [3.1 De voetganger: https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule/detail/4876#4876](https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/kennismodule/detail/4876#4876)
- CROW Kennisplatform. (2019, november 2). *Handboek Verkeersveiligheid*. Geraadpleegd op 9 maart 2021. Opgehaald van [www.crow.nl: https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/Kennismodule#20995](https://kennisbank-crow-nl.proxy1.dom1.nhtv.nl/Kennismodule#20995)
- CROW Kennisplatform. (2021, januari 27). *CROW-rapportage: Uitwerking kwaliteitseis aantrekkelijkheid van looproutes*. Geraadpleegd op 24 februari 2021. Opgehaald van [www.fietsberaad.nl: https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/CROW-rapportage-Uitwerking-kwaliteitseis-aantrekke](https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/CROW-rapportage-Uitwerking-kwaliteitseis-aantrekke)
- CROW Kennisplatform. (2021, maart 3). *Duurzame mobiliteit* . Geraadpleegd op 5 maart 2021. Opgehaald van [www.crow.nl: https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/aantrekkelijkheid](https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/aantrekkelijkheid)
- CROW Kennisplatform. (2021, maart 1). *Verkenning effecten van investeren in lopen*. Geraadpleegd op 5 maart 2021 Opgehaald van [www.crow.nl: https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/crow-kpvv-k-d060_verkenning-effecten-van-investere](https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/crow-kpvv-k-d060_verkenning-effecten-van-investere)
- Damen, M. (2000, augustus). *Voetstappen in de sneeuw*. Geraadpleegd op 18 maart 2021. Opgehaald van [www.docplayer.nl: https://docplayer.nl/7146451-Voetstappen-in-de-sneeuw.html](https://docplayer.nl/7146451-Voetstappen-in-de-sneeuw.html)
- De Omgevingspsycholoog. (2013, juni 13). *Wat is een beleving?* . Geraadpleegd op 24 maart 2021. Opgehaald van [www.omgevingspsycholoog.nl: https://www.omgevingspsycholoog.nl/wat-is-beleving/#:~:text=Beleving%20of%20gebruikerservaring,van%20het%20hier%20en%20nu](https://www.omgevingspsycholoog.nl/wat-is-beleving/#:~:text=Beleving%20of%20gebruikerservaring,van%20het%20hier%20en%20nu)
- Encylco. (2021, maart 18). *Sociale veiligheid - 2 definities - Encyclo*. Geraadpleegd op 18 maart 2021. Opgehaald van [www.encyclo.nl: https://www.encyclo.nl/begrip/Sociale_veiligheid](https://www.encyclo.nl/begrip/Sociale_veiligheid)
- Ennen, E. (2014, Oktober). *Identiteit stimuleert gebiedsontwikkeling*. Geraadpleegd op 24 maart 2021. Opgehaald van [www.the-missinglink.nl: https://the-missinglink.nl/wp-content/uploads/2019/10/2014-EE-Identiteit-stimuleert-gebiedsontwikkeling.pdf](https://the-missinglink.nl/wp-content/uploads/2019/10/2014-EE-Identiteit-stimuleert-gebiedsontwikkeling.pdf)
- Ewing, R., Clemente, O., Handy, S., Browson, R. C., & Winston, E. (2005, juni). *Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability* . Geraadpleegd op 9 maart 2021. Opgehaald van [www.https://activelivingresearch.org: https://activelivingresearch.org/identifying-and-measuring-urban-design-qualities-related-walkability](https://activelivingresearch.org/identifying-and-measuring-urban-design-qualities-related-walkability)
- Expedia. (2021, mei 5). *Place de Clichy - Parijs | Expedia.nl*. Geraadpleegd op 5 mei 2021. Opgehaald van [www.expedia.nl: https://www.expedia.nl/Place-De-Clichy-Paris.d6173685.Bezienswaardigheid?pwaLob=wizard-package-pwa](https://www.expedia.nl/Place-De-Clichy-Paris.d6173685.Bezienswaardigheid?pwaLob=wizard-package-pwa)
- Galetzka, M., Vries, P. d., Hulshof, B., & Koeman, G. (2012, juni). *Motieven, Omgeving, en Gedrag; Wat Beweegt de Mustreiziger? Transfercapaciteit op perrons, stijpunten, traverseruimtes en halvoorzieningen*. Geraadpleegd op 25 februari 2021. Opgehaald van [www.utwente.nl: https://scholar-google-com.proxy1.dom1.nhtv.nl/scholar?hl=en&as_sdt=0,5&q=voetganger-s+gedrag](https://scholar-google-com.proxy1.dom1.nhtv.nl/scholar?hl=en&as_sdt=0,5&q=voetganger-s+gedrag)

congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2018/id_190_fer enc_horvaith_stad_voor_stap_hoe_voetgangersnetwerken_stad_vd _toekomst_bepalen.pdf

Hoyng, J., & Molster, A. (2020, februari 4). *Goede looproutes zijn een vereiste voor een beweegvriendelijke omgeving*. Geraadpleegd op 12 maart 2021. Opgehaald van www.allesoversport.nl: <https://www.allesoversport.nl/thema/beleid/goede-looproutes-zijn-een-vereiste-voor-een-beweegvriendelijke-omgeving/>

Ibtaten, K. (2014, november 27). *Le réaménagement de l'avenue de Clichy à Paris*. Geraadpleegd op 2 april 2021. Opgehaald van www.noiseineu.eu: <http://www.noiseineu.eu/en/16003-a/homeindex/file?objectid=14503&objectypeid=0>

Identiteit & Branding. (2021, maart 25). *Identiteit & Branding - Methodiek >Identiteit*. Geraadpleegd op 25 maart 2021. Opgehaald van www.identiteitenbranding.nl: <http://www.identiteitenbranding.nl/methodiek-identiteit.html>

Jacobs, I. (2021, maart 2). *Voetganger grote winnaar in verplaatsingen in 2020*. Geraadpleegd op 2 maart 2021. Opgehaald van www.verkeersnet.nl : <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsmanagement/36164/voetganger-grote-winnaar-in-verplaatsingen-in-2020/>

KiM. (2020, april 20). *Mobiliteit en de coronacrisis*. Geraadpleegd op 23 maart 2021. Opgehaald van www.kimnet.nl: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/04/20/mobiliteit-en-de-coronacrisis>

Ko van Dun. (2021, mei 29). *Ko van Dun Kunstgeschiedenis >> Kunstgeschiedenis in Tilburg*. Geraadpleegd op 29 mei 2021. Opgehaald van www.kovandun.nl: <https://kovandun.nl/kunstgeschiedenis-in-tilburg/>

Leansix, D. (2012, januari 26). *Introductie tot Best Practices | leansixsigmatools.nl*. Geraadpleegd op 29 maart 2021. Opgehaald van www.leansixsigmatools.nl: https://leansixsigmatools.nl/2012/01/26/introductie-tot-best-practices?cli_action=1600871801.068

Lenting, N. (2015, december 15). *Willemstraat infographic.jpg*. Geraadpleegd op 30 maart 2021. Opgehaald van www.bredavorbestebinnenstad.nl : <http://bredavorbestebinnenstad.nl/wp-content/uploads/2017/07/willemstraat%20infographic.jpg>

Litman, T. A. (2003, januari 1). *Economic Value of Walkability*. Geraadpleegd op 9 maart 2021. Opgehaald van www.journals-sagepub-com.proxy.com.proxy1.dom1.nhtv.nl/doi/abs/10.3141/1828-01

Lodder, M., Besselink, J., & Wemmerhove, J. (2017, augustus 16). *Rapport Voorfase Happy Streets 2017*. Geraadpleegd op 31 maart 2021. Opgehaald van [www.drift.eur.nl](https://drift.eur.nl): <https://drift.eur.nl/app/uploads/2018/01/Rapport-Voorfase-Happy-Streets-2017.pdf>

Managementmodellensite.nl . (2021, april 13). *Doelen SMART formuleren (uitgebreide toelichting)*. Geraadpleegd op 13 april 2021. Opgehaald van [www.managementmodellensite.nl](https://managementmodellensite.nl): <https://managementmodellensite.nl/doelen-smart-formuleren-uitgebreide-toelichting/#.YHVXnOgzblU>

Marcel Potters. (2017, oktober 5). *West-Kruiskade wordt 'happy street' | Rotterdam | AD.nl*. Geraadpleegd op 1 april 2021. Opgehaald van www.ad.nl: <https://www.ad.nl/rotterdam/west-kruiskade-wordt-happy-street~a815ad32/>

Meijers, V. (2021, maart 4). *Persoonlijke communicatie - Expertinterview Senior Beleidsadviseur Openbare ruimte . (F. Neijts, Interviewer)*

- SWOV. (2020, juli 27). *Voetgangers* | SWOV. Geraadpleegd op 16 maart 2021. Opgehaald van www.swov.nl: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/voetgangers>
- Textielmuseum. (2017, mei 11). *TextielMuseum Tilburg is 'Museum van het jaar 2017'* | *Textielmuseum* |. Geraadpleegd op 13 april 2021. Opgehaald van www.textielmuseum.nl: <https://www.textielmuseum.nl/pers/algemeen/museum-van-het-jaar/>
- Tilburg.com. (2021, april 30). *De Pont Tilburg Museum voor Hedendaagse Kunst*. Geraadpleegd op 30 april 2021. Opgehaald van www.tilburg.com: <http://tilburg.com/bedrijf/de-pont-tilburg-museum-voor-hedendaagse-kunst/>
- Tilburg.com. (2021, april 30). *TextielMuseum Tilburg*. Opgehaald van www.tilburg.com: <http://tilburg.com/bedrijf/textielmuseum-tilburg/>
- Vlakveld, W. (2009, augustus 10). *Subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we ermee?* Geraadpleegd op 14 maart 2021. Opgehaald van www.verkeerskunde.nl: <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/subjectieve-verkeersveiligheid-wat-is-het-en-wat-kunnen-we-ermee>
- Vos, F. (2021, mei 7). Persoonlijke communicatie - Het Textielmuseum. (F. Neijts, Interviewer)
- Walk21. (2017, juni 7). *INTERNATIONAL CHARTER FOR WALKING - Handvest voor het lopen*. Geraadpleegd op 10 februari 2021. Opgehaald van www.tilburgers.nl: <https://bis.tilburg.nl/upload/notas/2017/02%20Bijlage%201%20Handvest%20voor%20het%20Lopen.pdf#search=>
- Walraad, A. (2017, oktober 27). *Subjectieve onveiligheid - is dat meer dan klachten afdoen?* | *Verkeerskunde*. Geraadpleegd op 18 maart 2021. Opgehaald van www.verkeerskunde.nl: <https://www.verkeerskunde.nl/blog/subjectieve-onveiligheid-is-dat-meer-dan-klachten-afdoen>
- With, G. d. (2021, maart 3). Persoonlijke communicatie - Expertinterview Beleidsadviseur Gemeente Amsterdam. (F. Neijts, Interviewer)
- Zeedik, H. (2021, mei 6). Persoonlijke communicatie - De Pont museum. (F. Neijts, Interviewer)

Bijlagen

Bijlage 1 – Variabelen en eisen voetgangersklimaat

Uitvoerbaarheid			
Variabele voetgangersklimaat	Acceptabele loopafstanden in meters		
Type gebied	Stadscentra	School/werk	Overig
Gewenst	200	500	400
Geaccepteerd	400	1.000	800
Maximaal	800	2.000	1.200

Uitvoerbaarheid			
Variabele voetgangersklimaat	Omloopfactor		
Waardering bij loopafstand	100 meter	500 meter	1 kilometer
≥ 1	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend
1,25	Goed	Goed/ Redelijk	Matig
1,5	Matig	Matig/ Slecht	Onacceptabel
1,75	Slecht	Onacceptabel	
> 2	Onacceptabel		

Toegankelijkheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Toegankelijkheid	Richtlijnen verblijfsgebied <ul style="list-style-type: none"> - Voorkeursmaat ≥ 1,8 m; - Minimummaat ≥ 1,5 m; - Bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m geldt een minimale vrije breedte van 1,2 m; - Bij plaatselijke versmallingen (puntvernauwing) over een lengte van maximaal 0,5 m geldt een minimale vrije breedte van 0,9 m.
	Richtlijnen winkelstraat <ul style="list-style-type: none"> - Vrije breedte ≥ 1,5 m bij minder dan 100 voetgangers/maatgevend uur; - Vrije breedte ≥ 2,4 m bij meer dan 100 voetgangers/maatgevend uur; - Vrije breedte van de looproute in een hoofdwinkelstraat ≥ 4,0 m.
	Richtlijn plein <ul style="list-style-type: none"> - Vrije breedte van looproute(s) ≥ 2,4 m
	Richtlijnen recreatiegebied <ul style="list-style-type: none"> - In bos-en natuurgebieden is een vrije breedte van minimaal 1,20 m gewenst, met om de 50 m passeerplaatsen met een minimale breedte van 1,50 m.

Veiligheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Veiligheid	<p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van zo groot mogelijke verblijfsgebieden; - Beperking van conflictpunten met snel rijdend verkeer; - Beperking snelheid overig verkeer bij conflictpunten, zoals oversteekplaatsen; - Voldoende afstand tot snel en gevaarlijk verkeer bij trottoirs en voetpaden; - Vlak en voldoende stroef loopoppervlak (goed onderhouden); - Vluchtroutes; - Afwezigheid van gevoelsmatige verkeersonveiligheid; - Sociaal veilig, afwezigheid van bedreigingen.

Comfort	
Variabelen voetgangersklimaat	Eisen
Comfort	<p>Comfort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimaal aantal hoogteverschillen (drempels, trottoirbanden, trapjes, bruggen); - Goede luchtkwaliteit, weinig geluidshinder; - Voldoende capaciteit van voetgangersvoorzieningen, niet te druk; - Zit- en rustvoorzieningen; - Sanitaire voorzieningen; - Goede verlichting (voor looproute en omgeving); - Bescherming tegen (ongewenste) weersinvloeden. <p>Verbondenheid & Geschiktheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale bereikbaarheid via een fijnmazig en samenhangend voetgangersnetwerk; - Nabijheid van bestemmingen; - Minimale omloopfactor; - Geen barrières, dankzij ruim voldoende oversteekmogelijkheden (brug, tunnel, zebrapad, VOP); - Beperkte wachttijd (o.a. bij verkeerslichten). <p>Leesbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goede en opvallende oriëntatiemogelijkheden door landmarks, begrenzingen, duidelijke verkeerstekens, (informatie)borden en andere aanduidingen: aanwezig, onderscheidend, herkenbaar, verlicht, hoorbaar en/of voelbaar; - Zichtbaarheid: bestemmingen in de zichtlijnen.

Aantrekkelijkheid	
Variabele voetgangersklimaat	Eisen
Aantrekkelijkheid	<p>Beleving</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voldoende aantrekkelijkheid en afwisseling van de omgeving; - Synergie: Objecten, kleuren, materialen en functies op elkaar afstemmen; - Plekken en activiteiten zowel op als naast de looproute; - Openplekken op of langs de looproute; - Geschiedenis van plekken op de looproute uitlichten door het creëren van verhalen. Zo kan van een looproute een verhaal worden gemaakt; - Materialen en kleuren die makkelijk schoon te maken zijn; - Materialen die een heldere en verzorgde uitstraling hebben; - Voorzieningen en meubilair voor verblijven; - Snelle & recreatieve looproutes; - Bankjes, speelmogelijkheden en winkels; - Opvallende aspecten of objecten; - Uitlichten van aspecten welke de identiteit van een gebied definiëren; - Groene elementen op of langs de looproute

Gebiedsidentiteit	
Stappen	Verkregen informatie
1: Culturele kwaliteiten	Informatie over stakeholders
2: Sociale kwaliteiten	Opinies, belangen stakeholders
3: Ruimtelijke kwaliteiten	Vertaling belangen naar maatregelen

Bijlage 2 – Gespreksleidraad interview museum

-Interview Museum-

Belangen musea

1. Wat zou het -museum- in de toekomst graag terug willen zien in de maatregelen voor voetgangersinfrastructuur naar het museum toe?
2. Zouden jullie als museum openstaan voor een verdere toekomstige samenwerking met de gemeente om de maatregelen specifiek uit te werken?
3. Zijn er specifieke aspecten uit het museum die jullie terug zouden willen zien in de maatregelen die worden toegepast?

Bezoekers

4. Hoe denken jullie dat jullie bezoekers het meeste tegemoetgekomen worden?
5. Zijn er documenten waaruit valt op te maken wat voor bezoekers jullie ontvangen?

Bijlage 3 – Interview De Pont museum

Interviewer (Iter): Fabio Neijts	 DE PONT MUSEUM
Geïnterviewde (Itee): Hedwig Zeedijk	
Organisatie: De Pont museum	
Functie: Communication Officer	
Datum: 6 mei 2021	
Tijdstip: 11:00 uur – 11:15 uur	
Plaats: Telefonisch	

Over de geïnterviewde

[Redacted text block]

Samenvatting

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Interviewschema

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Bijlage 4 – Interview Het Textielmuseum

Interviewer (Iter): Fabio Neijts	 TextielMuseum  TextielLab
Geïnterviewde (Itee): Femke Vos	
Organisatie: Het Textielmuseum	
Functie: Coördinator Marketing, Communicatie & PR	
Datum: 7 mei 2021	
Tijdstip: 11:00 uur – 11:30 uur	
Wijze: Telefonisch	

Over de geïnterviewde

[Redacted text]

Samenvatting

[Redacted text]

Interviewschema

[Redacted text]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]









[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Mentality-milieus en mobiliteit

Traditionele burgers	Moderne burgerij	Nieuwe conservatieven	Gemaks-georiënteerden	Kosmopolieten	Opwaarts mobilen	Post materialisten	Postmoderne hedonisten
<p>Gedisciplineerde, nuchtere mensen met een rustige levensstijl en een kleine actieradius. Ze reizen weinig en beperken zich veelal tot de directe leefomgeving. Onderweg zijn vinden ze zonde van hun tijd en vertragingen zijn irritant. De auto is vooral een functioneel vervoermiddel. Maar mobiliteit om in beweging te blijven spreekt hen wel aan. Fietsen en wandelen is hun hobby.</p> 	<p>Gesteld op comfort. De auto is een statussymbool. Ze kiezen eerder voor de makkelijke weg, bijvoorbeeld wanneer de kinderen snel naar sport moeten worden gebracht, of er boodschappen gedaan moeten worden of de familie een bezoekje verwacht, dan wordt snel gebruik gemaakt van de auto. Het liefst reist de moderne burger gezamenlijk met het hele gezin.</p> 	<p>Individualistisch en autonoom ingesteld, technologie-minded en willen in controle zijn om hun doelen te bereiken. Ze reizen graag alleen en bezitten en gebruiken het vaakst een auto. Zowel privé als zakelijk, de auto is vervoermiddel nummer 1. De groep gebruikt en benadert mobiliteit zakelijk, ze kiezen de snelste route en willen zonder veel problemen naar hun bestemming. Het OV gebruiken ze nauwelijks.</p> 	<p>Willen makkelijk en zorgeloos leven en zijn vooral op hun eigen leven gericht. Zij kiezen liefst de snelste en makkelijkste weg. Ze reizen liever per scooter of bromfiets dan te fiets en als ze een auto tot hun beschikking hebben, dan zullen ze daar veel gebruik van maken, ook voor kleine stukken. Zij zijn lokaal georiënteerd en bewegen zich hier ook voornamelijk in een beperkte regio.</p> 	<p>Internationaal georiënteerd en open minded. Reizen verrijkt hun horizon. Ze bezitten vaker een fiets. Ze wonen en werken vaak in dezelfde (grote) stad dus ze kunnen met een fiets uit de voeten. Reizen ook graag met OV. Cultuur is belangrijk, voor een cultuurbezoek reist hij/zij graag buiten zijn of haar woonplaats. Hebben veel interesse in verre reizen, daarom vliegen ze vaak als ze op vakantie gaan.</p> 	<p>Genieten van het leven, hogerop komen en snel hun doelen realiseren. Mobiliteit is belangrijk. Vinden het prettig om snel en efficiënt te reizen en zelf in controle te zijn over hun reis. Willen niets laten schieten omdat het buiten hun woonplaats plaatsvindt. Zijn individualistisch en zelfstandig. Jong en stedelijk wonend en gebruikt trams, bussen of metro's. Bezitten zelf niet zo vaak een auto. Auto's zijn wel zeer interessant; ook een statussymbool.</p> 	<p>Zijn kritisch, ook naar zichzelf. Gaan verantwoord en bewust om met hun leven, ook met mobiliteit. Ze zullen niet even de auto pakken, bijvoorbeeld omdat het regent of omdat de auto comfortabeler is. Post-materialisten pakken de auto, bijvoorbeeld om naar het werk te gaan, omdat het niet anders kan. Liever reizen ze met de trein of fiets. Zo kunnen ze contact hebben met anderen en hebben ze wat meer lichamelijke beweging. Fietsen is ook een geliefde vrijetijdsbesteding.</p> 	<p>Staan flexibel en zorgeloos in het leven, altijd op zoek naar nieuwe ervaringen. Ze reizen veel, vooral voor hun werk. Ze kiezen vaak voor OV i.p.v. de auto. Niet uit idealistisch oogpunt, maar ze vinden het hebben van een auto teveel gedoe en ze werken vaak in grote steden, waar de verbindingen met het openbaar vervoer prima zijn. In tegenstelling tot veel andere milieus zijn postmoderne hedonisten echte reizigers. Ze reizen, vaak zonder plan, en genieten ervan.</p> 

Bijlage 6 – Looprouteoverzicht

Loop-route	1.		2.	3.			4.	5.		6.	7.	8.	9.	10.	11.	
UIT (meter)	Afstand 815m HB 780m		n.v.t.	Afstand 1200m HB 950m			Afstand 450m HB 440m	Afstand 430m HB 410m		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
UIT	Omloopfactor = 1,04			Omloopfactor = 1,26			Omloopfactor = 1,02	Omloopfactor = 1,04								
Segment	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
TOE (meter)	2 1,3	1,8 1	1,8 1,1	1,8 1,4	1,6 1,5	N.v.t.	1 0,8	2,4 1,4	2,4 1,2	1,6 1,4	1,9 1,1	1,6 1,4	1,8 1,4	1,3 1,1	1,5 1,2	2,5 1,3
1					X		X	X								
2																
3	X						X									
4														X		
5																
6	X						X	X								
7																
8				X		X	X									
9																
10							X									
11	X			X	X		X		X	X			X	X	X	
12																
13																
14																

15					X		X									
16					X											
17																
18																
19																
20			X	X		X		X			X		X			X
21					X		X									X
22	X				X											
23	X										X					
24	X															
25																X
26	X	X			X	X	X	X		X	X				X	X
27																
28	X			X			X			X						
29					X		X			X		X			X	
30																
31					X		X	X	X			X		X		
32																X
33	X	X			X		X				X				X	X
34				X	X			X	X		X					

Bijlage 7 – Totaaloverzicht maatregelen

Een voetgangersklimaat creëren	
Toelichting Totaaloverzicht maatregelen	
Om met de maatregelen voor de betreffende looproutes en looproutesegmenten een voetgangersklimaat te creëren, dienen de maatregelen in chronologische volgorde gerealiseerd te worden. Uitvoerbaarheid → Toegankelijkheid → Veiligheid → Comfort → Aantrekkelijkheid	
-Looproute-	
-Looproutesegment-	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Veiligheid	Veiligheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Comfort	Comfort
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid

- Betreffende eis welke een knelpunt vormt.	- Gedefinieerd maatregel voor de betreffende eis.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
-Looproute- -Algemene maatregelen welke zijn gekoppeld aan gebiedsidentiteit- -Randvoorwaarden welke worden gehandhaafd- -Invloed van maatregelen op bewoners op en rondom de looproute en looproutesegment-	

Totaaloverzicht maatregelen	
Looproute 1: Knegtel naar Wilhelminapark naar De Pont museum	
Segment A: Knegtel tot hoogte Lange Nieuwstraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 815m= Grens aanschrijdend - Omloopfactor 1,04= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte = 2,00m conform handboek lopen Tilburg. - PV= 1,30m conform handboek lopen Tilburg.	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
- 3 - 6	3/6 – Het is niet mogelijk om de rechterkant van de looproute op de Gasthuisring te verbreden. Daarom bij het kruispunt Burgermeester Brokxlaan/Gasthuisring de

	voetganger adviseren door middel van bewegwijzering om de Gasthuisring aan de linkerkant te vervolgen, vanwege het breder zijn van de looproute aan die.
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Beleving	Beleving
- 22 - 23 - 24 - 26 - 28 - 33	22/23/24 – Aantrekkelijkheid, afwisseling en synergie creëren door de voetganger bewust te maken dat hij op een looproute loopt welke naar musea leidt. Dit door middel van bewegwijzering en landmarks. Dit creëert afstemming met functies en compenseert het niet hebben van plekken naast de looproute . 26/33– Geschiedenis en identiteit van gebied en musea terug laten komen in de bewegwijzering, route indicatie en landmarks. 28 – Wordt niet behandeld.

Segment B: Langs Wilhelminapark tot De Pont museum	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 815m= Grens aanschrijdend - Omloopfactor 1,04= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,80 conform handboek lopen Tilburg PV= 1,00m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26 - 33	26/33– Geschiedenis en identiteit van gebied en musea terug laten komen in de landmarks.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
- Looproute 1 is de looproute van parkeergarage Knegtel, via het Wilhelminapark naar De Pont museum	

- Als de voetganger de parkeergarage uit komen gelopen hebben zij **bewegwijzering** voor zich, welke de Museumkwartier of museabezoeker dient te leiden. Deze bewegwijzering hangt echter op een hoge hoogte en kan dus snel over het hoofd worden gezien, hierna dient te worden gekeken. In de onderdoorgang onder het spoor door biedt zich de mogelijkheid om een **landmark** in de vorm van een muurtekening te plaatsen in trend van De Pont museum en Het Textielmuseum en/of de geschiedenis van het Museumkwartier.

Betreffende de bewegwijzering geldt net als voor de parkeergarage, hetzelfde voor de oversteek die de voetganger moet begaan om de Burgemeester Brokxlaan over te steken naar de Gasthuisring. Hier hangt de bewegwijzering idem dito hoog, en wordt zelfs bedekt door de bomen. Het is van belang om de voetganger hier over te laten steken naar de linkerkant van de Gasthuisring. Door de eentonigheid van de Gasthuisring dient op de voetganger op de hoogte van het kruispunt Gasthuisring/Lange Nieuwstraat te worden voorzien van een **route indicatie**. Deze route Indicatie vormt 'Textiel-zoeken' voor kinderen. Dit houdt in dat kinderen een tekening van een 'soort textiel', welke geplaatst is op een nutskast moeten vinden. Deze tekening met een stuk textiel erop kunnen de kinderen van de gezinnen die op weg zijn naar Het Textielmuseum 'verzamelen' door het soorttextiel aftestregen op een invulvel wat zij toegestuurd hebben gekregen bij de bevestiging van de kaartjes.

Aan de voet van het Wilhelminapark heeft de voetganger de mogelijkheid om te eten. Door op deze hoogte, wederom een **route indicatie** voor beide bezoeker groepen in de vorm van een tekening op een nutskast op te nemen voor de bezoekers van Het Textielmuseum en een kunst gerelateerde **landmark** voor bezoeker van De Pont museum, wordt er een beleving gecreëerd en de voetganger erop geattendeerd dat hij op de looproute loopt. Aan de voet van het Wilhelminapark dient door middel van **bewegwijzering** inzichtelijk te worden gemaakt dat de bezoekers van De

Pont museum het park links kunnen passeren om het museum te bereiken en bezoekers van het Textiel museum haar museum door het Wilhelminapark te doorkruisen. Als laatste onderdeel dient de voetganger voor De Pont museum ten noordoosten, op de hoogte van de Veldhovenring te worden zien van de laatste **bewegwijzering** naar het museum toe. De voetganger van het Textielmuseum vervolgt zijn looproute door het Wilhelminapark en heeft de mogelijkheid om hierna zijn verplaatsing verder te vervolgen over looproute 4 of 5.

- Aan de looproute wonen de Mentality-milieus Traditionele burgerij en een klein groepje Postmaterialisten. Door de geformuleerde maatregelen worden de behoefte welke deze Mentality-milieus hebben ten aanzien van mobiliteit niet in geding gebracht.

Totaaloverzicht maatregelen	
Looproute 2: Lange Nieuwstraat	
Segment C: Besterding tot hoogte Gasthuisring	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte = 1,80m conform handboek lopen Tilburg.	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- PV= 1,10m conform handboek lopen Tilburg.	
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>

Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – De looproute vereist oriëntatiemogelijkheden door landmarks, welke ervoor zorgen dat de looproute uitnodigt.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
<p>- Looproute 2 is een looproute waarvan wordt verwacht dat deze interessant is voor bewoners.</p> <p>- De lange looproute biedt de voetganger op de hoogte van Basisschool Tiliander een grote open plek, waar gerecreëerd kan worden. Hier doen zich mogelijkheden op voor een landmark, welke de gebiedsidentiteit weergeeft. Hierbij kan aan een landmarks worden gedacht welke 'Kunst in de openbare ruimte' impliceert, gerelateerd aan De Pont museum of ook aan Het Textielmuseum.</p> <p>- De randvoorwaarden welke ontwikkelingen aan de Lange Nieuwstraat worden door middel van de maatregelen welke een voetgangersklimaat creëren gehandhaafd.</p> <p>- Aan de Lange Nieuwstraat wonen Postmoderne hedonisten en Traditionele burgerij. De toekomstige ontwikkelingen omtrent het realiseren van maatregelen om een voetgangersklimaat te creëren schaden de behoefte die deze Mentality-milieus hebben ten opzichte van mobiliteit niet.</p>	

Totaaloverzicht maatregelen	
Looproute 3: Station Tilburg naar Wilhelminapark	
Segment D: Burgermeester Brokxlaan naar Fraterstraat tot Stedekestraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig)	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Omloopfactor 1,26= Matig	
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte= 1,80 conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Puntvernauwing= 1,40 conform handboek lopen Tilburg	
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 8	8 – Bij de overgang van de Burgermeester Brokxlaan naar de Fraterstraat loopt de looproute in een helling naar beneden wat ervoor zorgt dat rolstoelgebruikers in het geding kunnen komen. Deze helling dient daarvoor afgevlakt te worden.
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid

<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – De looproute vereist oriëntatiemogelijkheden in de vorm van bewegwijzering en landmarks. Na het verlaten van het stationsplein stop de bewegwijzering, hierdoor bestaat de kans dat de voetganger zijn verplaatsing niet vervolgd naar de Stedekestraat.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 28 - 34	28 – De overgang van de Burgermeester Brokxlaan naar de Fraterstraat dient te worden afgemaakt, deze lijkt nu ‘onafgemaakt’ en ‘bouwvalachtig’. 34 – Groene elementen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Segment E: Stedekestraat tot Wilhelminapark	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,26= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,60 niet conform handboek lopen Tilburg	- De vrijedoorloopruimte van de Stedekestraat voldoet niet. Dit komt mede door het langsparkeren aan

Puntvernauwing= 1,50 conform handboek lopen Tilburg	beide kanten van de straat. Er wordt geen maatregel opgenomen om de looproute te verbreden ten koste van het langsparkeren. Wel wordt de voetganger gecompenseerd door het realiseren van maatregelen, welke voortkomen uit de resterende variabelen en eisen.
Veiligheid	Veiligheid
- 1	1 – Op de kruising Stedekestraat/Lange Nieuwstraat komt de voetganger in het geding door het kruisende autoverkeer.
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- 15 - 16	15 – Bij het vervolgen van zijn verplaatsing krijgt de voetganger op de Stedekestraat te maken, met twee verschillende omgevingen. De splitsingen van de twee omgevingen vindt plaats op de T-splitsing Stedekestraat/Meesterstormstraat, waarnaar de bebouwing en infrastructuur verandert. Hier dient de voetganger door bewegwijzering en route indicatie bij de hand te

	worden genomen, om te voorkomen dat er twijfel ontstaat of hij nog op de looproute zit. 16 – Er liggen geen bestemming nabij de looproute, hiermee wordt niks gedaan, omdat het een woonwijk betreft.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 21	21 – Zichtbaarheid van bestemmingen dient te worden verbeterd door het plaatsen van bewegwijzering en route indicatie.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 22 - 26 - 29 - 31 - 33 - 34	22/26/33 – De aantrekkelijkheid van de looproute en het uitlichten van geschiedenis en de gebiedsidentiteit dient te worden ingevuld door het plaatsen van route indicatie en landmarks. 29/31 – Omdat het een woonwijk is dienen er voorzieningen en meubilair voor verblijven te worden geplaatst op een plek(ken) waar dit schikt. 34 – Groene elementen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Segment F: Wilhelminapark	
Knelpunten	Maatregelen

Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
*Niet van toepassing	
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Afstand 1200m = Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,26= Matig	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 8	8 – De brug aan de noordelijke rand van het Wilhelminapark heeft een helling naar beneden wat ervoor zorgt dat rolstoelgebruikers in het geding kunnen komen. Deze helling dient daarvoor afgevlakt te worden.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- 20	20 – De bewegwijzering, route indicatie en landmarks dienen te worden vernieuwd.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26	26 – Bij het vernieuwen van de bewegwijzering, route indicatie en landmarks dient de geschiedenis van het Wilhelminapark te worden uitgelicht.

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit

- **Looproute 3 is de looproute vanaf het station naar het Wilhelminapark.**

- Als de voetganger uit de trein stapt in het station dient voor hem direct zichtbaar te zijn waarheen hij zich als potentiële Museumkwartier of museabezoeker dient te begeven. Op het stationsplein aangekomen kan de voetganger zich oriënteren met bewegwijzering. Als hij de Burgemeester Brokxlaan is overgestoken wordt er aanbevolen om de voetganger door middel van **bewegwijzering** en **route indicatie**, op een prullenbak in de vorm 'Textiel-zoeken' voor kinderen de keus te geven om door te steken naar het Clarissenhof. Het Clarissenhof is het voetpad achter de horecagelegenheden. Dit biedt een bredere looproute dan voor de horecagelegenheden door, waar ook een stuk over het fietspad moet worden gelopen. Op het Clarissenhof dient de voetganger door middel van bewegwijzering naar de Fraterstraat te worden geleid. Het Clarissenhof is lang, daarom wordt er aanbevolen om zit voorzieningen te plaatsen. Ook is er dermate veel ruimte voor **landmarks** in de vorm van Kunst in de openbare ruimte. Eenmaal bij de overgang naar de Fraterstraat aangekomen is wederom bewegwijzering vereist. Deze overgang ziet er tot op heden uit als een 'bouwval', maar heeft het potentieel om als doorgang te dienen naar het vervolg van de looproute. Hier, bij deze overgang, dient de voetganger er in ieder geval van op de hoogte gesteld te worden dat hij zich nog op de looproute bevindt. Dit door middel van **bewegwijzering** en **route indicatie**, op een nog neer te zetten object in de vorm van Textiel-zoeken. Deze **bewegwijzering** dient op de kruising Stedekestraat/Lange Nieuwestraat te worden herhaald. De Stedekestraat biedt zich perfect voor het inpassen van een **landmark**, gekoppeld aan de identiteit/geschiedenis van het gebied. Op de 140 meter hoogte in de Stedekestraat bevindt zich een oud pand, welke

de mogelijkheid biedt voor een nog te plaatsen object, of indien mogelijk een muurschildering. Op de T-splitsing Stedekestraat/Meester Stormstraat dient de **bewegwijzering** te worden herhaald, waarnaar de voetganger zijn verplaatsing naar het Wilhelminapark kan vervolgen. In het Wilhelminapark aangekomen heeft de voetganger de mogelijkheid om te flaneren. In het Wilhelminapark bevindt zich **bewegwijzering**, **landmarks**, welke echter vernieuwt dienen te worden. Ook dient er **route indicatie** in de vorm van Textiel-zoeken worden geplaatst. Na te hebben geflaneerd te hebben kan de voetganger zijn verplaatsing voor te zetten richt naar looproute 1, naar De Pont museum, of looproute 4, naar Het Textielmuseum. Aan de hierboven geformuleerde maatregelen, welke betrekking hebben tot bewegwijzering is het van belang dat bij deze bewegwijzering naar de musea toe, op dezelfde plekken bewegwijzering wordt gerealiseerd welke aangeeft in welke richting het station, de Spoorzone en de Binnenstad zich bevinden. Hiermee wordt er in toekomst een sterkere verbinding gelegd met zowel de Spoorzone, het Station, als de daarachterliggende Binnenstad.

- De randvoorwaarden, welke de projecten en ontwikkelingen aan de Stedekestraat en Wilhelminapark betreffen worden gehandhaafd door middel van de geformuleerde maatregelen. Dit geldt ook voor het in toekomst sterker betrekken van de Spoorzone en de Binnenstad.

- Aan de looproute wonen bewoners met de Mentality-milieus van Moderne burgerij, Postmaterialisten en Traditionele burgerij. Door het verwezenlijken van de maatregelen worden de behoeften die deze groepen hebben ten opzichte mobiliteit tegemoetgekomen en niet tenietgedaan.

Totaaloverzicht maatregelen

Looproute 4: Smidspad naar Het Textielmuseum

Segment G: Smidspad tot Het Textielmuseum

Knelpunten

Maatregelen

Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 450m= Geaccepteerd (overig) - Omloopfactor 1,02= Goed/redelijk	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte= 1,00 niet conform handboek lopen Tilburg - Puntvernauwing= 0,80 conform handboek lopen Tilburg	De vrijedoorloopruimte van de fietsstraat Smidspad voldoet niet. De voetgangersinfrastructuur aan beide kanten van het fietspad is niet breed genoeg voor een voetganger en niet breed genoeg voor een rolstoelgebruiker. Dit komt door de paaltjes welke om circa 8 meter zijn geplaatst. Als er een auto doorheen komt gereden wordt de voetganger tegen de bebouwing gedrongen. Er wordt aanbevolen om het Smidspad opnieuw in te richten en af te wegen of er nog doorgang verleent moet worden aan de auto.
Veiligheid	Veiligheid
- 1 - 3 - 6 - 8	1 – Door het autoverkeer wat door de fietsstraat heen rijdt, wordt de voetganger tegen de bebouwing gedrongen. Het opnieuw inrichten als Shared-Space dient te worden overwogen. 3/6/8 – Om in toekomst te waarborgen dat de voetganger een

	voldoende en veilig afstand heeft tot de fietser en de auto en gebruik kan maken van een gelijkmatig looprouteoppervlak dient het Smidspad heringericht te worden.
Comfort	Comfort
- 10 - 11	10 – Om ervoor te zorgen dat het Smidspad in toekomst voldoende capaciteit biedt voor voetgangers dient het te worden heringericht. 11 – Bij herinrichting dienen zit- en rustvoorzieningen geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
- 15	15 – In huidige staat kan het Smidspad niet onderdeel uitmaken van fijnmazig en samenhangend voetgangersnetwerk en dient daarom te worden heringericht.
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 21	21 – Bij het herinrichten van het Smidspad dienen bestemmingen zichtbaar te worden gemaakt door bewegwijzering en route indicatie.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26 - 28	26/28/29/31/33 – Bij het herinrichten van het Smidspad dient de geschiedenis, gebiedsidentiteit

- 29	uit te worden gelicht door bewegwijzering en route indicatie dient de route aantrekkelijker te worden gemaakt door schone materialen en kleuren en meubilair om te verblijven, zoals bankjes.
- 31	
- 33	

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit

- **Looproute 4 is de looproute vanaf het Wilhelminapark, door het Smidspad naar Het Textielmuseum.**

- Het Smidspad is uit de analyse gekomen met zeer veel knelpunten. Om het Smidspad onderdeel uit te laten maken van het voetgangersklimaat in het Museumkwartier is daarom aanbevolen om een herinrichting te overwegen. De huidige fietsstraat zou daarbij de inrichting van een Shared-Space kunnen krijgen. Dit zou ervoor zorgen dat de 1,00 meter brede looproute, en de ruimte welke nu door de fiets en de auto wordt gebruikt wordt samengevoegd, wat ervoor zorgt dat de fiets en de auto zich eerder 'te gast' voelen. Bij deze herinrichting is het van belang dat **bewegwijzering** en **route indicatie** en een landmark wordt opgenomen in de looproute. De bewegwijzering dient hierbij aan het begin van de looproute, op de helft en aan het einde bij de overgang naar de Goirkestraat te worden geplaatst. Dit zorgt ervoor dat de voetganger op het relatief lange Smidspad betrokken blijft en bevestiging krijgt. Als route indicatie dient twee keer 'Textielzoeken' voor de kinderen, welke op weg zijn naar Het Textielmuseum te worden opgenomen. Dit kan op nutskasten, welke zich op het Smidspad bevinden. In het Smidspad bevinden zich ook creatieve ondernemers, welke gefocust zijn op kunst. Door middel van een landmark kan hier informatie aan de voetganger worden overgedragen. Na de laatste route indicatie vervolgde de voetganger zijn verplaatsing op looproute 5.

- Aan de Looproute 4, het Smidspad woont de Mentality-niveau groep Gemaksgeoriënteerden, welke behoefte hebben aan directheid ten aanzien van mobiliteit. Deze behoefte wordt verder verwezenlijkt door middel van de maatregelen welke er zijn geformuleerd.

Totaaloverzicht maatregelen	
Looproute 5: De Pont museum naar Het Textielmuseum over Goirkestraat	
Segment H: De Pont tot Het Textielmuseum	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 430 = Geaccepteerd (overig)	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Omloopfactor 1,04= Goed/ Redelijk	
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
- Vrijedoorloopruimte= 2,40 conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Puntvernauwing= 1,40 conform handboek lopen Tilburg	
Veiligheid	Veiligheid
- 1	1/3/6 – Op de hoogte van Het Textielmuseum dient een oversteek voor voetgangers te worden geplaatst, om ervoor te zorgen dat er hier geen gevaarlijke situaties
- 6	

	ontstaan en gevoelsmatige verkeersonveiligheid.
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – Vanaf De Pont museum is er geen bewegwijzering of route indicatie, welke bezoekers erop duidt dat Het Textielmuseum op loopafstand van De Pont museum vandaan ligt en deze over een looproute bereikt kan worden. De looproute vereist daarom bewegwijzering en route indicatie.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26 - 31 - 34	26 – Op de looproute van De Pont museum naar Het Textielmuseum toe dient de geschiedenis van het Museumkwartier en beide musea beter uit te worden gelicht door middel van bewegwijzering en route indicatie. 31/34 – Bankjes en groen dient geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.

Segment I: Textielmuseum tot Wittebollenstraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid (over hele route)	Uitvoerbaarheid
- Afstand 430 = Geaccepteerd (overig)	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Omloopfactor 1,04= Goed/ Redelijk	
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 2,40 conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Puntvernauwing= 1,20 conform handboek lopen Tilburg	
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	
Comfort	Comfort
- 11	11 – Bij herinrichting dienen zit- en rustvoorzieningen geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 31 - 34	31/34 – Bankjes en groen dient geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit

- **Looproute 5 is de looproute welke voetgangers van De Pont museum kunnen vervolgen, om bij Het Textielmuseum te komen. Na het Textielmuseum te hebben bereikt loopt de route verder tot de Wittebollenstraat.**

- Vanaf De Pont museum heeft de voetganger aan zijn linkerkant een zebrapad, waarover hij kan oversteken en zijn verplaatsing door de Goirkestraat kan vervolgen. De voetgangersinfrastructuur is ook breder aan deze linkerkant van de straat. Echter bevindt zich over de Goirkestraat geen enkele **bewegwijzering** welke indiceert dat de voetganger vanaf De Pont museum het tweede museum van het Museumkwartier kan bereiken. Eenmaal overgestoken over het zebrapad dient de voetganger inzichtelijk te krijgen dat Het Textielmuseum aan het einde van de Goirkestraat gelokaliseerd is. Tijdens de verplaatsing van de voetganger door de Goirkestraat passeert hij een hand vol mooie panden. Deze panden bieden een of twee geschikte plekken van **landmarks** waar de geschiedenis van het Museumkwartier inzichtelijk wordt gemaakt. Als derde bevinden zich ook in de Goirkestraat nutskasten, welke de mogelijkheid bieden om **route indicatie** in 'Textiel-zoeken' op te nemen in de looproute. Dit voor gezinnen met kinderen, welke ervoor kiezen om vanaf het Wilhelminapark niet door het Smidspad hun verplaatsing te vervolgen, maar via De Pont museum en over de Goirkestraat. Als de voetganger via de linkerkant van de Goirkestraat is aangekomen bij Het Textielmuseum moet hij oversteken. Echter doet zich niet de mogelijkheid voor om deze oversteek veilig -door het autoverkeer heen- te maken. In toekomst dient te worden overwogen om een veilige oversteekplaats voor voetgangers te realiseren. Hoger gelegen in de Goirkestraat, na Het Textielmuseum vinden zich links en rechts mooie panden. Op een relatief korte afstand tot Het Textielmuseum zou hier een **landmark** geplaatst kunnen worden, waar geschiedenis van het

Museumkwartier weergegeven kan worden. Verder beschikt de Goirkestraat in totaal over zes haltes (drie halte paren). Vanaf deze haltes dient het voor de voetganger door middel van **bewegwijzering** inzichtelijk te worden gemaakt, welke kant zij op moeten lopen om een van de twee musea te bereiken.

- De geformuleerde maatregelen zorgen ervoor dat de randvoorwaarden, welke woningbouw aan de Goirkestraat betreffen, gehandhaafd blijft. Dit door het creëren van een voetgangersklimaat.

- Aan de looproute wonen Gemaksgeoriënteerden. Door middel van de geformuleerde maatregelen wordt deze groep tegemoetgekomen. Het Mentality-milieu heeft behoefte aan directheid, deze directheid wordt verwerkelijkt door middel van het creëren van een voetgangersklimaat.

Looproute 6: Veldhovenring naar De Pont museum	
Segment J: Hoogte Elvano Rijwielen tot De Pont	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
- Omloopfactor= Niet van toepassing	
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,60m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Puntvernauwing= 1,40m conform handboek lopen Tilburg	
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort

- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26 - 28 - 29	<p>26 – De looproute Veldhovenring is een lange looproute welke langs het Wilhelminapark gaat. Op deze looproute dient de geschiedenis van het Museumkwartier, Wilhelminapark en De Pont museum wordt uitgelicht door landmarks.</p> <p>28 – De looproute is grijs en dient daarom voorzien te worden van een heldere en verzorgde uitstraling. Dit door middel van het toevoegen van landmarks welke deze heldere en verzorgde uitstraling hebben. Aan de oude grauwe en grijze bebouwing zelf is niks te doen.</p> <p>29 – Voorzieningen en meubilair voor verblijven zijn er niet op de lange looproute en dienen geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.</p>

Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit
<p>- Looproute 6 is de looproute over de Veldhovenring tot over de noordelijke rand van het Wilhelminapark heen.</p> <p>- De looproute, welke relatief lang is bevindt zich tot het Wilhelminapark in een eenzijdige en grauwe context. Hiervoor is het van belang dat ten hoogte van het Wilhelminapark een landmark wordt geplaatst gerelateerd aan de geschiedenis van het Museumkwartier of het Wilhelminapark zelf.</p> <p>- Aan Looproute 6 wonen met name Postmoderne hedonisten en Traditionele burgerij. De gestelde maatregelen gaan niet ten koste van hun Mentality-niveau en onderliggende behoefte van mobiliteit.</p>

Looproute 7: Plein Leo XIII	
Segment K: Plein Leo XIII tot Smidspad	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing - Omloopfactor= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,90m Puntvernauwing= 1,10m	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>

Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – De looproute biedt de voetganger geen goede oriëntatie mogelijkheden
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 23 - 26 - 33 - 34	23/34 – De looproute is zeer eentonig en een en al grijs en heeft daarom een negatieve synergie. Door het toevoegen van meer kleuren door groen, met name in het oostelijke deel van de straat, kan deze negatieve in positieve synergie worden veranderd, wat de looproute aantrekkelijker maakt. 26/33 – De looproute ligt midden in het Museumkwartier gelokaliseerd en sluit daarbij nagenoeg aan op Het Textielmuseum. Om dit te benadrukken dient de geschiedenis en gebiedsidentiteit beter uitgedrukt te worden door middel van een landmark.
Algemene maatregelen voor de totale looproute	
- Looproute 7 sluit via het Smidspad nagenoeg direct aan op Het Textielmuseum.	
- De looproute is zeer onaantrekkelijk, ook al loopt hij midden door het Museumkwartier. Om ervoor te zorgen dat de Leo XIII Straat met de ruimte die de straat heeft linkt aan het Museumkwartier zelf en Het Textielmuseum wordt aanbevolen om in het westelijke deel van de straat een landmark te	

plaatsen, welke koppeling legt met de geschiedenis en de identiteit van het Museumkwartier.
- Aan de looproute wonen bewoners met het Mentality-milieu Moderne burgerij. Voor de groep wordt ervoor gezorgd dat de maatregelen de looproute direct en comfortabel wordt en dat de auto er niet de dupe van wordt.

Looproute 8: Diederiksdreef	
Segment L: Textielmuseum tot Van Hogendorpstraat over Diederiksdreef	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing - Omloopfactor= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,60m conform handboek lopen Tilburg Puntvernauwing= 1,40m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid

- 29 - 31	29/31 – Voorzieningen en meubilair voor verblijven, zoals bankjes zijn er niet op de looproute door de woonwijk en dienen geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
- Looproute 8 is een aantrekkelijke looproute, welke door een woonwijk heen gaat en ten noordwesten van het Museumkwartier gelokaliseerd ligt.	
- De looproute, welke aan veel eisen voldoet, heeft voorzieningen en meubilair om te verblijven nodige, evenals bankjes om te voldoen.	
- Aan de Diederiksdreef wonen alleen maar Gemaksgeoriënteerden. De maatregelen gaan niet ten koste van de directheid van de looproute, ze komen de looproute zelfs alleen ten goede. Hierdoor wordt er aangesloten op de behoeften met het Mentality-milieu.	

Looproute 9: Hasseltstraat	
Segment M: Goirkestraat tot Van Hogendorpstraat over Hasseltstraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing - Omloopfactor= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,80m Puntvernauwing= 1,40m	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid

<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20	20 – oriëntatie mogelijkheden vanuit bushaltes voldoen niet.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
- Looproute 9, Hasseltstraat is verbonden met De Pont museum.	
- De ruim opgezette looproute biedt de voetganger veel en voldoet hierdoor aan veel eisen. Zo vormt De Hasseltse Kerk een substantieel onderdeel van de looproute en wordt er hiermee voor gezorgd dat de voetganger inzicht krijgt in de geschiedenis van het Museumkwartier. De looproute Hasseltraat beschikt over vier haltes (twee halte paren) (halte Kwaadeindstraat). Het is van belang dat het vanaf deze halte duidelijk is in welke richting men zich na het uitstappen als voetganger dient te begeven, wil men De Pont museum bereiken. Hiervoor dient bewegwijzering te worden geplaatst.	
- Aan de looproute woont een groot deel Opwaarts mobiele en een klein deel Gemaksgeoriënteerden. Voor de groep Opwaarts mobiele wordt ervoor gezorgd dat zij over de Hasseltstraat het openbaar vervoer kunnen bereiken. Voor Gemaksgeoriënteerden wordt ervoor gezorgd dat de	

looproute het meest direct is. Dit zorgt ervoor dat de maatregel de groep niet tegenwerken op het gebied van mobiliteit.

Looproute 10: Van Hogendorpstraat	
Segment N: Van Hogendorpstraat tot Diederikdreerf	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand = Niet van toepassing - Omloopfactor= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 1,30m niet conform handboek lopen Tilburg Puntvernauwing= 1,10m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
- 4	4 – De looproute Van Hogendorpstraat beschikt niet over een vlak loopoppervlak. In toekomst dient overwogen te worden om dit te laten keuren en indien te laten vervangen.
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid

<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 31	31 – Bankjes dienen geplaatst te worden op een plek(ken) waar dit schikt.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
- Looproute 10 Van Hogendorpstraat is de meest westelijk gelegen looproute, welke is opgenomen.	
- De looproute is zeer eentonige looproute, waar de voetganger met veel 'steenbouw' te maken krijgt en daarbij ook nog eens te weinig ruimte heeft. In toekomst wordt hiervoor aanbevolen, omdat er niet veel meer ruimte mogelijkheden, de voetganger te compenseren met zit- en rustvoorzieningen, zoals bankjes.	
- Aan de looproute wonen alleen maar Moderne burgerij. Voor de groep wordt ervoor gezorgd dat de maatregelen de looproute direct en comfortabel wordt en dat de auto er niet de dupe van wordt.	
Looproute 11: Bisschop Aelenstraat & Pastoor Sprengersstraat	
Segment O: Bisschop Aelenstraat tot Pastoor Sprengersstraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing - Omloopfactor = Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid

Vrijedoorloopruimte= 1,80m niet conform handboek lopen Tilburg Puntvernuwing= 1,20m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
- 11	11 – Zit- en rustvoorzieningen plaatsen op een plek(ken) waar dit schikt.
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 25 - 26 - 29 - 32 - 33	25/26/29 – De Bisschop Aelenstraat beschikt amper over open plekken langs het segment. Op deze looproute is dit nadrukkelijk het geval. Voor de voetganger dient dit in toekomst te worden gecompenseerd door het bewegwijzering en route indicatie naar open plekken toe. Hieraan kan de geschiedenis van het gebied worden gekoppeld. Het is van belang dat deze openplekken beschikken over meubilair voor verblijven.

	32/33 – Het niet beschikken over opvallende aspecten en elementen dient te worden gecompenseerd door het opvallende wat het segment heeft specifiek uit te lichten. Hierbij dient de identiteit mee te worden genomen.
Segment P: Pastoor Sprengersstraat tot Goirkestraat	
Knelpunten	Maatregelen
Uitvoerbaarheid	Uitvoerbaarheid
- Afstand= Niet van toepassing - Omloopfactor= Niet van toepassing	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Toegankelijkheid	Toegankelijkheid
Vrijedoorloopruimte= 2,50m = conform handboek lopen Tilburg Puntvernuwing= 1,30m conform handboek lopen Tilburg	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Veiligheid	Veiligheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Comfort	Comfort
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Verbondenheid & Geschiktheid	Verbondenheid & Geschiktheid
<i>Geen knelpunt van toepassing</i>	<i>Geen maatregel van toepassing</i>
Leesbaarheid	Leesbaarheid
- 20 - 21	20/21 – Goede en opvallende oriëntatie mogelijkheden door bewegwijzering of route indicatie, welke voor zichtbaarheid zorgen van

	bestemmingen zijn niet aanwezig op de route. In toekomst dienen deze te worden geplaatst om voetganger ervan bewust te maken wat zich in de omgeving bevindt.
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid
- 26 - 33	26/33 – De geschiedenis en de identiteit van het gebied dienen verder te worden uitgelicht. Dit is op dit moment niet het geval en zorgt dat het een eentonige looproute met een lage aantrekkelijkheid is.
Algemene maatregelen voor de totale looproute gekoppeld aan gebiedsidentiteit	
<ul style="list-style-type: none"> - De looproute over de twee looproutesegmenten is ten oosten gelegen van Het Textielmuseum. - De looproute is relatief nauw en daarbij zeer grauw qua uiterlijk. Vanuit het oosten, lopend naar Het Textielmuseum ondervindt men als voetganger wat oriëntatie problemen door de nauw opgezette straten. Het is daarom van belang dat de looproute wordt voorzien van route indicatie om deze oriëntatie voor de voetganger mogelijk te maken. 	

Bijlage 8 –Gespreksleidraad expertinterview

-Expertinterview-

Looproutes

1. Hoe kan je ervoor zorgen dat een looproute aantrekkelijk wordt?
 - a. Elementen welke hiervan afhankelijk zijn
 - b. Diverse projecten

Gedragsverandering

2. Wat zijn uit jouw ervaring maatregelen die werken om lopen te stimuleren?
 - a. Zachte / harde maatregelen
3. Hoe kan je een beleving toevoegen aan een looproute en wat voor invloed heeft deze beleving op de voetganger?
 - a. Hebben jullie hier ervaring mee
4. Wat voor maatregelen kunnen uit jouw ervaring bijdragen aan het creëren van een beleving?

Methodiek

5. Zijn er aanbevelingen die je mij wilt doen bij het opstellen van de maatregelen voor de methodiek?

Extra

6. Heb ik iets gemist in de vragen die ik je heb gesteld?
7. Zijn er tips die je mij mee wilt geven?
8. Wat zou je Tilburg willen gunnen op het gebied van de voetganger?
 - a. Zak geld, wat het eerste veranderen?
9. Hoe ziet jouw toekomstblik eruit omtrent de voetganger?

Bijlage 9 – Expertinterview Govert de With

Interviewer (Iter): Fabio Neijts	
Geïnterviewde (Itee): Govert de With	
Organisatie: Gemeente Amsterdam	
Functie: Beleidsadviseur Mobiliteit	
Datum: 3 maart 2021	
Tijdstip: 16:00 uur – 17:00 uur	
Plaats: Microsoft Teams	

Over de geïnterviewde

Govert de With is beleidsadviseur bij de Gemeente Amsterdam op het gebied van de voetganger. Als beleidsadviseur is hij betrokken bij projecten waar de voetganger centraal staat, zowel als ook bij projecten waar de fiets de toon zet. Binnen deze projecten houdt Govert zich vooral bezig met de infrastructurele kant. Daarnaast laat hij zich graag inspireren door de kant welke wordt gevormd door het gedrag van de verkeersdeelnemer.

Samenvatting

De basis is voetgangersinfrastructuur is doorslaggevend bij het creëren van een beleving. Voordat voetgangersinfrastructuur wordt verbeterd op het gebied van groen, voorzieningen en voordat er op het creëren van een beleving wordt gefocust dient de basis op orde te zijn. Dit vindt zijn grondslag in het feit dat de voetganger serieus genomen moet worden, hij/ zij genoeg ruimte heeft en zijn bestemming met gemak kan bereiken. Het is daarom belangrijk bij het begin van een project te focussen op deze infrastructurele basis, om ervoor te zorgen dat er niet wordt gekozen de verplaatsing te maken met de fiets of de auto. Hiervoor kunnen push-maatregelen in de vorm van minder autoparkeerplaatsen ook van belang zijn om de voetganger te stimuleren.

Interviewschema

1. Iter: Hoe kan je ervoor zorgen dat een looproute aantrekkelijk wordt?

Itee: Ik ben beleidsadviseur bij de gemeente Amsterdam op het gebied van de voetganger. Hoe we het in Amsterdam georganiseerd hebben voor de voetganger is eigenlijk dat we in de projecten waar we de voetganger meenemen ervoor zorgen dat er een stoep ligt en de voetganger daarmee een basis heeft. Ik merk dat er in de laatste vijf tot tien jaar steeds meer aandacht voor de voetganger is gekomen, dat het onderwerp steeds serieuzer wordt en dat er ook steeds meer ruimte voor de voetganger vrij wordt gemaakt. In mijn advisering aan die projecten kom ik steeds terug op het feit dat het begint met een soort fundering voor een piramide, met daarin de onderste laag als basis. Deze piramide zorgt ervoor dat er een basis is voor de voetganger, in de vorm van genoeg ruimte. Pas als dat op orde is dan kun je extra dingen, zoals bankjes, bomen, terrassen en andere leuke dingen realiseren. Deze dingen vormen dan de hogere lagen van de piramide. Het begint bij voldoende ruimte, voldoende breedte zodat je prettig kan lopen op vlakke stoeptegels en niet te veel moet slingeren, zigzaggen en je niet continu op de route hoeft te letten. Als de basis er is dan kun je gaan denken aan beleving. Beleving kan hierin heel verschillend zijn en hangt af van de persoon of van de plek. Het is belangrijk om het creëren van een beleving gedoseerd te doen en niet overal groen te willen plaatsen of om de vijftig meter een winkel of terras te hebben.

Iiter: Amsterdam heeft natuurlijk het geluk dat ze ook gewoon heel veel mooie gebouwen en mooie infrastructuur hebben.

Itee: Het lastige aan het 'geluk' wat wij hebben is dat je in andere gevallen en in andere steden die het niet hebben niet zomaar langs de route een gebouw kan neerzetten.

Iiter: Toevallig heb ik vanochtend een rondje door het Museumkwartier gelopen. Toen ik over de looproutes liep dacht ik bij mezelf "dit lijkt niet echt

op een looproute.” Het was een straat met aan beide kanten een voetpad van nog geen halve meter met paaltjes tussen de straat en het voetpad.

Itee: In de basis is het dan al niet genoeg, het interessant maken van de route is daarna lastiger. Neem de voetganger serieus is belangrijk in het creëren van deze basis.

Iter: Inderdaad, gezien de alternatieven die de voetganger heeft met de fiets of ook de auto heb je geen zin om over een voetpad te lopen waar links en rechts de klinkers naar boven schieten. Als je de simpele elementen niet eens meeneemt dan denk ik dat de voetganger snel van gedachte veranderd en voor een andere vervoerswijze kiest.

Itee: Het extreme voorbeeld is Los Angeles waar je een heleboel plekken hebt waar je niet kunt lopen en alleen met de auto kunt komen. Als je dat consequent hebt dan moet je wel met de auto want je kan niet anders. Als je wat hoger in die piramide komt dan gaat het over dat je die voetgangersruimte zo vormgeeft dat er wat te beleven is. Dus dat het niet een saaie rechte weg is, langs een blinde muur bijvoorbeeld. Aan de andere kant hebben we in Amsterdam, dat er op verschillende plekken in parken nog steeds gefietst mag worden op looproutes. Aan de ene kant voegt dat denk ik wat levendigheid toe en ook socialiteit. Wel is het zo dat we hier merken dat mensen die wat kwetsbaarder zijn, kleine kinderen bijhebben of ouder zijn en die de fietsen misschien wat minder horen dat vervelender vinden.

Iter: Ik denk dat door diverse fietsers met verschillende snelheden ervoor wordt gezorgd dat het fietsverkeer zich aan de voetgangers aanpast en snelheid mindert. Zo kunnen de twee vervoerswijzen goed overweg over dezelfde infrastructuur.

Itee: Dat is op die plekken in Amsterdam inderdaad het geval. Het is ook niet echt een doorgaande fietsroute, als je daar toevallig moet zijn dan fiets je er even overheen. Het is qua vormgeving volstrekt duidelijk dat je door een voetgangersgebied fietst. Dit zorgt ervoor dat de fietsers rekening houden met voetgangers.

2. Iter: Wat zijn uit jouw ervaring maatregelen die werken om lopen te stimuleren?

Itee: Een maatregel die ‘niet bewezen is’, maar vanuit de fiets wel heel goed werkt is het integreren van push-maatregelen. Je integreert push-maatregelen nadat je de basisinfrastructuur op orde hebt en je mensen uiteindelijk echt uit de auto wil krijgen. Dan geloof ik dat deze maatregelen goed werken. Bij het stimuleren van de fiets was dit in Amsterdam bijvoorbeeld het betaald parkeren.

Iter: Als je naar Amsterdam gaat dan ben je daar niet blij mee, vanuit de stad en mobiliteit gezien is dit echter heel terecht en heel goed vind ik ook.

Itee: Deze maatregel zorgt ervoor dat de fiets in dat geval een veel logischere keuze is geworden. Uiteindelijk zou dat ook met lopen gebeuren.

Iter: Deze ruimte van de auto kan veel beter gebruikt worden inderdaad.

Itee: Daarom moet je dat als overheid denk ik ook willen om zulke maatregelen te treffen. Mijn punt hierin is vooral dat je er niet komt met ‘fantastische’ stoepen en ‘gouden’ tegels en bankjes om elke meter, uiteindelijk zul je ook aan de andere kant, aan de push-kant iets moeten doen. Ook de huidige pandemie heeft hier een bijdrage aan.

Iter: Inderdaad, mensen hebben het wel gerealiseerd nu dat lopen heel veel voordelen meebrengt.

Itee: Voor mij werkt dat ook wel weer zelfversterkend. Mensen vinden het prettiger om te lopen omdat andere mensen ook lopen.

3. Iter: Wat voor maatregelen kunnen uit jouw ervaring bijdragen aan het creëren van een beleving?

Itee: Zorg dat die basis op orde is.

Iter: Ja precies, zorg dat mensen zich echt voetganger voelen en niet een wegstopte verkeerdeelnemer die alleen gebruik mag maken van infrastructuur.

Itee: Exact, en dit zit hem in voldoende ruimte maken en daarbij kun je ook beredeneren dat 'je keten zo sterk is als de zwakste schakel'. Je kunt een prachtige looproute hebben maar als een voetganger, om het rondje te bereiken wat hij altijd loopt ergens de straat over moet en er eigenlijk niet overheen kan, er helemaal geen verkeerslichten zijn of dat het heel gevaarlijk is, ervoor kiezen om zijn hele loop rondje niet te lopen.

Iter: Interessant is toen ik vanochtend dat rondje liep door het Museumkwartier ik na iedere honderd meter tot de conclusie kwam dat de voetgangersinfrastructuur niet ideaal is, dus de basis. Toen vroeg ik me af wat voor maatregelen ik alsnog kan toevoegen om de voetganger zich thuis te laten voelen. Dan ga je al snel aan groen denken of het gebruik van kleuren of bewegwijzering. Maar als mensen alsnog over een stoep van driekwart meter moeten lopen je aan het dweilen bent met de kraan open.

Itee: Nee precies, en dat is dus inderdaad het geval dat je niet aan de aan de bovenkant van de piramide moet beginnen als het aan de onderkant nog niet nog niet op orde is.

4. Iter: Zijn er aanbevelingen die je mij wilt doen bij het opstellen van de maatregelen voor de methodiek?

Itee: Ik zou als ik jou was naar 'bouwstenen' kijken. Je kan eens googelen naar de 'Ladder van Verdaas'. Voor fietsinfrastructuur hebben we ook in Amsterdam ooit een handhavingspiramide voor fiets parkeren bedacht. Hierbij begint het ook onderin met voldoende plek maken voor de fiets en daarna pas met het coachen van mensen dat ze die plek ook gebruiken. Het lijkt me logisch om je methodiek ook op basis van zoiets te ontwikkelen.

5. Iter: Heb ik iets gemist in de vragen die ik je heb gesteld of zijn er tips die je mij mee wilt geven?

Itee: Ik raad je aan om het gebied goed en vaker door te lopen en genoeg mensen over het onderwerp te spreken. Mocht je nou op internet iets tegenkomen van de gemeente Amsterdam waarvan je zegt ik wil hier meer over weten dan mail me gerust.

Iter: Bedankt. Ik wil je ook bedanken voor je tijd, ik ben veel opgestoken van ons gesprek.

Bijlage 10 – Expertinterview Vincent Meijers

Interviewer (Iter): Fabio Neijts	
Geïnterviewde (Itee): Vincent Meijers	
Organisatie: Gemeente Nijmegen	
Functie: Senior Beleidsadviseur Openbare ruimte	
Datum: 4 maart 2021	
Tijdstip: 14:00 uur – 14:30 uur	
Plaats: Microsoft Teams	

Over de geïnterviewde

Vincent Meijers is al ruim dertig jaar werkzaam bij de gemeente Nijmegen. In deze dertig jaar heeft hij schat aan ervaring opgedaan op verschillend gebieden, zoals Wijkbeheerder, beheerder en beleidsadviseur openbare ruimte, Unitleider voorzieningen Gehandicapten en als Chef op de onderafdeling Huisvesting. Oorspronkelijk is Vincent begonnen als Sociotherapeut in Lent. In zijn huidige functie is Vincent met name bezig om Duurzame mobiliteit in de stad Nijmegen te faciliteren, zou houdt hij zich op het moment bezig met het plaatsen van stadsmeubilair

Samenvatting

De voetganger krijgt te weinig ruimte. Dit is puur fysiek en komt omdat alles nog 'auto-georiënteerd' is en de fietser ook nog ruimte pakt van de voetganger. Deze voetganger wordt hierdoor steeds verder in het nauw gedrongen. Het is daarom van belang om helemaal terug naar het begin te gaan. Je moet een soort grote ommekeer maken. Bij het behandelen van de voetganger, begin je het beste helemaal in het begin, door genoeg ruimte te maken, dan de fiets in te passen en als laatst pas de auto. Toegankelijkheid en het zichtbaar maken van looproutes is hierbij van groot belang om deze routes inclusief en ook intuïtief te maken. De volgende stap is het aantrekkelijk maken

van de looproutes, hierbij werkt groen goed en zijn ook zitmogelijkheden een onmisbare factor.

Interviewschema

1. Iter: Hoe kan je ervoor zorgen dat een looproute aantrekkelijk wordt?

Itee: Daar ga ik naar toe praten, ik begin even iets verder terug. Dat is denk wel handig voor jou om te weten. Ik ben namelijk zelf nu bezig met stadsmeubilair, van paaltjes en bollen, alles wat we aan dingen in de stad neerzetten met een bepaalde functionaliteit. Dan ben ik daarop aan het googelen en dan zit ik te kijken van welke gemeente heeft daar al beleid in gemaakt, en dan zie je dat ik eigenlijk niet verder kom dan heel instrumenteel beleid, dus over geld en afschrijvingstermijnen en over hoe versleten het is en wanneer het vervangen moet worden. Maar de vraag van 'hoe je dat dan ook neer zet en op wat voor manier en waar niet?' daar hebben gemeenten eigenlijk nog helemaal niet zo hard nagedacht en dat geldt eigenlijk ook voor wat nou een aantrekkelijke looproute is. Daarom zei ik al gelijk, je hebt een gat in de markt te pakken. De vraag hiernaar begint eigenlijk net op te doemen en er is eigenlijk nog helemaal niks. Een vaststaand beleid of werkwijze of zo om ernaar te kijken is er nog niet. Ik kan er wel een paar dingen over zeggen. Wat nu speelt is dus wat ik zei dat het heel belangrijk begint te worden het tweede is dat er in de 'loopwereld' hè zoals je dat door de wereld heen, in de westerse steden ziet als werkwijze dat er eerst gezocht wordt naar data. Dat probeer ik zelf ook te doen, en is heel ingewikkeld, te kijken naar 'waar lopen de mensen?' Want dat zijn dan de routes. En dan vervolgens wordt het een stukje zachter, van 'wat is aantrekkelijk?' Aantrekkelijk is in ieder geval groen, dit komt steeds opduikelen, dus er moet wat te zien zijn. Een Noorse onderzoeker die ik vorig jaar hoorde op een congres die heeft bijvoorbeeld uitgezocht dat een looproute van het station naar het centrum -wat voor mij altijd een interessante looproute is- heel anders ervaren wordt als er wat te zien valt onderweg of wat te doen is onderweg. Dus dan gaat het vaak, als je kijkt grote stedelijke gebieden minder over 'plint', dat is een term, wij zetten

tegenwoordig wel flats of hoogbouw neer en de bedoeling is dat die plint, dat zijn de winkeltjes aan de zijkant, dat die leuk zijn interessant zijn en interessant zijn om te zien. Wat je verder denk ik helemaal daaraan vooraf moet doen, dat is een beetje de achtergrond waar ik uitkom, is dat de looproute in ieder geval toegankelijk moet zijn. Bij toegankelijkheid heb ik zelf, daar ben al 3 á 4 jaar mee bezig, heb ik zelf positie gemaakt van 'je gaat allerlei dingen doen om gehandicapte mensen erlangs te krijgen en doe dit nou goed, dan is het goed voor iedereen ook voor gehandicapten. En goed wil dan zeggen dat, dat is toch wel interessant voor jou, maak het ruim dat je niet kriebelige padjes hebt, maak het vlak dus dat je geen hobbels en bobbelen en trapjes erin hebt zitten.

Iter: Nee precies dus geen uitstekende tegels.

Itee: Maak het goed zichtbaar, want heel veel mensen zien namelijk slecht, dan heb je dat in ieder geval al getackeld en ik zeg er dan altijd nog achteraan "maak het intuïtief", dus creëer in je looproute meteen het gevoel waar je naartoe moet.

Iter: Een soort van 'zelfwijzendheid' dat mensen zich makkelijk oriënteren.

Itee: Woon je in Tilburg?

Iter: Nee ik woon in Beek en Donk. In de buurt van Helmond.

Itee: Oh oké ja ik vind bijvoorbeeld het station Breda, zoals dat gebeurt van station naar het centrum, daar komen dingen goed bij elkaar. Dat is goed gedaan. Het beste voorbeeld in Nederland vind ik station Rotterdam, daar is nog iets anders interessant, daar de stationsomgeving sluit heel mooi aan bij de openbare ruimte. Ik begin met name over de stations, omdat NS en ProRail die hebben daar al heel veel over nagedacht, en dat vind ik eigenlijk een beetje leidend voor ons om bij te spieken. Waarbij het station het wel een beetje makkelijk heeft, want station heeft eigenlijk maar één modaliteit van vervoersstromen, ja eigenlijk twee maar de trein die doet er niet toe want die 'doet het wel'. Verder heb je alleen maar voetgangers en het station heeft maar één bestemming en een herkomst, namelijk van de deur van de trein

naar de deur van station of andersom. Ondanks dat ze het 'makkelijk' hebben hiermee hebben ze daar wel toonaangevend de wegen voor uitgezet.

Iter: Dus gisteren een rondje door het Museumkwartier en daarbij was het belangrijk om te kijken naar de mensen die van het station kwamen en naar het Museumkwartier toe liepen, daarbij vernam ik van Marit, mijn begeleidster, dat de gemeente met het station in gesprek is om de uitgangsroutes aantrekkelijker te maken en die ook aan te laten sluiten op de looproutes. Want dit is op dit moment de Tilburg totaal niet het geval. Men heeft aan de noordzijde weinig benul van waar je je naartoe moet oriënteren om bij museumkwartier te komen en op weg ernaar toe heb je een smalle stoep met paaltjes. En wat je net ook zei, dat het belangrijk is om van de voetpaden de basis op orde te krijgen dus ten eerste en ook gewoon toegankelijk voor iedereen te maken, dat is moeilijk want in Tilburg kunnen ze in het Museumkwartier niet heel veel doen aan de infrastructuur zelf. Ze willen kleine maatregelen inpassen, zodat de voetganger en ook de fietser zich meer thuis voelen en daarbij werd ook Shared-Space genoemd.

Itee: Hier hebben we een heel erge mislukte Shared-Space voor de stad Nijmegen. Die is heel echt heel dramatisch. Daar gaan we ook nog wat aan doen. Waar het wel een beetje aardig werkt is achter het station in Amsterdam daar zie je toch voetgangers en fietser samen en daar werkt het in mijn idee wel beetje zoals het bedoeld is en dat shared Space idee komt eigenlijk uit het noorden uit de buurt van Friesland zit die 'Shared-Space club'. Wat je net zei, als ik hoor veel paaltjes, ik ken wel die nieuwe stationsomgeving, of die in ontwikkeling in Tilburg. Daar zitten natuurlijk heel veel kansen in, om daar dingen in te kunnen doen en het is ook een leuke 'funplek' aan het worden mooi heel, mooi binnen.

Iter: Voor jongeren ook vooral.

Itee: Voor jongeren ook vooral inderdaad, en het is een 'Place to be' aan het worden met die oude nieuwe bieb en zo is allemaal leuk. Dat je natuurlijk wel de kans hebt om daar goede dingen te doen. Als ik jou hoor zeggen er staan

heel veel paaltjes, bij paaltje moet je altijd de vraag stellen “waarom staat dat paaltje daar?” Dat paaltje is daar waarschijnlijk gekomen om auto's te corrigeren, want dat is meestal de reden van een paaltje, maar voetgangers vinden paaltjes helemaal niet leuk en dat is ook een beetje gelijk als je jezelf inbeeldt, dat als je een slechtiende bent, en één van mijn leeftijd en ouder die is min of meer slechtiend, dus dat worden er steeds meer

Iter: Laat staan je bent met een rolstoel onderweg.

Itee: Dat staat dus allemaal maar in de weg. Als je als eerste begint op te ruimen vanuit stadsbeheer afdeling en voor paaltjes en bollen en dat soort dingen gewoon weghaalt, dan wordt een voetganger omgeving meteen veel vriendelijker en ja toegankelijker. Verder zou je inderdaad vanuit jou de vragen kunnen stellen, dat vanuit het station richting dat Museumkwartier het een beetje intuïtief aanzetten. En dan kun je ook best wel op speelse manier erover nadenken. Dan moet je eens als een vreemde die trein uitstappen. Je hebt geluk, je komt uit de buurt van Helmond dus je bent wel zeg maar min of meer vreemd in Tilburg en eigenlijk als jij daar als dagjesmensen komt dan moet je eigenlijk gelijk het gevoel hebben van “oh ja dat is die kant op”. Dat weet je zelf al uit andere steden dat als jij vreemd bent is dat heel prettig.

Iter: Dat is een heel interessante kijk inderdaad.

Itee: Terug naar jouw vraag is wat ik zelf belangrijk vind, ik ben in Nijmegen bezig om daar in ieder geval chocolade van te maken is, mensen worden allemaal ouder, we hebben vergrijzing en dat betekent dat zit mogelijkheid onderweg bij lopen en een groot pluspunt is. Je zou moeten streven naar een drukke looproute, en om de 200 meter een zit mogelijkheid te realiseren en liefst ook eentje die ‘seniorenproof’ is.

Iter: Ja precies net als je ook al zei, groen in combinatie met zitmogelijkheden is gewoon een ‘win-win’. En ook al gaan mensen er niet op zitten, het geeft ook een prettige sfeer af. Als je voorbij een zitplek of plekken waar je gewoon eventjes wat kan eten, horeca aangelegenheid of een ijsje kan halen draagt heel veel bij.

2. Iter: Wat zijn uit jouw ervaring maatregelen die werken om lopen te stimuleren?

Itee: We zitten natuurlijk in een interessante tijd nu want er wordt ontzettend veel gewandeld en gelopen nu. Er zijn dus mensen, en dat is een beetje de psychologie van lopen, je hebt wel een motivatie om dat te doen, en dat kan een sportieve motivatie zijn of een gezondheidsmotivatie, maar ook recreatief. Lopen is ook een manier dat je met elkaar kunt communiceren, dus dat sociale aspect is daar ook wel heel belangrijk aan. Ik denk dat dus aan de ene kant moet je kijken naar ‘wat lopen stimuleert’, en dan zou ik denk ik zelf kijken naar interne drijfveren van mensen. Dat is de scheppende kant of de verleidende kant. Aan de andere kant heb je natuurlijk ook de weg van de minste weerstand, dus ga jezelf maar na als jij je auto niet geparkeerd krijgt in de binnenstad dan word je eigenlijk vanzelf gedreven in van ‘ik pak de trein’ en dan heb je al heel snel van ja als ik dat ga ik dan doen neem ik dan een NS-fiets of ga ik lopen of nog eens met een tram achteraan.

Iter: Dan hebben we het over push maatregelen, als je kijkt naar bijvoorbeeld ook parkeergeld en parkeerkosten die mensen gewoon niet graag willen maken en daardoor kiezen om bijvoorbeeld met het openbaar vervoer te gaan, of te moeten zelfs.

Itee: Dat is altijd de minder plezierige kant. Dat voelen mensen niet als fijn. Als je de ‘funfactor’ erin krijgt of de gezondheidsfactor, of je kunt je nu afvragen waarom heel veel mensen nu gaan lopen “ja omdat geen moer te doen is natuurlijk.”

Iter: Wat ik eigenlijk als heel belangrijk acht, is het creëren van een beleving, en maatregelen te koppelen aan een gebied. In het Museumkwartier is dat wat voor de hand liggender met de twee grote musea, en ik de gedachte is om kleine maatregelen als ‘voetganger indicatie’, zoals bewegwijzering koppelen aan kunst of weetjes die je in een van de musea op kan doen. Om zo kinderen en gezinnen te triggeren.

3. Iter: Hoe kan je een beleving toevoegen aan een looproute en wat voor invloed heeft deze beleving op de voetganger?

Itee: Ik krijg wel al gelijk beelden als jij de route van het station naar het Museumkwartier, als je daar wisselende exposities langs de route kan doen. Als idee is dat geniaal en ik had het voorbeeld laatst ook in Breda, die hebben dan een jaarlijks fotoweek of zo. Dat is een fotografieweek, daar hebben ze alle exposities in Breda en dit jaar was ik daar ook met vrienden. Natuurlijk hadden ze even een probleem met die Corona. Dus ze hadden wel een aantal exposities maar echt heel ruim, dat je gewoon ruim erdoorheen kon lopen met al die maatregelen van dien. Ze hadden gewoon de foto expositie door de hele stad heen gezet op grote panelen. Dat is dan deel van de beleving, zoals je dat zij.

Iter: Er zitten ook veel creatieve ondernemers daar in het gebied Museumkwartier. Daar willen ze ook graag een koppeling mee maken in mijn casestudy onderdeel.

Itee: Dat heb je natuurlijk ook een hele mooie tijd van leven met die Corona. Mensen in Nijmegen die kunnen geen kant op. Ze willen allemaal die terrassen op maar dat gaat gewoon niet. Vorige week hebben wij hier het park moeten ontruimen in Nijmegen, net zoals in Amsterdam. Die jeugd die moet ergens naartoe onderhand.

Itee: Ja vertel mij wat, ik weet er alles van. Het positieve voor onze branche is dat mensen meer zijn gaan lopen en dat hopelijk na de crisis ook vasthouden.

Iter: Ik hoop dat een blijvertje is. Even nog over die ondernemers, mijn beeld over die Spoorzone in Tilburg die ontzettend leuk aan het worden is. Stedelijk gezien interessant wat daar gebeurt. Rivieren en kanalen en spoorwegen zijn altijd dingen die de stad doorsnijden, en je ziet hoe daar over het spoor heen Tilburg weer verbonden wordt. Wat er dan ontstaat is, wat je ook in iedere grotere stad van Nederland ziet is dat oude fabrieksgebouwen of in dit geval die oude stationshallen en zo dat die een andere functie krijgen er dat worden dan meteen de leukste plekken van de stad.

Iter: Het neemt een soort 'retrosfeer', want mensen associeert met vroeger bijvoorbeeld.

Itee: Je kunt zo beetje alle steden en grotere plaatsen in Nederland opnoemen en dat 'The place to be'. Dus als je dat weet te cultiveren in jouw doel van 'we lopen allemaal die kant op'. Je gaat als je naar Berlijn gaat of naar Kopenhagen waar je ook die plekken hebt daar ga je niet met de auto naartoe, juist met de benen omdat het leuk is om daar doorheen te flaneren.

Iter: Precies anders heb je niet de optimale beleving.

4. Iter: Wat voor maatregelen kunnen uit jouw ervaring bijdragen aan het creëren van een beleving?

Vraag is niet gesteld.

5. Iter: Zijn er aanbevelingen die je mij wilt doen bij het opstellen van de maatregelen voor de methodiek?

Itee: Als ik helemaal uitzoom, ja ik ken het gebied (Museumkwartier) daar te slecht voor dat sowieso, maar wat je ziet is dat voetgangers te weinig ruimte krijgen, puur fysiek en dat komt omdat alles nog auto georiënteerd is en de fietser die pakt ook meer ruimte en die voetganger wordt steeds verder in het nauw gedrongen. Je moet dus een soort grote ommekeer maken. Het punt is wel natuurlijk dat dit wordt altijd gelijk heel duur en ingewikkeld. Dus ik zou denk ik vooral aansluiten bij wat makkelijk is en wat al voor de hand ligt. Wat misschien ook wel is, in Nijmegen hebben vrijwel geen openbare ruimte anders ingericht dan dat het al was. Want wij hebben gezegd, Nijmegen is toevallig een hele ruime stad door een bombardement in Tweede Wereldoorlog is gewoon ruimer opgezet dan de gemiddelde oude stad. We hebben gezegd de mensen zijn zelf verantwoordelijk. In Amsterdam is dat ze op een gegeven moment gezegd hebben die voetganger moet meer ruimte krijgen en daar hebben ze gezegd, dat fietspad, die fietsers die zetten we op de rijbaan. Dat is een trend in alle steden om het binnenstad-verkeer naar 30 km per uur te doen, waar mogelijk. Dus willen eigenlijk al in de binnenstad dat autoverkeer downsizen. Die trend zie je overal. Ze kunnen ruimte winnen door de fietser

van het fietspad te halen, kruis door het bord heen te zetten halen en het fietspad te gunnen aan de voetganger, dan de rijbaan te laten delen door de fiets en de auto. Beetje soort Shared-Space achtig idee. Door dat soort creatieve-listen kun je kijken of je fysiek meer ruimte kan maken voor die voetganger. Dit zou Tilburg kunnen proberen als een Pilot. Dit zou je een aanbeveling kunnen zijn in jouw rapport. Die voetganger fysiek meer ruimte geven en als het went en als er geen ongelukken gebeuren en mensen vinden misschien zelfs prettig, dan is dat moment om die tegeltjes van het fietspad om te zetten tot trottoirtegeltjes, die voetganger meer ruimte geven dan wordt het gelijk intuïtief.

Iter: Het gave hieraan is dat je ze alle drie de vervoersmiddelen in één keer hebt, een haverklap. Je hebt de auto die geef je eerst minder de ruimte, wat principe de doelstelling is voor iedere gemeente, de fiets nemen direct mee en daarbij ook de voetganger, in plaats van dat je eerst de voetganger meer ruimte geeft en dan nog eens de fiets aan pakt.

Itee: Evenals voorbeeld he, dus in Nijmegen en we zouden een rondje gaan lopen, kan ik dat soort dingen aanwijzen. In dat veranderen van het stadscentrum, bepaalde autostraten die eenrichtingsverkeer zijn gemaakt, hebben twee richtingen voor de fietser en dan nou komt het een beetje krap uit en dan wordt het parkeervak wat smaller gemaakt, maar ook het voetpad staat meteen onder druk. Als je het nou over nieuw zou doen dan zou je zeggen van “ja wacht eens even”, we beginnen als eerst te denken vanuit die voetganger, dat is de volgorde, maar de wereld zit nog niet zo in elkaar. We beginnen te denken vanuit de fiets en die is nog niet helemaal aan zijn emancipatie begonnen.

Iter: Inderdaad, die voetganger is ook nog redelijk ‘nieuw’ in de ogen van de verkeerskundige. Het lijkt wel of zij zich nog niet echt eraan durven te branden, en er is nog redelijk weinig over bekend.

Itee: Als je hierop rapporteert dat wordt een leuk verhaal, dan moet je helemaal aan de voorkant, dan moet je heel duidelijk die vlag hijsen dat je zegt

van “ja wat is daar nou cruciaal aan, om dit voor elkaar te kunnen krijgen”, is dat je dus echt, maar dan ook echt serieus begint met allereerst de voetganger te tekenen en dan pas de fietser verderop. Maja dat is met de mond beleiden in de praktijk, ja er komen andere belangen voor zoals bereikbaarheid.

Iter: Ja, eigenlijk is het daarom van belang om het een beetje te pushen binnen de gemeente en je schouders eronder te zetten nu het beleid uit wordt gedraaid. Marit is hier druk mee bezig op dit moment.

Itee: Dit gesprekje met jou brengt mij nog sterk op het idee van “wie moet dat betalen”, dat is de een doodsteek voor goede ideeën, terwijl je kunt zeggen “je hoeft dat niet te betalen”, want je pakt 5 potten stratenverf en de onderhoudsploeg en je trekt gewoon andere lijnen op die straat en dan gaan we eerst eens kijken hoe het werkt. dus die pilot is natuurlijk ook altijd vooral een soort ‘voet tussen de deur’ om de goede dingen te gaan doen. Rotterdam is daar heel sterk in. Ik ben een fan geworden van Rotterdam, want die loopt voorop in voetgangersgebied, maar die hebben ook zulke leuke dingen, als pop-up experimenten in parkeervakken.

Iter: Oh ja ‘urban guerrilla’s’ ook wel genoemd, op een goedkope manier maatregelen uitproberen.

Itee: Dat is een superslim want dan kijk dat vraagt de straat vraagt zo werkt het vaak in de praktijk.

6. Iter: Heb ik iets gemist in de vragen die ik je heb gesteld?

Itee: Naar mijn idee zit je aardig zo in keer der dingen. En anders, je kunt me gewoon mailen of bellen.

7. Iter: Zijn er tips die je mij mee wilt geven?

Vraag is niet gesteld.

8. Iter: Wat zou je Tilburg willen geven op het gebied van de voetganger?

Itee: Ze hebben goud in handen met die Spoorzone en als je dat aansluit bij dat Museumkwartier, ik denk dat dat Tilburg nu heel erg mooi momentum, die

stad hebben ze nu voor een heel groot deel in handen. Oh ja wat ik mee wil geven, doe de dingen die je doet, doe die goed. Heel flauw, maar kost het geen moer extra.

9. Iter: Hoe ziet jouw toekomstblik eruit omtrent de voetganger?

Vraag is niet gesteld.

Iter: Vincent, ik wil jou hartstikke bedanken voor de informatie en het leuke gesprek.

Itee: Ik vind het ook leuk, ik wens je heel veel succes met je opdracht en ik zie je mailtje graag tegemoet, maak je geen zorgen of je me fout quote of citeert, ga maar lekker losjes erdoorheen, want volgens mij komt het wel goed.

Bijlage 11 – Expertinterview Ineke Spapé

Interviewer (Iter): Fabio Neijts	
Geïnterviewde (Itee): Ineke Spapé	
Organisatie: SOAB / Docent Mobiliteit BUas	
Functie: Directeur & Adviseur / Docente	
Datum: 17 maart 2021	
Tijdstip: 09:00 uur – 09:30 uur	
Plaats: Microsoft Teams	

Over de geïnterviewde

Ineke Spapé is een Urban Planner met speciale aandacht voor Sustainable Urban Transport Planning. Als Urban Planner legt Ineke specifiek haar focus op duurzaamheid, menselijkheid en Placemaking. Dit doet zij als docent en onderzoek aan de Breda University of Applied Sciences, evenals consultant en Director bij het adviesbureau SOAB.

Samenvatting

De hardware, software, mindware en orgware combinatie is van grote waarden bij het uitvoeren van voetgangersprojecten. Door bij hardware in te vullen met kunstachtige uitingen in combinatie met software in de vorm van bordjes en route indicatie heb je de basis voor maatregelen voor jong tot oud. Het is van groot belang om in dit proces naar de maatregelen toe, de stakeholders en creatieve ondernemers in het gebied te betrekken. Met hen kan een optimale invulling worden gegeven aan de maatregelen. Zo is het binnen een gebied belangrijk dat tijdens het uitvoeren van een project de ene 'ware' niet achter wordt gesteld aan de andere. Wil je het gedrag veranderen door middel van mindware, is het ook van belang dat de infrastructuur als

hardware orde is. Zo kun je de doelgroepen van de musea uiteindelijk stimuleren. Zo is het van belang dat er bij een oudere doelgroep, als die van De Pont museum wordt gekeken naar arrangementen en voor alle doelgroepen in het algemeen, naar de samenhang en bereikbaarheid tussen het Museumkwartier, De Spoorzone en Het spoorpark. Zo kan je de bezoeker een hele dag voorzien van het beste wat Tilburg te bieden heeft.

Interviewschema

1. Iter: Hoe kan je ervoor zorgen dat een looproute aantrekkelijk wordt?

Itee: Ik geloof heilig in de hardware, software en orgware combinatie. Alleen al omdat ik hem ingezet heb bij de BUas en die nu helemaal wordt ontwikkeld voor een project, een EU-project. Dat is wel grappig om te zien dat de andere steden daar ook mee werken, dus dat is prima, maar ik denk ook dat het enige antwoord, is dat je vanuit die combinatie moet kijken. Ga je aan fysieke maatregelen doen, nou pak die kinderen dan zit je met bordjes als in 'te weinig'. Maar zoek het ook in de 'kunst achtige uitingen' in kleur, in groen, in het benadrukken van dat het een 'lijn' is op een van andere manier. Ik denk inderdaad met de kunstenaars of met de musea samen dat je na moet denken over en campagne om ook niet alleen het museum, maar ook de route onderdeel te laten worden van het gebied.

Iter: Ja, hele goeie, omdat er heel veel creatieve ondernemers ook in het gebied zitten en die wil ik door middel van orgware eigenlijk tot de organisatie betrekken bij het project, maar ik wil eigenlijk ook graag iets meer inhaken op stakeholders, natuurlijk zoals de musea, maar ja die creatieve ondernemers die hebben natuurlijk ook gewoon een rol dus waarschijnlijk kan daar ook een koppeling mee gemaakt worden door middel van de kunst die ze hebben.

Itee: Ja precies, die combinatie met de hardware heb je, de objecten maar wat moet je er plaatsen dat moet je in samenwerking met de stakeholders doen, en dat is precies wat die orgware nodig heeft, dus daar heb je die ondernemers voor nodig en je stakeholders en die zijn creatief, gebruik ze dus, en dan heb je

een gezamenlijke marketing nodig en dan kom je weer op die software uit. En zo geloof ik dat je het aan kunt pakken.

Iter: Ja ik heb er ook gewoon vertrouwen in dat principe, alle vier (ware's) die zijn erg belangrijk dus ik moet er gewoon een bepaalde balans in vinden.

Itee: Dat doet Tilburg weet ik, dat ze dat zelf hebben ingevuld die mindware, dat zie ik meer als een resultaat van hardware of software. Zo beïnvloed je de mindware van mensen, dus hun gedrag.

Iter: Want ze hebben wel tegen mij gezegd, dat is ook logisch, dat de hardware natuurlijk iets achter is gesteld, of meer achtergesteld zal worden in de maatregelen dan bijvoorbeeld die software of die mindware omdat de hardware, daar kunnen ze een groot deel, vooral in dat gebied niet helemaal veranderen. Dus zij willen vooral dat ik ga kijken naar die mindware en die software en orgware. Ze willen natuurlijk niet dat ik die die hardware vergeet, omdat die voor andere projecten waarschijnlijk wel van toepassing kan zijn.

Itee: Je kan aan een 'andere' hardware denken, namelijk hardware in de vorm van kunst of fysieke objecten in de openbare ruimte. Het gaat om hardware, heeft het te maken met de gemeente, omdat de gemeente verantwoordelijk is voor de openbare ruimte. Daarom kan de gemeente niet achterblijven ze kunnen niet zeggen we doen niks dat kan niet.

Iter: Precies, toen ik met Marit in het gebied was toen realiseerden we eigenlijk beiden hoe slecht het gebied ervoor staat. Het is gewoon wat 'vervallen' voor een groot deel. Er zijn wel heel veel mogelijkheden, omdat er enkele oude panden staan waar iets heel gaafs mee gedaan kan worden. En we (Marit en ik) realiseerde dus "als we hier echt iets op de been willen krijgen dan moeten we meer veranderen dat we instantie hadden gedacht" en we zeiden ook tegen elkaar "als je iets wil veranderen dan doe je het best gewoon in één keer goed", in plaats van dat je kleine maatregelen toepast en uiteindelijk alsnog realiseert "die hardware" moet toch veranderd worden.

Itee: Ook eens. En ik denk ook dat je als gemeente juist als je iets wil met orgware en software, daar heb je anderen voor nodig, dat kun je niet in je

'uppie'. Daar is de gemeente niet voor 'aanzet', dat zijn juist de andere partijen. Als je die wil stimuleren of mee wil krijgen, dan moet je zelf ook wat laten zien.

Iter: Het is twee kanten uiteindelijk inderdaad, maar die hardware dat die benaderd kan worden van meer dan alleen de infrastructuur, dat is een interessant inzicht waar ik nog niet echt aan had gedacht.

2. Iter: Wat zijn uit jouw ervaring maatregelen die werken om lopen te stimuleren?

Vraag is beantwoord door middel van vraag 1.

3. Iter: Hoe kan je een beleving toevoegen aan een looproute en wat voor invloed heeft deze beleving op de voetganger?

Itee: Dan kom je voor de oudere, elitaire doelgroep van De Pont museum bij 'gadgets' uit. Daar zijn die oude rijke senioren gevoelig voor. De 'gadgets', dus maak het leuk met 'dingen eromheen' of een 'koffiearrangement' de zoek het in een 'elitaire beleving'.

Iter: Misschien dat het wat moeilijk is vanuit het museum, natuurlijk heeft hier ook de gemeente mee te maken, maar dat je misschien op weg daarnaartoe al standjes neerzet, om mensen onderweg op te vangen voor bijvoorbeeld gadgets, zoals bijvoorbeeld koffie of een ijsje misschien.

Itee: Dat wordt lastig, want dan moet je iets gaan organiseren, want 'hoe vaak' is iets, 'hoe tijdelijk is iets' en hoe vaak komen ze? Dan moet je er een soort 'event' van maken. Bijvoorbeeld in één keer In de maand, 'doe ik zoiets speciaals'?

Iter: Precies, omdat zoiets is niet iedere dag te doen want het kost geld en een tijd.

Itee: Ja zeker wie gaat dat doen en wie gaat dat betalen? Dat gebeurt niet. Je kunt er iets speciaals kan maken en dan maak je er een soort 'Speciale super-elitaire doelgroep dag' van.

Iter: Themadagen dat is ook een iets heel leuks inderdaad, ook voor de kinderen als ze wel de ouderen.

4. Iter: Wat voor maatregelen kunnen uit jouw ervaring bijdragen aan het creëren van een beleving?

Vraag is beantwoord door middel van vraag 3.

5. Iter: Zijn er aanbevelingen die je mij wilt doen bij het opstellen van de maatregelen voor de methodiek?

Itee: Ja de 'orgwarekant' en de 'softwarekant' goed benadrukken en goed kijken naar je stakeholders, die erbij betrekken en ook de creatieve ondernemers erbij betrekken, de Spoorzone en het Spoorpark. Ik denk dat het een hele mooie driehoek is, het nieuwe Spoorpark de nieuwe Spoorzone en dan het Museumkwartier die moeten elkaar een beetje oplichten want bijvoorbeeld die senioren, elitaire groep die vindt het ook wel leuk om in de LocHal te gaan zitten, wel leuk om door de Spoorzone te lopen en door de spaken te kijken, want daar 'gaande is' en daar een middagje van te maken.

Extra

6. Iter: Heb ik iets gemist in de vragen die ik je heb gesteld?

Itee: Ik vind vooral die combinatie van belang, dus dat je nadenkt over kansen vanuit de doelgroepen, nou dat ben je nu aan het doen, dus vanuit die kinderen denken, vanuit die die elitaire groep 'wat ze wat ze willen' en ga dan inderdaad op een 'campagnemanier', met kunst en met meerwaarde voor de bezoeker, want die nogmaals die elitaire doelgroep, ik heb zo'n paar van die vriendinnetjes die allemaal dat soort musea aflopen ja. Die willen waar voor hun tijd in de middag of in de avond. Dat is verschillend je kan er in de zomer ook een avondfestijn van maken en dan dus te zorgen dat je dus een leuke middag en avond hebt, met van die arrangementen. Dat kun je organiseren als museum samen met de gemeente en samen met anderen, met kunstenaars om te zeggen "nou een keer in de maand" of "één keer de twee weken" hebben we een bijzondere dag en dan is er dus een avond en je krijgt een gratis

'dit' en je mag daar een ijsje halen je mag daar 'dit' en je kunt daar een koffietje krijgen, en je krijgt een rondleiding door de LocHal, nou ja dat soort dingen.

Iter: Ja precies dat ja de totale beleving creëert.

Itee: Met alle respect, ik denk dat het museum, zelfs De Pont museum, dat is leuk en daar ga je niet alleen voor naar Tilburg, je trekt meer mensen als je die 'combi' maakt en die combi zit hem in de Spoorzone, Spoorpark, Tilburgcentrum weet ik niet, ik denk niet dat die groep daar dan in geïnteresseerd is. Maar veel meer die noordkant van station, dat is precies wat de gemeente ook wil denk ik ook.

Iter: Precies, dat is waar ze zelf ook nadruk op leggen in hun ontwikkeling in principe zijn zo druk bezig daar.

7. Hoe ziet jouw toekomstblik eruit omtrent de voetganger?

Itee: 'Rooskleurig', beter dan ooit, ik denk dat ik sinds 2007 ben ik officieel hiermee bezig vanuit de lectoraten, toen is het gewoon niet gelukt, omdat de tijd niet rijp was. En ook eerder al met SOAB zijn we met allerlei voetgangersprojecten, "Red de zebra". Ik vind het altijd zwaar onderschat en dat is nog bij veel gemeenten, maar gelukkig zit er 'schot in'

Iter: Ineke ik wil je bedanken voor je tijd en je kundigheid!

Itee: Graag gedaan!