

WANDELNET
Altijd in beweging

LOPEN IN STEDEN EN DORPEN

Inspirerende voorbeelden in Nederland en Vlaanderen

BELOOPBARE STEDEN EN DORPEN
Goede voorbeelden voor iedereen die loopt

DATUM
Mei 2025

STATUS RAPPORT
Definitief

OPDRACHTGEVER
Wandelnet
5.1.2e

PROJECTTEAM
5.1.2e (Zijaanzicht)
5.1.2e (Molster Stedenbouw)

Met medewerking van
5.1.2e
5.1.2e

AFBEELDINGEN
Foto omslag: 5.1.2e

Overige foto's door 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e
5.1.2e of 5.1.2e tenzij anders vermeld

Topografische kaarten van ESRI (arcgis.com),
nl-be-topographic-map.com (Lommel)

CONTACTGEGEVENS WANDELNET
T: 5.1.2e
E: contactformuier via website
I: www.wandelnet.nl

CONTACTGEGEVENS ZIJAANZICHT
T: 5.1.2e
E: info@zijaanzicht.nl
I: www.zijaanzicht.nl

CONTACTGEGEVENS MOLSTER STEDENBOUW
T: 5.1.2e
E info@molster.city
I: www.molster.city

LOPEN IN STEDEN EN DORPEN

Inspirerende voorbeelden in Nederland en Vlaanderen

INHOUD

Voorwoord - 5

Denken in samenhangende netwerken - 6

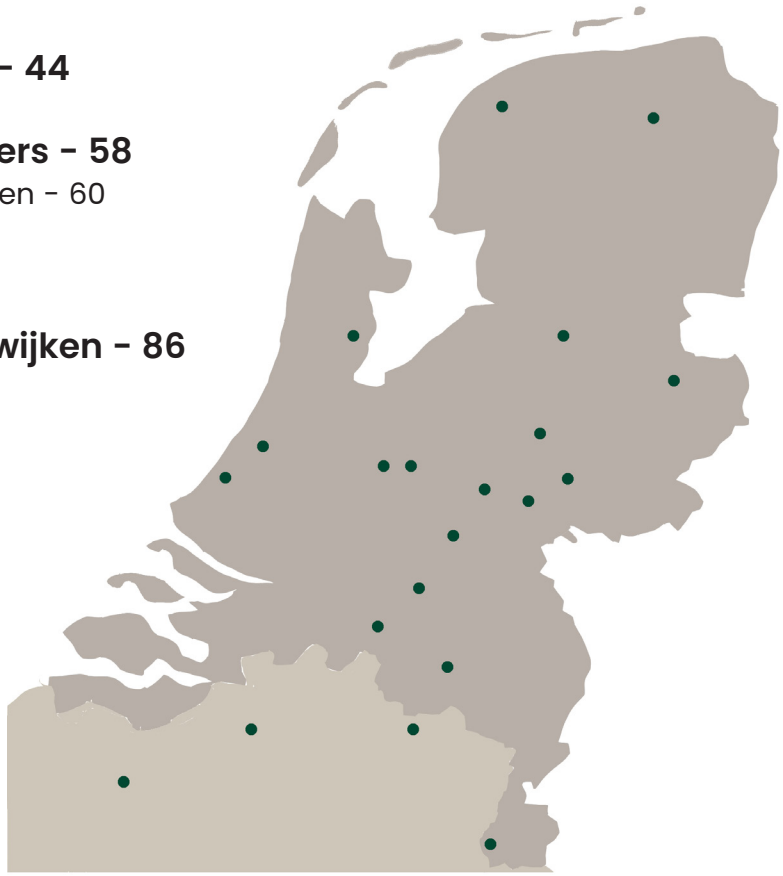
Fijnmaziger maken van het netwerk - 22

Oversteekbare wegen - 44

Straten voor voetgangers - 58

Stads- en dorpsstraten - 60
Erven - 74
Waterkanten - 80

Loopvriendelijke woonwijken - 86



VOORWOORD

De urgentie om steden en dorpen leefbaar te houden groeit. Meer ruimte voor lopen kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Vrijwel iedereen kan immers lopen, lopen is gezond en het is de meest duurzame vorm van verplaatsen. Echter, steden en dorpen (her)inrichten met de voetganger als uitgangspunt is nog geen eenvoudige opgave. Zeker niet in een tijd waarin de druk op de ruimte alleen maar toeneemt door woningbouw, groeiende mobiliteit en klimaatverandering. Bij Wandelnet merkten we dan ook een toenemende vraag bij beleidsmakers, adviseurs en ontwerpers naar inspirerende voorbeelden van voetgangersvriendelijke omgevingen op verschillende schaalniveaus. 5.1.2e (Molster Stedenbouw) en 5.1.2e (Bureau Zijaanzicht) zijn er in geslaagd om een breed scala van in totaal 31 recent uitgevoerde projecten in beeld te brengen en te presenteren in deze bundel. Niet alle projecten zijn primair opgezet om het lopen te stimuleren, maar steeds weer blijkt hoe sterk de voetganger er baat bij heeft.

Van fijnmazige loopnetwerken tot veilige oversteken en straten voor voetgangers tot autoluwe woonwijken: de opgenomen voorbeelden bieden waardevolle inzichten voor iedereen die werkt aan een toekomst waarin lopen vanzelfsprekend en aantrekkelijk is. Bij elk project dat is opgenomen is de oude en nieuwe situatie in beeld gebracht. Beschreven wordt wat de belangrijkste ingrepen in de openbare ruimte zijn geweest die hebben geleid tot een flink verbeterde situatie voor de mens te voet.

Deze uitgave is de derde in een reeks van inspiratiebundels. Hiermee hopen we bij te dragen aan de groeiende beweging om zowel het buitengebied als steden en dorpen loopvriendelijker in te richten. De projecten laten zien dat meer ruimte voor de voetganger hand in hand kan gaan met andere opgaven, zoals vergroening, verkeersveiligheid en sociale interactie. We nodigen je uit om de voorbeelden te bekijken, ideeën op te doen en ze toe te passen of door te vertalen naar je eigen praktijk. Want een loopvriendelijke omgeving is niet alleen wenselijk – ze is noodzakelijk voor een leefbare toekomst.

5.1.2e, coördinator belangenbehartiging Wandelnet

DENKEN IN SAMENHANGENDE NETWERKEN



De meeste mensen kunnen in hun buurt prima uit de voeten, maar stuiten al snel op barrières zodra ze verder willen lopen. Historische binnensteden hebben vaak nog een fijnmazig netwerk met korte afstanden tussen bruggen en straten, omdat ze zijn ontstaan in een tijd waarin iedereen zich te voet verplaatste. De verbindingen tussen binnensteden en laat-19e-eeuwse wijken zijn doorgaans redelijk goed, al hebben de aanleg van spoorwegen en later ook rondwegen voor obstakels gezorgd.

De functiescheiding na de Tweede Wereldoorlog heeft ertoe geleid dat latere woonwijken, bedrijventerreinen en kantoorgebieden los van elkaar werden aangelegd, gescheiden door groenstructuren en brede wegen. Ook in veel recente uitbreidingswijken ontbreekt een overkoepelend loopnetwerk. Stadsontwerpers gaan er vaak vanuit dat voetgangers alleen binnen hun eigen buurt lopen, terwijl mensen bereid zijn langere afstanden te lopen als de route aantrekkelijk en goed verbonden is.

Waar Nederland uitstekend is ingericht voor de fiets, ontbreekt het nog aan inzicht in waar mensen lopen of willen lopen. Pas de laatste jaren zijn enkele gemeenten begonnen met het in kaart brengen van looproutes. Naast Amsterdam, Zwolle en Leiden, die in dit hoofdstuk worden besproken, zijn ook steden als Utrecht, Arnhem, Rotterdam en Eindhoven hiermee bezig. Een kaart van het loopnetwerk biedt inzicht in belangrijke routes, ontbrekende verbindingen en plekken waar barrières moeten worden geslecht om buurten beter met elkaar en met het buitengebied te verbinden.

Door te denken in samenhangende netwerken en te werken aan een compleet voetgangersnetwerk, wordt lopen in stad en dorp een vanzelfsprekende keuze. Het doel is dat mensen zonder omwegen, met veilige oversteekplaatsen en korte wachttijden, en zonder gebruik te hoeven maken van fietspaden of busbanen, lopend hun dagelijkse bestemmingen kunnen bereiken—van huis naar de huisarts of supermarkt, naar familie in een aangrenzende buurt, naar de school van hun kinderen, of naar een bushalte of station.

Een goed ontworpen netwerk zorgt ervoor dat mensen niet alleen kúnnen lopen, maar dat ook wíllen. Het Leidse Singelpark is hier een prachtig voorbeeld van. Zwolle volgt dit voorbeeld niet voor niets, en Amsterdam zet in op een uitgebreid netwerk van groene looproutes door de stad.

Leiden is alweer bezig met een volgende stap in hun netwerkdenken. Samen met de stad werkt de gemeente aan de Tweede Groene Ring. Onderdelen van deze ring bestaan al, zoals een aantal parken, sportparken, begraafplaatsen, volks- en stadstuinen, landgoederen, oevers en waterlopen. Door toevoegingen en versterking van het bestaande ontstaat een samenhangende groene zone voor mens, dier en natuur. De winnaar van de prijsvraag die de gemeente uitschreef werd net voor verschijnen van deze bundel bekend gemaakt: PanoramaPark. Volgens de website van de gemeente moet ‘het PanoramaPark een plek worden van rust, ruimte en groen op loopafstand voor alle Leidenaren’.

In dorpen spelen andere factoren een rol. Bewoners zijn daar vaker afhankelijk van de auto voor hun werk of voorzieningen, waardoor ze zelfs voor korte afstanden, zoals een bezoek aan het buurthuis op 300 meter afstand, de auto nemen. Hoewel het landschap in dorpen vaak dichterbij voelt dan in de stad, ontbreekt het daar regelmatig aan wandelroutes die aansluiten op het lokale loopnetwerk. Een positieve uitzondering is Stiens, waar bij recente uitbreidingen wél rekening is gehouden met voetgangers.



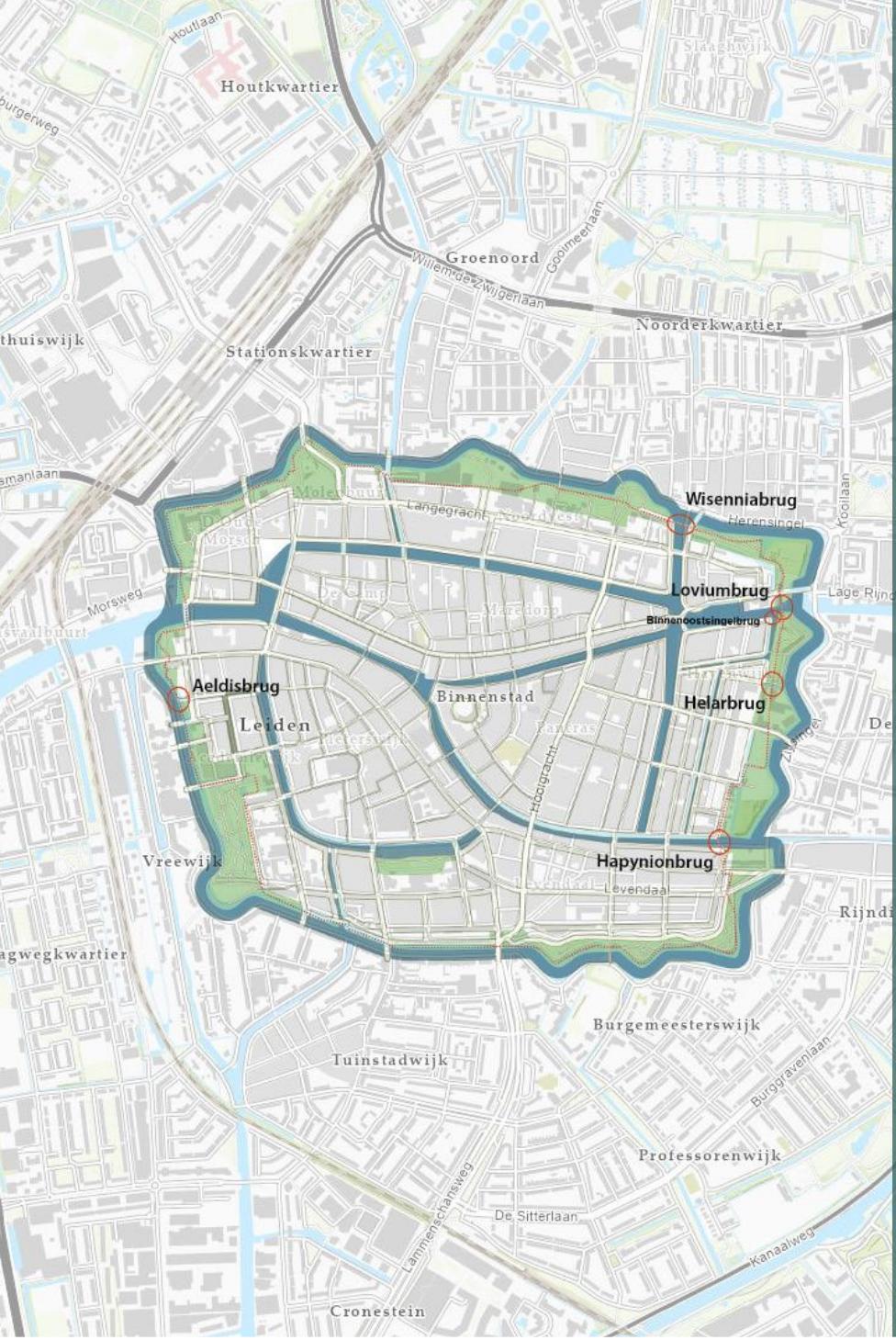
DENKEN IN SAMENHANGENDE NETWERKEN

Singelpark

Leiden

2020





De singel van Leiden loopt al eeuwen als een natuurlijke ring rond de binnenstad, maar een volledige wandeling erlangs was lange tijd niet mogelijk. Op cruciale plekken ontbraken bruggen en sommige oevers waren niet openbaar toegankelijk. Het Singelpark heeft hierin verandering gebracht. Dit unieke stadspark, ontstaan vanuit een samenwerking tussen de gemeente en bewoners van de stad, vormt nu een aaneengesloten groene route van 6,5 kilometer langs het water.

Door de aanleg van vijf bruggen is het rondje sinds 2021 helemaal te wandelen en zorgt een zesde brug ervoor dat ook een rondje Haven mogelijk is. Alleen ter plaatse van het terrein van de Universiteit Leiden moet je nog een stukje omlopen. Dit is geen gemeentelijk grondgebied. Uiteindelijk komen ook hier nog nieuwe verbindingen in de vorm van een vlonder en een brug.

De bruggen maken niet alleen een rondje Singelpark mogelijk, maar zorgen ook voor kortere verbindingen tussen buurten.

De bruggen spelen een cruciale rol in de beleving van het Singelpark als één geheel. Ze zijn als familie ontworpen door architect 5.1.2e. Elke keer specifiek voor de plek, maar toch herkenbaar door de vormentaal en de toegepaste materialen.



De Wisenniabrug overspant de Herengracht en verbindt nu de Houtmarkt en de Bleek.



Noodgedwongen zijn twee bruggen niet rolstoeltoegankelijk vanwege wettelijke eisen rond de hellingshoek, maar op korte afstand bieden alternatieve bruggen een oplossing. Een ervan is de Hapynionbrug (zie vorigepagina 8) bij Huis op de Waard, met een steilere helling om hogere boten doorgang te geven.

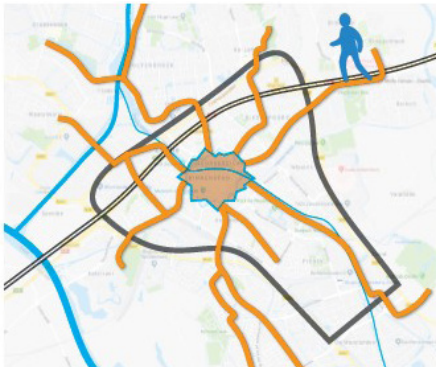
In het Singelpark worden ook diverse activiteiten georganiseerd. De Vrienden van het Singelpark organiseren rondleidingen met gidsen, waarbij je meer leert over de geschiedenis, architectuur en natuur van het park. Ook zijn er diverse wandelroutes beschikbaar via een routebeschrijving of een handige wandelapp. Voor de sportievelingen is er sinds 2022 een bijzonder evenement: de 100 Bruggenloop, waarbij je over maar liefst honderd bruggen dwars door de historische binnenstad van Leiden loopt. De singelbruggen zijn hier uiteraard een onderdeel van.

Het Singelpark is een enorme aanwinst voor de stad: voor buurtbewoners die nu kortere routes tot hun beschikking hebben en gemakkelijk het park inlopen, voor alle stadsbewoners die nu een rondje Singel kunnen doen en ook voor bezoekers, die de stad kunnen ontdekken vanaf de singel.



Foto: BuroJP

Singelpark, Leiden

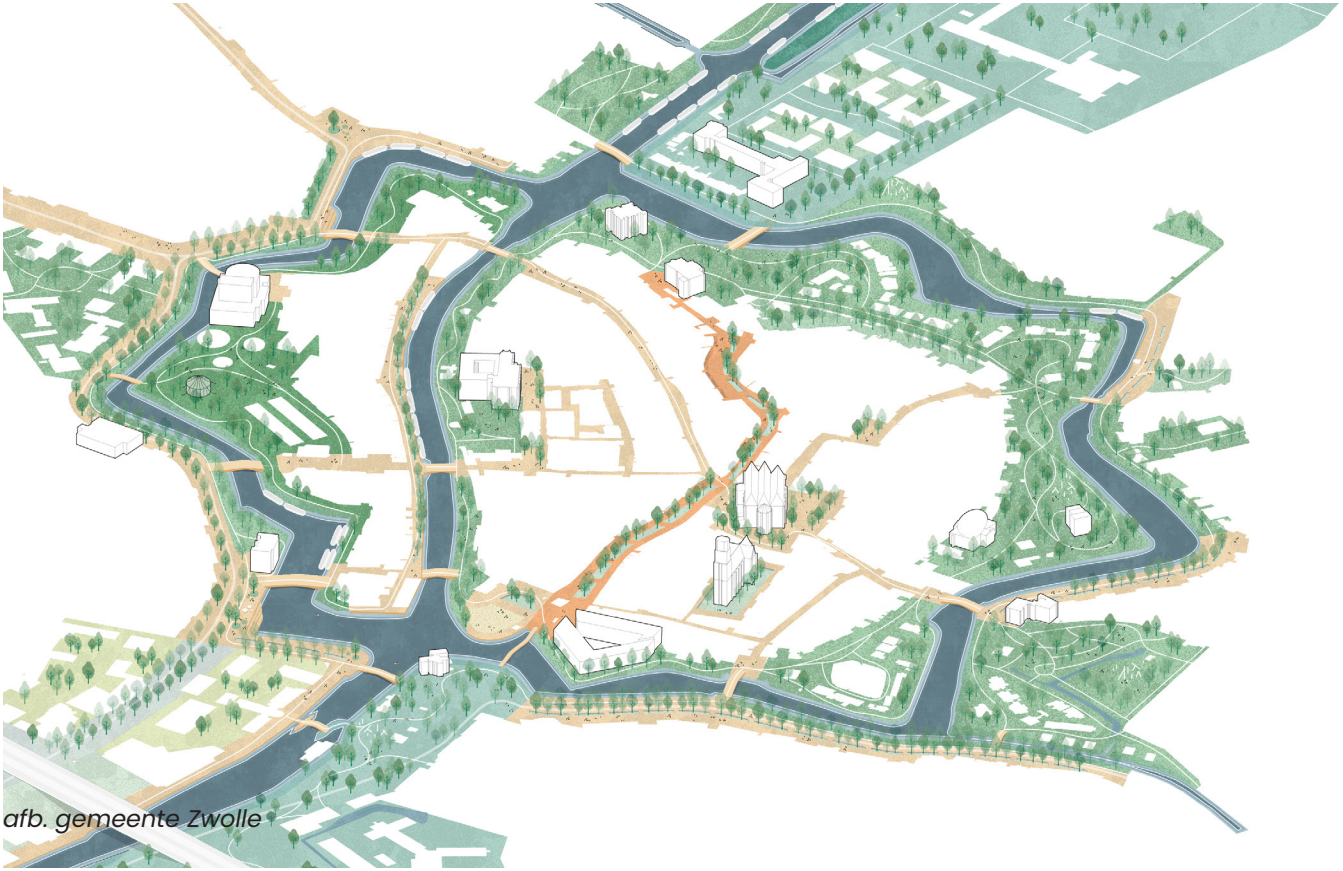


DENKEN IN SAMENHANGENDE NETWERKEN

Groene Stadsring

Zwolle

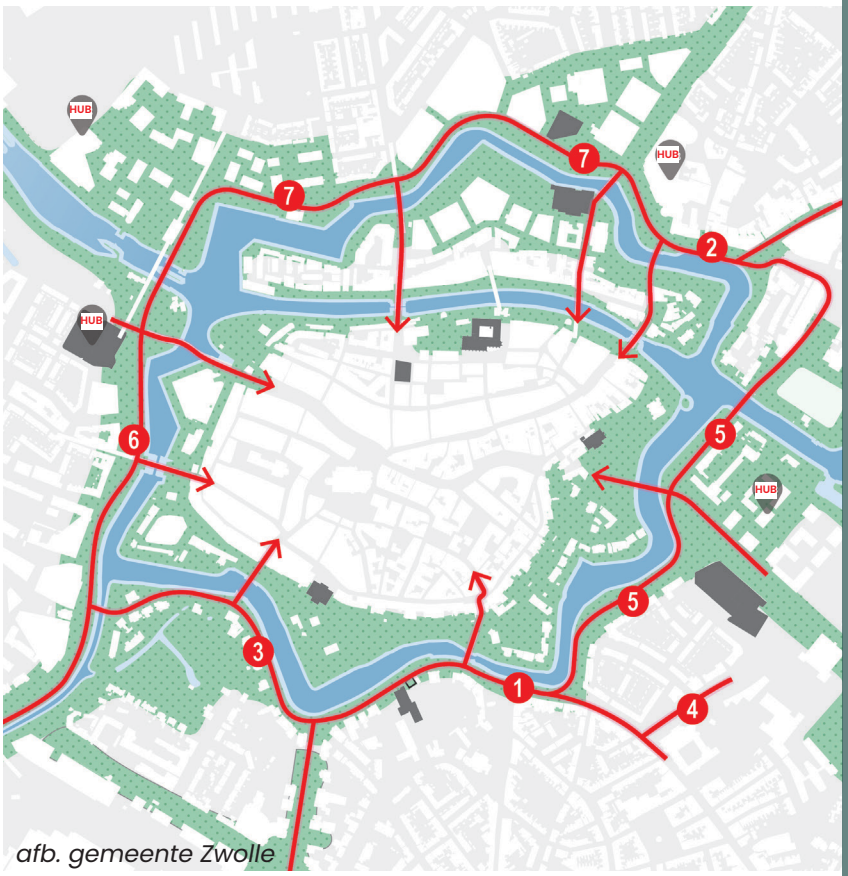
Kaart: 2023



afb. gemeente Zwolle

Projecten in- en rondom de Singel

1. *Kop* 5.1.2e
2. 5.1.2e
3. *Burg.* 5.1.2e *Singel & Emmawijk*
4. 5.1.2e
5. *Groot Wezenland,* 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
7. 5.1.2e *& Burg.DrijberSingel*



afb. gemeente Zwolle

De gemeente Zwolle werkt aan een samenhangend voetgangersnetwerk via infrastructuurverbeteringen, ruimtelijke planning en participatie. Dit netwerk verbindt wijken met winkels, parken, het buitengebied en voorzieningen zoals scholen en het ziekenhuis, met extra aandacht voor mensen met een beperking en ouderen.

Het loopvriendelijker maken van de groene stadsring is een concrete uitwerking van deze koers. De stad is er stap voor stap, in verschillende deelprojecten, mee bezig.

Verbetering van de basisinfrastructuur is een eerste voorwaarde, met bredere trottoirs, veilige oversteekplaatsen en het verwijderen van obstakels. Meer verblijfsruimte, nieuwe groene recreatieve routes en zogenaamde 'comfortroutes' beogen lopen nog aantrekkelijker te maken. Ontwikkelingen in de stad worden afgestemd op looproutes, zodat wonen, werken en voorzieningen beter bereikbaar zijn zonder auto.

Dit draagt eraan bij een toekomstbestendige, gezonde en bereikbare stad te blijven, waarin lopen en fietsen de eerste keus zijn voor korte afstanden. Het is ook nodig om de stad de komende 10 jaar met 10.000 woningen te kunnen laten groeien.

Willemskade

Willemskade

5.1.2e (deel Groene Stadsring)

De 5.1.2e loopt buitenlangs de Stadsgracht op de plek van de oude Beestenmarkt. De weg werd in de jaren ‘30 van de 20e eeuw aangelegd als rondweg voor de auto en was zeer versteend met rijstroken, fietsstroken aan beide zijden, en een bushaltehaven. Langs het water was amper plek om te lopen.

In 2019 werd de visie Mobiliteit vastgesteld, waarin voetganger en fietser op de eerste plaats kwamen te staan. Bij de reconstructie van de 5.1.2e 5.1.2e is hierop met vooruitziende blik geanticipeerd. Aan de kant van de bebouwing is een voetpad en twee richtingen fietspad gekomen. Ruimte voor bomen en extra groenstroken verzachten het karakter van de weg. Langs het water is een verlaagd vlonderpad aangelegd. Het vlonderpad vormt nu een aantrekkelijke looproute waar ook boten kunnen aanleggen.

Op pagina 68 wordt de stadsstraat A 5.1.2e straat/ 5.1.2e besproken.

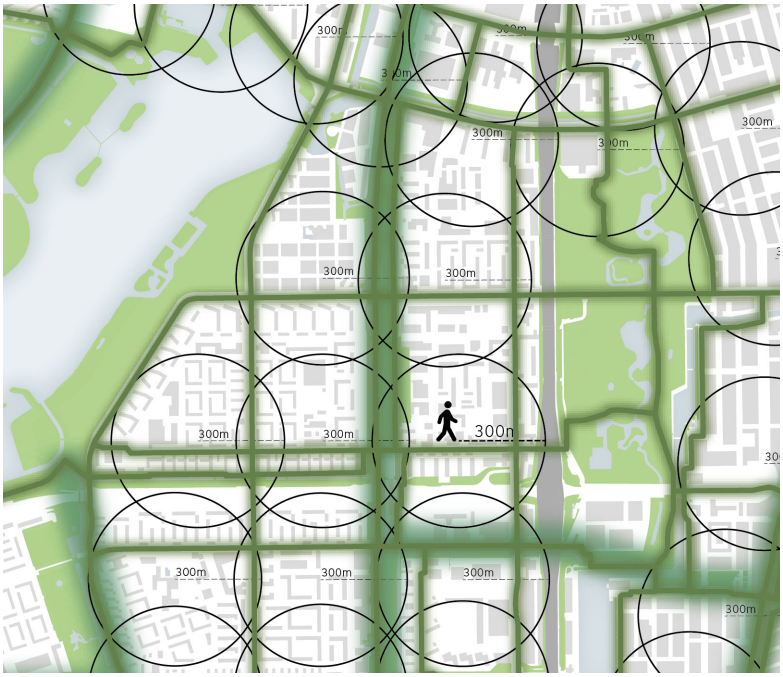

foto 5.1.2e

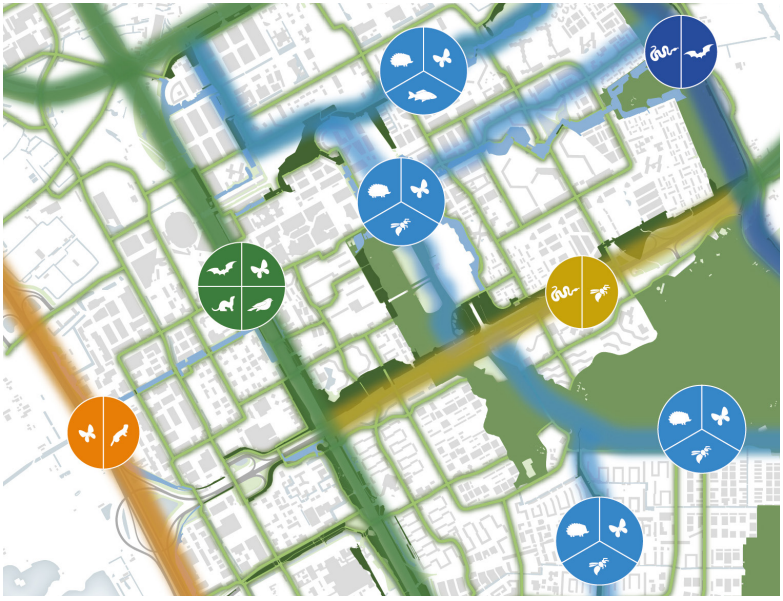
De groene straten en paden van Amsterdam

Kaart: 2024



tekeningen: Ruimte & Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam





De ecologische verbindingen worden ingericht voor bepaalde diersoorten

De gemeente Amsterdam werkt aan een verfijnd netwerk van groene straten en paden, van voordeur tot landschap. In de Omgevingsvisie 2050 heeft de stad gekozen voor verdichten om het omringende landschap te behouden en voor rigoureus vergroenen. Natuur binnen en buiten de stad staan onder druk. Groene straten en paden maken het mogelijk bestaande groene gebieden te verbinden en de habitat voor dieren te verbeteren. Ze zijn tegelijk aantrekkelijke en gezonde routes voor fietsers en voetgangers.

Drie schaalniveaus zijn te zien:

1. robuuste ecologische verbindingen voor mens, plant en dier (dikke groene lijnen)
2. het al vastgestelde Groennet Fiets dat aansluit op regionale lange afstandsfietsroutes. (dunne groene lijnen)
3. aanvullende groene verbindingen, voor elke voetganger binnen maximaal 300 meter van de voordeur bereikbaar (dunne groene lijnen)

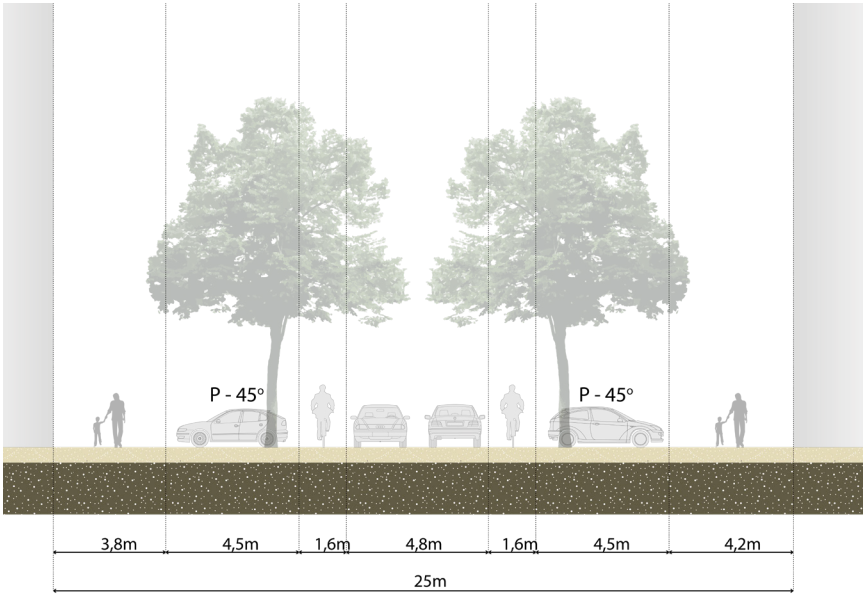
Recreatieve wandelroutes in de stad zelf en in aansluiting op regionale wandelroutes (bruine lijnen) zijn geen onderdeel van de groene straten en paden. In de praktijk maken deze het voetgangersnetwerk nog fijnmaziger.

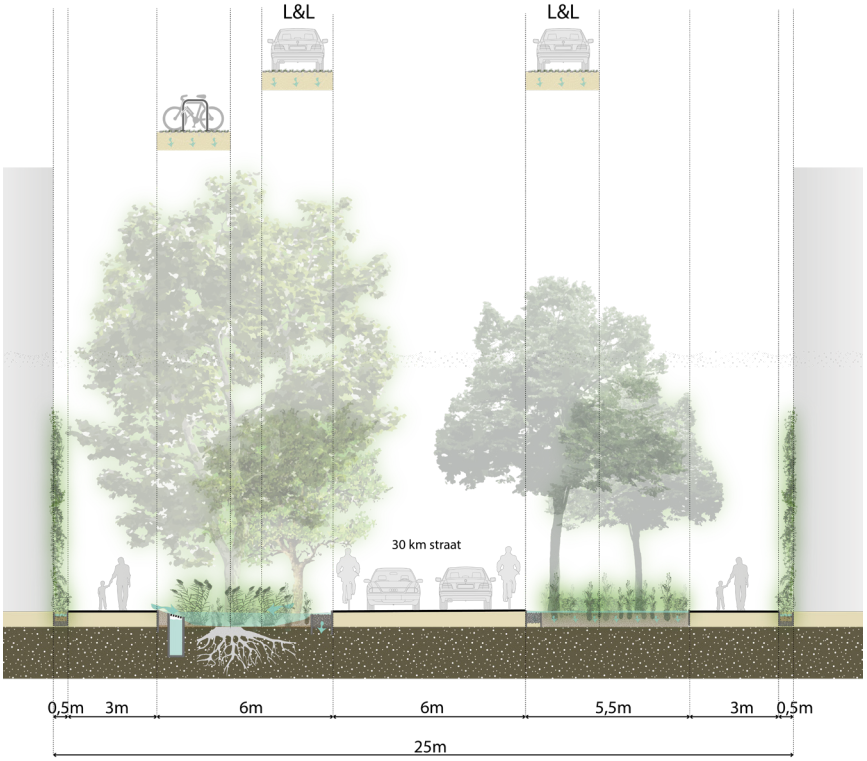
Voor de inrichting van de groene straten en paden zijn randvoorwaarden, ontwerp- en beheeruitgangspunten opgesteld.

Amsterdam is een fietsstad, de voetganger heeft het niet makkelijk. Herverdeling van de openbare ruimte is nodig om dat te verbeteren.

De routes voor voetgangersverbindingen zijn niet zo strikt vastgelegd als die voor fietsers of ecologische doelen. Dit laat ruimte bij de uitvoering naar bevind van zaken te kiezen voor de ene straat of de andere, parallelle route. Als de maaswijdte van maximaal 300 meter maar overeind blijft.

Eisen worden gesteld aan veiligheid, comfort en aan aantrekkelijkheid van voetgangersroutes, die elk nader worden gespecificeerd. Zo is op een rustige route een minimale doorloopruimte van 2 meter vereist, terwijl op drukke routes moet worden uitgegaan van 3.60 meter.





Doorsnede Waalstraat (zie aanduiding op de kaart op pagina 16); geen extra ruimte maar wel prettiger lopen (afb. Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam)

Singelgrachtzone

De gemeente voorziet een grote infrastructurele transitie, waarbij de nadruk verschuift van doorstroming van autoverkeer naar levenskwaliteit voor mens en dier. Wat dit kan betekenen is uitgewerkt in een case-study voor de Singelgracht, een straat die de binnenstad scheidt van de 19e eeuwse stad. Het is een langgerekt en groen gebied met uiteenlopende ruimteclaims, zoals autoparkeren, fietsparkeren en haltes voor openbaar vervoer. In één van de opties worden alle parkeerplekken opgeheven en ontstaat ruimte voor een parkachtige wandelboulevard. In een andere optie neemt de verkeersdruk verder af zodat fietsers kunnen uitwijken naar de rijbaan en oude fietspaden beschikbaar komen voor wandelaars en meer groen.





afb. Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam

Casus Singelgracht, een voorbeeld van een dikke groene lijn/ ecologische verbinding



DENKEN IN SAMENHANGENDE NETWERKEN

Dorpsommetjes

Stiens

2019-2023



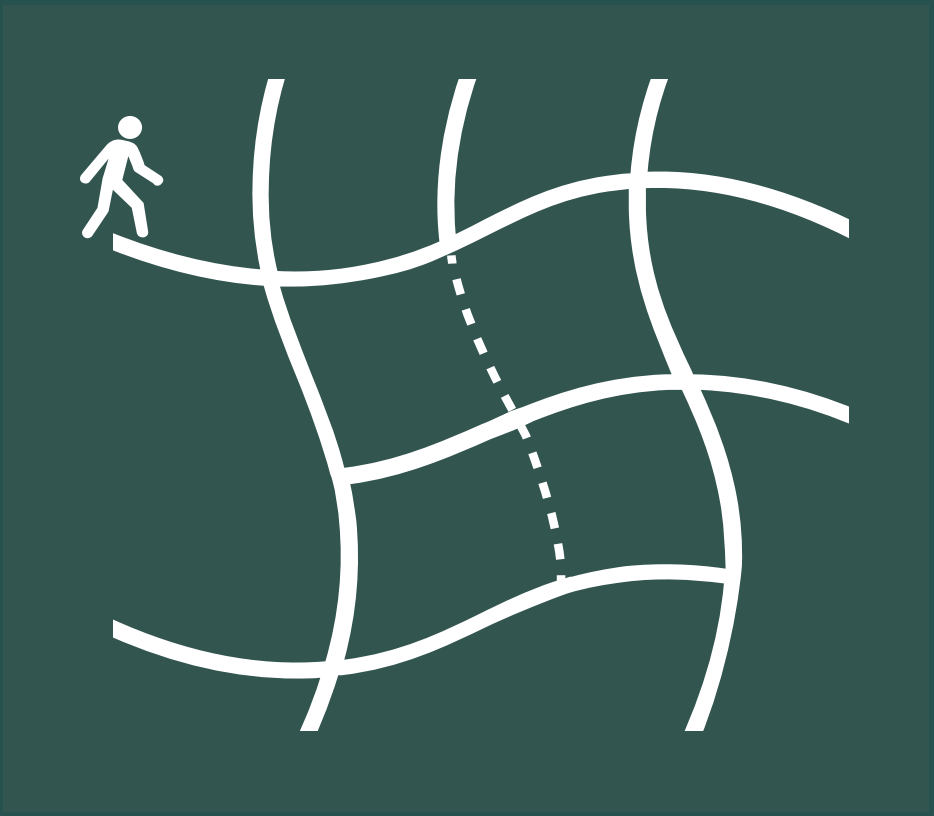


Stiens is een levendig dorp in Noordwest-Friesland met ongeveer 7.500 inwoners, winkels en verschillende andere voorzieningen. Dankzij de busverbinding zijn bewoners niet uitsluitend afhankelijk van de auto voor werk of opleiding, zoals in veel andere dorpen. Dit maakt Stiens goed bereikbaar en draagt wellicht bij aan de aanwezigheid van diverse looproutes, zowel door het dorp als naar het omliggende landschap.

Ook bij de uitbreiding van het dorp wordt aandacht besteed aan de voetganger. In de nieuwbouwwijken Steenslan I (80 woningen) en het toekomstige Steenslan II is ruimte voor wandelpaden en doorsteekjes. Een mooi voorbeeld hiervan is de kinderboerderij Doniastate. Hier verzorgen mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt de dieren of werken in de horeca. De kinderboerderij is bereikbaar via een bruggetje en het aansluitende voet- en fietspad langs de Kletsefeart.

In de woonwijk zelf eindigen alle straten bij een bankje aan het water. Daarnaast verbindt een looppad in de vorm van een karrespoor de noordelijke en zuidelijke woonstraten. Dit pad wordt ook door de vuilniswagen gebruikt.

FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK



Een samenhangend loopnetwerk maakt het mogelijk om langere routes te volgen die verschillende plekken in de stad of het dorp met elkaar en met het buitengebied verbinden. Naast samenhang is ook de fijnmazigheid van het netwerk voor voetgangers van groot belang. Omdat loopafstanden doorgaans kort zijn, kan zelfs een kleine omweg al te veel zijn. In zulke gevallen kiezen mensen sneller voor de fiets of de auto, of – als die alternatieven niet beschikbaar zijn – blijven ze noodgedwongen thuis.

Omwegen ontstaan daar waar barrières lopen en de mogelijkheden deze te kruisen beperkt zijn. Denk aan spoorlijnen, autowegen en waterlopen. Daarnaast zijn bouwblokken in de loop der tijd steeds groter geworden, afgestemd op de schaal van auto's en fietsers. Dit is deels het gevolg van technologische ontwikkelingen en kostenbesparingen in de bouw: de toepassing van beton leidde tot standaardisatie, repetitie en langere bouwblokken. Ook grote, niet openbaar toegankelijke terreinen, zoals die van bedrijven, winkelcentra of (onderwijs)instellingen, vormen vaak barrières.

Toch zijn er situaties waarin het netwerk van looproutes fijnmaziger kan worden gemaakt. In dit hoofdstuk bespreken we uiteenlopende voorbeelden: een doorbraak in een naoorlogse woonwijk in Maastricht, bruggen in Groningen en Purmerend en twee doorsteken door bouwblokken: één in het centrum van Apeldoorn en één in een winkelstraat in Lommel, Vlaanderen. Daarnaast behandelen we een voorbeeld uit Ede, waar het station niet langer een barrière vormt.

Stations verdienen eigenlijk een aparte publicatie. Hun bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers is cruciaal, en tegelijk fungeren ze steeds vaker als obstakel in de stad. Dit komt niet alleen door het beperkte aantal spooronderdoorgangen en -bruggen, maar ook doordat reizigers tegenwoordig vaak een ov-chipkaart nodig hebben om een station te passeren—waar dit vroeger een vrije doorgang was. Niet opgenomen in deze bundel, maar een goed voorbeeld is het Centraal Station in Utrecht. Ov-chipkaarthouders kunnen gebruikmaken van de stationshal die het spooremplacement overkluist. Daarnaast loopt er, onder hetzelfde dak, een parallelle route waarvoor geen ov-chipkaart nodig is. In 2016 werd iets verderop de Moreelsebrug gebouwd, die het centrum verbindt met het Beurskwartier. De perrons zijn nu nog niet bereikbaar via deze brug, maar daar is bij de bouw wel rekening mee gehouden. Een voorstel voor trappen en liften ligt bij de gemeenteraad. Als alles meezit, kunnen deze in 2028 in gebruik worden genomen, waarmee bewoners van de nieuwe wijk Merwede en het Beurskwartier een kortere looproute naar de trein krijgen.

Een ander project dat over een paar jaar rijp is voor een tweede editie van deze bundel is het Zuiderplantsoen in Groningen. Daar verdwijnt de Zuidelijke Ringweg over een afstand van ongeveer 1100 meter onder de grond. Bovenop de gesloten delen van de tunnelbak komt een park te liggen. Dit park verbindt verschillende delen van de stad weer met elkaar en maakt het Sterrebos, dat in de jaren 60 werd doorsneden door de aanleg van de weg, weer heel.

Het vergroten van de fijnmazigheid van het loopnetwerk vereist soms samenwerking met private partijen, die bereid moeten zijn hun terrein of gebouw toegankelijk—of, zoals dat mooi wordt genoemd, 'doorwaadbaar'—te maken. Een goed voorbeeld was het Alliander-gebouw in Arnhem, waar tot voor kort een openbaar toegankelijke looproute doorheen liep. Deze route verkortte de afstand tussen het station en Museum Arnhem en bood een waardevolle verbinding in een gebied dat wordt gedomineerd door grote bouwvolumes. Omwille van de veiligheid van werknemers is deze route echter recent gesloten en heeft daarom helaas geen plek meer gekregen in deze bundel.



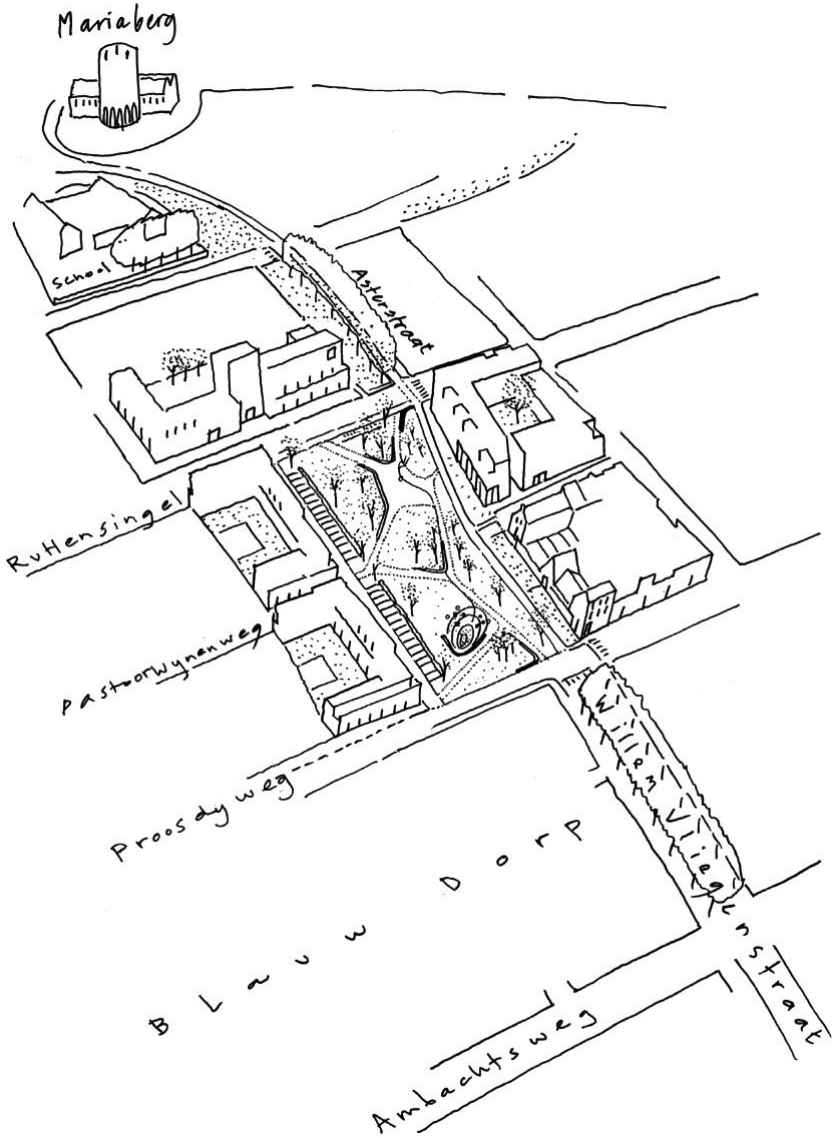
FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

Blauwe Loper

Maastricht

2021-2024





tekening: 5.1.2e *| Branderhorst*

Tuindorp Blauwdorp in de wijk Mariaberg is een stadsuitbreiding ten westen van het centrum van Maastricht uit het begin van de 20ste eeuw. Bij de geleidelijke groei raakte de wijk steeds verder verdicht, wat leidde tot verrommeling en verstening.

Bureau 5.1.2e Branderhorst werkte in opdracht van de gemeente en samen met bewoners tien jaar aan het verbeteren van de leefbaarheid. Centraal in de wijk werd ruimte gemaakt voor een buurtpark door rijwoningen te slopen en vervangen door gestapelde woningen met een beter passend woningprogramma.

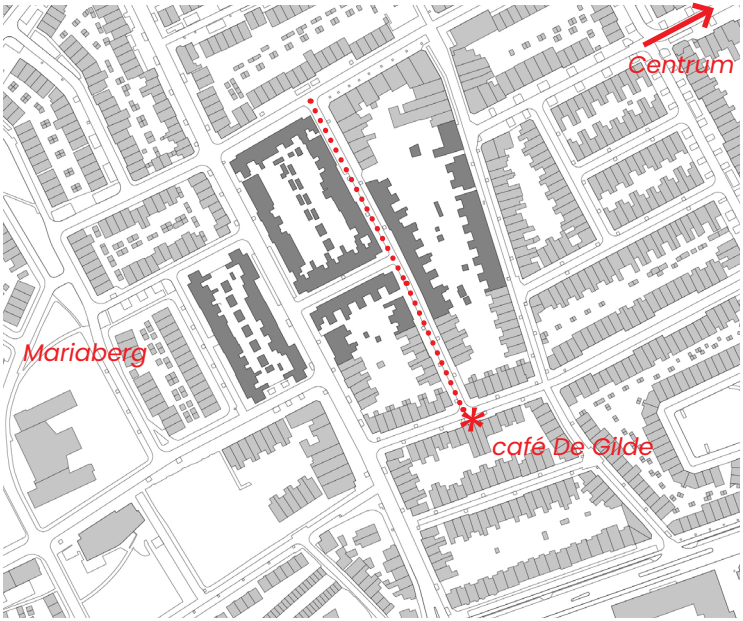
Een slimme ingreep is de Blauwe Loper, de fiets- en looproute die als 'missing link' drie buurten verbindt met de binnenstad. Het nieuwe buurtpark ligt op één kilometer ofwel een klein kwartiertje lopen van het Vrijthof.

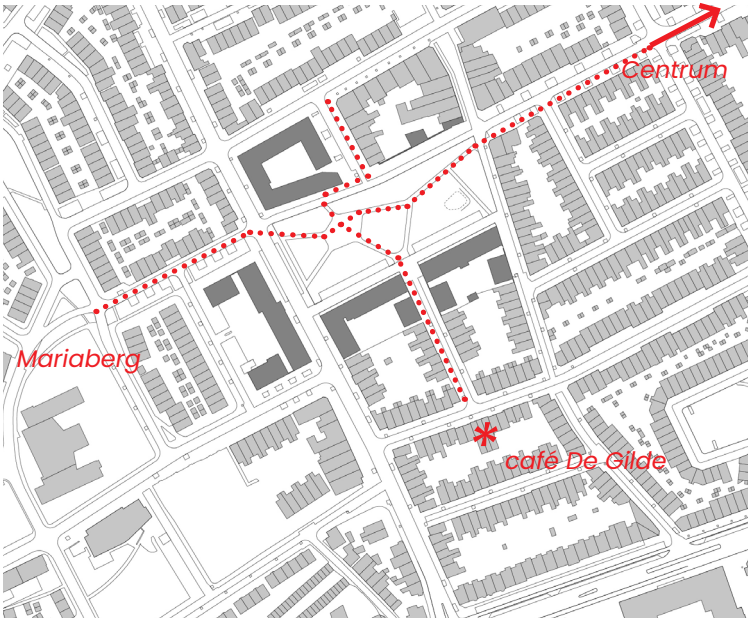
Het park biedt behalve een groen hart en een ontmoetingsplek voor Blauwdorp ook ruimte om regenwater op te vangen.





foto's: 5.1.2e / 5.1.2e





boven: in de oude situatie in donkergrijs 138 gesloopt rijwoningen
onder: in de nieuwe situatie in donkergrijs 138 nieuwe woningen
(tekeningen 5.1.2e | Branderhorst)

Stedenbouwkundige ingreep

Op de schaal van de stad vormt de Blauwe Loper een betere oost-west-verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Mariaberg en het centrum van de stad. Wel valt er aan de voetgangersroutes aan de centrumzijde van de stedelijke rondweg Hertogsingel nog een en ander te verbeteren.

In noord-zuidrichting is verandering met name groot in de 5.1.2e 5.1.2e. Voorheen was deze straat 200 meter lang met rijwoningen, met op de kop café De Gilde. De route naar het café is langer geworden en loopt nu via het nieuwe buurtpark. De route is aantrekkelijker en op zich best een ommetje waard. De inrichting van het buurtpark is bovendien tot stand gekomen in overleg met omwonenden. De tijd zal uitwijzen of er een olifantenpaadje* ontstaat.

** Olifantenpaadjes zijn vernoemd naar de typische eigenschap van olifanten om altijd de kortste weg te kiezen, waardoor een zichtbaar pad in de begroeiing wordt uitgesleten.*



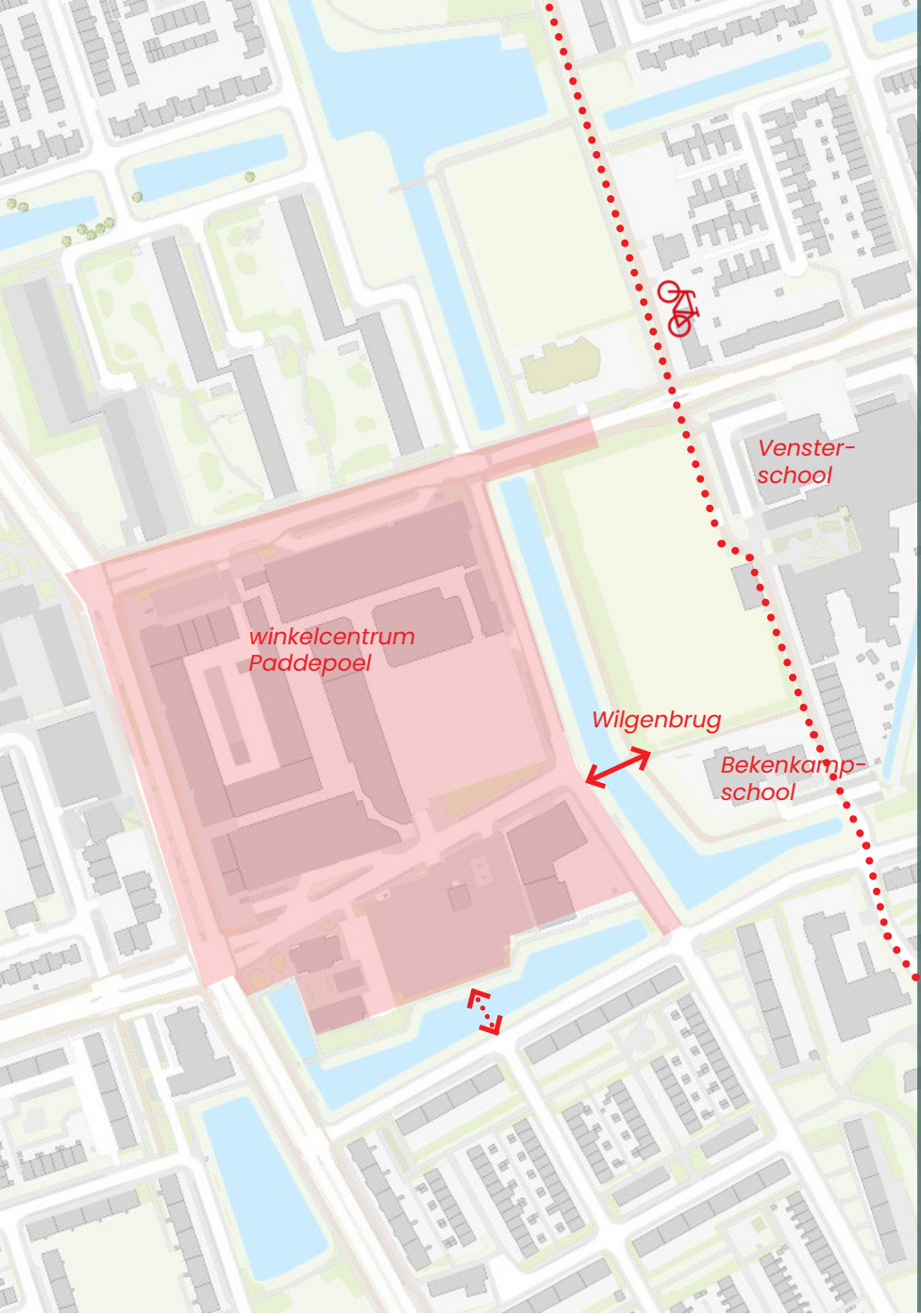
FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

Wil 5.1.2e

Groningen

2022





De gemeente Groningen pakt samen met [redacted] ondernemers, eigenaren en bewoners de wijk Paddepoel aan. De wijk is ontstaan in de jaren '60 van de vorige eeuw. Het hart van de wijk was een groot en naar binnen gericht winkelcentrum, met veel gratis parkeerruimte eromheen.

Masterplan Kloppend Hart Paddepoel mikt op aantrekkelijker verblijfsruimte en vergroening. Verschillende stedenbouwkundige ingrepen moeten ervoor zorgen dat het winkelcentrum zich opent naar de omgeving. Betere relaties voor fietsers en voetgangers met de omliggende groenzones en straten ontstaan ondermeer door twee nieuwe voetgangersbruggen.

Een van twee nieuwe voetgangersbruggen is inmiddels gerealiseerd en vormt een directe verbinding tussen het winkelcentrum en basisschool De Bekenkamp. Leerlingen van de school dachten erover mee.

De brug vermindert de druk op de vaak gevaarlijke oversteek bij de snelfietsroute ten oosten van de school. Dit komt de veiligheid ten goede.

< de nieuwe sitiatie is van de oostzijde genomen, de oude van de westoever



FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

5.1.2e

Purmerend

2012

luchtfoto: 5.1.2e */ NEXT architects*



De wijk Weidevenne is de meest recente uitbreiding van Purmerend met circa 20.000 inwoners, gebouwd tussen 1996 en 2021. Het Noordhollands Kanaal is door deze wijk een centraal element in de stad geworden en niet langer de stadsrand. Weidevenne heeft een poosje op een goede langzaam verkeersverbinding met de binnenstad moeten wachten.

De 5.1.2e , uit de koker van NEXT architecten, is een iconische brug die twee hoofdroutes biedt. Hiermee is de historische route naar Amsterdam weer in ere hersteld. Een 12 meter hoge boogbrug verbindt de kanaaloevers en biedt een panoramisch uitzicht over Purmerend aan voetgangers voor wie 42 treden geen belemmering zijn. Een lage en langere brug zonder trappen slingert onder de boog over het kanaal en vormt een alternatief voor fietsers en mensen met een beperking. Het middenstuk van de lage brug kan geopend worden om scheepvaart te laten passeren.

Nu loop je in 20 tot 30 minuten van station Weidevenne naar de Kaasmarkt.



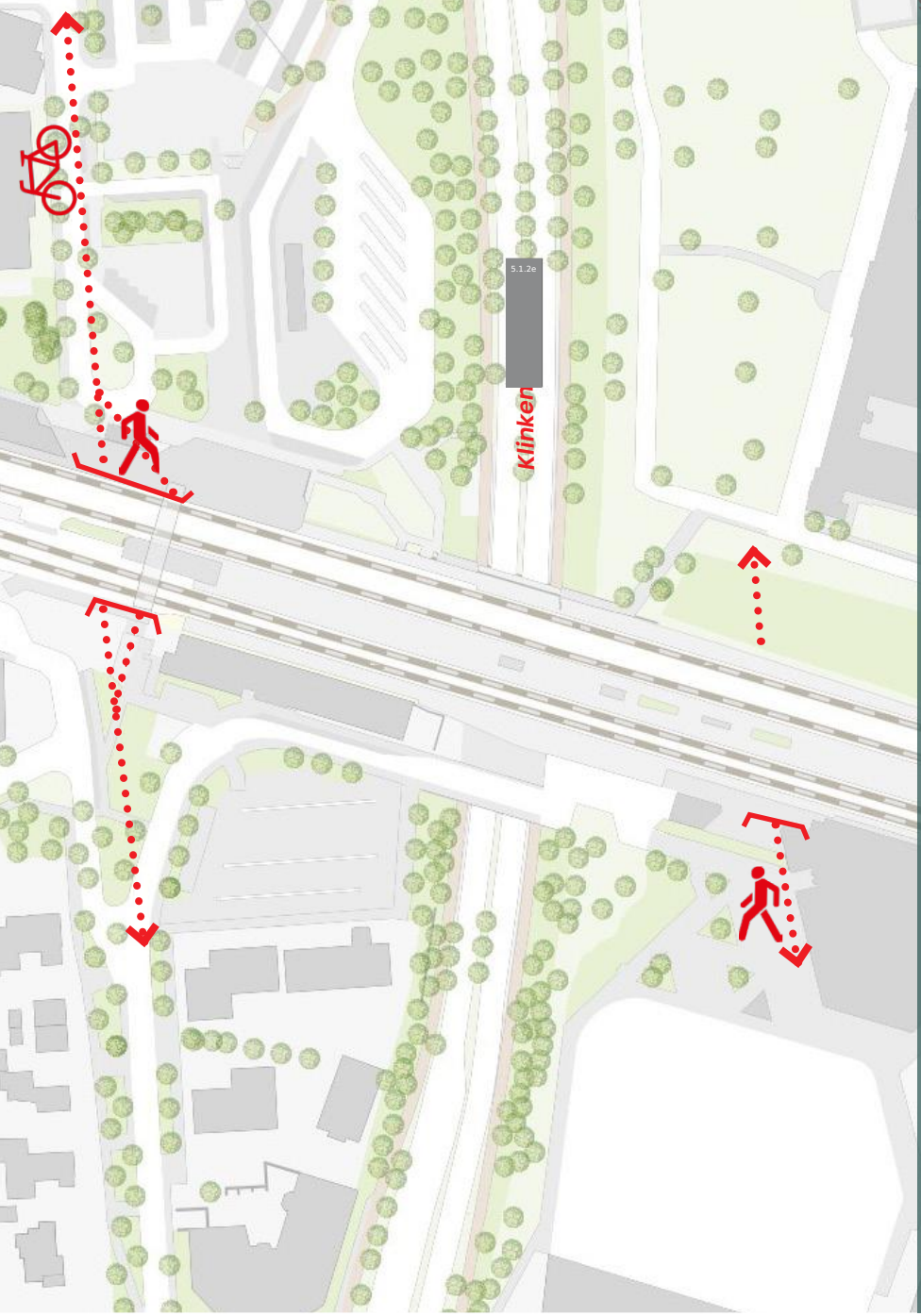
FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

Onder het spoor door en over het spoor heen

Ede

2024





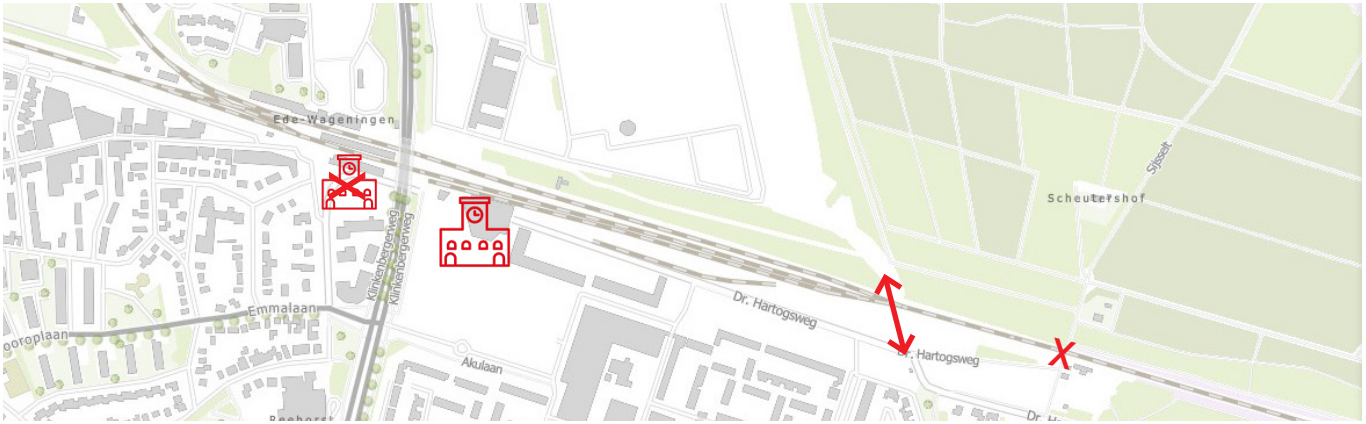
Station Ede-Wageningen is de afgelopen jaren flink op de schop gegaan om in te spelen op het groeiend aantal reizigers. Het heeft een nieuw stationsgebouw gekregen aan de oostzijde van de Klinkenbergerweg.

Een brede tunnel op het niveau van het nieuwe taxi- en bussenplein geeft toegang tot de perrons en verbindt eveneens het plein aan de zuidzijde met het Frisopark en de voormalige kazernegebouwen aan de noordzijde. Vandaar loop je zo het bos in. Er zijn geen poortjes geplaatst, dus ook mensen zonder ov-chipkaart kunnen gemakkelijk gebruik maken van de tunnel.

Het is een verbetering dat bussen en taxi's nu beiden op het nieuwe stationsplein te vinden zijn, evenals de haal- en brengplek. Ook is er een extra fietsenstalling voor 6000 fietsen gemaakt en zal aan het plein een nieuwe P+R garage gebouwd worden.

De toegang tot de sporen vanuit de bestaande tunnel aan de westzijde blijft gehandhaafd; deze tunnel wordt verruimd tot een route voor voetgangers en fietsers.

De werkzaamheden zijn nog niet afgerond.





Vanuit de nieuwe spoortunnel naar het Frisopark

Nieuwe brug

Nóg iets oostelijker is een nieuwe brug over het spoor gemaakt voor fietsers en voetgangers, die de spoorwegovergang tussen bosgebied de Sysselt en het Enkaterrein vervangt. De bewoners van 1550 nieuwe woningen kunnen nu te voet zowel het station als het bos gemakkelijk bereiken. Een gelijkvloerse spoorkruising is vervallen.





Over het spoor heen, Ede-Wageningen



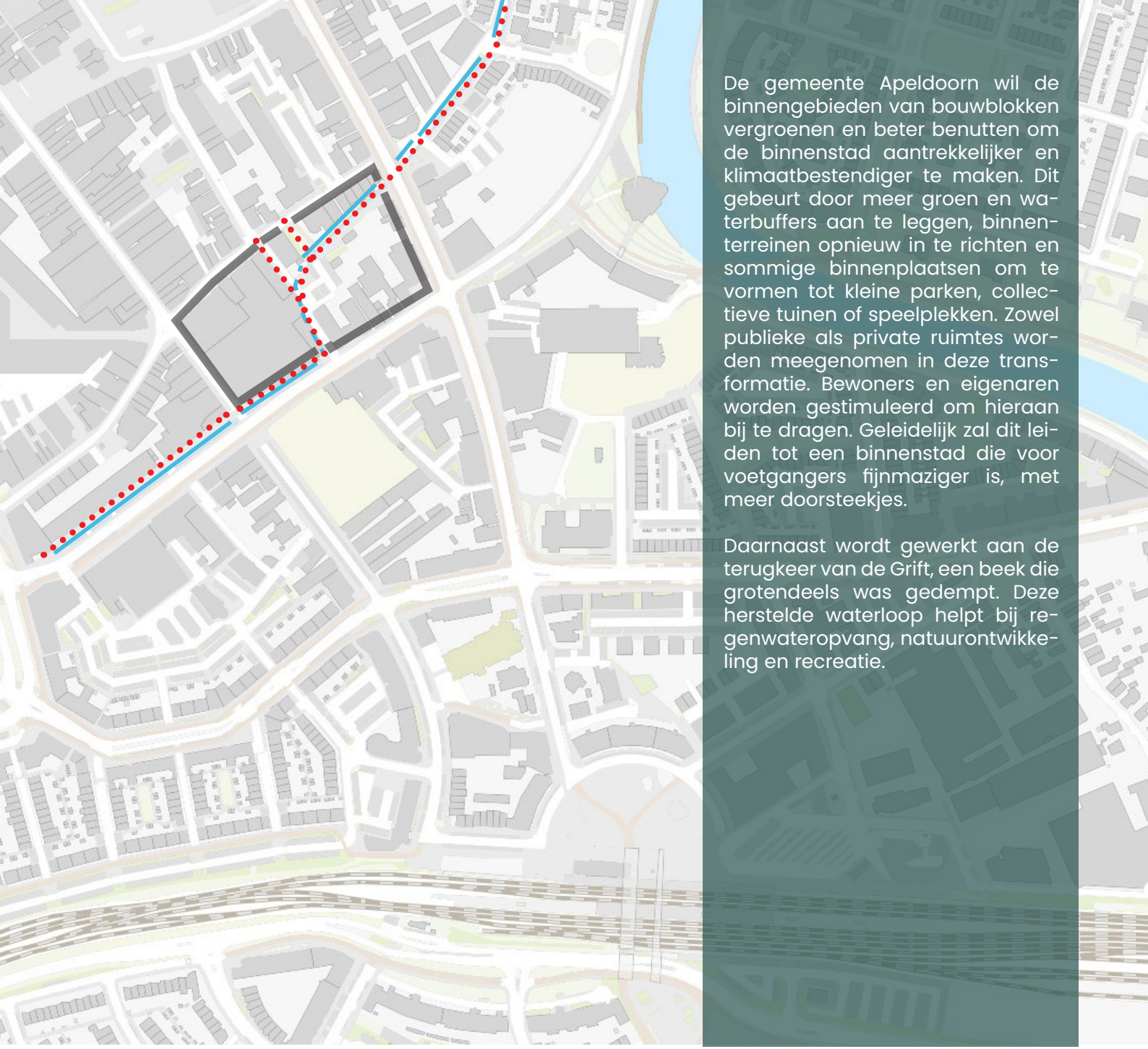
FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

Grifthof

Apeldoorn

2023





De gemeente Apeldoorn wil de binnengebieden van bouwblokken vergroenen en beter benutten om de binnenstad aantrekkelijker en klimaatbestendiger te maken. Dit gebeurt door meer groen en waterbuffers aan te leggen, binnenterreinen opnieuw in te richten en sommige binnenplaatsen om te vormen tot kleine parken, collectieve tuinen of speelplekken. Zowel publieke als private ruimtes worden meegenomen in deze transformatie. Bewoners en eigenaren worden gestimuleerd om hieraan bij te dragen. Geleidelijk zal dit leiden tot een binnenstad die voor voetgangers fijnmaziger is, met meer doorsteekjes.

Daarnaast wordt gewerkt aan de terugkeer van de Grift, een beek die grotendeels was gedempt. Deze herstelde waterloop helpt bij regenwateropvang, natuurontwikkeling en recreatie.


foto: gemeente Apeldoorn

Een geslaagd voorbeeld waarin beide samenkomen is de Grifthof, waar de beek weer zichtbaar is en regenwater via een wadi wordt afgevoerd. Hier is een nieuwe aantrekkelijke voetgangersdoorsteek gerealiseerd langs de Grift door het bouwblok. Ook langs andere delen van de Grift en andere beken zijn voetgangersroutes gekomen. In totaal wordt 40 kilometer beekzone hersteld en van een pad voorzien.


foto: gemeente Apeldoorn



tekening: gemeente Apeldoorn



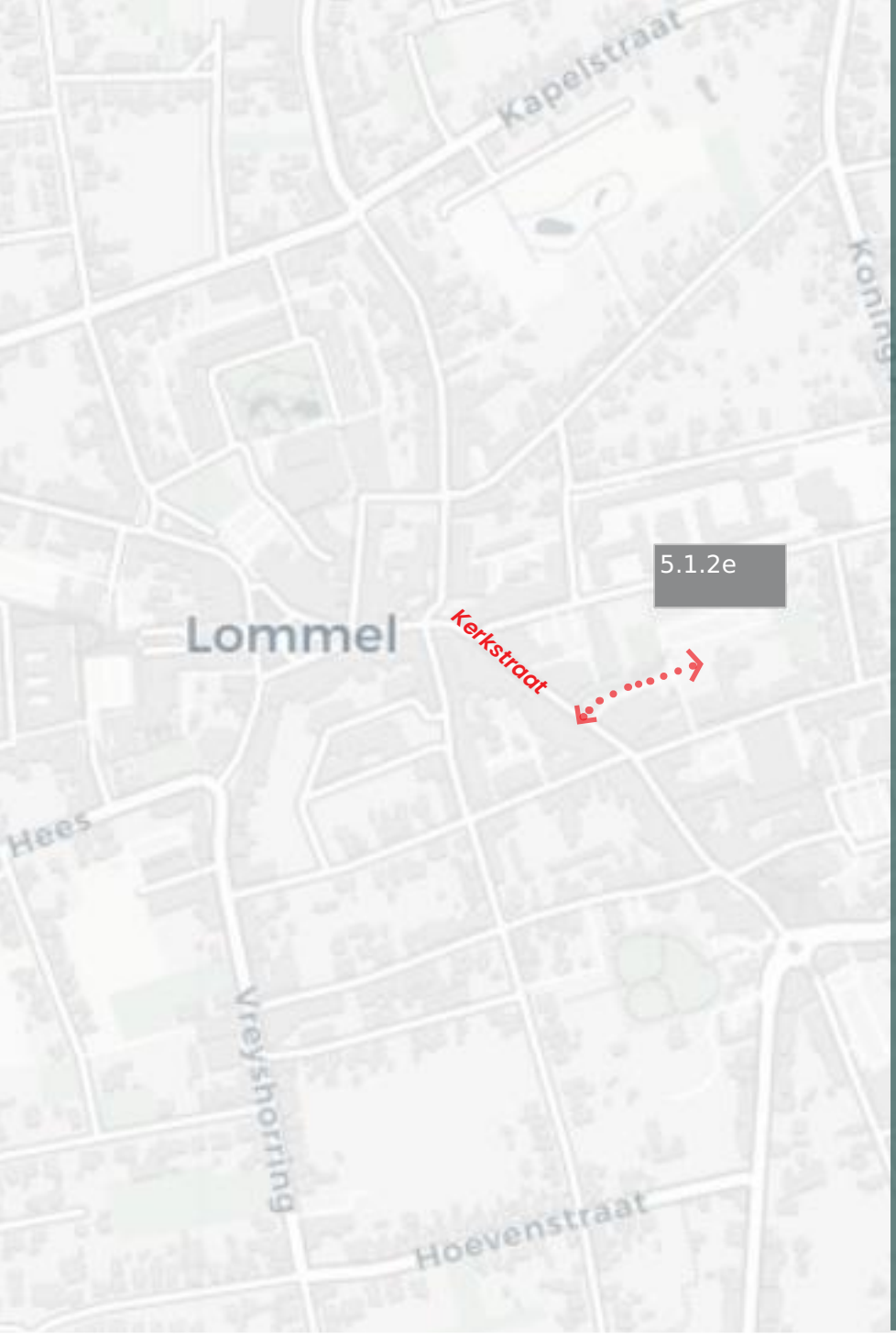
FIJNMAZIGER MAKEN VAN HET NETWERK

Groene Doorsteek

Lommel

2021

Foto: copyright Visit Lommel



In het centrum van Lommel werden drie leegstaande gebouwen gesloopt om een bijzonder wandelpad aan te leggen. De Groene Doorsteek verbindt de Kerkstraat – de belangrijkste winkelstraat– met parkeerterrein 5.1.2e, waar later het ambitieuze inbreidingsproject Mudhoven verrijst.

Het project past binnen de opzet van de Groene Wandeling, een initiatief om de stadskern te verrijken met een sterk uitgebouwd groen netwerk van buurtparken, zachte doorsteken, groene erven en collectieve tuinen, dat het hele stadscentrum dooradert en voor fietsers en voetgangers alternatieve routes aanbiedt.

De Groene Doorsteek maakt de route tussen parkeerterrein en de scholen aan de 5.1.2e niet alleen korter, maar ook een stuk aangenamer. Het wandelpad wordt omzoomd door kruidachtige planten, hagen, meerstammige bomen en grove dennen. De groenaanleg brengt op die manier het Nationaal Park Bosland tot in het hart van de stad.

De route is niet alleen groen, maar biedt ook tal van speelmogelijkheden, waar de kinderen uit de buurt en van de nabijgelegen scholen gretig gebruik van maken. Zo is er een klimmuur, een touwenparcours en zijn er boomstammen om op te balanceren of op te springen.

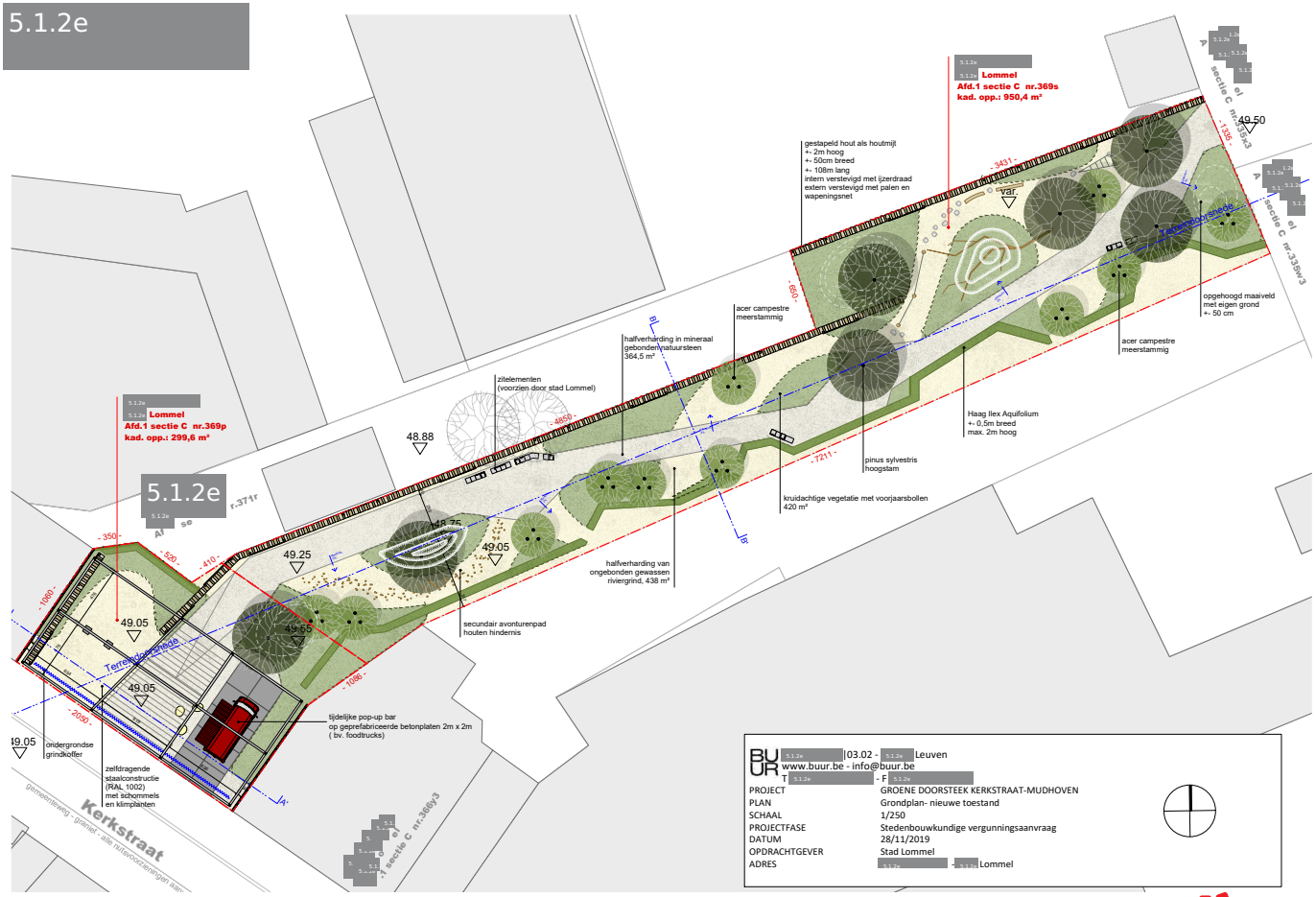
Ook bij de entree aan de Kerkstraat worden kinderen uitgenodigd om te spelen. Op de plek waar de drie winkelpanden stonden, staat nu een stalen constructie die de entree markeert, maar waaraan ook een schommel hangt. Het pad is hier breed en er is ruimte voor evenementen en tijdelijke voorzieningen zoals foodtrucks, een bar of een informatiekiosk.



Foto's: copyright Visit Lommel






5.1.2e
Lommel
Afd.1 sectie C nr.369s
kad. opp.: 950,4 m²
Lommel
Afd.1 sectie C nr.369p
kad. opp.: 299,6 m²
gestapeld hout als houtmijt
+- 2m hoog
+- 50cm breed
+- 10Bm lang
intern verstevigd met ijzerdraad
extern verstevigd met palen en
wapeningsnet
zitelementen
(voorzien door stad Lommel)
halfverharding in mineraal
gebonden natuursteen
364,5 m²
acer campestre
meerstammig
pinus sylvestris
hoogstam
kruidachtige vegetatie met voorjaarsbollen
420 m²
halfverharding van
ongebonden gewassen
riviergrind, 438 m²
secundair avonturenpad
houten hindernis
Haag Ilex Aquifolium
+- 0,5m breed
max. 2m hoog
opgehoogd maaiveld
met eigen grond
+- 50 cm
tijdelijke pop-up bar
op geprefabriceerde betonplaten 2m x 2m
(bv. foodtrucks)
ondergrondse
grindkoffer
zelfdragende
staalconstructie
(RAL 1002)
met schommels
en klimplanten
Terrasoverdekte
Kerkstraat
48.88
49.25
49.05
49.50
BUR 03.02 - Leuven
www.buur.be - info@buur.be
PROJECT GROENE DOORSTEEK KERKSTRAAT-MUDHOVEN
PLAN Grondplan- nieuwe toestand
SCHAAL 1/250
PROJECTFASE Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag
DATUM 28/11/2019
OPDRACHTGEVER Stad Lommel
ADRES Lommel

OVERSTEEKBARE WEGEN



Oversteken zijn belangrijke schakels in het netwerk voor voetgangers. Als zo'n schakel niet goed functioneert omdat de oversteek onveilig is (of onveilig voelt), niet goed begaanbaar is of als de wachttijd flink oploopt, kunnen hele routes onbruikbaar worden. Een goede oversteek zorgt ervoor dat mensen niet alleen veilig, maar ook gemakkelijk en snel hun weg kunnen vervolgen. Dat is lang niet altijd het geval.

Voetgangers worden bij het ontwerpen van oversteken zelden als uitgangspunt genomen. Bij kruispunten met verkeerslichten worden automobilisten en fietsers gedetecteerd door lussen onder het asfalt. Voetgangers moeten meestal op een knopje drukken, voordat ze in de regeling worden meegenomen. Vaak is een oversteek -met of zonder verkeerslichten- slechts gemarkeerd met kanalisatiestroken. Die geven aan waar voetgangers kunnen oversteken, maar bieden geen enkel recht op voorrang. Zebrapaden zorgen voor een veel sterkere positie: zodra een voetganger aanstalten maakt om over te steken, moet het overige verkeer stoppen. Lang werd het zebrapad echter weggezet als schijnveilig. Voetgangers wanen zich beschermd, terwijl kruisend verkeer niet altijd stopt.

De laatste jaren begint echter een discussie los te komen over dit onderwerp en op sommige plekken is al sprake van een ware revival. In Amsterdam worden weer meer zebrapaden aangelegd, ook bij kruispunten met verkeerslichten en over fietspaden heen. Ook in andere steden waar de voetganger voorop wordt gezet, komen zebrapaden terug of krijgen ze een bijzonder ontwerp om de attentiewaarde te verhogen. Soms gebeurt dit met verkeerstechnische aanpassingen zoals een plateau, verlichting die reageert op een bewegingssensor of een portaal met verlichting boven de weg. Soms is de ingreep creatief en relatief simpel. In Vlaanderen verschijnen bijvoorbeeld steeds meer 'gevleugelde' zebrapaden en op routes met veel voetgangers worden extra brede zebrapaden aangelegd.

Naast voorrang krijgen is het belangrijk dat voetgangers een duidelijk herkenbare eigen plek hebben. Dit draagt niet alleen bij aan hun comfort—zeker voor slechtzienden—maar maakt ook voor kruisend verkeer duidelijk dat hier iets bijzonders speelt, waardoor zij extra opletten en vaart minderen. Een zebrapad kan deze plek goed markeren. Waar deze niet mogelijk zijn, zijn er ook andere manieren om dit te benadrukken. Zo kregen voetgangers bij de herinrichting van een kruispunt in Eindhoven alleen een zebrapad over het fietspad heen, maar ter plaatse van de rij- en busbanen een duidelijk herkenbare loopzone in afwijkende bestrating. In Steenderen werd het dorpsplein als het ware over de naastgelegen straten heen gelegd en werden de oversteken extra gemarkeerd door een speelse belijning. Bij de 5.1.2e in Arnhem worden voetgangers 'geholpen' door de markering van een parallel lopend fietspad.

Behalve bijzondere zebrapaden en bestratingen kunnen ook verkeerslichten oversteken prettiger maken en voetgangers een veiliger gevoel geven. Verkeerslichten op drukke plekken zijn steeds vaker voorzien van terugtellampjes, die voetgangers een idee geven van hoe lang ze nog moeten wachten of soms ook hoelang ze nog de tijd hebben om over te steken. Ook de 'Maastrichtse opstelling' zien we vaker. Daar wordt de voetganger verlost van stress vanwege knipperend groen. In Arnhem willen ze dit bij de herinrichting en nieuwe aanleg van kruispunten de standaard maken, waarbij mogelijk in de toekomst nog detectie volgt om het voetgangers nog gemakkelijker te maken.



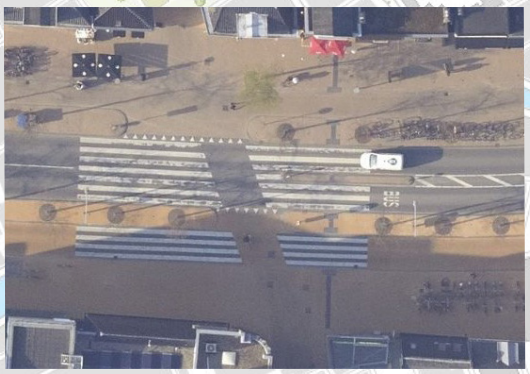
OVERSTEEKBARE WEGEN

Extra brede zebra

Groningen

2008





Groningen wil lopen net zo normaal maken als fietsen. De stad wordt 'doorwaadbaar', wat betekent dat lopen de makkelijkste optie wordt voor korte afstanden. Geïnvesteerd wordt in brede trottoirs, veilige oversteekplaatsen en sterk openbaar vervoer. Op termijn zal 30 km/ uur de maximumsnelheid zijn op de meeste wegen in de bebouwde kom.

Omdat het Gedempte Zuiderdiep een belangrijke route is voor de bus, mag hier voorlopig nog 50 km/uur gereden worden. De looproute tussen de Vismarkt en het station kruist deze weg.

Een superzebra van 32 meter breed over de ventweg en de weg, met in het hart een fietsoversteek, is door gemotoriseerd verkeer niet over het hoofd te zien. Een middeneiland in een deel van de zebra maakt het mogelijk de weg gefaseerd over te steken.



OVERSTEEKBARE WEGEN

Gevleugelde zebra

5.1.2e, Gent

2022





Het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer bedacht een creatieve oplossing om automobilisten eerder te laten stoppen bij een zebrapad. Bij de zogenaamde gevleugelde zebra worden de witte strepen tegen de rijrichting in verlengd, terwijl voetgangers binnen het oorspronkelijke zebrapad blijven oversteken. Dit maakt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger, met minder kans op dodehoekongevallen. Onderzoek toont aan dat ernstige conflicten afnemen en meer voetgangers voorrang krijgen.

Het is een mogelijke oplossing voor 30 km/uur wegen die onderdeel zijn van een ambulanceroute en waar drempels daarom ongewenst zijn. Nadeel is dat een dubbele boodschap wordt afgegeven: voetgangers zien een zebrapad, maar mogen er maar deels gebruik van maken. De hekjes, die nodig zijn om schuin oversteken te voorkomen, zijn een potentieel struikelgevaar. In Gent hebben ze hier echter geen klachten over gekregen en gezien de meldbereidheid van de Gentenaar is dat een goed teken.

In Nederland ligt een gevleugeld zebrapad op een brug in de 5.1.2e 5.1.2e in Amsterdam. Daar geldt de richtlijn dat op hellingen en bruggen in principe geen zebrapaden worden aangelegd vanwege slechte zichtbaarheid. Is een zebrapad toch gewenst, dan wordt deze gevleugeld uitgevoerd in combinatie met een plateau.



OVERSTEEKBARE WEGEN

5.1.2e

Eindhoven

2022





Foto: Gemeente Eindhoven

5.1.2e

In Eindhoven is het kruispunt Mathildelaan-Emmasingel flink op de schop gegaan. Beide straten zijn heringericht in het kader van de uitvoering van het mobiliteitsplan, waarbij op meerdere wegen in Eindhoven de snelheid omlaaggaat en rijbanen worden weggehaald om ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en groen.

Op het bekende kruispunt bij 'de Blob' en de Philips Lichttoren is de situatie flink veranderd. Waar eerder voetpaden smal waren en vijf rijbanen moesten worden overgestoken, is de oversteek nu ruim en hoeven nog maar vier rijbanen overgestoken te worden. De middenberm is verbreed en waar vroeger voetgangers de fietspaden op eigen houtje moesten oversteken, krijgen ze nu voorrang via zebrapaden. Bijzonder is dat voetgangers en fietsers samen een duidelijke eigen loper hebben gekregen, een lichtgrijs betonnen strook die duidelijk maakt dat de automobilist hier het domein van voetganger en fietser oversteekt en niet andersom. Nadeel hiervan kan zijn dat slechtzienden niet goed zien wat het fietspad is en waar ze mogen lopen.

De reacties in de stad zijn positief: meer groen, rustiger, heldere situatie, duidelijker oversteekplek.

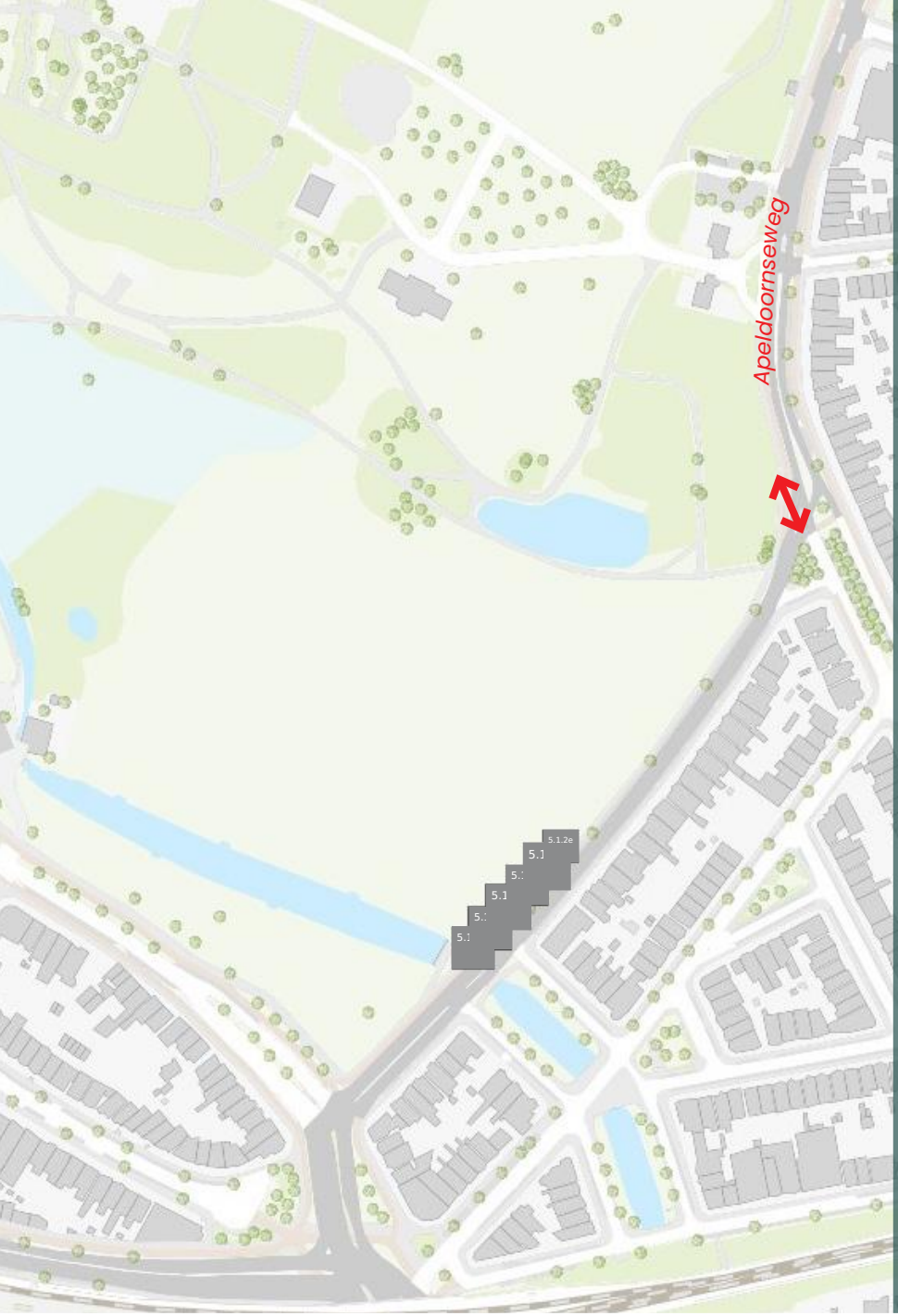


OVERSTEEKBARE WEGEN

Oversteek 5.1.2e

Arnhem

2019



De 5.1.2e / 5.1.2e 5.1.2e is een van de belangrijkste invalswegen van Arnhem. Automobilisten uit het noorden gebruiken deze route om het centrum, Arnhem-Zuid of zelfs Elst en Nijmegen te bereiken. Omdat de weg langs park Sonsbeek loopt, is een veilige oversteek voor bewoners uit omliggende wijken essentieel.

Bij de bocht naar de 5.1.2e 5.1.2e is de verkeerssituatie verbeterd door een kleinere bochtstraal en een gecombineerde oversteek voor voetgangers en fietsers. Fietsers komen hier vaak met hoge snelheid de helling af en kiezen tussen rechtdoor over de 5.1.2e of rechtsaf richting de 5.1.2e. De doorlopende fietsstrook zorgt ervoor dat automobilisten afremmen, wat ook voetgangers ten goede komt. Voor hen is een middeneiland aangelegd tussen beide rijstroken, waardoor oversteken veiliger en overzichtelijker wordt.

Hoewel deze verkeerstechnische oplossing hier redelijk functioneert, laat de oversteekbaarheid op andere delen van beide wegen nog te wensen over. In het nieuwe Duurzame Mobiliteitsplan 2024-2044 is het voornemen binnen de bebouwde kom max 30 km/uur toe te staan. Dit biedt kansen om de situatie nog verder te verbeteren.



OVERSTEEKBARE WEGEN

Groen Dorpshart

Steenderen

2024

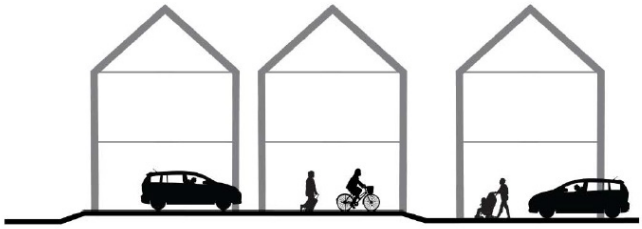
Foto's: Goudappel

Het project Groen Dorpshart in Steenderen is een uitwerking van de Dorpsvisie en het Dorpsplan Vitale Kern Steenderen, dat beoogt het dorp groener en aantrekkelijker te maken met ruimte voor verblijf en ontmoeting.

Door het plein als het ware op te tillen en over de aanliggende straten heen te trekken, ontstaat een groter plein waar het verkeer te gast is in het dorpshart. Dit wordt extra duidelijk door de klinkerbestrating van het plein in een andere kleur uit te voeren dan de straten die het dorpshart naderen.

Op twee plekken is een bijzondere oversteek gekomen. Eén ervan loopt over de 5.1.2e 5.1.2e foto's), de andere over de 5.1.2e . De oversteken zijn onderdeel van een kunstproject op het plein, genaamd de IJsselroute. De route laat de IJssel zien die langs verschillende steden en dorpen slingert. Op het plein is de route uitgevoerd in contrasterend natuursteen. Over de straten heen loopt de route door met donkergrijze klinkerbanden. Deze vormgeving geeft voetgangers geen voorrang, maar maakt de oversteken wel extra duidelijk. Het verkeer remt af door de opgetilde ligging.





principe van het opgetilde plein (Goudappel)



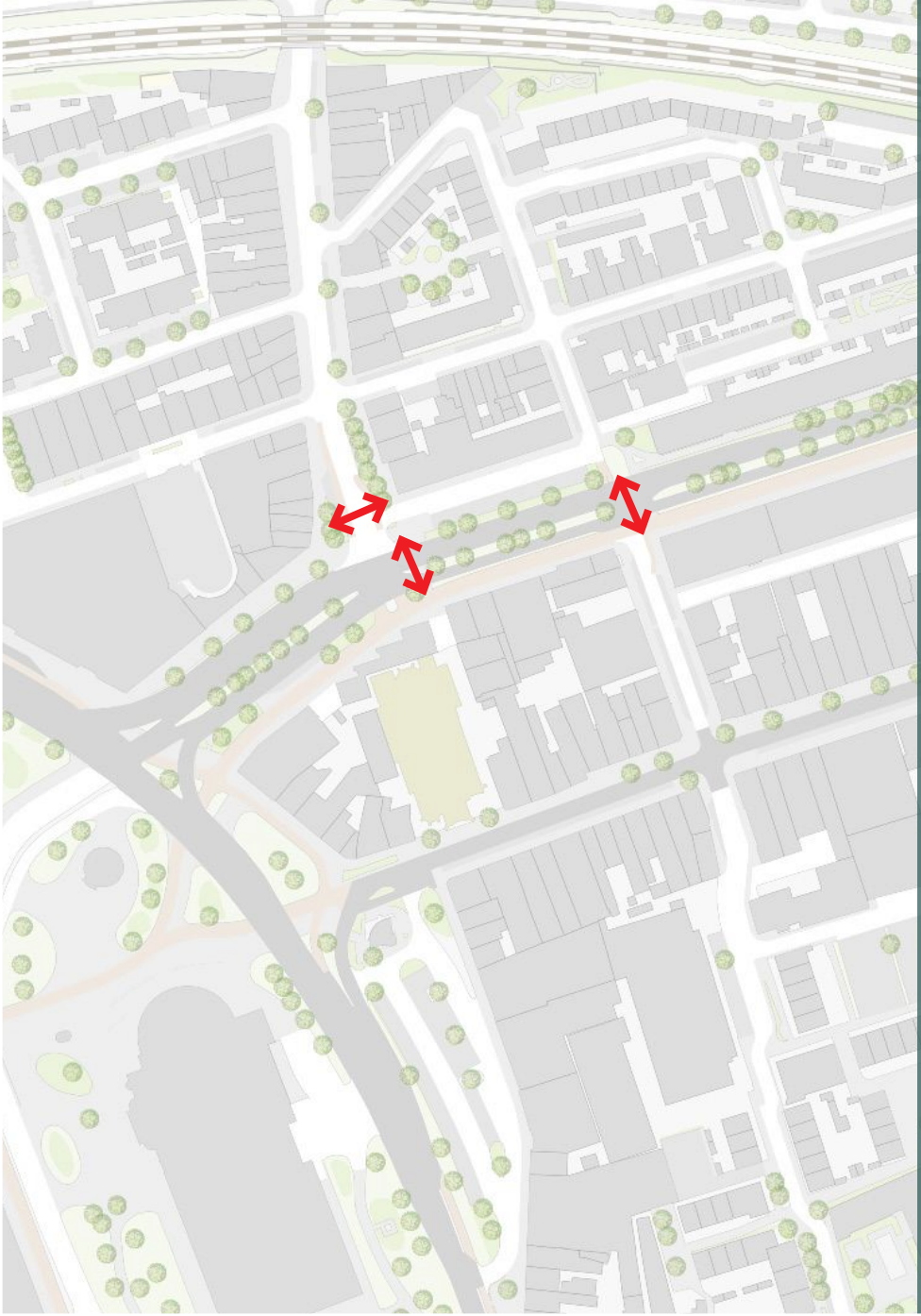
OVERSTEEKBARE WEG

5.1.2e

5.1.2e

Arnhem

2024



Normaal druk je als voetganger op de knop, wacht je op groen en steek je over. Halverwege begint het licht te knipperen, je krijgt haast en haalt net de overkant. Automobilisten en fietsers hebben hier geen last van. Als het licht op groen springt, gaan ze rijden en laten het licht achter zich. Om voetgangers van hun knipperlichtstress te verlossen, is er een oplossing: de zogenaamde Maastrichtse opstelling, genoemd naar de stad die in 1984 als eerste in Nederland de verkeerslichten ook voor voetgangers aan de vertrekzijde plaatste. Sinds 2019 is dat ook officieel toegestaan.

Arnhem heeft deze opstelling toegepast bij de herinrichting van de 5.1.2e (op drie oversteken; alleen de oostelijke staat op de foto). Het vermindert stress en het licht is beter zichtbaar voor slechtzienden. De paal staat immers veel dichterbij. Voor blinden is er ook een voelknop. Voetgangers vinden het even vreemd, maar wennen al snel en geven aan zich veilig te voelen. De gemeente wil dit daarom bij meer oversteken invoeren en volgt daarmee een landelijke trend.

Mogelijk volgen er nog verbeteringen door de toepassing van radardetectie en het beter hoorbaar maken van de rateltikkers.

5.1.2e, Arnhem

STRATEN VOOR VOETGANGERS



In deze bundel lichten we drie typen straten uit: stads- en dorpsstraten, erven en waterkanten.

Stads- en dorpsstraten zijn belangrijke routes door de stad of het dorp. Omdat het oude, relatief smalle straten zijn en vaak alle vervoerswijzen er gebruik van maken, is het woekeren met ruimte. Ruimte vrijspelen voor lopen en groen kan vooral door de straten autoluwer te maken. Gemeenten pakken dit afhankelijk van de plek op verschillende manieren aan. Zo maakt de gemeente Eindhoven onderscheid tussen historische en moderne radialen, waarbij de historische radialen worden ontlast en de moderne juist geïntensiveerd. Historische radialen worden heringericht en krijgen afhankelijk van de locatie in de stad een ander profiel. Binnen de ring gaat de snelheid terug van 50 naar 30 km/uur. Voetgangers zijn ter plekke het meest belangrijk. Voorbeelden hiervan zijn de herinrichting van de 5.1.2e en de 5.1.2e 5.1.2e.
In Zwolle is de snelheid omlaag gegaan langs de 5.1.2e - 5.1.2e, waardoor ruimte vrijgespeeld is voor lopen. Ook de gemeente Den Haag werkt aan het autoluwer maken van het centrum. Een van de grotere doorgaande wegen die is aangepakt, is de 5.1.2e, waar ruimte is ontstaan door terug te gaan van 2*2 naar 2*1 rijstrook. In Utrecht is de rijbaan van de 5.1.2e smaller gworden door eenrichtingsverkeer in te stellen.
In dorpen is het vaak extra lastig om ruimte vrij te spelen langs doorgaande straten, omdat er vaak geen alternatieve route is en de straat regelmatig gebruikt wordt door landbouwverkeer. In Steenderen is hier een creatieve oplossing voor verzonnen.

Een andere trend is de herwaardering van het **woonerf**. Het woonerf staat te boek als een Nederlandse uitvinding uit de jaren zestig. Veel smalle straten in historische centra waren vanouds al erven: straatruimtes waar anderen hun snelheid aan de voetganger aanpassen tot stapvoets. Het verschil in historische en naoorlogse erven zit hem erin dat historische erven qua maat en schaal afgestemd zijn op de mens: smal en met weinig overzicht, waardoor je niet anders kunt dan stapvoets rijden. In naoorlogse woonerven is meer ruimte, maar is de betrekkelijke onoverzichtelijkheid ontworpen met groen, knikken in het verloop van de rijbaan en door geen aparte weg te maken maar van gevel tot gevel een ruimte te maken.
De herwaardering van het erf komt voort uit de wens om prettige, rustige, maar ook groene straten te maken. Het erf is een mooie ruimte-efficiente oplossing omdat stoepen niet nodig zijn. Dat is handig op plekken waar ruimte schaars is, vrachtverkeer en openbaar vervoer niet doorheen hoeven en waar de snelheid van automobilisten en fietsers omlaag kan. Veel woonerven zijn echter flink versteend. De voorbeelden in deze gids laten zien hoe aangenaam groene woonerven kunnen zijn.

Water heeft een grote aantrekkingskracht. Veel mensen vinden het leuk om langs een oever te lopen of aan de **waterkant** te zitten en te genieten van het uitzicht, boten en overvliegende vogels. Oppervlaktewater functioneert ook als waterberging en brengt verkoeling. Verschillende gemeenten brengen dan ook water terug in de stad of maken bestaande waterkanten aantrekkelijker om langs te lopen. Almelo bracht een stuk dichtgegooide haven in het centrum weer terug. Tilburg en Den Haag benutten de potentie van de havens bij de herontwikkeling van voormalige industrieterreinen.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Stadsstraat

5.1.2e

Eindhoven

5.1.2e





De 5.1.2e is een van de historische radialen die door de gemeente is aangepakt. De maximumsnelheid ging terug van 50 naar 30 km/uur en de straat is flink versmald: waar vroeger 2 rijbanen waren en opstelstroken bij kruispunten, is er nu nog één rijbaan in twee richtingen en zijn er geen opstelstroken meer. Voetgangers hebben meer ruimte gekregen en de weg is flink vergroend; niet alleen in plantvakken tussen de parkeerplaatsen, maar ook tussen de parkeerstrook en het voetpad.

Voetgangers kunnen nu makkelijker naast elkaar lopen en makkelijker en veiliger oversteken. De straat is een stuk aangenamer een aantrekkelijker geworden.

5.1.2e, Eindhoven



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Stadsstraat

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e





De 5.1.2e is een van de andere historische radialen in Eindhoven. De locatie waar wij inzoomen ligt binnen de ring, ter hoogte van het wijkwinkelcentrum 5.1.2e.

De maximumsnelheid is hier officieel terug gegaan van 50 naar 30 km/uur, maar heeft meer de uitstraling gekregen van een erf met een bijzondere bestrating van gevel tot gevel. Wel is er duidelijk onderscheid tussen de rijbaan en de loopruimte doordat ter weerszijden van de rijbaan een flexibele functiestrook is aangelegd, met o.a. groen en fietsparkeervakken.

Voetgangers hebben meer ruimte gekregen en de straat is een stuk aantrekkelijker geworden door de aanleg van groenvakken, bomen en hoogwaardige materialisering. De straat is makkelijker oversteekbaar geworden door een combinatie van snelheidsverlaging, versmalling van de rijbaan en toepassing van zebrapaden.

Bijzonder om te benoemen: De straat is onderdeel van een HOV-route. De lagere snelheid en inrichting is hier in overleg met de provincie en vervoerder geaccepteerd, vanwege de tijdwinst die kan worden geboekt op een ander deel van het tracé door de aanleg van een vrije busbaan buiten de Ring.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Stadsstraat

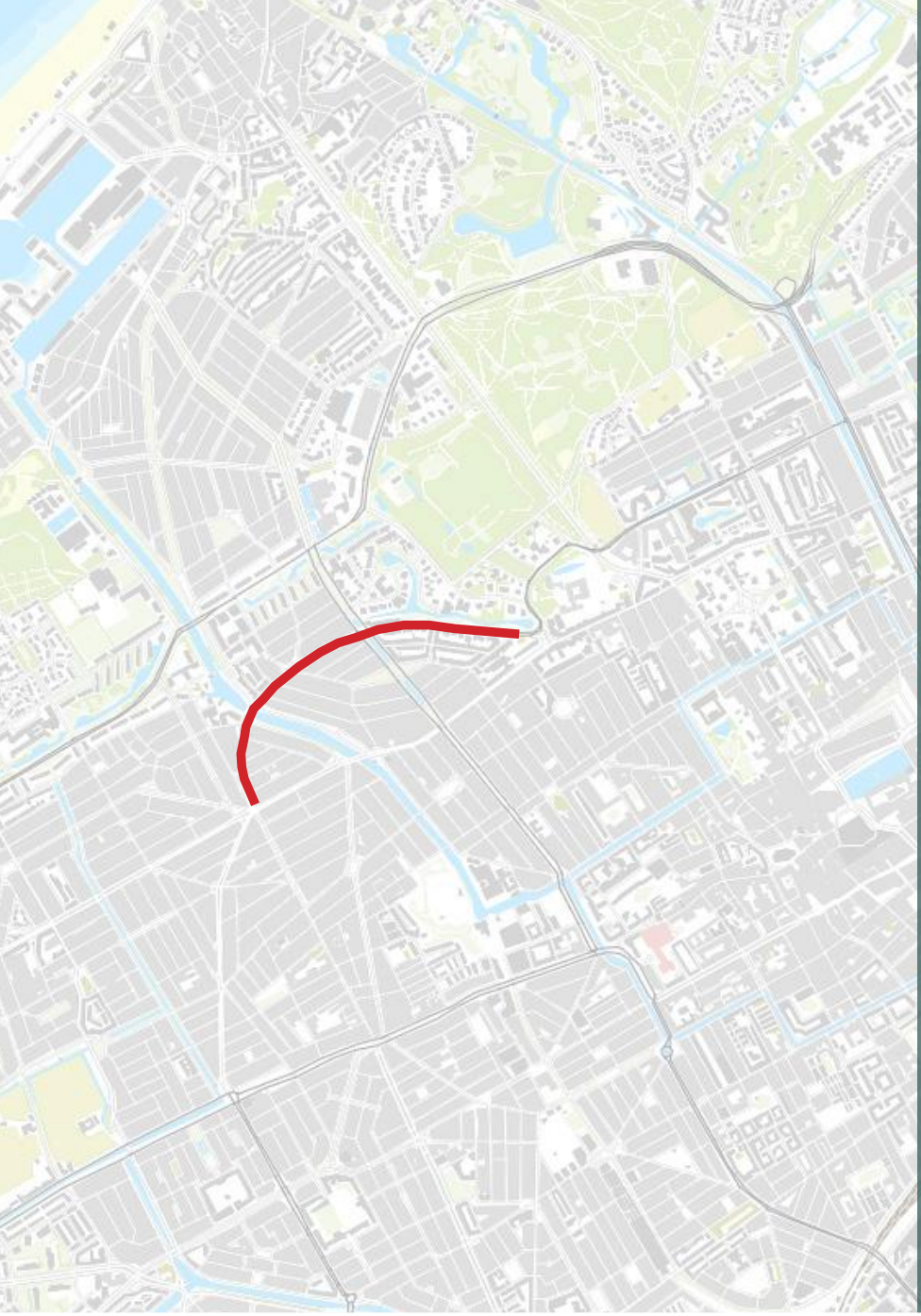
5.1.2e

Den Haag

2015



Foto: 5.1.2e



Aanleiding voor de herinrichting van de 5.1.2e in Den Haag was het verbeteren van de situatie voor fietsers (hoofdfietsroute) en de vervanging van het riool. Daarnaast speelde een burgerinitiatief een belangrijke rol, waarin bewoners pleitten voor meer verblijfsruimte, minder rijstroken en een groenere uitstraling door bomen naar een -nieuw aan te leggen- groene middenberm te verplaatsen.

De herinrichting betekende ook een enorme verbetering voor voetgangers. Er kwamen stoepen van minimaal 2,60 meter breed en hoewel niet alle zebrapaden werden gehandhaafd is de weg over de hele linie beter over te steken. De halvering van de wegbreedte naar 2*1 rijstrook en de aanleg van een groene middenberm maken oversteken een stuk makkelijker en veiliger. Ook zijstraten zijn makkelijker over te steken omdat de stoepen doorlopen (zie foto). Hoewel de bomen nog niet volgroeid zijn, is het aanzicht van de straat al enorm verbeterd door de vermindering van asfalt, de middenberm met bomen en de groenvakken op de kruispunten. Op kruispunten met belangrijke (hoofd)wegen zijn zebra's aangelegd. Even zitten op een bankje is hierdoor ook een stuk aangenamer geworden.

5.1.2e, Den Haag



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Stadsstraat

5.1.2e

Utrecht

5.1.2e





Het plan voor de herinrichting van de 5.1.2e in Utrecht komt voort uit een buurtvisie uit 2017, opgesteld door bewoners, ondernemers en organisaties uit de wijk Lombok. Het doel was de straten gezonder en aantrekkelijker te maken, met een multiculturele uitstraling.

Voorheen was de straat een verkeersader, maar nu rijden auto's in één richting, waardoor de straat overzichtelijker is geworden en er ruimte is voor bredere stoepen. Grote vrachtauto's mogen de straat niet meer in. Er geldt een stopverbod en parkeren kan alleen op aangewezen plekken. Er is meer ruimte voor fietsparkeren, er zijn 89 nieuwe bomen geplant en 32 geveltuinen aangelegd. Langs de gevel loopt een duidelijk herkenbare zone, waar uitstallingen mogen staan. Samen met de klinkerbestrating in plaats van het asfalt betekent dit een enorm verschil in beleving van de straat.

Bewoners en ondernemers reageren positief: de straat is veiliger en groener, maar foutparkeren en rijden over de stoep blijven een probleem. Daarom plaatst de gemeente extra obstakels, zoals bloembakken en fietsparkeervakken.

5.1.2e, Utrecht



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Stadsstraat

Kop van Assendorp

Zwolle

2024

foto: gemeente Zwolle



De zuidzijde van de singel in Zwolle werd lange tijd veel gebruikt door automobilisten, waarvan een deel op weg was naar de A28. Verschillende kruispunten werden, ondanks verkeerslichten, als onveilig ervaren. Aanpak van de Kop van Assendorp is een ondereel van de Groene Stadsring (zie p. 12).

Herinrichting kwam in beeld toen de busmaatschappij haltes wilde verplaatsen en de nieuwe omgevingsvisie de voetganger en fietser op de eerste plaats zette. Gekozen werd voor een integrale aanpak van een groter plangebied dan aanvankelijk de bedoeling was. De maximale snelheid veranderde daarbij van 50 naar 30 km/uur.

De verkeerslichten zijn verdwenen en een bijna 10 meter brede plak asfalt met aparte fiets- en rijstroken heeft plaatsgemaakt voor een zes meter brede klinkerstraat waarop twee bussen elkaar nog kunnen passeren. De vrijgekomen ruimte is benut voor bredere voetpaden, een servicezone met terrassen, fiets- en autoparkeren en vergroening. Alles in overleg met bewoners en ondernemers. In het gebied is bijna 2500m2 verhard oppervlak omgezet in ruimte voor 72 nieuwe bomen en groen. Oversteekplaatsen zijn aangegeven met klinkers in een afwijkende kleur.



Bij zowel de 5.1.2e als de Lutten-5.1.2estraat is de verkeersruimte smaller geworden ten gunste van lopen en groen.

In de 5.1.2e hebben twee aparte rijstroken voor rechts- en linksafslaand autoverkeer plaatsgemaakt voor een enkele rijstrook. Een flexibele zone in de bocht combineert een kleine bochtstraal voor gewone auto's -wat de snelheid remt- met een ruimere voor grotere voertuigen. Zo kunnen deze de bocht nemen zonder over de rijstrook van tegemoetkomend verkeer te draaien.

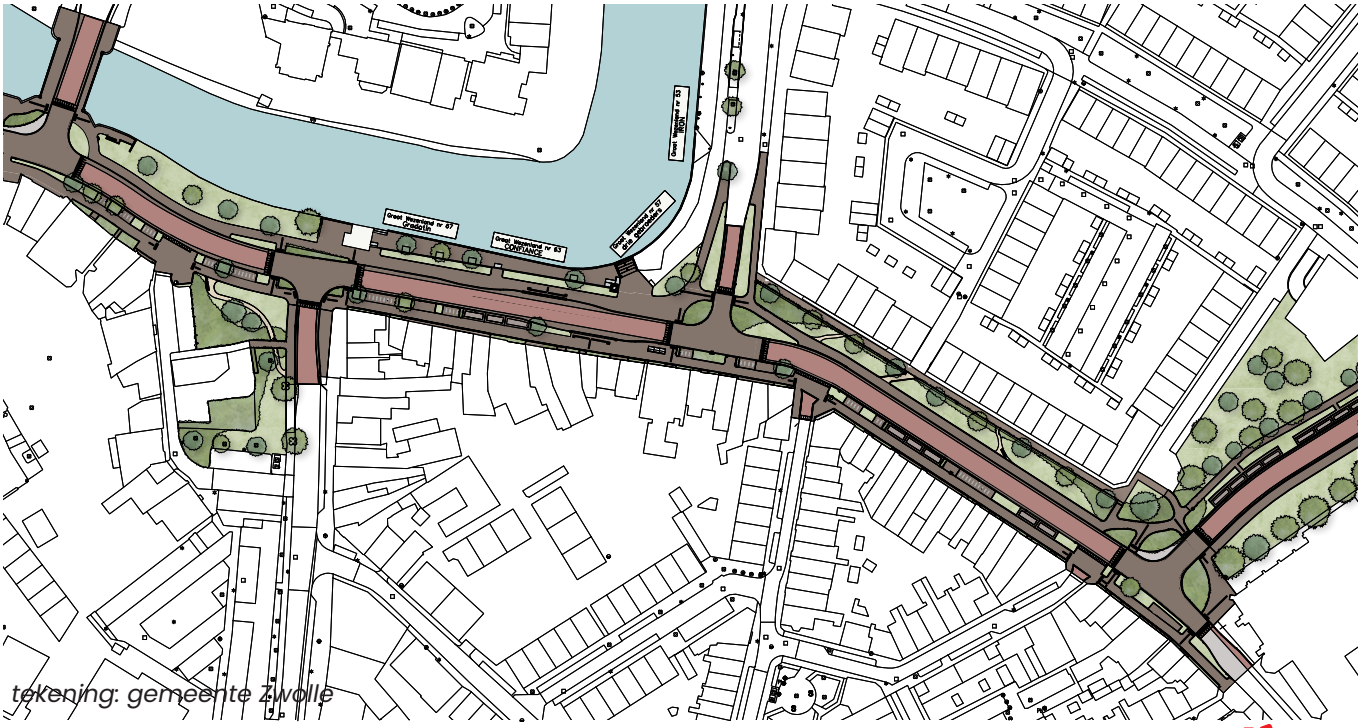


foto: gemeente Zwolle



foto: gemeente Zwolle

Het is een goed voorbeeld van de winst die te behalen valt wanneer een 50 km/uur ontsluitingsweg kan worden omgezet in een weg waar maximaal 30 km/uur gereden mag worden. De extra groene ruimte, de extra brede stoepen en de uitvoering met gebakken klinkers maken van de voormalige doorgangswegen nu aangename straten om te verblijven.



tekening: gemeente Zwolle

Kop van Assendorp, Zwolle



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Dorpsstraat

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e



Foto: Goudappel



De herinrichting van de 5.1.2e 5.1.2e is onderdeel van het plan voor het Groene Dorpshart van Steenderen. De straat loopt van Doesburg via Steenderen richting Vorden en wordt ook veelvuldig gebruikt door groot landbouwverkeer. Binnen de bebouwde kom gold al een dertig km/uur regime, maar de straat was -op twee kruispuntplateaus na- helemaal geasfalteerd en had smalle stoepen.

De straat ligt nu over de hele lengte van het dorpshart op één lang plateau met klinkerbestrating. De rijbaan ging terug van 5,8 naar 4,8 meter. De vrijkomende ruimte is aan voetganger gegeven. De bomen staan zigzag geplaatst op de rijbaan, zodat autoverkeer hier even op elkaar moet wachten. Auto's en landbouwverkeer kunnen elkaar passeren doordat ook de verlichting zigzag geplaatst is en schuine banden zijn toegepast. De inrichting zorgt voor meer ruimte om te lopen, lagere snelheden en een vriendelijker uitstraling. Doorgaand verkeer is echt even te gast in het dorpshart. Hoewel de schuine band ook nadelen met zich meebrengt —(brom)fietsers kunnen makkelijker de stoep op en er is meer risico op zwikken of struikelen— slaat de weegschaal positief uit. Voetgangers hebben een grotere en stuk aantrekkelijker ruimte gekregen om te lopen en te verblijven.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Erf

5.1.2e

Den Bosch

2020



Foto: 5.1.2e



De 5.1.2e in 's-Hertogenbosch was jarenlang een drukke verkeersader met veel autoverkeer en bussen, wat voor gevaarlijke situaties zorgde. Bewoners voerden 30 jaar geleden zelfs actie onder de noemer 'Stop de Kindermoord'. Verkeersdrempels boden onvoldoende verbetering.

De straat moest op de schop omdat de riolering aan vervanging toe was. Ook was uitbreiding nodig van de parkeergarage bij het station. Dit laatste stuitte eerst op weerstand, maar bleek uiteindelijk een kans om de straat autovrij te maken. Ruim 100 omwonenden kregen een parkeervergunning in de nieuwe garage, waardoor de weg een woonerf kon worden.

De nieuwe inrichting brengt rust en ruimte. Kinderen spelen veilig op straat en er is een omheinde speelplek voor de kleintjes. Bomen kregen grotere boomspiegels met zitranden. In de zomer staan er picknicktafels op straat. De 5.1.2e is nu een groene, sociale ontmoetingsplek.

In 2024 werd de straat bekroond met de eerste prijs voor de meest rechtvaardige straat van Nederland – een erkenning voor deze geslaagde transformatie.

5.1.2e , Den Bosch



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Erf

5.1.2e

Tiel

2015-2017





Tuindorp 5.1.2e in Tiel was al vóór de renovatie een woonerf, maar de leefbaarheid liet te wensen over. De straten en het Josephplein waren grotendeels versteend en stonden vol geparkeerde auto's, de tuinen waren diep en soms eveneens versteend. Net als veel andere tuindorpen werd de wijk gebouwd in een tijd waarin auto's nog schaars waren.

Een van de ingrepen was het slopen van zes van de 84 woningen waardoor de 5.1.2e een extra achterstraat kon krijgen, ten koste van een deel van de tuinruimte. Hierdoor kunnen bewoners hun auto nu op eigen terrein parkeren.

De renovatie van 78 woningen en nieuwbouw van drie woningen ging gepaard met herinrichting van de openbare ruimte met veel aandacht voor groen. Het plein kreeg een groene inrichting, voortuinen werden hersteld en voorzien van ligusterhagen en in de straten werden bomen en heesters geplant. Dankzij deze ingrepen is er op straat en op het plein weer ruimte om te spelen en elkaar te ontmoeten.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Erf

5.1.2e

Antwerpen

2021





De 5.1.2e , een smalle straat in de historische binnenstad van Antwerpen, was voorheen versteend met weinig groen. De stad koos deze straat als pilotproject voor haar eerste Tuinstraat: een woonerf met maximale vergroening en waterinfiltratie om de stad klimaatbestendiger te maken.

Na een participatieproces met bewoners heeft de straat een groene, speelse inrichting met bomen, (moes)tuinen en gevelgroen gekregen. Doorgaand verkeer, toegankelijkheid voor de brandweer en vele toegangen (voordeuren, garages) maakten de onthardingsopgave een flinke puzzel. Uiteindelijk lukte het om maximaal te vergroenen door toepassing van zones met half-open verharding, zowel in het midden van de rijloper als bij de toegangen. Snelheid wordt geremd door knikken in het profiel. Regenwater wordt opgevangen in reservoirs en kan via een handpomp door bewoners worden gebruikt. Sinds de oplevering is geen regenwater meer afgevoerd naar het riool.

De straat is nu koeler en leefbaarder, en Antwerpen breidt dit concept dan ook uit in andere straten.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Waterkanten

5.1.2e

Tilburg

2014



Ooit was de 5.1.2e in Tilburg een industriehaven tussen bedrijfspanden en waren er plannen de haven te dempen voor een nieuwe invalsweg naar het centrum van Tilburg. Maar de gemeente sloeg een andere weg in en toverde de haven en het verouderde industrieterrein in plaats daarvan om tot een levendige stadswijk met 1700 woningen, bedrijfsruimte, en voorzieningen, deels in getransformeerde fabrieksgebouwen.

Door de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur kon de (straat langs de) Piushaven worden versmald. Het asfalt en het aparte fietspad zijn verwijderd en de parkeerstrook aan de waterzijde is verdwenen.

De vrijgekomen ruimte is multifunctioneel ingericht. De platanen zijn behouden, er is ruimte gecreëerd voor fietsparkeren, en voetgangers kunnen nu ontspannen flaneren langs de haven.

In de Mobiliteitsaanpak 2040 is het streven dat bewoners van de omliggende dorpen en wijken Oosterhout, Oirschot en De Reeshof per boot over het Wilhelminakanaal naar de 5.1.2e kunnen en vandaar naar de binnenstad.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

Waterkanten

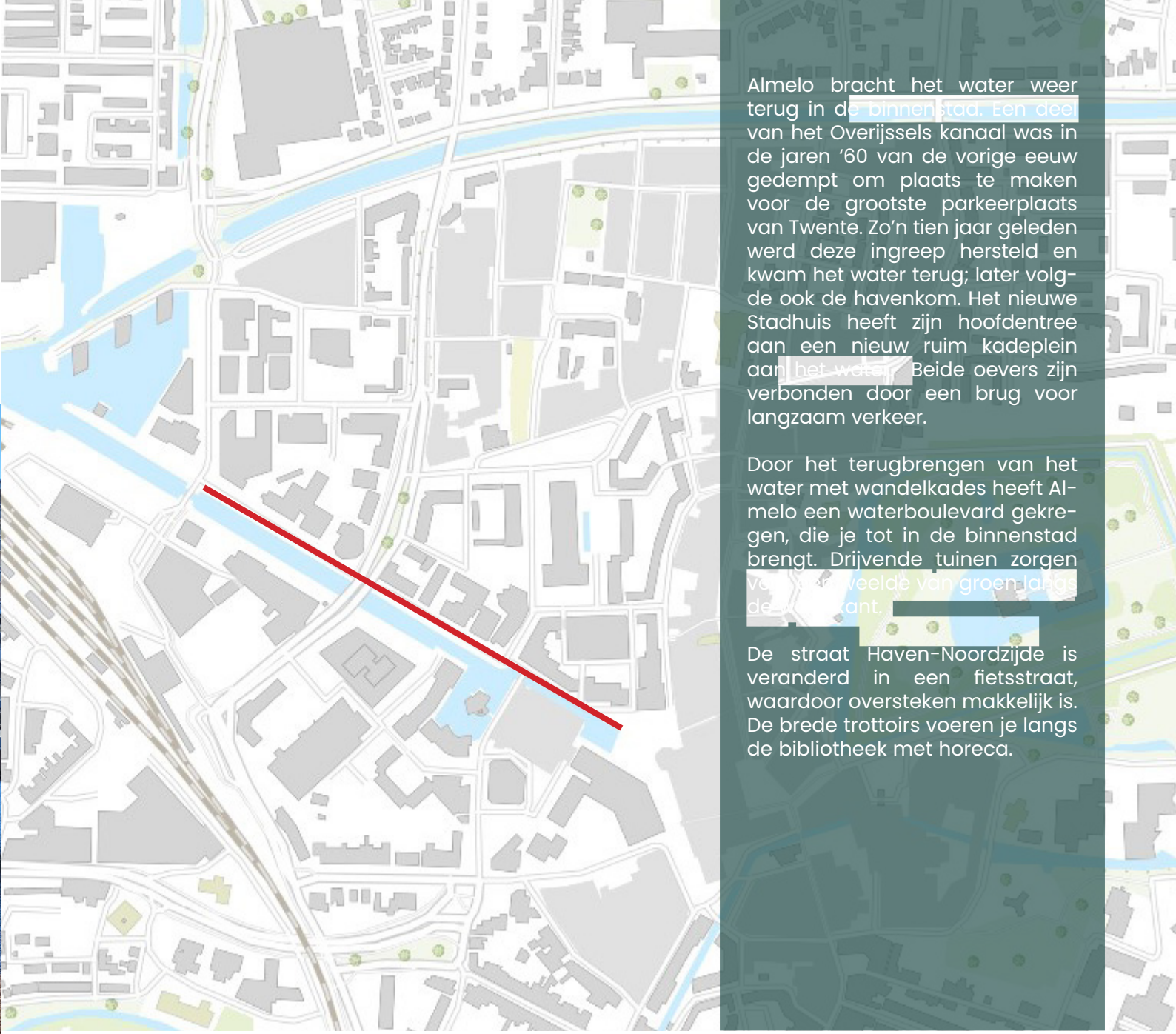
Haven Noordzijde

Almelo

2016



Foto: Provincie Overijssel



Almelo bracht het water weer terug in de binnenstad. Een deel van het Overijssels kanaal was in de jaren ‘60 van de vorige eeuw gedempt om plaats te maken voor de grootste parkeerplaats van Twente. Zo’n tien jaar geleden werd deze ingreep hersteld en kwam het water terug; later volgde ook de havenkom. Het nieuwe Stadhuis heeft zijn hoofdentree aan een nieuw ruim kadeplein aan het water. Beide oevers zijn verbonden door een brug voor langzaam verkeer.

Door het terugbrengen van het water met wandelkades heeft Almelo een waterboulevard gekregen, die je tot in de binnenstad brengt. Drijvende tuinen zorgen voor [illegible] weelde van groen langs de [illegible]kant.

De straat Haven-Noordzijde is veranderd in een fietsstraat, waardoor oversteken makkelijk is. De brede trottoirs voeren je langs de bibliotheek met horeca.



STRATEN VOOR VOETGANGERS

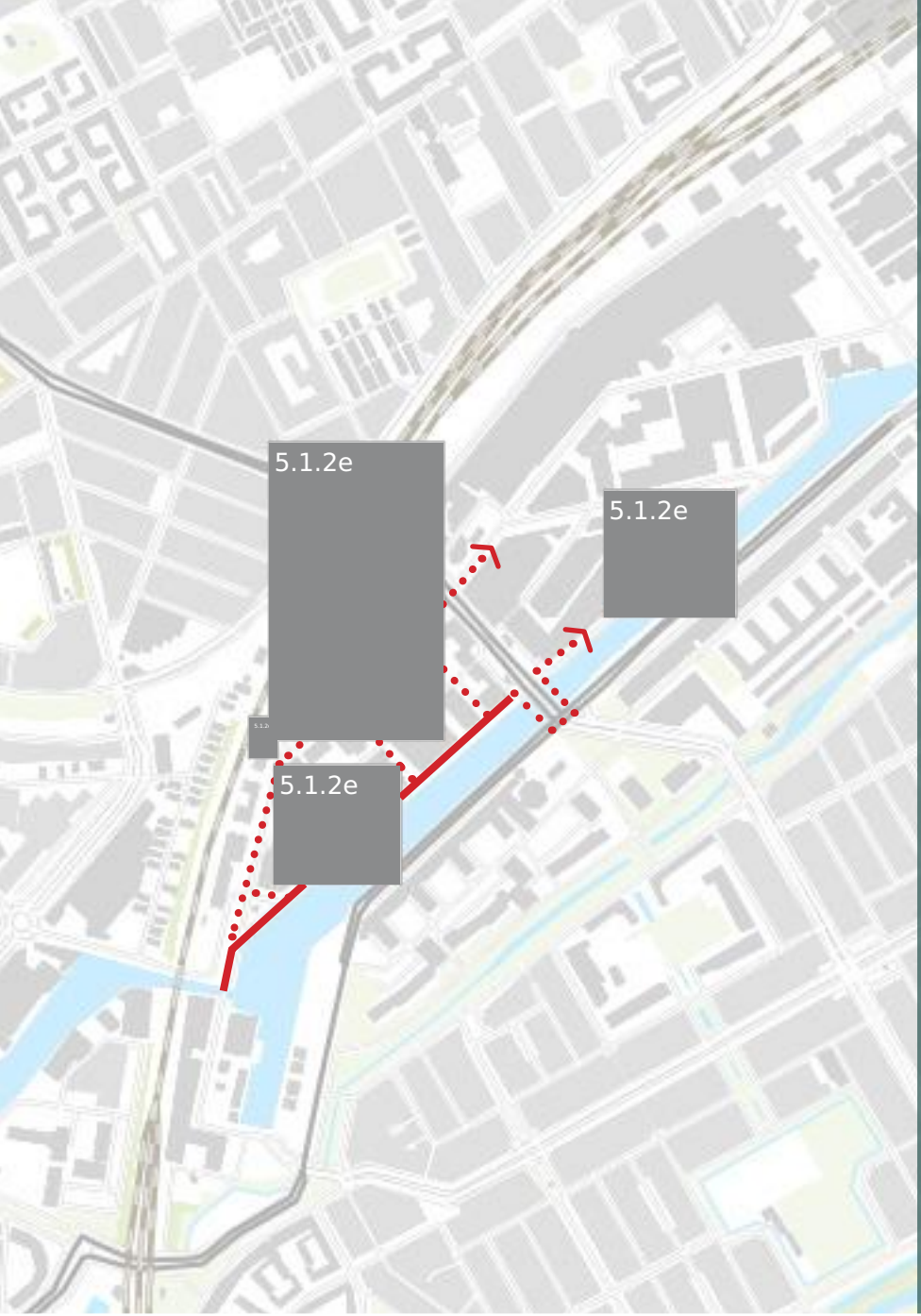
Waterkanten

5.1.2e

Den Haag

5.1.2e





De herinrichting van de Calandkade in Den Haag is onderdeel van de transformatie van Laakhaven-West, een voormalig havengebied dat omgevormd wordt tot een woon- en werkgebied. Parkeren Op Openbare Straat (POOS) is grotendeels vervangen door Parkeren Op Eigen Terrein (POET). Aan de Calandkade hebben haaks geparkeerde auto's plaats gemaakt voor groen en een wandelboulevard langs het water met zitgelegenheid. Woonboten zijn grotendeels verwijderd, wat het zicht op het water verbeterd heeft.

Een wandeling langs de kade is een stuk aangenamer dan vroeger. De groenstrook wordt op handige plekken onderbroken door paden die aansluiten op de groene, autovrije ruimtes tussen de bouwbokken. Op twee plekken lopen deze paden ook door in het achtergelegen stratenpatroon.

Jammer genoeg loopt de wandeling langs de 5.1.2e niet soepel door langs de Verheeskade. De doorstroomfunctie van de Calandstraat is te belangrijk om hier een extra voetgangersoversteek te maken. Alternatief is de 5.1.2e is in het kader van de transformatie van de Laakhavens.

Loopvriendelijke WOONWIJKEN



We zien steeds meer autoluwe woonwijken die een prettige leefomgeving bieden en die vaak door het autoluwe karakter tegelijkertijd loopvriendelijk zijn.

Het weren van auto's uit het straatbeeld is niet nieuw. In Vinex-wijken* resulteerde dit echter vaak in woonblokken met kleine achtertuinen, grenzend aan een parkeerveld binnen het bouwblok. Dit maakt een wijk echter niet echt autoluw: auto's rijden er nog steeds en blijven zichtbaar op binnenterreinen.

Een volgende stap is het verlagen van snelheden, het écht verminderen van het aantal auto's en ze nog verder uit het zicht houden. Dit werkt alleen als openbaar vervoer, fietsen en lopen goed georganiseerd zijn. Voorzieningen moeten op korte afstand liggen en bereikbaar zijn via aantrekkelijke looproutes.

We beschrijven drie recent gebouwde voorbeelden, wetend dat er nog veel meer projecten in de pen zitten of in aanbouw zijn, waaronder de Merwedekanaalzone in Utrecht. Daar is de parkeernorm extreem laag: parkeren gebeurt aan de randen en er wordt sterk ingezet op deelvervoer. Dit soort initiatieven roepen discussie op over het terugdringen van de auto. Gaan we daarin misschien te ver en maken we het mensen die niet zonder hun auto kunnen niet te moeilijk? Willen zij wel in dit soort wijken wonen? Wij verwachten dat als de inrichting alternatieve vervoerswijzen ondersteunt (dus met voorzieningen op loopafstand, een goed aanbod van ov, deelvervoer en goede fiets- en loopmogelijkheden), dit zoveel oplevert dat veel mensen hier heel blij mee zullen zijn. Het levert namelijk enorm veel op: meer ruimte voor lopen, fietsen, spelen en groen, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit.

De projecten die volgen zijn niet zo extreem als Merwede, wel zijn ze autoluw te noemen: doorgaande wegen gaan buitenom of zijn zorgvuldig ingepast (zoals de 5.1.2e in Zutphen), in de wijk ligt het primaat bij fietsers en voetgangers en spelen auto's een ondergeschikte rol. Geparkeerde auto's zijn grotendeels uit het zicht. Ze zijn allemaal in een relatief hoge dichtheid gebouwd, maar zijn toch divers. Overhoeks in Amsterdam kent een zeer hoge dichtheid, Noorderhaven iets lager en 5.1.2e nog lager. Ze hebben daardoor allemaal genoeg draagvlak voor een gevarieerd voorzieningenaanbod. In alle projecten is er ook aandacht voor meer recreatief lopen: in Overhoeks in het Oeverpark, in Noorderhaven langs de IJssel en in 5.1.2e het Utrechts Landschap in.

** Vinex staat voor Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, een notitie van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu uit 1993 waarin uitbreidingsgebieden werden aangewezen aan de rand van grote steden voor grootschalige nieuwbouw.*



LOOPVRIENDELIJKE WOONWIJK
Middelhoge dichtheid

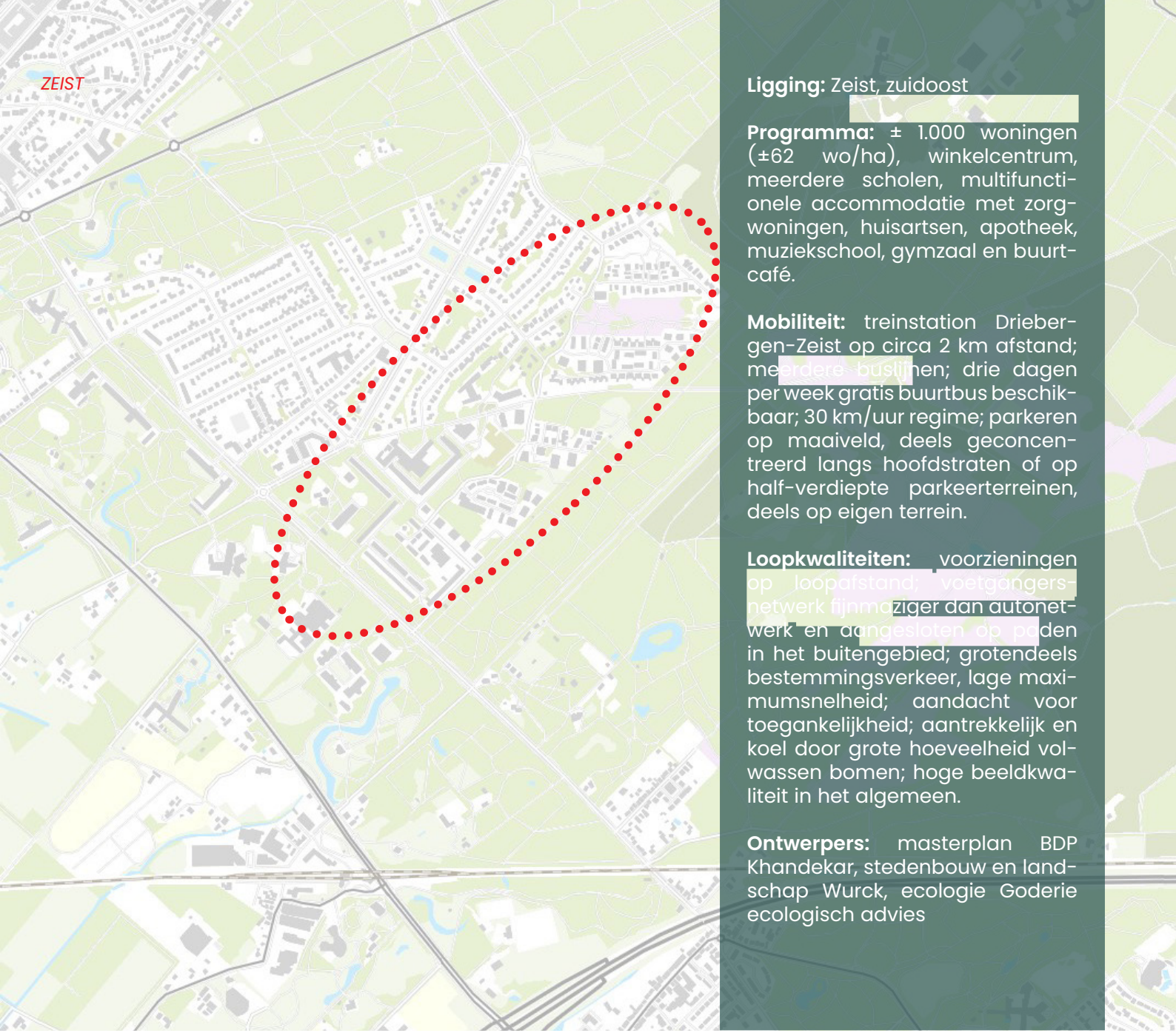
5.1.2e

Zeist

2012-2024



Foto's: 5.1.2e



Ligging: Zeist, zuidoost

Programma: ± 1.000 woningen (±62 wo/ha), winkelcentrum, meerdere scholen, multifunctionele accommodatie met zorgwoningen, huisartsen, apotheek, muziekschool, gymzaal en buurtcafé.

Mobiliteit: treinstation Driebergen-Zeist op circa 2 km afstand; meerdere buslijnen; drie dagen per week gratis buurtbus beschikbaar; 30 km/uur regime; parkeren op maaiveld, deels geconcentreerd langs hoofdstraten of op half-verdiepte parkeerterreinen, deels op eigen terrein.

Loopkwaliteiten: voorzieningen op loopafstand; voetgangersnetwerk fijnmaziger dan autonetwerk en aangesloten op paden in het buitengebied; grotendeels bestemmingsverkeer, lage maximumsnelheid; aandacht voor toegankelijkheid; aantrekkelijk en koel door grote hoeveelheid volwassen bomen; hoge beeldkwaliteit in het algemeen.

Ontwerpers: masterplan BDP Khandekar, stedenbouw en landschap Wurck, ecologie Goderie ecologisch advies

5.1.2e is een wijk aan de oostelijke rand van de stad van Zeist waar in de jaren vijftig en zestig grote flats verrezen. Sinds 2006 werkt de gemeente samen met corporaties, ontwikkelaars en bewoners aan de vernieuwing van de wijk. Tien van de elf flats in het bos zijn inmiddels vervangen door een volledig nieuwe wijk. De vernieuwing is gebaseerd op twee uitgangspunten: meer variatie in woningtypes en een sterke verweving van landschap en bebouwing volgens het scheggenmodel.

Waar eerder 750 sociale huurwoningen stonden, zijn nu duizend woningen gerealiseerd, waarvan ongeveer de helft sociaal. De andere helft bestaat uit een mix van onder andere vrije kavels, appartementen, rij-, patio-, rug-aan-rug- en kwadrantwoningen. Het winkelcentrum is opgeknapt en verschillende scholen hebben een plek gekregen op de scholencampus. Multifunctionele accommodatie 'Het Binnenbos' vormt het hart van de wijk, met onder meer zorgwoningen, huisartsen, een apotheek, een muziekschool, een ondergrondse



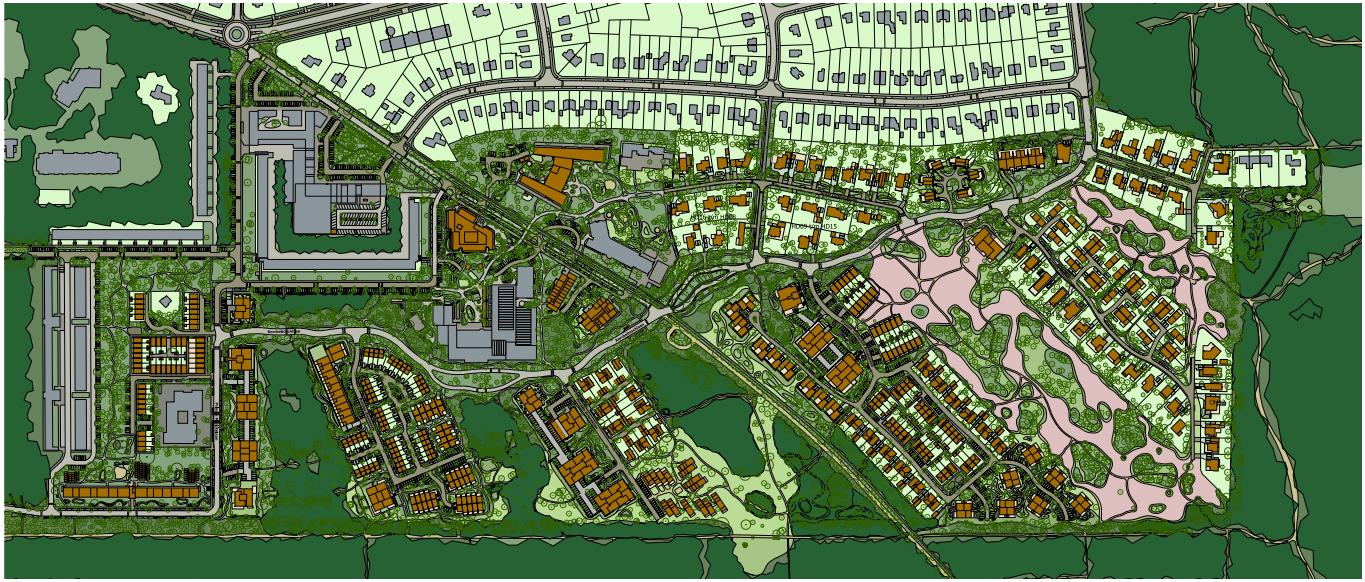
Foto's: 5.1.2e



gymzaal en een buurtcafé. In maximaal een kwartier lopen sta je hier voor de deur of kun je boodschappen doen bij de vlakbij gelegen supermarkt. Voor wie minder mobiel is, rijdt drie dagen per week de Gouden Koets, een elektrisch wagentje dat op afroep gratis beschikbaar is.

De stedenbouwkundige opzet veranderde ingrijpend. De lange flats die een barrière vormden tussen de wijk en natuurgebied Landgoed Heidestein maakten plaats voor zes 'scheggen' met elk een eigen identiteit, met namen zoals Boswachterij, De Hout en Stuifduinen. Daartussen kronkelt het landschap de wijk in, waardoor bewoners eenvoudig het bos en de hei kunnen bereiken. Het bosrijke karakter van de wijk is versterkt door zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden, wat ook resulteerde in paden met een speels, natuurlijk verloop.

De hoofdontsluiting loopt via de Kerckeboschlaan, die door de wijk slingert om bestaande bomen heen. Dit helpt de snelheid te remmen, al is dat nog niet overal voldoende. De woonstraten, die aftakken



5.1.2e, Zeist



van deze laan, zijn doodlopend of lussen terug, waardoor er geen doorgaand verkeer is en de wijk autoluw blijft. Hoewel overal een 30 km/u-regime geldt, functioneren sommige straten in de praktijk meer als erf.

Bij de herontwikkeling was veel aandacht voor beeldkwaliteit. Speciaal voor 5.1.2e zijn inrichtingsprincipes en een verlichtingsplan opgesteld. In deze inrichtingsprincipes zijn o.a. materialen vastgelegd die ook gelden voor gemeenschappelijk terrein. Daardoor wordt de wijk als eenheid ervaren.



Foto's: 5.1.2e

De kenmerkende rode verlichtingsarmaturen, ook wel ‘roodkapjes’ genoemd, lopen als een rode draad door het gebied (zie foto pagina 91). Erfafscheidingen zijn ontworpen met natuurlijke materialen, zoals gestapelde boomstammen, houten hekwerken en begroeide stapelmuurtjes. Voetpaden zijn van asfalt met ingewalst parelgrind. Bij een evaluatie door Bartiméus (een belangenvereniging voor mensen met een visuele beperking) bleek dat deze materiaalkeuze goed werkt: het materiaal zorgt voor zowel voelbaar als visueel contrast met de bosgrond.

De bestaande hoogteverschillen en de half-verdiepte parkeergarages bij de appartementengebouwen brachten uitdagingen met zich mee. Het feit dat hellingpercentages niet te groot mochten zijn en de wens om bestaande bomen zoveel mogelijk te handhaven leidde tot puzzelwerk. Soms waren extra keermuurtjes nodig om hoogteverschillen goed in te passen en bomen te behouden.

Hoewel de wijk niet expliciet als loopvriendelijk is ontworpen, is dat in de praktijk wel het geval.



5.1.2e , Zeist


foto; OSLO

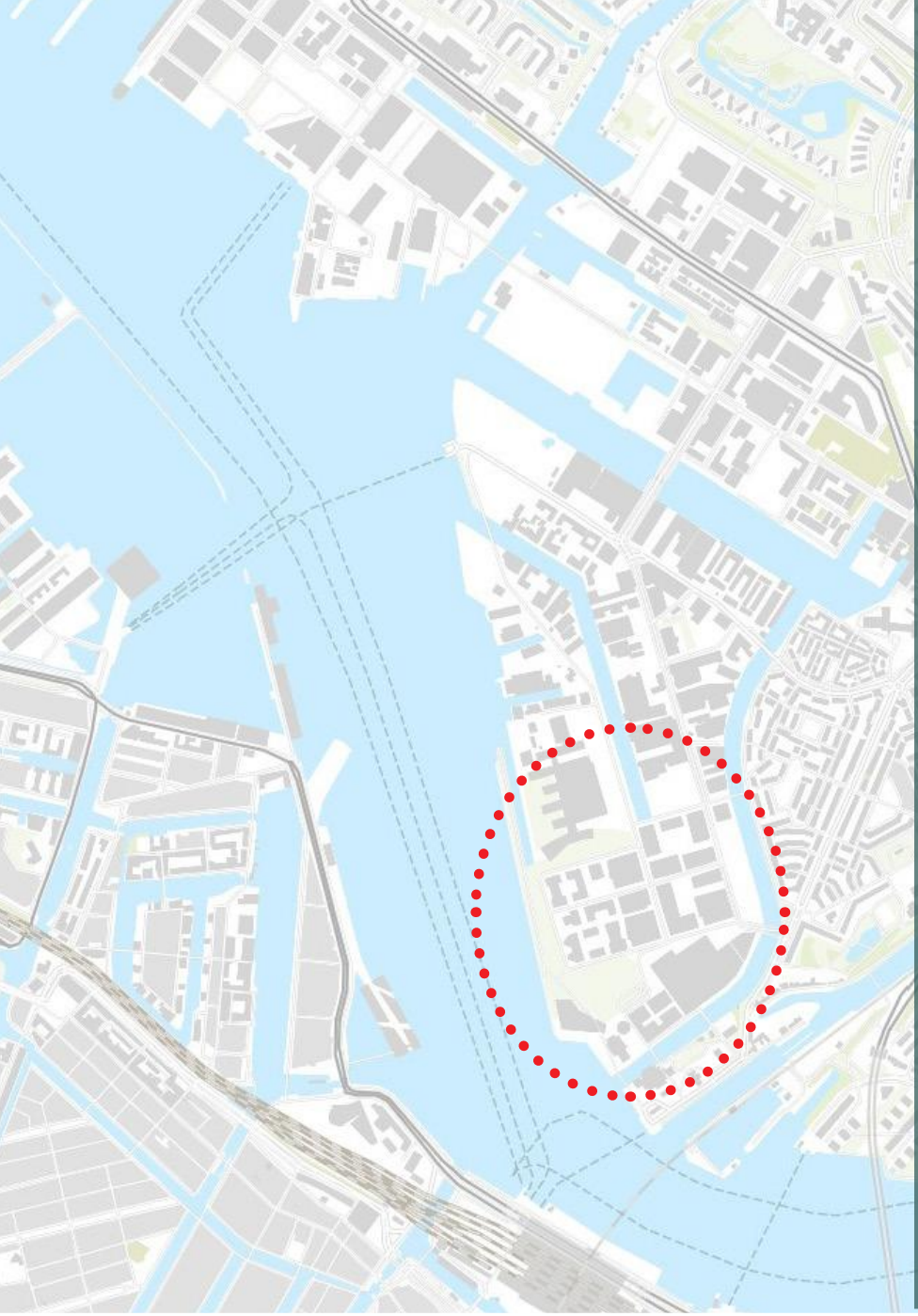
LOOPVRIENDELIJKE WOONWIJK
Hoge dichtheid

Overhoeks

Amsterdam

2005-2027


foto; Landlab



Ligging: Amsterdam, ten noorden van het IJ, [redacted]

Programma: ± 3.000 woningen (± 150-200 wo/ha), horeca, supermarkt, Eyemuseum, basisschool, middelbare school, dierenkliniek, jachthaven.

Mobiliteit: veerpontverbinding CS-Buiksloterweg ; CS 7-10 minuten fietsen-lopen, binnenstad ca 15-[redacted] minuten lopen, 10-12 minuten fietsen

Loopkwaliteiten: station en binnenstad op loopafstand, lopen en fietsen domineren, sommige binneterrein zijn afgesloten, ten koste van fijnmazigheid

Ontwerpers: 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e





In Amsterdam Noord transformeert het voormalige Shellterrein aan het IJ tot de duurzame wijk Overhoeks met ongeveer 3000 woningen, kantoren, kleinschalige bedrijfsruimten en scholen. Uniek is dat ondanks de hoge dichtheid van 150 tot 200 woningen per hectare het groene karakter de sfeer bepaalt.

Overhoeks bestaat uit drie delen. De campus bestaat uit vrijstaande woongebouwen van 5 tot 9 lagen met binnentuinen. Als referentie dienden residenties en woonhotels uit de jaren ‘30 van de vorige eeuw.

De strip is een ensemble van torens, middelhoogbouw en bestaande laboratoriumgebouwen met een gemengd programma. Een nieuw oeverpark werd aangelegd in het IJ en heeft de vorm van een aflopende groene weide. Op de kop van het oeverpark ligt filmmuseum Eye aan het IJ.

Straten en binnentuinen zijn opgetild en autoluw. Parkeren is voor 95% onzichtbaar gemaakt en vindt plaats in kelders op het oude maaiveld. De Buiksloterwegpont leidt fietsers en voetgangers naar de stadszijde van IJ en het Centraal Station.





Deze woonwijk aan het IJ heeft een campus-achtige structuur, waarbij zichtlijnen naar het water ervoor zorgen dat je je goed kunt oriënteren. Het effect van het autovrije karakter van straten, paden en binnentuinen is groot. In plaats van parkeerplaatsen zijn er brede stoepen, pleinen en parkzones met ruimte voor ontmoeting en groen. De wandelroute langs het IJ is de aanzet voor een recreatieve route naar Waterland, ten noorden van de stad, in de toekomst te realiseren.

In Overhoeks zijn woningen gebouwd voor elke portemonnee en de verschillen tussen sociale huurwoningen en koopwoningen springen niet in het oog. De basisschool in de wijk heet de meest gemengde school van Amsterdam te zijn. Er wordt ingezet op gemengd gebruik van de ruimte: bewoners, bezoekers, horeca, evenementen en cultuur komen samen.

Van de binnenterreinen is een deel alleen overdag toegankelijk. Omdat de bouwblokken grote afmetingen hebben, betekent dit dat je op deze plekken na sluitingstijd van de poort om moet lopen.



foto: Landlab



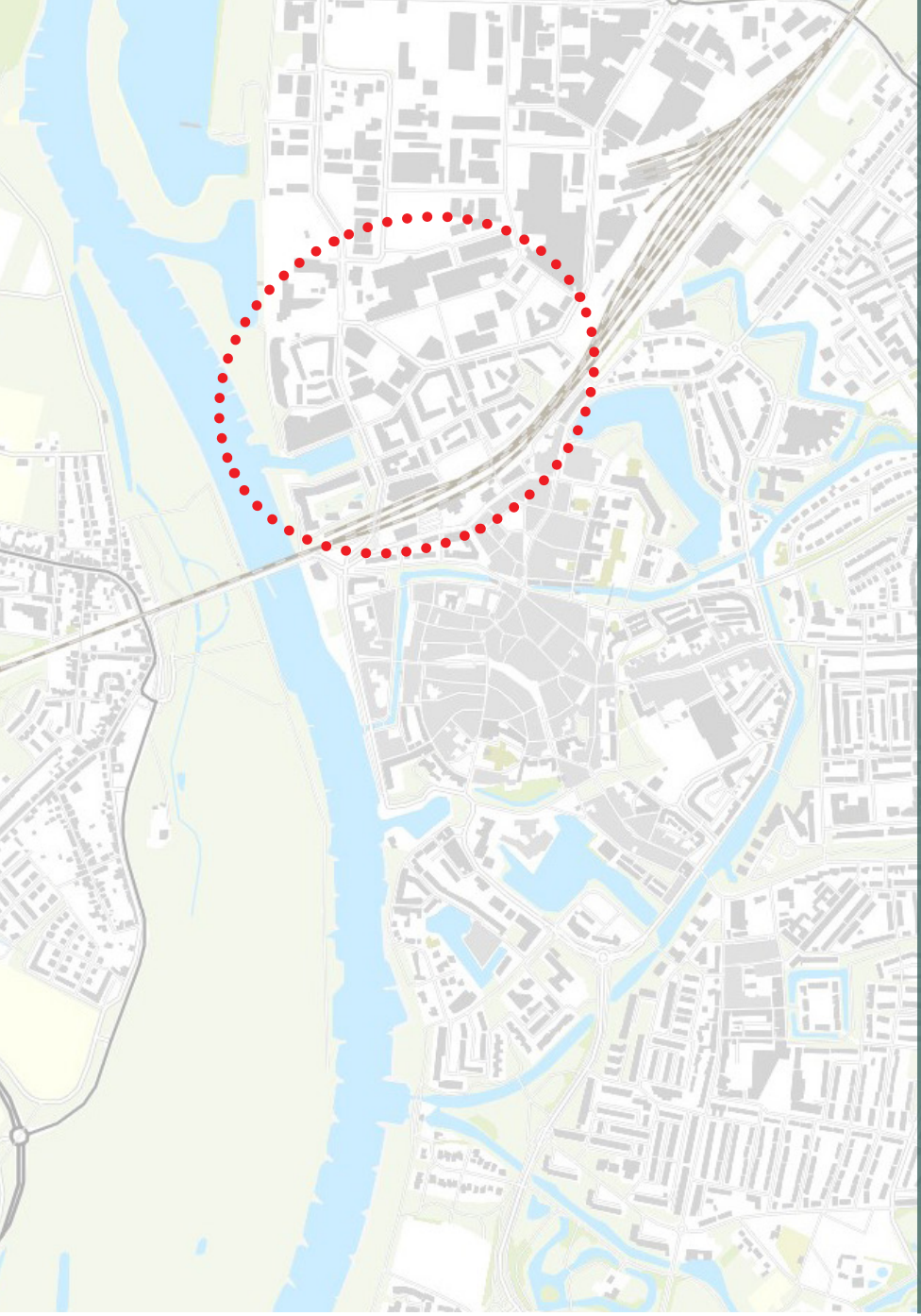
LOOPVRIENDELIJKE WOONWIJK
Middelhoge dichtheid

Noorderhaven

Zutphen

2010-2025





Ligging: Zutphen, ten noorden van binnenstad, aan spoor, aan de IJssel

Programma: ±1.100 woningen (±53 wo/ha), horeca, techniekfabriek, evenementenlocatie, een kringloopwinkel, een bioscoop, kinderspeelparadijs, jachthaven.

Mobiliteit: treinstation Zutphen op 5 minuten lopen; meerdere buslijnen, binnenstad op 10 minuten lopen; 30 km/uur regime; parkeren grotendeels verdiept en half-verdiept.

Loopkwaliteiten: station en binnenstad op loopafstand, voetgangersnetwerk fijnmaziger dan autonetwerk, prettige looperva-, [illegible] maximumsnelheid, [illegible] oken met bomen en hoge beeldkwaliteit.

Ontwerpers: stedenbouwkundig plan KCAP, landschap/ openbare ruimte Baljon landschapsarchitecten, diverse architecten





In de Stedendriehoek (Apeldoorn-Zutphen-Deventer) moeten de komende jaren veel woningen worden gebouwd. Een geslaagde autoluwe woonwijk is Noorderhaven in Zutphen, na transformatie van het verouderde bedrijventerrein De Mars. Twee tunnels onder het spoor verbinden de wijk met het station en de binnenstad. De 5.1.2e, de verbinding tussen de binnenstad (Marstunnel) en de A1, is zorgvuldig ingepast. Langs de IJssel loopt een promenade en er is een fijnmazig netwerk van looproutes. Een van die looproutes is de Stationsloper, een brede, groene wandelboulevard, die de ontspannen ruggegraat van de wijk vormt.

Dankzij de nabijheid van het station en het stadscentrum zijn de meeste voorzieningen binnen vijf tot tien minuten lopen of fietsen bereikbaar. Dit heeft geleid tot een lager autobezit in de wijk, met een gemiddelde van 0,6 tot 0,7 auto per huishouden, vergeleken met het landelijk gemiddelde van 1,0 en 0,9 in Zutphen. Als gevolg hiervan zijn parkeerplaatsen omgevormd tot groene binnentuinen. De parkeernormen zijn bewust laag en deelmobiliteit wordt aangemoedigd. Parkeren gebeurt grotendeels uit het zicht, onder gebouwen of in de P&R-garage bij het station, wat dubbelgebruik voor reizigers en bewoners stimuleert.



kaart: Baljon landschapsarchitecten





Het water van de IJssel is het gebied in getrokken in de vorm van de nieuwe Noorderhaven.

Het cultuurhistorische gegeven dat een deel van het bolwerk in het plangebied lag, is gebruikt om een reeks van groene plekken in de wijk te maken; de haven, het waterplein, het Ettegerpark en de Coenensparkstraat. De groene binnentuinen binnen de bouwblokken zijn eigen terrein.

Naast grondgebonden woningen en appartementen werden bedrijfsruimten, winkels en horecagelegenheden ondergebracht in de historische industriële panden. Zo is een stedelijk woonwijk op loopafstand van het station ontstaan.



VERANTWOORDING TEKST EN BRONNEN

De tekst is bewust beknopt gehouden. Informatie verkregen we van betrokken ambtenaren of ontwerpers, soms online en soms gaat het om een locatie die we uit eigen ervaring kennen. Voor een deel van de projecten staan hieronder websites genoemd waar meer informatie te vinden is.
Voor een deel van de projecten staan hieronder websites genoemd waar meer informatie te vinden is.

Singelpark, Leiden
- informatie gemeente Leiden
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Singelpark#:~:text=Het%20Singelpark%20in%20de%20Nederlandse,maakt%20er%20deel%20van%20uit.
- https://www.singelpark.nl
- https://gemeente.leiden.nl/projecten/singelpark/

Groene Stadsring Zwolle
- informatie gemeente Zwolle

De groene straten en paden van Amsterdam
- informatie Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam

Dorpsuitbreiding Steensland, Stiens
informatie gemeente Leeuwarden

Blauwe loper Mariabuurt Maastricht
- https://www.zieglerbranderhorst.nl/projecten/blauwe-loper-maastricht.html
- Blauwe Kamer, Jaarboek 2024

Wilgenbrug Groningen
- https://www.focusgroningen.nl/voetgangersbrug-wilgenbrug-geopend-door-groninger-kinder-burgemeester/

5.1.2e Purmerend
- https://www.nextarchitects.com/nl/melkwegbrug/

Perrontunnel en spoorbrug station Ede-Wageningen
- https://www.mecanoo.nl/Projects/project/173/Ede-Wageningen-Train-Station?d=0&t=0

Grifthof, Apeldoorn
- informatie gemeente Apeldoorn

Groene Doorsteek, Lommel

- https://www.openbaargroen.be/nieuws/de-groene-doorsteek-lommel-combineert-stads-en-natuurontwikkeling
- https://www.lommel.be/groenewandeling

Gevleugelde zebra, Gent
- informatie Stad Gent
- https://persruimte.stad.gent/214592-nieuw-voetgangersplan-van-start-met-eerste-gevleugeld-zebrapad-van-gent
- Richtlijnen Vrijliggende zebrapaden op wegvakken (actualisatie), Directie Verkeer & Openbare Ruimte – Gemeente Amsterdam november 2024

5.1.2e , Eindhoven
- Informatie gemeente Eindhoven

Dorpshart Steenderen
- Informatie Goudappel

‘Maastrichtse opstelling’ 5.1.2e , Arnhem
- informatie gemeente Arnhem
- https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/VMGT/Handboek_verkeerslichtenregelingen_2022/Voetgangerslichten_aan_het_begin_van_de_oversteek_(lage_voetgangerslichten)/117421

5.1.2e , Eindhoven
- Informatie gemeente Eindhoven

5.1.2e , Eindhoven
- Informatie gemeente Eindhoven

5.1.2e , Den Haag
- Informatie Gemeente Den Haag
- Factsheets herverdeling openbare ruimte Den Haag, meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen, Gemeente Den Haag, 5.1.2e 2021

5.1.2e , Utrecht
- https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/kanaalstraat-en-damstraat-opnieuw-inrichten

Kop van Assendorp, Zwolle
- Informatie gemeente Zwolle

5.1.2e , Steenderen
- Informatie Goudappel

5.1.2e , Den Bosch
- https://www.bastionoranje.nl/index.php?pagina=nieuws&categorie=1652&artikel=16277
- https://denboschpolitiek.nl/nieuws1.php?id=2214

5.1.2e Tiel
- Informatie Zijaanzicht

5.1.2e , Antwerpen
- https://blauwgroenvlaanderen.be/professionals/projecten/tuinstraten/

5.1.2e , Tilburg
- Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040
- https://www.piushaven.nl/storage/193/181213_Stedenbouwkundige_visie-PIUSH-definitief.pdf
- https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/piushaven-tilburg-transformatie-van-industriehaven-naar-boulevard-van-de-stad/

Haven Noordzijde, Almelo
- Informatie ontwerper, voorheen werkzaam gemeente Almelo

5.1.2e , Den Haag
- informatie gemeente Den Haag
- https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/laakhaven-west-in-den-haag-wat-vinden-haan-laan-er-eigenlijk-van/

5.1.2e , Zeist
- informatie Wurck
- https://www.wurck.nl/wp-content/uploads/5.1.2e -Zeist-11.pdf

Overhoeks, Amsterdam
- https://www.amsterdam.nl/projecten/overhoeks-stadswijk-wording/wonen-werken-ontspannen/
- https://palmbout.nl/cubeportfolio/amsterdam-overhoeks/#:~:text=Amsterdam%20overhoeks&text=Ontwerp%20voor%20her%2Dontwikkeling%20van,Noordelijke%20IJ%2Doever%20in%20Amsterdam.&text=Aan%20de%20noordzijde%20van%20het,hiervoor%20het%20stedenbouwkundig%20plan%20gemaakt.
- https://www.geurst-schulze.nl/stedenbouw/campus-overhoeks-amsterdam-noord-2/

Noorderhaven, Zutphen
- https://www.baljon.nl/home/projecten/noorderhaven-zutphen/?highlight=noorderhaven


WANDELNET
Altijd in beweging

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 5, 9, 13, 15, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 39, 41, 43, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 103, 106, 107, 108