

## Antwoorden overige vragen van het webinar: 'Stappen naar een loopvriendelijke leefomgeving'

**Vraag 1:** In hoeverre wordt er in deze scenario's rekening gehouden met minder mobiele mensen?

**Ingestuurd door:** Sophie

**Antwoord van Tom:**

Het gaat niet alleen om voetgangers, maar ook om thema's rondom klimaatadaptatie, waterberging, hittestress. Bij voetgangers focussen we vaak wel op kinderen maar ook op mindervaliden. Recent hebben we de openbare ruimte voor de Floriade ontworpen met als uitgangspunt dat mindervalide mensen overal toegang tot hebben. Dat betekent dat er geen obstakels zoals stoeprandjes en helling te vinden zijn.

---

**Vraag 2:** Hoe kan je de kaarten van de loopmonitor gebruiken om ook nabijheid van voorzieningen te realiseren?

**Ingestuurd door:** Ruben

**Antwoord van Laurens:**

De intensiteitskaart is één van de uitkomsten van de LoopMonitor. Los van de intensiteitskaart analyseert de LoopMonitor ook voor elke straat de bereikbaarheid van voorzieningen. Deze data kan net zoals de intensiteit in kaartvorm ontsloten worden.

---

**Vraag 3:** Zou het niet een goed idee zijn om in steden doorgaande routes met OV en fiets te maken en parallel gelegen straten te gebruiken om met auto bevoorrading van huishoudens en ondernemers? De OV/fietsroutes kunnen dan ingericht worden met veel groen en zachte grond die water kan opnemen / verwerken. Er ontstaan groene corridors waar je duidelijke, herkenbare en plezierige routes in de stad, boulevards voor fiets, voetganger en bij R-wegen de tram.

**Ingestuurd door:** Bastiaan

**Antwoord van Wim en André:**

Het scheiden van modaliteiten is een gedachte die al vaker wordt toegepast. Bijvoorbeeld bij de superblocks in Barcelona, maar met die basisgedachte is 40 jaar geleden ook Almere ontwikkeld.

Hele interessante suggestie. Dat soort indelingen kunnen heel behulpzaam zijn. In Rotterdam denken we ook na over indelingen op snelheid. Het is wel afhankelijk van de structuur van je stad. In oudere stadswijken zijn dit soort indelingen toch wat lastiger in te passen.

We gaan alleen geen nieuwe steden bouwen, dus we moeten vooral ingrijpen op het bestaande

systeem en daar hoort een nieuwe ruimteverdeling bij die recht doet aan klimaat, biodiversiteit, mobiliteitsbehoefte, e.d.

---

**Vraag 4:** Met steeds grotere aantallen voetgangers en fietsers, hoe moeten autoluze straten worden ingericht? Hoe zorg je ervoor dat een straat op voetgangers gericht is, maar nog steeds toegankelijk is voor fietsers?

**Ingestuurd door:** Kees

**Antwoord van Tom:**

Er zijn veel goede voorbeelden van autoluze straten waar zowel de voetganger als de fietser ruim voldoende ruimte krijgen. Veel hangt af van de breedte van de straat. Zo kan een shared-space oplossing in rustigere straten een prima alternatief zijn. In een bredere straat kan het juist weer handig zijn de fiets centraal te zetten om royale voetgangerszones langs gevels te krijgen.

---

**Vraag 5:** De prentjes laten inderdaad wel dromen, maar in realiteit stoten we wel op obstakels zoals ondergrondse leidingen, ingebuisde waterlopen en ook gewoon het beheer (bladeren die er vallen, snoeien van struiken en bomen, etc), hebben jullie voorbeelden van straten waar er met deze dingen rekening wordt gehouden? (Ik bedoel dan voor het vergroenen van de omgeving)

**Ingestuurd door:** Franziska

**Antwoord van Tom:**

De ondergrondse ruimte is kritiek voor wat je op de straat kan doen. Wij ontwerpen dit altijd in nauwe samenhang tot elkaar. In een recent project hebben we bijvoorbeeld voor het toepassen van kruidenrijke bloem/gras mengsels gekozen die zowel ecologisch als voor de beleving en beeldkwaliteit een grote plus op leveren. Voor de afdeling beheer vergt dit juist minde onderhoud. Bij het plaatsen van bomen op een brug hebben we bijvoorbeeld gekozen voor soorten die geen tot weinig blad verliezen.

---

**Vraag 6:** In hoeverre is de data van Rotterdam te benutten om te zoeken naar missing links in het loopnetwerk? De gele routes zijn nadrukkelijk aanwezig maar in hoeverre zijn de groene routes (mits aantrekkelijk) wellicht niet interessanter voor de voetganger?

**Ingestuurd door:** Tom

**Antwoord van Laurens:**

Dat minder groene en blauwe routes minder voetgangers aantrekken heeft met meerdere factoren te maken waaronder; connectiviteit, dichtheid, afstand tot OV en voorzieningen, etc. Door aanpassing van de straat zelf zoals verbreding van het voetpad of door ontwikkelingen rondom de straat kan leiden tot meer aantrekking van voetgangers.

Daarnaast is de LoopMonitor gekoppeld aan het straten/trottoir netwerk. Aanpassing in het netwerk zoals het toevoegen van een Misschien

---

**Vraag 7:** London Walks heeft een kaart gemaakt met aangename looproutes, juist weg van drukke autoroutes. Is dat een realistische vorm van beïnvloeding of volgen voetgangers de bekende grote routes?

**Ingestuurd door:** Kees

**Antwoord van Laurens:**

Aantrekkelijke routes zijn nog niet utilitaire routes.

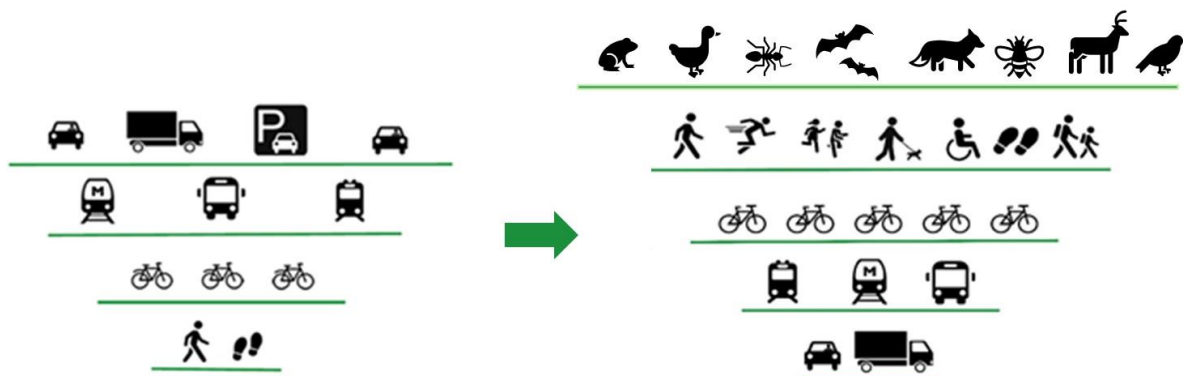
---

**Vraag 8:** Wordt er bij de voetgangervriendelijke ontwerpen naast mensen, ook specifiek naar dieren gekeken? Met name in Rotterdam, waar ook dieren beperkte mogelijkheden hebben om veilig over te steken. Ik ben benieuwd welke interventies hiervoor zijn bedacht.

**Ingestuurd door:** Anne

**Antwoord van Laurens:**

Momenteel wordt er niet specifiek naar dieren gekeken, dit is wel een goed punt. Ecologische connecties en de beweging van fauna zou ook mee moeten worden genomen binnen mobiliteit. Vanuit ecologie brengen deze ecologische connecties in kaart en hebben plannen om dit op een later stadium te koppelen aan de LoopMonitor. Zie hieronder een transitie diagram die je hierbij kan hanteren.



---

**Vraag 9:** Er wordt nu gesproken over persoonlijk gebruik van de wagen maar wat met de hulpdiensten? Zoals met het voorbeeld van de Hendrikstraat is er geen plaats voor ziekenwagens, politiewagens, brandweer. Omdat er voldoende ruimte voor hen moet worden een volledige vergroening al een stuk moeilijker. Moeten zij dan ook hun werking/functionaliteiten herzien?

**Ingestuurd door:** Ben

**Antwoord van Tom en Wim:**

Goed punt. In de basis wordt hier vaak al rekening mee gehouden. Veiligheid staat in Nederland juist al heel hoog op de prioriteitenlijst, terecht. In principe moet je alle plekken bereikbaar hebben voor hulpdiensten, maar ook voor verhuizen of een nieuwe keuken. Je kan er wel voor kiezen om een uitzondering te faciliteren, of de uitzondering een leidend uitgangspunt voor de totale inrichting te hanteren.

De uitdaging zit om integraal te kijken naar de inrichting van een straat waar veiligheid en andere factoren die van belang zijn voor de leefbaarheid worden samengebracht.

---

**Opmerking van Bastiaan:** Je kan ook je auto delen met de burens bijvoorbeeld, dat scheelt en afspraken over beschikbaarheid via eWhatsapp vragen. Dat scheelt 60% aan plaatsen. Als je buurauto niet beschikbaar is zijn er in steden voldoende mogelijkheden met Sixt, Share, etc. Ik doe nu al 3 jaar niets anders

**Commentaar van Wim:**

Dit is een heel interessant onderwerp waar infrastructuur en sociale cohesie samen komt. We zijn hier met een aantal partijen momenteel onderzoek naar aan het doen. Om autodelen (of een e-bike/scooter/bakfiets/bestelbus) mogelijk te maken zijn er verschillende vormen. Dat kan door middel van een verhuurbedrijf, maar ook door individueel en collectief eigenaarschap. Met name voor die laatste optie heb je sterke sociale verbindingen nodig in een wijk. Die ruimte ontstaat bij een andere modal split. Het lijkt elkaar dus te versterken. Ontwerpers leren graag van wat mensen zelf op wijk- of straatniveau met elkaar kunnen organiseren.

---

**Vraag 10:** In veel grote steden verkiezen mensen de gedeelde e-scooters boven lopen, zelfs voor korte afstanden. hoe zorg je ervoor dat lopen in deze gevallen toch de voorkeur heeft?

**Ingestuurd door:** Ashay

**Antwoord van Wim en André:**

Er zijn een aantal principes die je hiervoor kan gebruiken:

- Beperk de snelheid van de e-scooter in bijvoorbeeld voetgangersgebieden door geo-fencing. Dit gebeurt in Brussel. De step is dan eigenlijk niet sneller en zijn ze voor korte afstanden minder aantrekkelijk. Verder is van belang de deelscooter in zetten in gebieden waar de OV-bereikbaarheid minder is. De scooter kan de toegang hiertoe verbeteren.
- Zorg voor goede loopinfrastructuur en een goede verblijfskwaliteit.
- Zorg voor goed beheer. Dus geen scooters op de trottoirs, strooibeeld, geen losliggende stenen.
- Zorg voor een goed netwerk en nabijheid van voorzieningen.
- Moedig mensen aan. Door lopen leuk te maken.