

## **Voetsporen rond het station**

Annemieke Molster  
Molster Stedenbouw  
info@molster-stedenbouw.nl

Sandra Schuit  
Zijaanzicht  
Sandra@zijaanzicht.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

## **Samenvatting**

### *Voetsporen rond het station*

Bij de keuze om al of niet de trein te nemen vormt het voor- en natransport de belangrijkste bottleneck. Het makkelijkst is om gewoon te kunnen lopen van en naar het station, maar te midden van alle andere modaliteiten delft de voetganger vaak het onderspit. Die situatie kan verbeteren door de stationsomgeving te verdichten, waardoor meer herkomsten en bestemmingen op loopafstand van het station komen te liggen, en door routes aantrekkelijker te maken, waardoor lopen prettiger wordt en bestemmingen minder ver lijken. Dit is het hoofdidee van het project 'Voetsporen rond het station' met als opdrachtgever Agentschap NL. Het uiteindelijke doel is het formeren van een multidisciplinair team dat 'evidence based' advies geeft over het voetgangersvriendelijk maken van de stationsomgeving.

Uit cijfers van de NS blijkt dat naar het ene station relatief vaak wordt gelopen en naar het andere veel minder. Hoe komt dat? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat lopen van en naar het station aantrekkelijker wordt en daarmee ook de totale reis van deur tot deur? Het antwoord op deze vragen komt deels uit literatuuronderzoek en deels uit eigen onderzoek naar de invloed van omgevingskenmerken op het aantal treinreizigers en op het aandeel voetgangers in de modal split van het voor- en natransport.

Analyse van omgevingskenmerken rond een veertigtal stations brengt een aantal verbanden aan het licht. Zo blijkt onder andere de personendichtheid rond stations van invloed te zijn op het aantal treinreizigers, waarbij vooral het aantal werknemers bij onderwijsinstellingen van belang is. Voor het aandeel voetgangers in de modal split van het voor- natransport speelt het aanbod van bus, tram en metro een belangrijke rol, maar opvallend is dat voor het natransport ook uitmaakt hoe het station gelegen is in het stratenpatroon.

Bij het adviseren over de situatie in een specifieke stad werkt de database ook als benchmark: Hoe scoort een stad op een bepaald onderwerp ten op zichte van andere steden? Op welke omgevingskenmerken zou een gemeente daarom invloed moeten (en kunnen) uit oefenen? Om inzicht te krijgen in de kwaliteit van voetgangersroutes kan PERS worden ingezet, een Engels waarderingssysteem dat inzicht geeft in alle mogelijke aspecten die voor voetgangers belangrijk zijn. Belevingsonderzoek werkt ondersteunend.

Het totaal van analyses leidt tot een overzicht van knelpunten. Een team bestaande uit verschillende vakdisciplines doet vervolgens verbetervoorstellen. Van stedenbouw en landschap, tot omgevingspsychologie en grafische vormgeving aan toe.

## 1. Inleiding

Het onderzoeksproject 'Voetsporen rond het station' is uitgevoerd in opdracht van AgentschapNL, een agentschap van het ministerie van Economische Zaken, inmiddels deels ondergebracht bij Rijkswaterstaat. De opdracht was het bedenken van een manier om het voor- en natransport bij OV-knooppunten te verbeteren, omdat dat een grote bottleneck blijkt te zijn in het kiezen van de trein als vervoermiddel. Het onderzoek is opgezet vanuit een simpel idee: het is het prettigst als je helemaal niet hoeft over te stappen en gewoon kunt lopen van en naar het station: geen gezocht naar de juiste bus, geen wachttijd, geen kosten. Lopen naar het station kan heel fijn zijn, maar te vaak is lopen naar het station onprettig, onoverzichtelijk of zelfs onveilig. Te midden van alle andere modaliteiten delft de voetganger vaak het onderspit. En dat terwijl gemiddeld zo'n 35% van de treinreizigers loopt van en naar het station. De centrale vraag in het onderzoek was: Hoe kunnen we de situatie van de voetganger verbeteren, zodat de totale reis van deur tot deur aantrekkelijker wordt?

Het onderzoek begon met literatuuronderzoek om erachter te komen wat mensen ervan weerhoudt om te lopen en hoe mensen verleid kunnen worden vaker en verder te lopen. Daarnaast hebben we zelf onderzoek gedaan, een pilotproject uitgevoerd in Nijmegen en een Voorbeeldenboek gemaakt, dat downloadbaar is via <http://www.molster-stedenbouw.nl/ontwerp/16-boek-voetsporen/index.html>.

Met de opgedane kennis is het mogelijk meer 'evidence based' advies te geven op het gebied van verdichting, functies en stratenpatroon. In eerste instantie in de stationsomgeving, maar uiteindelijk in de hele stad.



Verdichtingspotentie aan de achterkant van het station in Breda



Afwisselende bebouwing langs de voetgangersroute naar de achteringang van station Den Bosch



Onbegrijpelijke route aan de achterkant van station Gouda



Voetgangers nemen de kortste weg, wat in Utrecht een kale groenstrook met plassen tot gevolg heeft.

## 2. Achtergrond

### 1.1 *Waarom zijn voetgangers belangrijk*

Zoals gezegd zijn voetgangers belangrijk als vorm van voor- en natransport bij OV-knooppunten, maar er is meer. Onderzoek wijst uit dat voetgangersvriendelijke steden worden gezien als aantrekkelijke steden, zowel voor inwoners, als voor bedrijven en toeristen. Voetgangers zijn belangrijk voor de stedelijke economie. Ze geven immers geld uit en dat is meer dan de meeste winkeliers denken. Ook automobilisten zijn pas consument als ze voetganger zijn. Daarbij is lopen gezond en niet milieubelastend. Ouderen kunnen het, kinderen kunnen het, het kost niets en je komt elkaar nog eens tegen. Ook zijn voetgangervoorzieningen relatief goedkoop in aanleg en in onderhoud. Zeker als het wordt vergeleken met de kosten die worden gemaakt voor automobilisten.<sup>1234</sup>

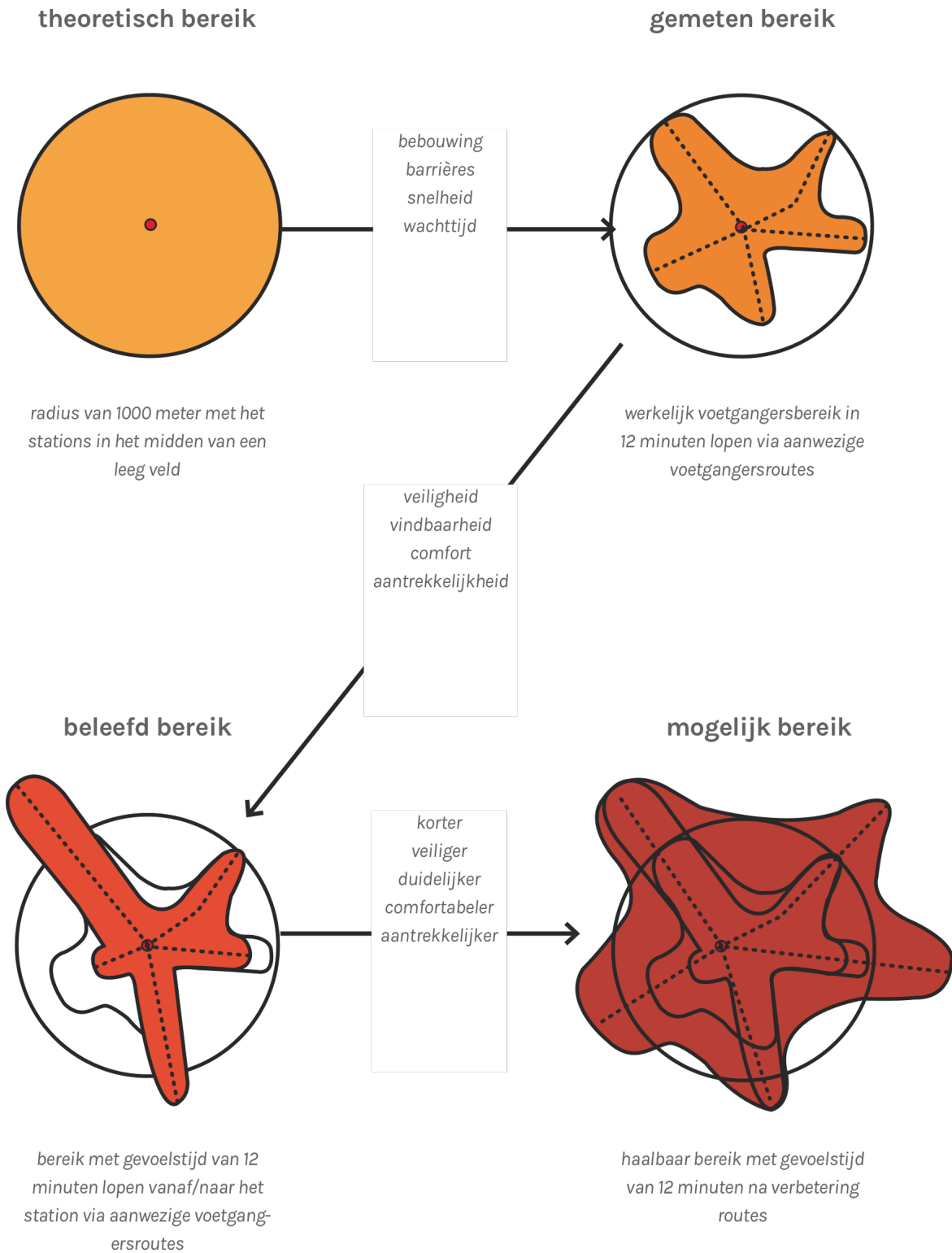
### 1.2 *Wat verbetert de situatie van de voetganger?*

Om de situatie van de voetganger te verbeteren zijn twee dingen belangrijk: zorgen voor korte afstanden door middel van verdichting en het verbeteren van routes. Met verdichting komen meer herkomstplekken en bestemmingen binnen loopafstand van het station te liggen. Maar niet elke vorm van verdichting levert ook een prettig voetgangersklimaat op. Om dat voor elkaar te krijgen is functiemenging nodig, wat leidt tot afwisseling en tot 'ogen rond de klok', waardoor de routes sociaal veilig zijn. Daarnaast moet sprake zijn van een 'menselijke maat', wat nogal eens vergeten wordt als in hoge dichtheid wordt gebouwd. Ook is het van belang aandacht te besteden aan de architectuur en dan vooral de beganegrond-laag. Voetgangers gaan langzamer dan andere modaliteiten en willen graag dat er iets te zien is<sup>5</sup>. Ook kunnen voetgangers last hebben van weersinvloeden zoals regen, wind en schaduw. Daarmee kan rekening gehouden worden bij het ontwerp van gebouwen. Goede voetgangersroutes zijn kort, direct, helder, veilig, comfortabel en aantrekkelijk. Als dit het geval is, zijn voetgangers bereid om verder te lopen<sup>6</sup>. Sterker nog, ze hebben niet eens in de gaten dat ze al zo ver gelopen hebben.

### 1.3 *Van theoretisch bereik naar mogelijk bereik*

Ontwerpers en beleidsmakers gaan bij de bepaling van het invloedsgebied van een station vaak uit van een vrije veld situatie met gelijke loopafstanden vanaf ieder punt op de cirkel. We hebben dit het theoretische bereik genoemd. In werkelijkheid is het invloedsgebied kleiner, door bijvoorbeeld aanwezige bebouwing, het ontbreken van directe routes en wachttijden bij verkeerslichten. Het gemeten bereik laat het werkelijke bereik zien in 12 minuten lopen via de aanwezige routes. 12 minuten is de tijd die mensen in principe bereid blijken te zijn te lopen naar een station<sup>7</sup>. Routes kunnen echter zo vervelend zijn, dat mensen de indruk hebben dat ze er langer over doen. Of het omgekeerde: een route is zo prettig dat het helemaal niet zo ver lijkt. Veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid hebben direct effect op het beleefde bereik. Steden worden beter beloopbaar door het beleefde bereik te vergroten, zodat het gebied rond het station waarin mensen bereid zijn te lopen groter wordt. Dat kan bijvoorbeeld door het maken van extra doorsteken, het verkorten van wachttijden bij verkeerslichten, door routes veiliger te maken met duidelijke route-aanwijzingen, door beter loopcomfort en door het aantrekkelijker maken van de routes, bijvoorbeeld door levendige plinten en een goed ingerichte openbare ruimte.

In het onderzoek hebben we gewerkt met het gemeten bereik door bereikbaarheidsisochronen te tekenen van een veertigtal stationsgebieden en daar de situatie voor in kaart te brengen. We hebben gekozen voor isochronen van 800 meter (10 minuten lopen) en 1200 meter (15 minuten lopen). Dit zijn afstanden die mensen bereid zijn te lopen, afhankelijk van de situatie.



### 3. Database analyse

Uit modalsplitdata van de NS blijkt dat er op de ene plek veel meer gelopen wordt dan op de andere. Zo loopt in Nijmegen slechts 24% van de treinreizigers naar de eindbestemming en in Deventer 68%. De vraag is hoe we deze verschillen kunnen verklaren. Om deze vraag te kunnen beantwoorden hebben we in samenwerking met de Vereniging Deltametropool en de TU Delft onderzoek gedaan naar situaties van 40 stationsomgevingen in Nederland. Door op deze database een regressieanalyse los te laten, weten we nu welke omgevingskenmerken van invloed zijn op het aantal treinreizigers en op het aandeel voetgangers in de modal split van het voor- en natransport. De database werkt ook als benchmark: gemeenten kunnen zien hoe zij op allerlei gebieden scoren ten opzichte van andere gemeenten.

#### 3.1 Gevonden verbanden

1. Hoe meer inwoners en werknemers bereikbaar zijn in 30 minuten autorijden vanaf het station, hoe minder treinreizigers.
2. Hoe groter het aantal werknemers bij instellingen voor secundair onderwijs (voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs), hoe meer treinreizigers.
3. Hoe groter het aantal werknemers bij instellingen voor tertiair onderwijs (hogere beroepsonderwijs en universitair onderwijs), hoe meer treinreizigers.
4. Hoe meer treinreizigers, hoe kleiner het aandeel voetgangers in het voortransport.
5. Hoe meer mensen in de leeftijd van 14 tot 65 jaar wonen binnen 800 meter van het station, hoe groter het aandeel voetgangers in het voortransport.
6. Hoe beter het station is gelegen in het stratenpatroon, hoe groter het aandeel voetgangers in de modal split van het natransport.\*<sup>8</sup>

Bovenstaande verbanden zijn gevonden in de regressieanalyse die de TU Delft voor ons heeft uitgevoerd. Deze analysemethode kende echter zijn beperkingen. Van enkele voor de hand liggende verbanden hebben we daarom aparte correlaties in grafieken gezet. Daaruit blijken de volgende verbanden:

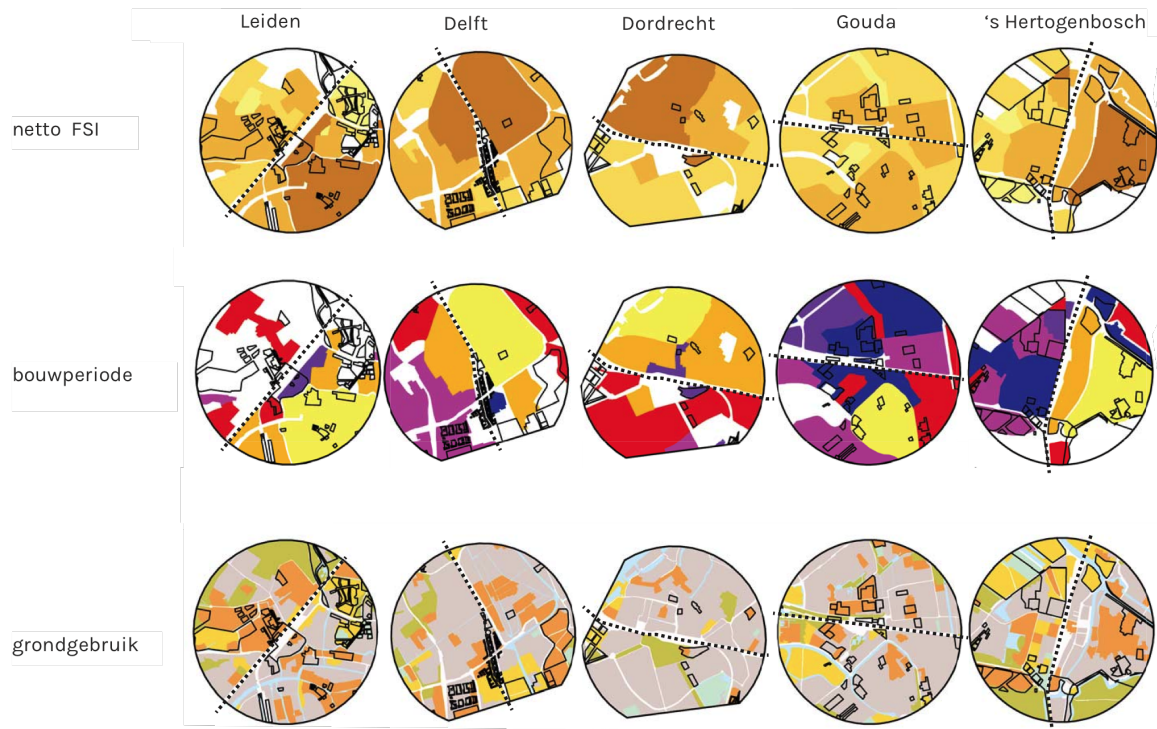
7. Het totale openbaar vervoersaanbod (trein, bus, tram en metro) hangt samen met het aantal treinreizigers.
8. Hoe meer mensen er werken bij zorginstellingen en culturele instellingen, hoe meer treinreizigers.
9. Hoe groter het aantal mensen dat woont en werkt binnen 1200 meter, hoe groter het aantal treinreizigers. Dit verband is sterker dan het verband met de bebouwingsdichtheid.
10. Hoe groter het aanbod van bus, tram en metro, hoe kleiner het aandeel voetgangers in de modal split van het voor- en natransport.

Niet alle gevonden verbanden leiden direct tot een advies. Zo zullen we uiteraard niet adviseren het busaanbod te verslechteren om zo mensen te dwingen zich als voetganger te verplaatsen. De volgende adviezen geven we wel:

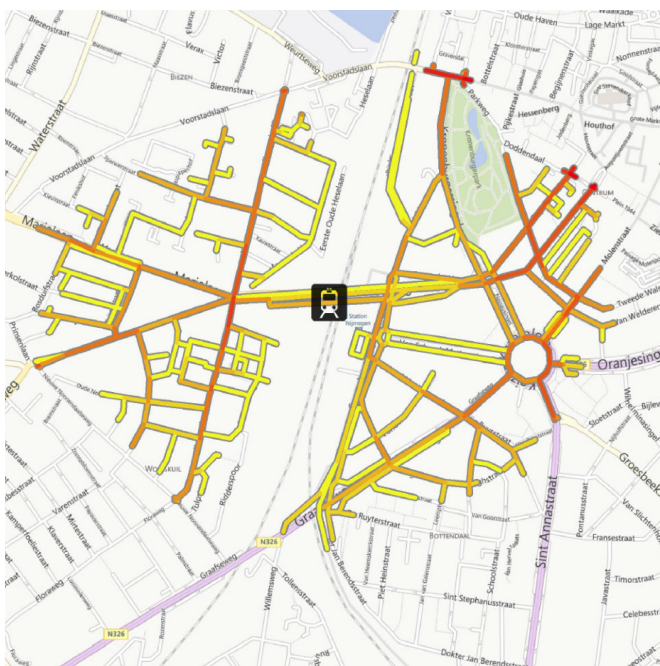
- Vergroot de bereikbaarheidsisochroon door bijvoorbeeld doorsteken te realiseren, onderdoorgangen of bruggen toe te voegen of ontbrekende routes aan te leggen.
- Verhoog de personendichtheid in het stationsgebied door te verdichten, in te zetten op intensief gebruikte gebouwen en leegstand op te lossen.
- Voeg in het stationsgebied vooral bezoekerstrekkende functies toe, zoals onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en culturele instellingen. Let hierbij op een

gezonde mix van functies.

- Breng het OV-aanbod en het treinreizigerspotentieel met elkaar in evenwicht
- Probeer de ligging van het station in het stratenpatroon te optimaliseren. Uiteraard is dit bij nieuw te bouwen stations makkelijker dan bij bestaande stations. Maar ook hier kan mogelijk de situatie verbeterd worden door doorsteken te maken of routes recht(er) te trekken.



Hierboven een kleine selectie van een aantal omgevingskenmerken van stationsomgevingen uit de database: dichtheid, bouwperiode en grondgebruik.



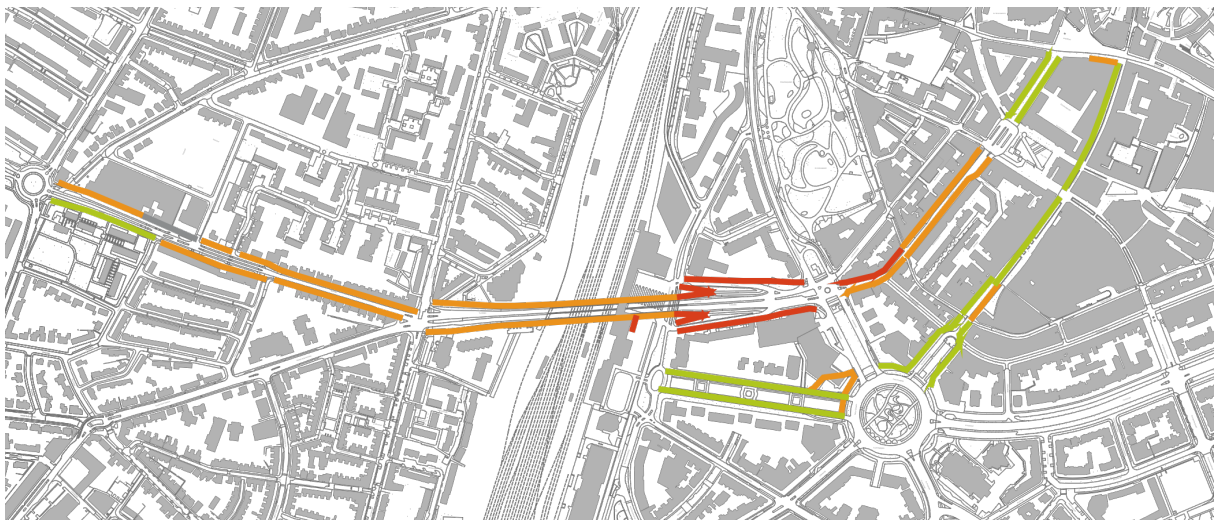
\* De ligging van het station in het stratenpatroon is geanalyseerd met behulp van Spacesyntax. Dit is een Engels softwarepakket gebaseerd op GIS, dat door analyse van het stratenpatroon voorspelt waar grotere of minder grote voetgangersstromen te verwachten zijn. Door de spacesyntax waarde van het straatsegment dat door het station heenloopt (meestal de perrontunnel) te vergelijken met alle andere straatsegmenten in de stationsomgeving, vinden we de zogenaamde spacesyntax-index. Hoe hoger deze index, hoe meer mensen er vanaf het station lopen naar hun eindbestemming. In de tekening hiernaast staat aangegeven waar in de stationsomgeving van Nijmegen te verwachten is dat veel of juist weinig mensen lopen, respectievelijk rood en geel.

#### 4. Pilotproject Nijmegen

In Nijmegen kwam ook het volgende schaalniveau aan bod: de kwaliteit van de belangrijkste voetgangersroutes van en naar het station volgens professionals en gebruikers. Samen met de uitkomsten van de database analyse leidde dit tot een overzicht van knelpunten en vervolgens tot een reeks van verbetervoorstellen.

##### 4.1 Analyses van routes

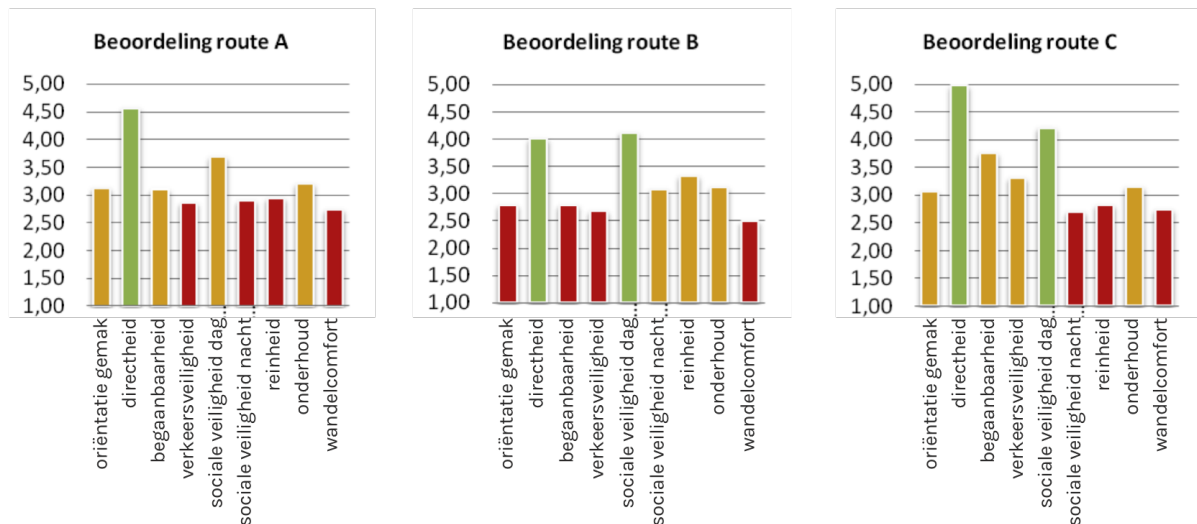
PERS (Pedestrian Environment Review System) is een Engelse methode om voetgangersroutes te toetsen aan alle aspecten die van invloed zijn op de kwaliteit, zoals helderheid van de route, stoepbreedte, verlichting, onderhoud etcetera. Alle aspecten kunnen apart worden onderzocht, maar kunnen ook met een bepaalde wegingsfactor bij elkaar op geteld worden, zodat een totaalscore ontstaat. Het is een arbeidsintensieve methode, maar goed gefundeerd en compleet.



Gewogen totaalbeoordeling van de drie routes in Nijmegen: rood is een slechte score, oranje neutraal en groen is goed



Aanvullend aan PERS is belevingsonderzoek uitgevoerd via een drietal methoden: enquêtes, interviews en een 'Place Game'. Hieruit bleek dat gebruikers deels hetzelfde signaleren als professionals, maar dat er ook nieuwe inzichten uit voort komen omdat bijvoorbeeld bewoners de routes het hele jaar lopen en zowel overdag als 's avonds. Een Place Game is een Amerikaanse methode om samen met belanghebbenden te komen tot een overzicht van problemen, maar vooral ook samen oplossingen te bedenken. Dit werkte erg goed op het stationsplein.



Uitkomsten van enquêtes, gehouden langs drie belangrijke routes naar het station in Nijmegen

#### 4.2 Knelpunten

In Nijmegen is vooral de situatie direct bij het station zorgwekkend. Het stationsplein is kaal, er zitten grote gaten in de pleinwand en de bebouwing is onaantrekkelijk. De Hustinxstraat, één van de twee routes richting centrum is al niet beter. Er ligt een bouwterrein al jaren braak, het profiel wordt gedomineerd door auto's, gevels zijn onaantrekkelijk en er staan allerlei obstakels langs de route. De gemeente was verbaasd van ons te horen dat er zelfs geen verlichting is. Deze omgeving is bepaald geen visitekaartje voor de stad en dat terwijl juist hier zoveel mensen de stad in komen.

De tweede route tussen station en centrum is recent heringericht. Pijnlijk genoeg is hier juist geprobeerd een extra goede voetgangersroute te maken, maar blijkt dit op een aantal punten niet goed te werken. Zo blijkt dat men niet graag flaneert over 'de Esplanade' in het midden van het straatprofiel, zoals de ontwerpers veronderstelden, maar dat de meeste mensen het liefst de kortste weg kiezen: een stoepje van 90 centimeter in de binnenbocht. Hier was dan ook na een paar weken de groenstrook naast het stoepje grotendeels kapot gelopen.

De tunnel is met 210 meter het langst van alle onderzochte stationsgebieden omdat niet alleen het spoor, maar ook het busstation ondertunneld is. De tunnel is functioneel, maar niet meer dan dat.

Op detailniveau zijn er ook allerlei slechte situaties voor voetgangers. Zo staan er fietsen gestald midden op een oversteekplaats voor blinden en slechtzienden, zijn afritjes

afwezig of niet uitgelijnd, is de stadsplattegrond moeilijk leesbaar en staan obstakels op de stoep niet uitgelijnd, zodat voetgangers moeten slalommen.

In Nijmegen, zoals in wel meer steden, is het kernwinkelgebied prima voor voetgangers. De plangrens van de inrichting van de binnenstad is echter buiten op straat vaak makkelijk af te lezen. De binnenstad krijgt aanleg- en beheersniveau A en daarbuiten is het B of C. Projecten worden afgebakend tot een bepaald gebied en er wordt nauwelijks gekeken naar doorgaande routes, terwijl dat voor voetgangers ook belangrijk is, net als voor fietsers en automobilisten.

#### *4.3 Specifieke verbetervoorstellen*

Als eerste is voor alle database resultaten gekeken naar de betekenis voor Nijmegen, het pilotproject. Daar kwam onder andere uit naar voren dat Nijmegen van de centrale stations van middelgrote steden het laagste percentage voetgangers in het natransport heeft, weinig onderwijsvoorzieningen binnen de bereikbaarheidsisochroon, de laagste spacesyntaxscore, een vrij dikke spoorbundel, veruit de langste spoortunnel en de laagste dichtheid van spooronderdoorgangen. Ook zijn er in Nijmegen relatief weinig grote trekkers (grote werkgevers, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, culturele instellingen) binnen de bereikbaarheidsisochroon. Daar is dan ook het lage aandeel voetgangers in het natransport uit te verklaren: een grote groep treinreizigers, namelijk studenten, gaat met de bus naar de Radboud universiteit. Het feit dat het station niet gunstig ligt in het stratenpatroon speelt hierbij ook een rol. Daar staat tegenover dat Nijmegen relatief veel treinreizigers heeft, het oppervlak van de bereikbaarheidsisochroon vrij groot is en er veel mensen wonen binnen loopafstand van het station. Dit laatste is voordelig, hoewel het tegelijkertijd zo is dat er tamelijk grote monofunctionele woongebieden rond het station liggen. Hier is meer functiemenging op zijn plaats. Andere adviezen zijn het toevoegen van trekkers en de ligging van het station in het stratenpatroon te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door het maken van een aantal doorsteken en het realiseren van een volwaardige achteruitgang van het station. Spacesyntax kan ingezet worden om de effecten van verschillende modellen in kaart te brengen.

Een meer algemeen advies was om te verdichten waar mogelijk en hierbij vooral onderwijs, cultuur en zorg toe te voegen. De dichtheid aan de centrumzijde is al vrij hoog, aan de achterzijde is dat veel minder het geval. Tegelijkertijd is de route aan de achterkant van het station sociaal onveilig. Hier kan verdichting worden ingezet om twee vliegen in één klap te slaan (ogen op straat).

Het tweede, meer algemene verbeterpunt is het aanwijzen van zogenaamde sleutellooproutes, waar de hele route op een hoog niveau wordt aangelegd en beheerd. De route tussen station en centrum is één van de belangrijkste sleutellooproutes in de stad. Deze zou op zijn minst goed moeten zijn. In Nijmegen zijn dat er twee. Ook de route aan de achterzijde van het station is belangrijk. Via deze route wordt heel Nijmegen West ontsloten. Langs de drie routes die geanalyseerd zijn, onderscheiden we 11 deelgebieden. Voor elk deelgebied hebben we een verbetervoorstel geschetst. Belangrijk is dat alle deelgebieden in één kaart getekend staan, waardoor meteen duidelijk is hoe alle deelgebieden op elkaar aansluiten.

#### 4.4 Algemene verbeteringen voor de voetganger

Naast de specifieke verbetervoorstellen voor de deelgebieden is er een aantal algemene verbeterpunten meegegeven aan de gemeente, zoals het meewegen van de voetganger bij de categorisering van wegen en hiermee samenhangend de afstelling van verkeerslichten. Voetgangerslichten moeten mogelijk langer op groen voor de steeds groter wordende groep ouderen en er kan rekening gehouden worden met een 'groene golf'. In Nijmegen duurt het bijvoorbeeld twee minuten om de Nassausingel over te steken omdat dit in twee delen moet. Dit kan beter. Ook het type verkeerslichten maakt uit. Terugtellampjes helpen bijvoorbeeld bij de wachttijdbeleving van voetgangers: als je weet hoe lang het nog duurt, is wachten minder erg en lijkt het korter te duren.

Daarnaast adviseren we om een goede stadsplattegrond en bewegwijzeringssysteem te maken, speciaal gericht op voetgangers. Hierbij valt lering te trekken uit de aanpak die Londen heeft ontwikkeld om de Olympische Spelen in goede banen te leiden<sup>9</sup>. In dit systeem staan de plattegronden niet met de noordpijl naar boven, maar in de kijkrichting, staan beeldbepalende gebouwen in 3d en staat aangegeven hoe lang (en niet hoe ver) belangrijke bestemmingen lopen zijn vanaf de plek waar men staat.



Bestaande situatie Hustinxstraat Nijmegen, een belangrijke route naar het centrum.



Impressie van dezelfde plek illustreert hoe de Hustinxstraat te verbeteren valt.

## 5. Proces: Hoe krijgen we het voor elkaar?

### 5.1 Knooppuntontwikkeling

In feite gaat dit project over knooppuntontwikkeling, waarbij verdichting en verbetering van voetgangersroutes centraal staan. Het verhogen van de dichtheid rond OV-knooppunten is niet alleen voor voetgangers van belang, maar ook vanwege de groeiende trek naar de stad en vanwege de economische ontwikkeling die bij afnemende bereikbaarheid in het geding komt. OV-knooppunten worden steeds belangrijker vestigingsplaatsen. Verdichting is, zeker in deze tijd, lastig maar niet onmogelijk. Naar ons idee zouden gemeenten kritisch moeten kijken naar alle bouwplannen die er zijn en voorrang moeten geven aan projecten in het stationsgebied.

Ook als verdichten (voorlopig) niet lukt, kan de situatie van de voetganger verbeterd worden door de openbare ruimte aan te pakken. Dit heeft aantoonbaar effect, niet alleen op het welbevinden van voetgangers, maar ook op de aantrekkelijkheid van de plek als geheel. Daardoor stijgen vastgoedwaarden en huurprijzen van winkels en vermindert leegstand.

Stationsgebieden zijn altijd lastige gebieden om aan te pakken, omdat er zoveel belangen spelen en er verschillende grond- en vastgoedeigenaren zijn. Alle partijen moeten doordrongen zijn van het feit dat ze samen werken aan een beter knooppunt als er verdicht wordt en routes worden verbeterd. Dat lijkt tot nu toe in Nederland niet het geval. Hier ligt een taak voor de gemeente om meer sturing te geven, maar ook bij ontwikkelaars die moeten inzien dat mobiliteit, openbare ruimte en vastgoed elkaar kunnen versterken. Kennis van succesvolle TOD (Transit Oriented Development) projecten kan hierbij helpen, ook als het gaat om organisatiemodellen.

### 5.2 Niemand verantwoordelijk voor de voetganger

Navraag bij verschillende gemeenten leidt tot het inzicht dat er bij veel gemeentes niemand verantwoordelijk is voor voetgangers<sup>10</sup>. Soms is er een medewerker langzaam verkeer, maar meestal houdt deze zich voornamelijk of zelfs uitsluitend bezig met fietsers. In gemeentelijke mobiliteitsnota's komt het woord voetganger dan ook bedroevend weinig voor. Hier moet nodig verandering in komen. Gemeenten zouden een medewerker voetgangers moeten hebben of de medewerker fiets er een taak bijgeven en ook aandacht aan voetgangers moeten besteden in hun beleid, zowel voor de lange als voor de korte termijn.

Ook 'van buiten' is er niemand om de voetganger te vertegenwoordigen, zoals dat wel het geval is bij de auto (ANWB), openbaar vervoer (Rover) en fietsers (de Fietsersbond). De voetgangersbond is opgegaan in Veilig Verkeer Nederland en heeft inmiddels voornamelijk, zomet uitsluitend aandacht voor voetgangers als het gaat om veiligheid, terwijl er zoveel meer van belang is. Ook is er geen kennisinstituut voor voetgangers, zoals dat er wel is voor fietsers, namelijk het Fietsberaad. Wij vinden dat er ook een belangengroepering zou moeten zijn voor voetgangers en dat er binnen het CROW/KPVV ook een kennisbank opgericht moet worden voor voetgangers, meer dan het huidige 'Dashboard duurzame en slimme mobiliteit: Voetganger', maar ook met bijbehorende fondsen voor onderzoek.

### 5.3 OV concessies

Ook in OV-concessies zou aandacht voor voetganger een plaats moeten krijgen. Het Vlaamse OV-bedrijf 'De Lijn' doet dit uit zichzelf al. De Lijn hanteert bij projecten het STOP principe, wat staat voor Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Personen Vervoer. Een OV bedrijf dat zichzelf op de derde plaats zet omdat het inziet dat haar klanten voetgangers zijn! Dit is iets wat ook in Nederland zou moeten gebeuren: OV-bedrijven, zoals de NS, maar ook andere aanbieders zouden veel meer aandacht voor de voetganger moeten hebben. Dat kan afgedwongen worden door in OV-concessies op te nemen dat de vervoerder punten kan verdienen door ook goed voor voetgangers te zorgen. Dan zou de gemeente Nijmegen bijvoorbeeld kunnen zeggen dat bussen die voor het station langs rijden plaatselijk iets langzamer moeten rijden, zodat voetgangers makkelijker en veiliger de busbaan kunnen oversteken. Nu past langzamer rijden niet in de dienstregeling.

### 5.4 Rijksoverheid

Ook de rijksoverheid heeft een taak. Voetgangersonderzoek wordt gezien als een gemeentelijke taak en daarom zijn er bijvoorbeeld geen rijksmiddelen om voetgangersonderzoek te financieren. Daarbij wordt beleid op een lager schaalniveau vaak geënt op beleid op een hoger schaalniveau. Als daarin niets over voetgangers wordt gezegd, wordt het gemakkelijk over het hoofd gezien op de lagere schaalniveaus. De fietser staat al wel op het netvlies, maar de voetganger nog niet. Hier moet nodig verandering in komen.

### 5.5 Tot slot

Wat zou kunnen helpen bij het overtuigen van alle betrokken partijen is een inzichtelijke kosten-baten analyse van de verbetering van voetgangersroutes. Als we er financiering voor kunnen krijgen is het ontwikkelen van een methodiek hiervoor een vervolgstap in ons onderzoek.

---

1 Litman 2007: *Economic Value of Walkability*, Victoria Transport Policy Institute Victoria

2 Loveday, M. 2006: *The economic benefits of walking*. Paper 7th International Conference on Walking and Liveable Communities, October 23-25 2006, Melbourne, Australia.

3 Price Waterhouse Coopers (PWC) 2010: *Estimating the benefits of walking*. Cost benefit methodology. Sydney. [http://www.pcal.nsw.gov.au/draft\\_nsw\\_walking](http://www.pcal.nsw.gov.au/draft_nsw_walking)

4 Sombekke, Kattelaar 2008 via KPVV dashboard duurzame en slimme mobiliteit: daar mist extra info over deze bron

5 Gehl, Jan, 2010: *Cities for People*, Island Press

6 Bach en Pressman, 1992: *Climate-sensitive urban space; concepts and tools for humanizing cities*

7 Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, 2004-2009 Mobiliteitsonderzoek Nederland. Ministerie van Verkeer en waterstaat/ Rijkswaterstaat

8 Mashhoodi, Kasraian en Balz, 2012: *Walking environments around public transport stations*, TU Delft, Faculteit Bouwkunde

9 Transport for London, 2007: *Yellow Book, A prototype wayfinding system for London*, Applied Information Group

10 Spapé en de Leeuw, 2012: *De Vergeten Voetganger? Onderzoek naar de positie van de voetganger in het beleid in een aantal Nederlandse gemeenten*, NHTV, Lectoraat Verkeer en Stedenbouw. Breda

*Al het beeldmateriaal is gemaakt door of in opdracht van Molster Stedenbouw*