

Voetgangersvriendelijke stad

Onderzoek naar hoe de vormgeving van bouwwerken
bijdraagt aan een voetgangersvriendelijk Groningen

ONDERZOEKSRAPPORT

Janine Kuipers
2021



Voetgangersvriendelijke stad

Een onderzoek naar hoe de vormgeving van bouwwerken
bijdraagt aan een voetgangersvriendelijk Groningen

2020-2021

Extern opdrachtgever: Gemeente Groningen

Internopdrachtgever: Mrs. J. Nijkamp, lector Kenniscentrum Noorderruimte

Janine Kuipers (360604)

ji.kuipers@st.hanze.nl

Afstudeerscriptie bachelor Vastgoed & Makelaardij

Hanzehogeschool te Groningen

Eerste beoordelaar/begeleider V&M: dhr. W. de Vries

Tweede beoordelaar V&M: Mrs. I. Mook

Intern coach bNR: dhr. O. Lussenburg & dhr. S. Lechner

Het afstudeerproduct is geschreven onder verantwoordelijkheid van de Hanzehogeschool Groningen (HG). Het copyright berust bij de auteur. Zowel de HG als de auteur verklaren dat zij eventuele gegevens van derden die voor het afstudeerproduct zijn gebruikt en die door deze derden als vertrouwelijk zijn aangemerkt, als zodanig behandelen.

Januari 2021

Voorwoord

Dit onderzoeksrapport is geschreven tijdens mijn afstudeerperiode aan de Hanzehogeschool te Groningen voor de opleiding Vastgoed & Makelaardij. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van gemeente Groningen vanuit bureau NoorderRuimte.

Mijn interesse naar architectuur en de invloed die zij heeft op haar gebruikers trok mij naar deze opdracht. Het vraagstuk vanuit de gemeente is breed geformuleerd waardoor in het onderzoek ruimte was voor een eigen inrichting. Bij de vraag wat voetgangersvriendelijkheid is en hoe een gebied voetgangersvriendelijk ingericht kan worden, komen namelijk veel verschillende aspecten kijken. In dit onderzoek is gekeken naar welke rol de vormgeving van bouwwerken speelt in voetgangersvriendelijkheid.

Op het moment ben ik vierdejaars student Vastgoed & Makelaardij aan de Hanzehogeschool te Groningen. Met dit onderzoek hoop ik mijn opleiding af te ronden en verder te gaan op mijn leerloopbaan. Zoals u misschien al wel door heeft vind ik architectuur interessant en ik zou hier dan ook graag in verder leren.

Graag wil ik hierbij intern opdrachtgever J. Nijkamp van bureau NoorderRuimte en extern opdrachtgever M. Zwaving van de gemeente Groningen bedanken voor de mogelijkheid deel te nemen aan het onderzoek voetgangersvriendelijke stad. Daarnaast wil ik de werkgroep en coaches, S. Lechner en O. Lussenburg, van bureau NoorderRuimte bedanken voor de fijne informatie-uitwisseling tijdens de afstudeerperiode. Als laatste wil ik ook W. de Vries bedanken voor de begeleiding tijdens een afstudeerperiode die anders ging dan iedereen voor ogen had.

Ik wens u veel leesplezier.

Janine Kuipers

Groningen, 1 januari 2021

Samenvatting

Groningen groeit en de druk op de binnenstad neemt toe. Steeds vaker leidt dit tot knellingen tussen (geparkeerde) fietsen en voetgangers (VVB, 2020). De aandacht voor voetgangers leek lange tijd te missen. Besselink geeft in het interview (Bijlage 3) aan dat lopen vaak als vanzelfsprekend wordt gezien. De laatste jaren is steeds meer literatuur verschenen over wat een voetgangersvriendelijk gebied is. Hierin wordt alleen niet gekeken wat de invloed van de vormgeving van bouwwerken is op voetgangersvriendelijkheid. Dit is een gebrek aan informatie aangezien in het bronnenonderzoek bleek dat de fysieke omgeving een doorslaggevende rol heeft in voetgangersgedrag. In deze scriptie wordt op dit informatiegebrek voortgebouwd. Het doel is om onderdelen in de vormgeving van bouwwerken te vinden die stimulerend werken voor de voetgangersvriendelijkheid.

Vanuit de gemeente Groningen en bureau NoorderRuimte kwam de vraag hoe de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad van Groningen verbeterd kan worden. Daaruit volgde de centrale vraag: 'Hoe kan de vormgeving van bouwwerken bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen?'

Uit voorgaande onderzoeken blijkt dat een voetgangersvriendelijke omgeving bestaat uit verschillende onderdelen. Door de afbakening in de centrale vraag is ingezoomd op een onderdeel waar nog weinig over bekend is. De methoden die in het onderzoek worden gebruikt zijn: literatuuronderzoek, interview, enquête en observatie.

In het literatuuronderzoek kwam naar voren dat de invloed die de vormgeving van bouwwerken heeft op haar gebruiker, afhankelijk is van de mate waarin in het ontwerpproces rekening is gehouden met de gebruiker. Echter, volgens Hamel stelt elke gebruiker andere eisen aan zijn omgeving (Hamel, 2009). Het NOA-model verklaart dit en geeft aan dat gedrag ontstaat uit een constante afweging van behoeften, mogelijkheden en vermogen. Uit de behoeften en het vermogen van de gebruiker, stelt de gebruiker eisen aan zijn omgeving. De vormgeving van bouwwerken kan gedrag sturen door het bieden van mogelijkheden. Denk aan het stimuleren van lopen door de mogelijkheid te bieden om de afstand bij regen droog af te leggen.

Ook in andere steden in Nederland stijgt de aandacht voor het thema voetgangersvriendelijkheid. Vooral in Utrecht, Amsterdam en Rotterdam staat het thema hoog op de agenda. Echter blijkt dat ook in deze steden nog weinig aandacht is voor de rol van de vormgeving van bouwwerken in voetgangersvriendelijkheid. Wel zijn er in de gemeentelijke documenten drie vereisten te onderscheiden die door te voeren zijn in de vormgeving van bouwwerken. Deze vereisten zijn: ruimte, comfort en toegankelijkheid.

Uit de analyse van toevoerstraten in Groningen blijkt dat de vormgeving van bouwwerken uit veel verschillende onderdelen bestaat en dat er veel gelijkenissen zijn tussen de toevoerstraten. De belangrijkste bevindingen uit de analyse zijn dat decoratieve vormen, harmonie en natuurlijke lichtval bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3
Samenvatting.....	4
Begrippenlijst	7
Kernbegrippen.....	7
Algemene begrippen	7
H1 Inleiding.....	9
H2 Probleembeschrijving.....	10
2.1 Aanleiding	10
2.2 Noodzaak.....	10
2.3 Oriëntatie.....	10
2.4 Probleemafbakening	11
2.5 Managementvraag.....	11
H3 Probleemanalyse.....	12
3.1 Doelstelling	12
3.2 Centrale vraag.....	12
3.3 Deelvragen.....	12
H4 Theoretisch kader	14
4.1 Kernbegrippen.....	14
4.1.1 Toevoerstraten	14
4.1.2 Voetganger	14
4.1.3 Voetgangervriendelijk.....	14
4.1.4 Vormgeving.....	15
4.1.5 Bouwwerken	15
4.2 Modellen.....	16
4.3 Eerder onderzoek	16
4.3.1 Voetgangersgedrag	16
4.3.2 Voetgangervriendelijke straten in Groningen	17
4.4 Inhoudelijke afbakening	18
H5 Methodiek.....	19
5.1 Onderzoeksmethoden.....	19
5.1.1 Deelvraag 1	19
5.1.2 Deelvraag 2	19
5.1.3 Deelvraag 3	20
5.2 Betrouwbaarheid & validiteit.....	21
5.2.1 Deelvraag 1	21

5.2.2	Deelvraag 2	21
5.2.3	Deelvraag 3	21
H6	Resultaten	22
6.1	Invloed gebouwde omgeving	22
6.1.1	Gebruiker als uitgangspunt	22
6.1.2	Reactie van gebruiker	22
6.1.3	Toetsing impact bouwwerken	23
6.1.4	Bevindingen	24
6.2	Even spieken.....	25
6.2.1	Utrecht	25
6.2.2	Amsterdam.....	25
6.2.3	Rotterdam	26
6.2.4	Bevindingen	27
6.3	Satisfiers voetgangersvriendelijkheid	28
6.3.1	Voetgangersvriendelijke straten	28
6.3.2	Analyse toevoerstraten	28
6.3.3	Bevindingen	32
H7	Conclusie & aanbeveling.....	33
7.1	Conclusie	33
7.2	Aanbeveling.....	34
H8	Discussie.....	35
	Bibliografie.....	36
	Bijlagen.....	41
Bijlage 1	Transcriptie interview Paul Kuipers.....	41
Bijlage 2	Transcriptie interview Herman Lubbers.....	53
Bijlage 3	Transcriptie interview José Besselink.....	62
Bijlage 4	Enquêtevragen.....	70
Bijlage 5	Enquêteresultaten.....	71
Bijlage 6	Observatieschema.....	73
Bijlage 7	Foto's Poelestraat.....	75
Bijlage 8	Foto's Gelkingestraat	85
Bijlage 9	Foto's Folkingestraat.....	94

Begrippenlijst

Ter ondersteuning van dit onderzoek zijn de volgende begrippen opgenomen. De begrippen zijn opgesplitst in algemene- en kernbegrippen.

Kernbegrippen

Bouwwerken	Een constructie van enige omvang die direct met de grond verbonden is en die ten dienste staat van huisvesting.
Toevoerstraten	Straten die voor voetgangers grote verbindingswegen vormen naar het centrum van een stad.
Voetganger	Een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte.
Voetgangersvriendelijk	Veel stappen + goed gevoel.
Vormgeving	Het geven van een uiterlijk. Dit uiterlijk ontstaat door keuzes in de toepassing van de beeldende middelen.

De definities van deze begrippen zijn opgesteld in het theoretisch kader (Paragraaf 4.1)

Algemene begrippen

Arcade	Een rij bogen op zuilen of pijlers. Dit is een klassiek element uit de oudheid (Kuipers, bijlage 1).
Consortium	Vereniging die is opgericht door een aantal partijen om een bepaald project uit te voeren.
Fysieke omgeving	Kent geen afgebakende definitie. De wetgever heeft wel een opsomming gemaakt van onderdelen die hier in ieder geval onder vallen. Dit zijn: bouwwerken, water, infrastructuur, watersystemen, bodem, lucht, natuur, landschappen, cultureel erfgoed en werelderfgoed.
Healing environment	Een omgeving die zo is ingericht dat deze bijdraagt aan genezing van zieken.
Harmonie	Goede afstemming van onderdelen waardoor een prettig geheel ontstaat.
Intermodaliteit	Het achtereenvolgend gebruik van verscheidene verplaatsingswijzen.
Leefbaarheid	Geeft aan hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied is om er te wonen of te werken.
Mobiliteitswereld	Het geheel van de verschillende soorten verplaatsingsmogelijkheden.
NAO-model	Veelgebruikt model voor het verklaren van het menselijk gedrag.
Nudging	Het beïnvloeden van gedrag door mensen onbewust een zetje in de goede richting te geven.

Pilot	Een praktijkgericht onderzoek ter verkenning van de kansrijkheid van een oplossing.
Plint	Het uiterlijk omhulsel van een bouwwerk ter hoogte van de begane grond vloer (Besselink, bijlage 3).
Shared space	Verkeersconcept waarbij de openbare ruimte wordt gedeeld door voetgangers, fietsers en automobilisten. De openbare ruimte wordt hierbij zo min mogelijk opgedeeld naar functie.
Voetgangersnetwerk	Het geheel aan voetgangersvoorzieningen die bestemmingen met elkaar verbinden.

De definities van deze begrippen zijn opgesteld met behulp van online woordenboeken. Denk aan: Encyclo, Ensie, Scribr en woordenboek.org.

H1 Inleiding

Te voet van A naar B of toch liever met de bus? Volgens Kuipers (bijlage 1) heeft het antwoord op deze vraag te maken met de voetgangersvriendelijkheid van de fysieke omgeving. Gehl stelt dat de inrichting van deze fysieke omgeving stimulerend of destimulerend werkt op de keuze om te voet te gaan (Theyssens, 2019). De fysieke omgeving lijkt dus signalen af te geven op haar gebruiker. Maar wat maakt deel uit van een fysieke omgeving? Volgens de wet is er geen afgebakende definitie van 'fysieke omgeving'. Wel noemt de wet onderdelen die hier zeker onder vallen. Eén van deze onderdelen is een bouwwerk (Omgevingswet, 2020). Als voetganger in de stad Groningen passeer je veel verschillende bouwwerken. Afgaande op de bevindingen van Kuipers en Gehl geeft dit geheel aan bouwwerken een signaal af op de voetganger.

“First we shape our buildings, afterwards they shape us.” Winston Churchill

Churchill gaat dieper in op dit onderwerp. Met zijn uitspraak bedoelt hij echter niet dat bouwwerken ons gedrag bepalen. Wel bedoelt hij dat bouwwerken gunstige of juist ongunstige condities kunnen creëren voor menselijk gedrag en welbevinden (van der Voordt, 2004). Dit is vrijwel complementair met het standpunt van Gehl.

In dit onderzoek staat het signaal dat bouwwerken aan de voetganger geven centraal. Er is al veel onderzoek gedaan naar hoe andere onderdelen van de fysieke omgeving een (de)stimulerende rol kunnen hebben. Over de rol van bouwwerken is echter nog weinig bekend. De centrale vraag van deze scriptie is daarom als volgt geformuleerd:

‘Hoe kan de vormgeving van bouwwerken bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen?’

De focus ligt op de stad Groningen omdat gemeente Groningen de rol van extern opdrachtgever vervult. Gemeente Groningen streeft ernaar een gezonde stad te zijn voor al haar inwoners. Om te onderzoeken wat een gezonde stad is, heeft de gemeente Groningen het consortium Gezonde Stad opgericht (bureau NoorderRuimte, 2020). In dit consortium staat de invloed van de gebouwde omgeving op gedrag, gezondheid en welzijn van inwoners van Groningen centraal. Eén van de vele thema's die het consortium onderzoekt is voetgangersvriendelijke stad (Gezonde Stad, 2019). Het huidige onderzoek, dat is geschreven als afstudeerscriptie, is onderdeel van het onderzoek naar een voetgangersvriendelijke stad. De intern opdrachtgever is bureau NoorderRuimte (BNR). BNR is een innovatiewerkplaats en vervult een faciliterende rol.

leeswijzer

Deze scriptie is als volgt opgebouwd: het begint in hoofdstuk 2 met de probleembeschrijving. In hoofdstuk 3 wordt het probleem geanalyseerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de theorie over het theoretische aspect van voetgangersvriendelijkheid. Vervolgens is in hoofdstuk 5 de methodiek beschreven. Hier wordt onder andere ingegaan op de manier van dataverzameling en data-analyse. De resultaten zijn te vinden in hoofdstuk 6. Hier wordt per Paragraaf ingegaan op een deelvraag. Vervolgens gaat hoofdstuk 7 in op de conclusie van dit onderzoek en wordt er een aanbeveling gedaan voor eventueel vervolgonderzoek. Tot slot wordt hoofdstuk 8 gereflecteerd. Hierna zijn de bibliografie en bijlagen te vinden ter onderbouwing van de gevonden informatie.

H2 Probleembeschrijving

Het onderwerp van dit onderzoek is voetgangersvriendelijke stad. Dit hoofdstuk gaat in op de noodzaak, bakent het probleem af en geeft een context van de managementvraag.

2.1 Aanleiding

De directe aanleiding van deze afstudeerscriptie is de vraag van de gemeente Groningen om onderzoek te doen naar een voetgangersvriendelijke stad. Volgens Zwaving, concernadviseur bij gemeente Groningen, is deze vraag ontstaan uit de visie op een gezonde stad. De wil om een voetgangersvriendelijke stad te creëren ontstond maar de kennis hoe dit gedaan kan worden ontbrak. Dit tekort aan kennis werd merkbaar naarmate Groningen groeide (Persoonlijke communicatie).

In haar omgevingsvisie stelt gemeente Groningen dat mensen met een gezonde levensstijl een hogere levensverwachting hebben. Een slechte levensstijl is echter moeilijk af te leren (Gemeente Groningen, 2018). Dit is reden voor de gemeente Groningen om in te zetten op een fysieke leefomgeving die haar inwoners verleidt om gezonde keuzes te maken. In dit geval een fysieke omgeving die stimuleert om te gaan lopen. Het onbewust beïnvloeden van gedrag wordt ook wel nudging genoemd (Kenniscentrum NoorderRuimte, 2020). Volgens Zwaving kan de fysieke omgeving door nudging op veel verschillende manieren bijdragen aan gezondheid. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van groengebieden, veiligheid, de beschikbaarheid van gezonde voeding en de stimulatie van fietsen en wandelen (Persoonlijke communicatie).

2.2 Noodzaak

De verwachting is dat de groei van Groningen de komende tien jaar doorzet van 203.000 naar 225.000 inwoners. Deze groei vergroot de druk op de binnenstad en leidt tot steeds meer overlast van geparkeerde fietsen en een onveilig gevoel (VVB, 2020). Uit cijfers blijkt dat de toenemende druk op de binnenstad ook steeds vaker leidt tot ongevallen. Veruit de meeste slachtoffers in het verkeer vallen onder voetgangers. Om maar aan te geven: dit zijn 2,4 keer meer slachtoffers onder voetgangers dan onder fietsers (Kouwenhoven, 2020).

Een veilige, voetgangersvriendelijke omgeving is dus noodzakelijk wanneer de gemeente Groningen haar inwoners wil stimuleren om meer te lopen (Gemeente Groningen, 2018). Volgens het bestemmingsplan binnenstad kent Groningen echter geen actieplan of beleid voor voetgangers (Gemeente Groningen, 2016). Om deze te kunnen maken is onderzoek nodig. De noodzaak hiertoe wordt met het toenemen van de druk op de binnenstad hoger en hoger. Elke dag worden keuzes gemaakt om van A naar B te gaan per voet, per bus of per auto. Hoe eerder er een voetgangersbeleid is, hoe eerder de veiligheid en gezondheid van voetgangers in Groningen kan worden gewaarborgd. Dit komt uiteindelijk iedereen ten goede, aangezien iedereen in de eerste plaats voetganger is. Lopen komt voor in vrijwel elke verplaatsingscyclus (Theyssens, 2019).

“Autobestuurders zijn ook voetgangers, lopen is zo natuurlijk als ademen.”
(Walk21, 2019)

2.3 Oriëntatie

Het boek ‘Lopen loont’ van CROW, stemt in met Theyssens en stelt dat lopen een groot deel van onze verplaatsingen vormt. Dit is gesteld op basis van het gegeven dat 18% van de verplaatsingen van een Nederlander op een dag te voet is. Daarnaast reist iedereen per dag gemiddeld 60,3 minuten, waarvan 15% van de tijd te voet (CROW, 2014). Ondanks deze cijfers zijn voetgangers volgens Horvats het ondergesneeuwde kindje in de mobiliteitswereld. Horvats ziet veel redenen om de voetgangersvriendelijkheid te vergroten (F.Horvats, 2018):

- Voetgangers dragen flink bij aan een hogere omzet van winkels
- Een voetgangersvriendelijke omgeving betekent een gunstiger vestingklimaat en een hogere waarde van vastgoed
- Meer voetgangers op straat vergroot de sociale veiligheid
- Een voetgangersvriendelijke omgeving zorgt voor meer maatschappelijke deelname
- Voetgangersvoorzieningen tasten de omgeving en landschap nauwelijks aan
- Lopen is een kostenefficiënte vervoerswijze
- Voetgangers veroorzaken relatief weinig verkeersonveiligheid (RVM, 2019)

Naar aanleiding van de genoemde cijfers en deze redenen kan geconcludeerd worden dat in de beleidsplannen van een gemeente een hoofdstuk voetgangersvriendelijkheid niet vergeten kan worden. Echter, uit het gesprek met Zwaving bleek dat gemeente Groningen een voetgangersbeleid mist. Met behulp van het consortium Gezonde Stad gaat de gemeente hier mee aan de slag (Persoonlijke communicatie).

Het consortium Gezonde Stad bestaat uit de Hanzehogeschool, de gemeente Groningen, VanWonen Vastgoed B.V. en het UMCG (Kenniscentrum NoorderRuimte, 2020). Elk onderdeel van het consortium kent belangen in de resultaten van dit onderzoek. Zo streeft het UMCG naar het verbeteren van de gezondheid, VanWonen Vastgoed B.V. naar het creëren van een goede fysieke omgeving en de Hanzehogeschool naar de mogelijkheid tot waardevol onderzoek. Volgens Zwaving is ook de gemeente Groningen stakeholder vanwege de verantwoording die zij draagt voor de veiligheid van voetgangers. Ongelukken door over het hoofd geziene glazen onderdelen in bouwwerken kunnen namelijk leiden tot rechtszaken (Persoonlijke communicatie). Naast het consortium is iedere inwoner van Groningen stakeholder. Zij bewegen zich dagelijks voort in de stad, worden elk moment beïnvloed door hun fysieke omgeving en maken als gevolg daarvan keuzes.

2.4 Probleemafbakening

De voetgangersvriendelijkheid van Groningen verbeteren door de fysieke omgeving kan op verschillende manieren. Naar veel van deze manieren is er onderzoek gedaan. Echter, over de invloed van bouwwerken op voetgangersvriendelijkheid is nog weinig bekend. Daarom ligt in dit onderzoek hier de focus op. Om dit onderzoek verder af te bakenen ligt specifiek de aandacht bij vormgeving van bouwwerken in toevoerstraten naar het centrum van Groningen. Gekozen is om in te zoomen op toevoerstraten op basis van onderzoeksresultaten van Alfrink. Hieruit blijkt namelijk dat voetgangersvriendelijkheid vooral een gevoelig onderwerp is in toevoerstraten (Visser, 2019). Een uitwerking van het onderzoek van Alfrink is te vinden in deelparagraaf 4.3.4.

2.5 Managementvraag

Zwaving geeft aan dat het creëren van een gezonde stad één van de doelen is van de gemeente Groningen. Onderdeel hiervan is een voetgangersvriendelijke omgeving. (Persoonlijke communicatie). Uit dit doel van de gemeente Groningen is de volgende managementvraag afgeleid:

‘Hoe kan de fysieke leefomgeving bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van Groningen?’

In dit onderzoek is de fysieke omgeving toegespitst op de vormgeving van bouwwerken.

H3 Probleemanalyse

In dit hoofdstuk krijgt het onderzoek vorm door het opstellen van de doelstelling, de centrale vraag en de deelvragen.

3.1 Doelstelling

De managementvraag vanuit de gemeente Groningen is als volgt geformuleerd: *'Hoe kan de fysieke leefomgeving bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van Groningen?'*. Om een bijdrage te leveren in de beantwoording van de managementvraag is voor dit onderzoek de volgende doelstelling geformuleerd:

'Het doel van het onderzoek is om op basis van voetgangersgedrag en bronnenvergelijking, te vinden welke onderdelen in de vormgeving van bouwwerken stimulerend werken in de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen.'

3.2 Centrale vraag

Uit de managementvraag en doelstelling is de onderstaande onderzoeksvraag geformuleerd:

'Hoe kan de vormgeving van bouwwerken bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen?'

Lubbers, projectmanager binnenstad, geeft in gesprekken aan dat er onvoldoende budget is bij de gemeente om elke bestaande gevel in de stad aan te pakken (Bijlage 2). Het antwoord op de centrale vraag is daarom vooral relevant voor (her)ontwikkelingsprojecten. Door bij elk (her)ontwikkelingsproject voetgangersvriendelijke maatregelen in de vormgeving mee te nemen, kan stap voor stap een voetgangersvriendelijk Groningen bereikt worden.

3.3 Deelvragen

Ter beantwoording van de centrale vraag zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

Deelvraag 1:

'Op wat voor manier beïnvloedt de vormgeving van bouwwerken haar gebruiker?'

De centrale vraag gaat er al gedeeltelijk vanuit dat de vormgeving van bouwwerken invloed heeft op voetgangersvriendelijkheid. Deze veronderstelling is gemaakt op basis van het vooronderzoek. Deelvraag 1 gaat hier dieper op in en kijkt naar het verband tussen de vormgeving van bouwwerken en de gebruiker van deze bouwwerken. De onderzoeksvragen die hierbij zijn gebruikt vormen als het ware een tijdslijn: het ontwerpproces, de reactie op het ontwerp en de impact van het ontwerp. Dit is gedaan omdat, naar verwachting, de vormgeving van bouwwerken op verschillende manieren en momenten invloed heeft.

Hoe wordt door de vormgeving van bouwwerken in het ontwerpproces rekening gehouden met de toekomstige gebruiker?

Om iets te kunnen zeggen over hoe de vormgeving van bouwwerken haar gebruiker beïnvloedt, is het van belang te weten welke reactie de ontwerper voor ogen had.

Hoe ontstaat een reactie van de gebruiker op de vormgeving van bouwwerken?

Voordat ingespeeld kan worden op de reactie van een gebruiker is het belangrijk om te weten hoe deze reactie ontstaat. Door de reactie te ontleden is in te spelen op de verschillende onderdelen van deze reactie.

Hoe kan de impact van de vormgeving van bouwwerken op de gebruiker gemeten worden?
Er ontstaat een reactie, maar tot in hoeverre heeft deze impact op de gebruiker? Deze laatste onderzoeksvraag kijkt naar de meetbaarheid van de impact.

Deelvraag 2:

‘Hoe is er in andere steden rekening gehouden met voetgangers in de vormgeving van bouwwerken?’

Bij deze deelvraag is gekeken naar hoe andere steden invulling hebben gegeven aan de centrale vraag. Dit is gedaan door in te zoomen op steden die actief bezig zijn met het creëren van een voetgangersvriendelijke omgeving. Actief bezig zijn betekend niet dat ze altijd een voetgangersbeleid kennen. Het betekent wel dat ze hier actief naartoe aan het werken zijn. Groningen kan leren van deze steden door te kijken naar de pilots die zij hebben gedaan en de actiepunten die zij vervolgens opstelden. Bij de analyse van deze steden is gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksvragen:

Welke vereisten stelt de stad aan een voetgangersvriendelijke omgeving?

Hier is het de vraag uit welke onderdelen de stad denkt dat een voetgangersvriendelijke omgeving bestaat. Onderdelen kunnen zijn: stoep, veiligheid, mobiliteit of obstakels.

Hoe zijn deze vereisten toe te passen op de vormgeving van bouwwerken?

Deze vraag kijkt of uit de vereisten ook directe toepassingen komen voor een voetgangersvriendelijke vormgeving van bouwwerken. In het geval dit niet zo is, worden er dan wel indirecte vereisten gesteld?

Deelvraag 3:

‘Wat in de vormgeving van bouwwerken maakt toevoerstraten van de stad Groningen voetgangersvriendelijk?’

Zoals paragraaf 2.4 al aangaf, is uit onderzoek van Alfrink gebleken dat vooral bij toevoerstraten de voetgangersvriendelijkheid een kritisch onderwerp is. Bij deze deelvraag zijn enkele toevoerstraten ontleed. Hieruit komen onderdelen van vormgeving naar voren die een rol kunnen spelen in de voetgangersvriendelijkheid van een straat. Door dit te vergelijken met de gevonden literatuur bij deelvraag 1 en te kijken of dit terugkomt in de vereisten van gemeenten bij deelvraag 2, is de centrale vraag beantwoord. Ter beantwoording van deelvraag 3 zijn de volgende onderzoeksvragen van belang:

Uit welke onderdelen bestaat de vormgeving van bouwwerken in de toevoerstraat?

Vormgeving omvat verschillende aspecten. Door al deze aspecten in beeld te brengen, ontstaat er een gedetailleerd beeld van de straat.

Hoe zijn de onderdelen van vormgeving te koppelen aan de titel ‘voetgangersvriendelijk’ of ‘niet voetgangersvriendelijk’?

Door de gedetailleerde omschrijvingen van de toevoerstraten te vergelijken komen verschillen naar voren. De vraag is of hier een rode draad in te vinden is waardoor onderdelen van vormgeving gekoppeld kunnen worden aan een titel.

H4 Theoretisch kader

Het theoretisch kader geeft definities van de kernbegrippen in dit onderzoek. Daarnaast zijn er relevante modellen en theorieën uit eerdere onderzoeken uitgelicht.

4.1 Kernbegrippen

De kernbegrippen die in de centrale vraag naar voren komen zijn: toevoerstraten, voetganger, voetgangersvriendelijk, vormgeving en bouwwerken. Wat deze begrippen exact betekenen in dit onderzoek is hieronder uitgewerkt.

4.1.1 Toevoerstraten

Het woordenboek Ensie omschrijft toevoerstraten als grote verkeerswegen die de belangrijkste verkeersstromen in een stad verwerken (Ensie, 2019). In het groenplan van de gemeente Arnhem is echter te zien dat met toevoerstraten kleinere verbindende wegen in het centrum bedoeld worden (Buro Poelmans Reesink, 2017). In beide gevallen gaat het om verbinden. Dit 'verbinden' blijft terugkomen in de zoektocht naar een goede definitiebepaling voor toevoerstraten. Diverse bronnen geven het begrip 'toevoerstraal' niet direct een definitie maar wel indirect. Door Post en Munniksma bijvoorbeeld, wordt de term 'toevoerstraal' gebruikt voor een straat die naar het centrum, binnenstad of ander groot event leidt (Post, 2020; Munniksma, 2014).

Voor dit onderzoek is deze definitie verder gespecificeerd: toevoerstraten zijn straten die voor voetgangers grote verbindingswegen vormen naar het centrum van een stad. Dit zijn dus niet per definitie de grote, brede verkeerswegen in een stad. Het gaat hier om wegen die voor voetgangers een belangrijke rol spelen in de verbinding met het centrum (Eigen bewerking).

“Toevoerstraten zijn straten die voor voetgangers grote verbindingswegen vormen naar het centrum van een stad.”

4.1.2 Voetganger

Volgens verschillende online woordenboeken is een voetganger iemand die te voet aan het verkeer deelneemt (Encyclo, 2019). In bijdrage aan het Colloquium 'Vervoer planologisch Speurwerk' bakent F. Horváth dit begrip anders af. Horváth is adviseur mobiliteit en zegt het volgende: *“Een voetganger is een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte”* (Horváth, 2018). Horváth geeft hier een toelichting op de persoon te voet maar geeft een ruimere bewoording aan de ruimte waarin deze persoon zich begeeft. Verkeer is namelijk onderdeel van de openbare ruimte. Een ander onderdeel van de openbare ruimte is de verblijfruimte (Lutz & Foorthuis, 2011). In deze afstudeerscriptie worden onder hulpmiddelen geen voertuigen, zoals een auto of fiets, bedoeld. Wel kan een voetganger een kinderwagen of fiets voortduwen of ondersteund worden door een rollator of rolstoel (Eigen bewerking).

“Een voetganger is een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte.”

4.1.3 Voetgangersvriendelijk

Een onderzoek uit Brussel omschrijft een voetgangersvriendelijke stad kortweg als volgt:

“Voetgangersvriendelijk stad = veel stappen + goed gevoel.”

(Betrand & Moors, 2014). De concernadviseur strategie, Zwaving, van de gemeente Groningen vatte een voetgangersvriendelijke omgeving samen als een omgeving die stimuleert om te lopen (Persoonlijke communicatie). Southworth gaat dieper in op hoe deze omgeving kan stimuleren om te gaan lopen. Voetgangersvriendelijkheid, ook wel walkability

genoemd, defineert Southworth als: *“The extent to which the built environment supports and encourages walking by providing for pedestrian comfort and safety, connecting people with varied destinations within a reasonable amount of time and effort, and offering visual interest in journeys throughout the network”* (Southworth, 2005). Voor een voetgangersvriendelijke omgeving is volgens Southworth de toegankelijkheid, nabijheid, aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid dus van belang. Als er niet aan deze punten wordt voldaan, lijkt de voetganger niet dat ‘goede gevoel’ te krijgen en zich onvoldoende gestimuleerd voelt om te gaan lopen (Eigen bewerking).

4.1.4 Vormgeving

Volgens Muiswerk is vormgeving het geven van een uiterlijk aan iets (Muiswerk, 2017). Dat het bij dit ‘iets’ om verschillende dingen kan gaan is af te leiden uit de definitie van Thesaurus. Thesaurus suggereert dat vormgeving een verzamelbegrip is voor allerlei vormen van (iets) ontwerpen. Bijvoorbeeld: architectuur, grafische vormgeving, industriële vormgeving, interieurontwerpen, modeontwerpen en beeldhouwen (Thesaurus, 2019). Van Dorp stelt dat de vormgever bij elk van deze vormen keuzes maakt die leiden tot een uiterlijk. Hij licht toe dat dit keuzes zijn in de manier waarop beeldende middelen worden toegepast. Beeldende middelen zijn: lichtval, kleur, vorm, ruimte en compositie (van Dorp, 2019).

“Vormgeving is het geven van een uiterlijk aan bouwwerken. Dit uiterlijk ontstaat door keuzes in de toepassing van de beeldende middelen.”

Het begrip ‘vormgeving’ heeft in dit onderzoek betrekking op bouwwerken en kan in dit geval hiernaar gedefinieerd worden. Kortom: Vormgeving is het geven van een uiterlijk aan bouwwerken. Dit uiterlijk ontstaat door keuzes in de toepassing van de beeldende middelen (Eigen bewerking).

4.1.5 Bouwwerken

De hoogste rechter van Nederland, de Raad van State, definieert het begrip ‘bouwwerk’ op basis van de modelbouwverordening. Een bouwwerk is hierin beschreven als: *“Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.”* (Schovers, 2016). Gekeken naar verschillende bestemmingsplannen van gemeenten in Nederland is te zien dat deze begripsdefinitie veelal overgenomen is (Gemeente Wervershoof, 2010; Gemeente Hof van Twente, z.d.; Gemeente Noordenveld, 2013; Gemeente Groningen, 2020). Gemeente Arnhem bakent de door de RvS gestelde definitie verder af: *“Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.”* (Gemeente Arnhem, 2020). Het gaat hier dus niet om constructies die indirect met de aarde zijn verbonden.

“Een stoep wordt volgens de rechter niet als bouwwerk aangemerkt.”

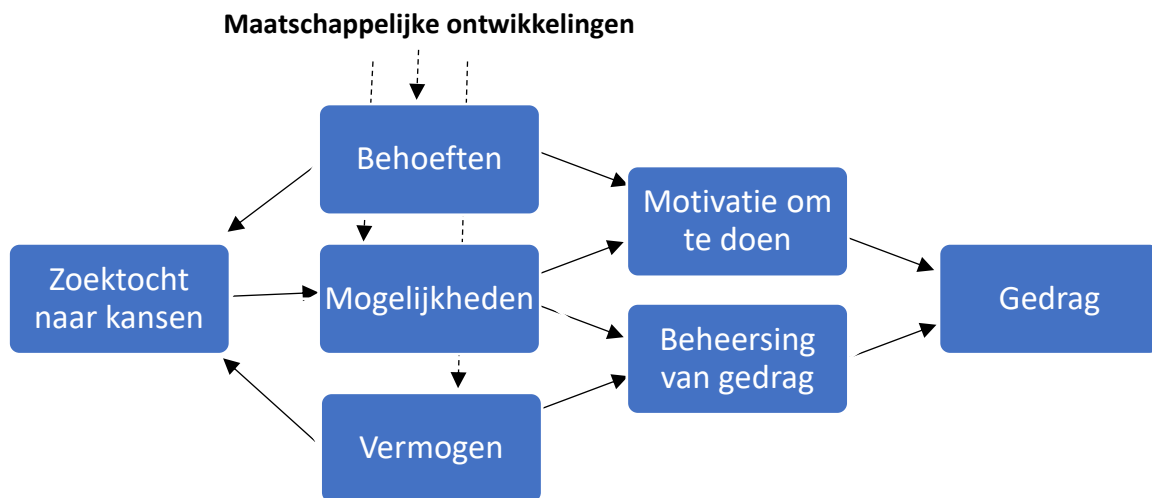
Dat deze begripsbepalingen nog veel in het ongewisse lieten blijkt uit de vele jurisprudentie. Uitspraken van de Raad van State laten zien dat onder bouwwerken ook vogelverschrikkers, woonboten, blokken beton en paardenbakken te verstaan zijn (de Grave, 2016). Een stoep wordt volgens de rechter niet als bouwwerk aangemerkt (Rechtbank Gelderland, 2016). Het online woordenboek Encyclo sluit nog enkele definities uit. Volgens Encyclo is een bouwwerk een verzameling van functionele-/fysieke objecten om aan een huisvestingsbehoefte te voldoen (Encyclo, z.d.). Dit geeft niet aan dat een bouwwerk met de grond verbonden moet zijn, maar wel altijd ten dienste moet staan van de huisvestingsbehoefte.

“Een bouwwerk is een constructie van enige omvang die direct met de grond verbonden is en die ten dienste staat van huisvesting.”

Voor een duidelijke begripsbepaling, is het begrip 'bouwwerk' naar relevantie van dit onderzoek afgebakend. De afbakening is als volgt: een bouwwerk is een constructie van enige omvang die direct met de grond verbonden is en die ten dienste staat van huisvesting. De stoep, kunstwerken, bankjes en vogelverschrikkers zijn hierbij dus niet inbegrepen, aangezien deze niet van enige omvang zijn en/of niet ten dienste staan van de huisvesting (Eigen bewerking).

4.2 Modellen

Deelvraag 1 kijkt naar de invloed die de gebouwde omgeving heeft op haar gebruiker. Ter beantwoording van de tweede onderzoeksvraag (*Hoe ontstaat een reactie van de gebruiker op de vormgeving van bouwwerken?*) is de reactie van de gebruiker ontleend. Hiervoor is gebruik gemaakt van het NOA-model. Het NOA-model is een bekend model voor het verklaren van menselijk gedrag. In figuur 1 is een afbeelding van het NOA-model te zien.



Figuur 1: NOA-model (CROW, 2014)

Volgens Dijst ontstaat vanuit de behoefte (wat willen mensen?), de mogelijkheden (welke kansen liggen er maatschappelijk gezien?) en het vermogen (wat kan ik zelf?) een motivatie om iets wel/niet te doen, dit is de reactie. Dit gedragskeuzeproces laat zien hoe activiteiten tot stand komen, bijvoorbeeld het verplaatsen te voet (Dijst, Rietveld, & Steg, 2002). Door te weten hoe gedrag ontstaat, is deze te sturen. De wil om te gaan lopen wordt gestimuleerd door een uitnodigende omgeving, kansen door een veilige omgeving en het vermogen door een toegankelijke omgeving (ook voor voetgangers die gebruik maken van hulpmiddelen). Zoals de inleiding al aangaf speelt volgens Gehl de fysieke omgeving een grote rol in deze stimulatie. De fysieke omgeving is als het ware een instrument om behoefte aan te wakkeren, mogelijkheden te bieden en het vermogen van haar gebruiker te vergroten. De fysieke omgeving is hierbij onlosmakelijk verbonden met bouwwerken.

4.3 Eerder onderzoek

In het verleden zijn al verschillende onderzoeken gedaan naar onderwerpen die in het verlengde liggen van dit onderzoek. Relevante theorieën en conclusie zijn in deze deelparagraaf besproken.

4.3.1 Voetgangersgedrag

Het kennisplatform CROW kijkt in haar publicatie 'Lopen loont' onder andere naar wat beweegredenen van voetgangers zijn. Het onderzoek van Gorrini, Vizzari en Bandini sluit hier goed bij aan en bestudeert voetgangersgedrag door observatie en simulatie. (Collective

dynamics, 2016). Beiden komen in hun onderzoek uit op de volgende drie drijfveren om te gaan lopen:

Ten eerste heb je *voetgangers gedreven door tijd*. Deze voetgangers ervaren tijdsdruk en passen zich constant aan hun omgeving aan om de hoogste snelheid te bereiken. Zij nemen vaak de kortste route. Vaak bewegen deze voetgangers zich zelfstandig door hun omgeving.

De volgende soort voetganger is de *voetgangers gedreven door ruimte*. Deze voetgangers hebben vaak een verkennende houding. Zij nemen gerust een langere route om te winkelen of voor een bezienswaardigheid. Zij bewegen zich vaak voort in tweetallen of grotere groepen.

Als derde heb je *sociaal gedreven voetgangers*. Deze voetgangers wonen en werken vaak in de omgeving waarin ze wandelen. Zij stoppen soms voor een praatje of lopen ontspannen rond. Deze voetgangers bewegen zich vaak voort in kleine groepen of in gezinnen (Collective dynamics, 2016; CROW, 2014).

Uit de toelichting op de drijfveren die CROW, Gorrini, Vizzari en Bandini geven, valt op te maken dat uit een drijfveer een bepaald gedrag ontstaat (Eigen bewerking). CROW gaat hier verder op in en stelt dat door de verschillende drijfveren ook elke voetganger andere eisen stelt aan zijn fysieke omgeving. Deze eisen aan de fysieke omgeving zijn volgens CROW opgebouwd uit:

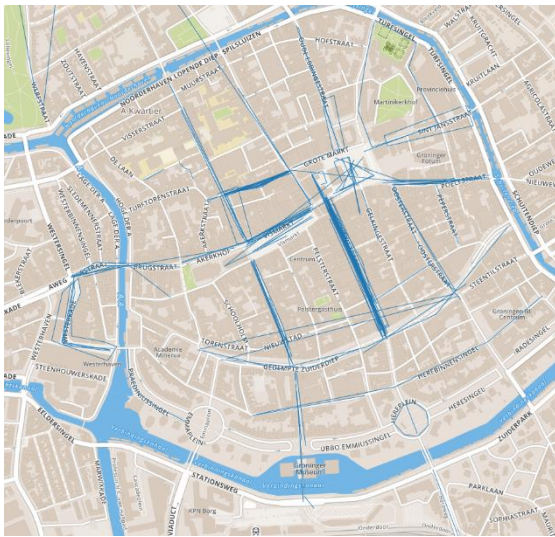
- Basisvoorzieningen: noodzakelijk om het lopen mogelijk te maken. Denk hierbij aan trottoirs en oversteekplaatsen.
- Dissatisfiers: slechte kwaliteit van het voetgangersnetwerk: slechte kwaliteit van trottoirs of irritatie door te hard rijdend autoverkeer.
- Satisfiers: voorzieningen die het lopen veraangenamen. Denk hierbij aan mooie gebouwen, leuke winkels, bewegwijzering of luxe bestrating.

CROW stelt dat de basisvoorzieningen voor elke voetganger vrijwel gelijk liggen. Wat een satisfier of een dissatisfier is, wordt verschillend ervaren. Een voetganger gedreven door ruimte kan genieten van een knusse winkelstraat terwijl een voetganger gedreven door tijd hier geïrriteerd door kan raken. Deze laatste wil namelijk het snelste op bestemming komen en een smalle straat waar veel te zien valt zorgt voor hinder. Om confrontaties tussen deze verschillende stromen voetgangers te voorkomen is het zaak om een goede balans te vinden tussen satisfiers en dissatisfiers in de fysieke omgeving (CROW, 2014).

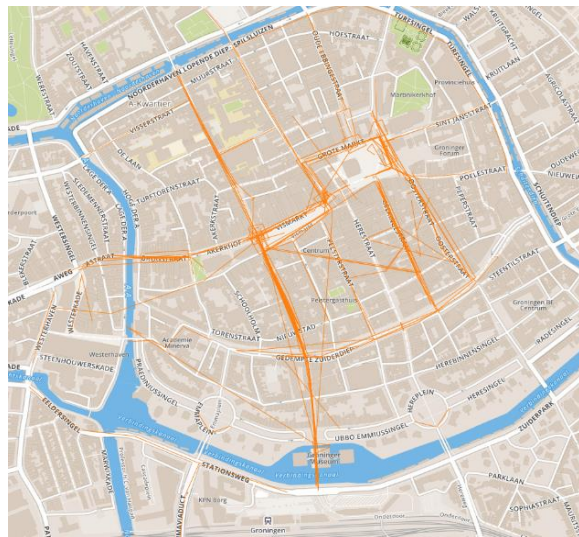
4.3.2 Voetgangersvriendelijke straten in Groningen

In het onderzoek van Alfrink is te zien in welke straten van Groningen een balans is gevonden tussen de satisfiers en dissatisfiers (Eigen bewerking). Alfrink onderzocht voetgangersvriendelijkheid aan de hand van de aspecten: comfort en attractiviteit. Door mensen op straat te vragen naar hun ervaringen kwamen straten naar voren die als voetgangersvriendelijk of als niet voetgangersvriendelijk werden ervaren. In het onderzoek wezen deelnemers vrijwel alleen toevoerstraten aan. Deze straten bleken dan ook veruit het meest gebruikt te worden (Alfrink, 2018).

Op afbeelding 1 is te zien welke straten als voetgangersvriendelijk worden ervaren. Straten die hier naar voren komen zijn de Herestraat, Zwanestraat en Poelestraat. Afbeelding 2 weergeeft straten die niet als voetgangersvriendelijk worden ervaren. Straten die hier veel genoemd werden zijn de Gelkingestraat, Grote Markt en de Folkingestraat (Alfrink, 2018).



Afbeelding 1: voetgangersvriendelijke straten (Alfrink, 2018)



Afbeelding 2: niet voetgangersvriendelijke straten (Alfrink, 2018)

De duidelijke overeenkomst die Alfrink tussen de voetgangersvriendelijke straten vindt is dat deze allemaal niet toegankelijk zijn voor fietsers. De invloed van de verdere fysieke omgeving, waar bouwwerken onderdeel van zijn, onderzoekt Alfrink niet.

4.4 Inhoudelijke afbakening

Voetgangersvriendelijkheid = veel stappen + goed gevoel. Hoe dit bereikt wordt bleek wat ingewikkelder te liggen dan dat dit klinkt. Vormgevingsaspecten, behoeften, mogelijkheden, vermogen, verschillende drijfveren om te lopen, satisfiers en dissatisfiers. Elke van deze aspecten bleek invloed te hebben op de voetgangersvriendelijkheid van een straat. De manier waarop deze aspecten samenwerken resulteren uiteindelijk in wel/niet veel stappen of wel/niet een goed gevoel. Wanneer een voetganger veel dissatisfiers tegenkomt op straat zal de behoefte om veel stappen te nemen al snel afnemen.

H5 Methodiek

Dit hoofdstuk verwoordt de methode waarop het antwoord op de centrale vraag is gevonden. Om deze afstudeerscriptie te maken bood bNR de mogelijkheid om onderdeel te zijn van één van haar multidisciplinaire teams. Dit team bestond uit vier afstudeerders en twee coaches. Elke student onderzocht het thema voetgangersvriendelijkheid vanuit een andere invalshoek. Het team bood mogelijkheid tot coaching of samenwerking bij interviews.

5.1 Onderzoeksmethoden

Dit onderzoek is een kwalitatief onderzoek. Hiervoor is gekozen, omdat het draait om de invloed die de vormgeving van bouwwerken heeft op voetgangers. Dit heeft te maken met gedrag, interpretaties en opvattingen, welke lastig vast te leggen zijn in cijfers.

5.1.1 Deelvraag 1

‘Op wat voor manier beïnvloedt de vormgeving van bouwwerken haar gebruiker?’

Dataverzameling

Deelvraag 1 is beantwoord door deskresearch, in de vorm van literatuuronderzoek, en fieldresearch, in de vorm van interviews. De literatuur is gevonden met behulp van Google Scholar en de Hanze mediatheek. Om inzicht te krijgen in de relatie tussen de vormgeving van bouwwerken en de gebruiker zijn onderzoeken verzameld die: een kijk geven op het ontwerpproces, inzicht geven in de reactie van gebruikers hierop en schrijven over de impact van een ontwerp. Gebruikte zoektermen zijn: ‘architectuurontwerp gebruiker’, ‘fysieke omgeving reactie’ of ‘impact ontwerp’.

Op 21 april 2020 vond het interview met Lubbers (projectmanager binnenstad Groningen) plaats en op 8 december 2020 het interview met Kuipers (architect en docent architectuur in Amsterdam). Beide interviews waren semigestructureerd. Het interview met Lubber werd opgesteld in samenwerking met Robin (team bNR). De één nam vervolgens het interview af waarna de ander het interview transcribeerde. Deze samenwerking zorgde voor efficiëntie door het verdelen van taken en het voorkwam overbelasting van de geïnterviewde. Het interview met Kuipers is zelfstandig afgenomen. Vragen waren bij beide interviews gericht op hoeveel rekening er daadwerkelijk wordt gehouden met voetgangers, zowel bij het ontwerp als in regelgeving. Topics (afgeleid uit de onderzoeksvragen) die hierbij besproken werden zijn: voetgangersvriendelijkheid, gebruiker als uitgangspunt, gebruikte maatstaven in de praktijk en de impact van het ontwerp.

Data-analyse

De gevonden data uit het literatuuronderzoek en de interviews zijn geanalyseerd door vergelijking. De interviews zijn verwerkt en vergeleken door de opgenomen interviews te transcriberen (bijlage 1 & 2). Een hulpmiddel bij de analyse (betreft de reactie van de gebruiker op een ontwerp) was het NOA-model. Het NOA-model ontleedt gedrag op systematische wijze. Gevonden informatie werd zo stap voor stap geanalyseerd en vergelijkbaar gemaakt.

5.1.2 Deelvraag 2

‘Hoe is er in andere steden rekening gehouden met voetgangers in de vormgeving van bouwwerken?’

Dataverzameling

Bij deelvraag 2 is gekeken naar de drie gemeenten in Nederland die actief bezig zijn met voetgangersvriendelijkheid: Utrecht, Amsterdam en Rotterdam. Dit is gedaan door deskresearch en fieldresearch. Deskresearch vond plaats door het verzamelen van gemeentelijke documenten. De gemeentelijke documenten gaven inzicht in de huidige stand

van zaken en de vereisten die de desbetreffende gemeente aan voetgangersvriendelijkheid stelt.

Omdat gemeente Rotterdam nog geen wettelijk kader voetganger kent is op 22 april 2020 een interview (fieldresearch) gehouden met Besselink. Besselink, planoloog en aanspreekpunt op het gebied van voetgangersvriendelijkheid bij de gemeente Rotterdam. Dit interview is op dezelfde manier, in samenwerking met Robin, georganiseerd als het interview met Lubbers. Met behulp van een semigestructureerd interviewschema werd Besselink gevraagd naar voetgangersvriendelijkheid in Rotterdam. Topics in dit interview waren: huidige stand van zaken, pilots en de Walk21 (voor uitleg Walk21 zie deelparagraaf 6.2.3).

Data-analyse

Onder andere door het getranscribeerde gesprek met Besselink (bijlage 3) konden vereisten van Utrecht, Rotterdam en Amsterdam vergeleken worden. Bij de vergelijking werd gelet op: overeenkomsten vereisten, aandacht van vormgeving van bouwwerken in vereisten en de toepasbaarheid van vereisten op de vormgeving van bouwwerken.

5.1.3 Deelvraag 3

‘Wat in de vormgeving van bouwwerken maakt toevoerstraten van de stad Groningen voetgangersvriendelijk?’

Dataverzameling

Om te bepalen welke straten in Groningen voetgangersvriendelijk zijn en welke niet, is samen met het bNR team een enquête opgesteld. Relevante vragen/resultaten voor dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 4 & 5. De doelgroep waren voetgangers van Groningen. Deze groep is bereikt door de enquête online via verschillende kanalen te delen (platform bNR, Facebook, Instagram en LinkedIn). Dit leverde 97 compleet ingevulde enquêtes op. De geënquêteerden bleven anoniem en er werden geen privé gegevens verzameld. De deelnemers werden, door een tweetal open vragen, gevraagd welke straten zij in Groningen als voetgangersvriendelijk ervaren en welke niet. Elk van deze vragen werd gevolgd door een ‘waarom’ vraag. De eerste vraag gaf een kwantitatief- en het tweede een kwalitatief resultaat.

Uit het onderzoek van Alfrink en de enquête kwam naar voren: een voetgangersvriendelijke-, een semi-voetgangersvriendelijke- en een niet voetgangersvriendelijke straat. De vraag is waarom de gevonden straten deze titel kregen en wat de rol van bouwwerken hierin is. Om deze rol te verklaren was onderzoek nodig naar hoe de bouwwerken zijn vormgegeven. Dit is gedaan door kwalitatief onderzoek in de vorm van fieldresearch door observatie. Bij de observatie is gebruik gemaakt van een gestructureerd observatieschema met daarin alle vormgevingsaspecten gedetailleerd omschreven (bijlage 6). Door bij elk aspect aan te geven of deze wel/gedeeltelijk/niet te herkennen is, ontstaat een compleet beeld van de bouwwerken in de straat.

Data-analyse

De antwoorden op de enquêtevragen zijn verwerkt in Excel en geanalyseerd door deze om te zetten in grafieken. Door de grafieken te vergelijken met de kaarten van Alfrink (afbeelding 1 en 2) is een conclusie getrokken over welke straten wel/niet voetgangersvriendelijk zijn. Het gestructureerde observatieschema maak het mogelijk de gevonden straten te vergelijken. Verschillen die uit de vergelijking naar voren kwamen zijn samengevoegd in tabel 4. Uit tabel 4 is een conclusie getrokken door de verschillen in perspectief met de titel (wel/niet voetgangersvriendelijk) van de straat te zetten.

5.2 Betrouwbaarheid & validiteit

Om de kwaliteit van dit onderzoek te waarborgen is per deelvraag gekeken hoe de betrouwbaarheid en validiteit wordt gewaarborgd.

5.2.1 Deelvraag 1

De validiteit is gewaarborgd door elke bron te toetsen aan de afbakening van dit onderzoek. De gebruikte informatie komt veelal uit wetenschappelijke bronnen, wat de betrouwbaarheid vergroot. Echter, veel bronnen in het literatuuronderzoek zijn meer dan vijf jaar oud. Om de betrouwbaarheid te bewaren en de actualiteit te vergroten, zijn interviews gehouden. De geïnterviewden zijn in de breedte van het werkveld uitgekozen: Lubbers is projectmanager bij een gemeente (grootschalige projecten) en Kuipers is architect (kleinschalige projecten). Er is gebruik gemaakt van semigestructureerde interviewschema's om gericht antwoord te vinden op deelvraag 1 maar ook ruimte te hebben om extra informatie te winnen. Dit vergroot de validiteit.

5.2.2 Deelvraag 2

Betrouwbaarheid is nagestreefd door het compleet maken van informatie door het houden van een interview. De validiteit is in dit interview bewaard door relevante topics op te nemen in het semigestructureerde interviewschema. Besselink is expert op het gebied van voetgangersvriendelijkheid in Rotterdam, wat zorgt voor representatieve resultaten, wat de validiteit en betrouwbaarheid vergroot. De betrouwbaarheid wordt ook vergroot omdat de verwerkte informatie over Utrecht en Amsterdam rechtstreeks uit gemeentelijke documenten komt.

5.2.3 Deelvraag 3

Het onderzoek van Alfrink (deelparagraaf 4.3.2) liet zien welke straten in Groningen als voetgangersvriendelijk worden ervaren en welke niet. Om de betrouwbaarheid van het onderzoek van Alfrink te vergroten is een enquête uitgezet. Door de enquête samen met het team van bNR uit te voeren werd het bereik vergroot. Dit resulteerde in een hogere respons wat zorgt voor een hogere validiteit. Om zeker te weten dat de vragen in de enquête ook valide waren, zijn 12 proefinterviews gehouden onder vrienden/familie van het bNR team. De proefinterviews maakten duidelijk of een vraag ook daadwerkelijk het beoogde meet. Hieruit bleek dat vaak gekozen werd voor straatnamen die bekend waren voor de ondervraagde (allemaal Groningers). Om dit te voorkomen en de betrouwbaarheid te vergroten is in de enquête een kaart van het centrum van Groningen toegevoegd.

Om de validiteit bij de observatie te waarborgen is gebruik gemaakt van een gestructureerd observatieschema. Hierdoor kon elke straat op exact dezelfde aspecten vergeleken worden en bleef eigen interpretatie zoveel mogelijk buiten de analyse. De observatie heeft eenmalig bij daglicht plaatsgevonden. Bij het instrument observatie kan dit afdoen aan de betrouwbaarheid, aangezien het gaat om stilstaande objecten die niet per dag veranderlijk zijn, geeft dit genoeg basis voor een vergelijking. Ter vergroting van de betrouwbaarheid van de observatie zijn in bijlage 7, 8 en 9 foto's te vinden van de bestudeerde straten.

H6 Resultaten

Per paragraaf is in dit hoofdstuk antwoord gegeven op de deelvragen.

6.1 Invloed gebouwde omgeving

Deelvraag 1 is: 'Wat is er bekend over de invloed van vormgeving van bouwwerken op haar gebruiker?'. Deze vraag is beantwoord door in elke deelparagraaf antwoord te geven op een onderzoeksvraag.

6.1.1 Gebruiker als uitgangspunt

Hoe wordt door de vormgeving van bouwwerken in het ontwerpproces rekening gehouden met de toekomstige gebruiker? De gebruiker in deze onderzoeksvraag zijn mensen. De vraag is of deze mensen ook altijd uitgangspunt zijn in het ontwerpproces.

Vitruvius, een oud Romeins architect, verbond de mens en zijn lichaam al met het ontwerpproces. Vitruvius ziet de verhoudingen in het menselijk lichaam als maatstaaf voor alles wat schoonheid bevat. Ter beoordeling van een ontwerp draagt Vitruvius drie voorwaarden aan: firmitas (stevigheid), utilitas (het gebruik) en venustas (schoonheid) (TUDelft, 2015). Venustas betekend letterlijk: de opvallende kwaliteiten die de godin Venus bezit. Volgens Maassen impliceert dit dat een ontwerp een visuele kwaliteit moet hebben die een menselijk verlangen opwekt (Maassen, 2011). In eerste instantie lijkt Vitruvius enkel de verhoudingen van de mens te gebruiken voor een ontwerp. De uitleg van Maassen laat zien dat dit verder gaat. Dit laat zien dat in de oudheid al eisen werden gesteld aan de invloed die een ontwerp heeft op haar toekomstige gebruiker.

In basis zijn de drie voorwaarden van Vitruvius vandaag de dag nog steeds grote pijlers in het ontwerpproces. Kuipers gaf in het interview (Bijlage 1) aan dat de uitstraling van een bouwwerk grote invloed heeft op of iemand in een ruimte wil zijn. Net als Vitruvius merkt Kuipers op dat de uitstraling onder andere is bepaald door de schoonheid van een bouwwerk. Daarnaast gaat Kuipers in op utilitas. Kuipers geeft aan dat wanneer een 'prachtig' bouwwerk een McDonald huisvest dit voor hem afdoet aan de uitstraling. 'Schoonheid', 'prachtig' of 'voor hem afdoet', deze woorden laten zien hoe subjectief het begrip 'uitstraling' is. Hamel ondersteunt dit in zijn rapport en geeft aan dat iedereen zijn fysieke omgeving anders ervaart, andere eisen stelt en tegen andere problemen aanloopt (Hamel, 2009). Deelparagraaf 4.3.2. liet zien dat de eisen die een gebruiker stelt bijvoorbeeld afhankelijk zijn van zijn drijfveer om te lopen.

Architect en stedenbouwkundige Gehl stelt dat het de taak van een ontwerper is om te voldoen aan alle eisen die de gebruiker stelt. Indien dit niet het geval is, ziet Gehl dit als een tekortkoming in de expertise van de ontwerper (Gehl, 1987). Hamel geeft aan dat ontwerpers vaak een programma van eisen gebruiken om tekortkomingen te voorkomen (Hamel, 2009).

Rekening houden met 'de' toekomstige gebruiker klinkt eenvoudig. Echter, in deze deelparagraaf bleek dat 'de' toekomstige gebruiker bestaat uit een groep mensen met verschillende wensen en eisen. Om tekortkomingen in het ontwerp te voorkomen is een uitgebreid programma van eisen nodig in het ontwerpproces.

6.1.2 Reactie van gebruiker

Hoe ontstaat een reactie van een gebruiker op de vormgeving van bouwwerken?

Gedragswetenschappers Stapel en Lindenberg stellen in hun onderzoek dat de reactie op de fysieke omgeving zowel bewust als onbewust ontstaat. Stapel en Lindenberg schrijven dat mensen soms bepaalde behoeften, normen en doelen hebben maar dat de fysieke omgeving doorslaggevend is in hun reactie. Een voorbeeld in het onderzoek van Stapel en Lindenberg is het belang van de staat van de fysieke omgeving. Een rommelige omgeving deactiveert de

behoefte om de straat netjes te houden. Echter, wanneer de omgeving schoon en onderhouden is, zal men toch (eerder) zijn kauwgom in de prullenbak gooien (Tiemeijer, Thomas, & Prast, 2009).

Stapel en Lindenberg stellen dat een reactie ontstaat uit behoefte, normen en doelen. Het NOA-model weergeeft dat een reactie ontstaat uit behoeften, mogelijkheden en vermogen. Echter, hetzelfde resultaat komt naar voren wanneer het voorgenoemde voorbeeld wordt bekeken met het NOA-model (Paragraaf 4.2): de behoeften en het vermogen kunnen er zijn om kauwgom in de prullenbak te gooien maar deze worden beheerst als een omgeving niet de kans biedt. Een gemeente kan hier op sturen door het bieden van kansen met het plaatsen van voldoende prullenbakken.

Uit de probleembeschrijving (Hoofdstuk 2) kwam naar voren dat de focus voor dit onderzoek ligt bij het bieden van kansen in de fysieke omgeving. Zoals beschreven is het lastig om vanuit de behoefte (het willen) of het vermogen (het kunnen) van de mens te werken. Denk hierbij aan levensstijlverbetering of rolstoelgebruikers. Door nudging liggen er kansen om de behoeften en het vermogen te stimuleren (en daarmee bijv. de gezondheid).

Zowel Kuipers (Bijlage 1), als Lubbers (Bijlage 2), als Besselink (Bijlage 3) gaven in het interview aan dat de plint van een gebouw een grote rol speelt in het bieden van kansen voor voetgangers in de fysieke omgeving.

“Het belangrijkste moment van een bouwwerk is daar waar die de aarde raakt.”
Kuipers

Lubbers lijkt hiermee in te stemmen door aan te geven dat veel prachtige geveltjes vaak niet gezien worden door de drukte op straat. Indien het aankwam op een kale ‘dooie’ plint waren de drie geïnterviewden het eens en kwamen woorden als ‘niet prettig’ of ‘niet aantrekkelijk’ naar voren. Lubbers en Besselink geven aan dat met een kale plint de toegankelijkheid van een omgeving te niet gaat. Kuipers stelt dat een kale plint wordt veroorzaakt door technische installaties, parkeerruimte of bergingen. Deze doen volgens Kuipers de uitwisseling, sociale controle, transparantie, interactie en levendigheid van de plint te niet. Een plint die wel aansluit bij deze begrippen vormt volgens Kuipers een positieve stimulans voor voetgangers.



Afbeelding 3: Kale plint (Bouwnext, 2016)

De reactie van een gebruiker op de vormgeving van bouwwerken ontstaat vaak bewust al dan niet onbewust. De reactie en daarmee gedrag, ontstaat uit een constante afweging van behoeften, mogelijkheden en vermogen. De fysieke omgeving en daarmee bouwwerken, heeft invloed op gedrag door het bieden van mogelijkheden, oftewel kansen. Een voorbeeld van een destimulans om te gaan lopen is een bouwwerk met een kale plint. Deze doet namelijk af aan uitwisseling, sociale controle, transparantie, interactie en levendigheid. Dit zijn begrippen die Kuipers koppelt aan een voetgangersvriendelijke omgeving.

6.1.3 Toetsing impact bouwwerken

Hoe kan de impact van de vormgeving van bouwwerken op de gebruiker gemeten worden?

De reactie die een omgeving oproept, geeft een impact op de gebruiker. Dit is onder andere bewezen door zogeheten ‘healing environments’. Onderzoek heeft laten zien dat een lichte en groene ziekenhuisomgeving positief bijdraagt aan de genezing van patiënten. Licht en groen zorgen namelijk voor minder stress en angstgevoelens bij mensen (van Dijk, 2013).

Voor veel bouwkundige elementen in een bouwwerk bestaan normen en meetsystemen. Door deze normen en meetsystemen worden eisen gesteld aan bijvoorbeeld kosten, belichting, milieu, geluid en maatvoering (Hamel, 2009). Volgens Kuiper, onderzoekster aan Wageningen University, ontbrak het aan een meetsysteem om de impact van bouwwerken op de gebruiker te meten. Het gevolg hiervan is volgens Kuiper een gebrek aan aandacht van de ontwerper waardoor een ontwerp op dit vlak lager scoort dan bijvoorbeeld op kosten en milieu. Bijvoorbeeld: het plaatsen van licht bewegingssensoren in een kantoor uit duurzaamheidsredenen zorgt voor frustratie bij de gebruiker. Lichten vallen dan om de haverklap uit omdat de beweging in een kantoorruimte soms minimaal is (Kuiper, 2013). Daarnaast geeft Lubbers (Bijlage 2) aan dat vanuit wet- en regelgeving nog weinig eisen worden gesteld aan de impact van een gebouw.

Om de impact van bouwwerken meetbaar te maken heeft Kuipers het boek 'Design for the Real World' van Victor Papanek onder de loep genomen. Papanek was schrijver en ontwerper. Zijn boek 'Design for the Real World' is wereldwijd het meeste gelezen design boek. De twee belangrijkste opvattingen die Papanek in dit boek naar voren brengt zijn: ontwerpen moeten de echte behoeften van mensen dienen (en niet behoeften die gecreëerd zijn door marketing) en het moet geen schade aan de aarde toebrengen (Scarzella, 2020). Uit de opvattingen/inzichten die Papanek geeft, heeft Kuiper een achttal vragen opgesteld:

- Methode - Zijn alle materialen en gereedschappen optimaal gebruikt, is er een materiaal wat efficiënter zou zijn?
- Gebruik - Werkt het en dragen alle onderdelen van het ontwerp bij aan de functie?
- Behoefte - Bevredigt het economische, psychologische, spirituele, technologische of intellectuele behoeften van mensen?
- Telesis - Werkt het in de tijd en socio-economische orde waarin het moet functioneren?
- Associatie - Dragen de associaties die de vorm oproept bij aan het functioneren?
- Esthetiek - Zijn de vorm en materiaal aantrekkelijk, opwindend en van betekenis?
- Medium - Vermindert het de beperkingen van de elementen, ruimte of tijd?
- Gereedschap - Vermindert het de fysieke beperkingen van mensen? (Kuiper, 2013)

Deze acht vragen zorgen ervoor dat de ontwerper tijdens het ontwerpproces rekening kan houden met de impact van het ontwerp. In de gebruiksfase geven de antwoorden op deze vragen weer wat daadwerkelijk de impact is van het ontwerp. Op deze manier wordt de impact van de vormgeving van bouwwerken meetbaar.

6.1.4 Bevindingen

In dit hoofdstuk is gezocht naar het antwoord op deelvraag 1: *'Wat is er bekend over de invloed van vormgeving van bouwwerken op haar gebruiker?'*. Te zien was dat voordat de vormgeving van bouwwerken invloed heeft op haar gebruiker, de gebruiker invloed heeft op de vormgeving van bouwwerken. Al in de oudheid is de mens en zijn lichaam uitgangspunt voor keuzes in vormgeving. Zowel toen als nu worden er eisen gesteld aan het ontwerp gelet op de toekomstige gebruiker. De toekomstige gebruiker bestaat uit een groep mensen met verschillende wensen en eisen. Door de verschillende wensen en eisen verschilt ook de reactie op een ontwerp. De invloed die leidt tot een reactie ontstaat zowel bewust als onbewust. De reactie ontstaat uit een constante afweging van behoeften, mogelijkheden en vermogen. De fysieke omgeving kan de reactie sturen door het bieden van mogelijkheden. Mogelijkheid ter stimulering van voetgangers is volgens Kuipers bijvoorbeeld een plint die uitwisseling, sociale controle, transparantie, interactie en levendigheid biedt. De impact van deze begrippen worden meetbaar door vragen te stellen over: de methode, het gebruik, de behoefte, telesis, associaties, esthetiek, medium en het gereedschap.

6.2 Even spieken

Deelvraag 2 is *'Hoe is er in andere steden rekening gehouden met voetgangers in de vormgeving van bouwwerken?'*. Deelvraag 2 kijkt naar vereisten die andere steden stellen aan voetgangersvriendelijkheid. De vraag is of er ook vereisten zijn gesteld aan de vormgeving van bouwwerken.

6.2.1 Utrecht

Utrecht is de eerste stad in Nederland die een actieplan 'voetganger' heeft. Het doel van de gemeente Utrecht met het actieplan is het aantrekkelijker maken van lopen. Om dit doel te bereiken heeft de gemeente Utrecht in het actieplan 'voetganger' zeven vereisten opgesteld voor een voetgangersvriendelijke omgeving (Gemeente Utrecht, 2019):

1. Menselijke maat → Rechtstreekse en continue routes. Hoe korter de route, hoe groter de kans dat men bereid is de afstand te voet te overbruggen.
2. Ruimte voor de voetganger → Drukke voetgangersroutes vragen om meer ruimte.
3. Fysiek comfort → Denk aan een ondergrond met vlakke, slip vaste, stevige materialen en een omgeving die beschutting biedt tegen weer, lawaai en verlichting.
4. Objectieve verkeersveiligheid → Het laag houden van de snelheid en het volume van verkeer in straten met veel voetgangers.
5. Toegankelijkheid → Bereikbare voorzieningen voor iedereen.
6. Beleving, Attractiviteit, Levendigheid → Ruimte voor activiteit nodigt uit, dit zorgt voor (subjectieve) veiligheid, economische activiteiten en levendigheid op straat.
7. Intermodaliteit → Sommige afstanden zijn lastig te overbruggen. Om lopen te stimuleren is aandacht voor aanlooproutes naar het openbaar vervoer van belang (Gemeente Utrecht, 2015).

De gemeente Utrecht legt in het actieplan 'voetganger' weinig directe eisen aan de vormgeving van bouwwerken. Indirect zijn sommige van deze vereisten wel te vertalen naar de vormgeving van bouwwerken:

- De manier waarop bouwwerken in de ruimte zijn geplaatst, heeft invloed op routes en ruimte. Een praktische plaatsing leidt tot snelle routes en ruimte (Kuipers, bijlage 1).
- Net zoals de gemeente Utrecht, gaf ook Kuipers aan dat de vormgeving van bouwwerken kan bijdragen aan fysiek comfort door bescherming te bieden tegen weeromstandigheden. Bijvoorbeeld met behulp van een arcade.
- Bouwwerken spelen een grote rol in de toegankelijkheid van een ruimte. Lubbers en Besselink gaven dit ook aan in hun interview.
- Beleving, attractiviteit en levendigheid werken volgens de gemeente Utrecht stimulerend om te gaan lopen. Deelparagraaf 6.1.2 liet zien dat de vormgeving van gebouwen hier een rol in speelt door het aanbieden van kansen

6.2.2 Amsterdam

Gemeente Amsterdam heeft het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' gemaakt om te voorkomen dat de voetganger sluitpost is bij ruimtelijke ontwikkelingen. Volgens gemeente Amsterdam is het eerste vereiste voor voetgangers, toegankelijkheid. De gemeente stelt dat dit wordt bereikt door het bieden van een comfortabele en veilige omgeving voor de voetganger. Een comfortabele en veilige omgeving is volgens het beleidskader een omgeving waarin de voetganger in eerste plaats voldoende ruimte krijgt (Gemeente Amsterdam, 2020).

In het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' stelt de gemeente Amsterdam uitsluitend eisen aan hoe ruimte voor de voetganger gecreëerd kan worden. Deze eisen gaan enkel in op de minimale- en gewenste breedte van een stoep. Beleidskaders die andere eisen stellen

aan het voetgangersgebied dan 'ruimte' kent de gemeente Amsterdam niet (Gemeente Amsterdam, 2020).

De connectie van ruimte creëren naar de vormgeving van bouwwerken, legt de gemeente Amsterdam niet. Kuipers doet dit wel en stelt dat dit kan door een tactische plaatsing en omgang met het volume op de begane grond vloer. Bijvoorbeeld door de plint van een gebouw een stuk terug te leggen in het gebouw volume. In het verleden werd dit gedaan door het maken van een arcade (Bijlage 1).

6.2.3 Rotterdam

Gemeente Rotterdam kent op het moment geen actieplan of beleidskader voetganger. In het interview (Bijlage 3) gaf Besselink aan dat dit komt doordat de voetganger jarenlang een onderbelicht thema was in Rotterdam.

“Lopen bijna zo vanzelfsprekend dat we daar nooit specifiek aandacht aan hebben besteed” Besselink

Dat het nu wel op de agenda staat komt volgens Besselink doordat Rotterdam groeit. Ze geeft aan dat met het groeien van de stad de geparkeerde fietsen steeds meer in de knel komen met de voetgangers. Daarnaast blijkt uit cijfers dat het aantal mensen met obesitas of diabetes in Rotterdam groeit. Besselink verteld dat gemeente Rotterdam wil dat mensen meer gaan bewegen door bijvoorbeeld lopen. Bokhove, wethouder mobiliteit, jeugd en taal in Rotterdam, gaat hier verder op in. Bokhove stelt: “Een voetgangersvriendelijke stad en het stimuleren van lopen draagt bij aan zóveel doelstellingen: de stad bereikbaar houden, maar bijvoorbeeld ook stimuleren van gezond gedrag, realiseren van de klimaatdoelen en het verbeteren van de luchtkwaliteit.” (Breimer, 2019).

Besselink ligt toe dat het thema voetgangersvriendelijkheid in Rotterdam een grote stimulans kreeg door het event Walk21. Walk21 is een internationaal congres waar veel kennis over voetgangersvriendelijkheid vanuit de hele wereld samenkomt. Het congres vond oktober 2019 plaats (Van Ketwich, 2019). Besselink trok dit event naar Rotterdam en was eindverantwoordelijke. In het interview verteld Besselink dat op het congres ruim 600 mensen aanwezig waren uit 60 verschillende landen. Dit leverde een breed scala aan informatie op en een goed netwerk. Als gevolg van deze ontwikkelingen is volgens Besselink Rotterdam nu druk bezig met het schrijven van een visie en actieplan voor de voetganger. Hier kan alleen nog wel enkele jaren overheen gaan (Bijlage 3).

Om tot een actieplan te komen draait gemeente Rotterdam pilots. In geen enkele pilot is gekeken naar de rol van de vormgeving van bouwwerken op de voetganger. Vrijwel alle pilots deden onderzoek naar hoe ruimte het best verdeeld kan worden tussen voetganger, fietser en automobilist (Rottier, 2019). Daarentegen gaven Rotterdamse landschapsarchitecten Fontein en Guit in een artikel wel enig aanknopingspunt naar de vormgeving van bouwwerken. Ze gaven aan dat een aantrekkelijke openbare ruimte uitnodigt tot actief gebruik. Het gebruik van een groengevel wordt gezien als toevoeging aan een aantrekkelijke openbare ruimte. Fontein en Guit stellen dat voor de voetganger alles zo comfortabel mogelijk moet zijn. Het bieden van ruimte is de eerste stap (van Ketwich, 2019).

Uit de informatieverzameling van gemeente Rotterdam, bijvoorbeeld door Walk21 of pilots, komen enkele richtlijnen naar voren die (in)direct ingaan op de vormgeving van bouwwerken. Opnieuw komt naar voren dat de voetganger ruimte nodig heeft. Daarnaast is genoemd dat een aantrekkelijke openbare ruimte uitnodigt tot actief gebruik. Dit wordt onder andere weerspiegeld door de vormgeving van bouwwerken in die openbare ruimte.

6.2.4 Bevindingen

Deelvraag 2 is *'Hoe is er in andere steden rekening gehouden met voetgangers in de vormgeving van bouwwerken?'*. Bij de beantwoording van deelvraag 2 bleek dat ook in de steden in Nederland waar het meest aandacht is voor het thema voetgangersvriendelijkheid, nog weinig aandacht is voor de rol van de vormgeving van bouwwerken hierin.

Utrecht, Amsterdam en Rotterdam stellen in hun vereisten aan een voetgangersvriendelijke omgeving dat het voornamelijk belangrijk is voor een voetganger om voldoende ruimte te hebben. Kuipers stelt dat de vormgeving van bouwwerken hierin kan bijdragen door een tactische plaatsing en omgang met het volume van een bouwwerken ter hoogte van de begane grond vloer (=plint). Daarnaast kwam bij Utrecht en Rotterdam naar voren dat een voetgangersvriendelijke omgeving comfort biedt. Utrecht vertaalt dit bijvoorbeeld als bescherming tegen weer en wind. De bescherming tegen weer en wind kan volgens Kuipers gecreëerd worden door bouwwerken. Verder is toegankelijkheid, attractiviteit en levendigheid volgens Utrecht en Rotterdam van belang. Hoe dit in de vormgeving van bouwwerken kan worden toegepast hebben de steden nog geen antwoord op.

6.3 Satisfiers voetgangsvriendelijkheid

Volgens CROW zijn satisfiers voorzieningen die lopen veraangenamen (Deelparagraaf 4.3.1). Wat satisfiers zijn in de vormgeving van bouwwerken in toevoerstraten in Groningen is onderzocht met deelvraag 3: 'Wat in de vormgeving van bouwwerken maakt toevoerstraten van de stad Groningen voetgangsvriendelijk?'.

6.3.1 Voetgangsvriendelijke straten

In het onderzoek van Alfrink kwamen een aantal straten van Groningen naar voren die als voetgangsvriendelijk worden ervaren en straten die niet als voetgangsvriendelijk worden ervaren (Deelparagraaf 4.3.2). De enquête (Bijlage 4 en 5) die is gehouden ten behoeve van het huidige onderzoek stemt op veel vlakken in met de resultaten van Alfrink. Tabel 1 laat verschillen en gelijkenissen zien tussen de resultaten van Alfrink en de enquête.

Voetgangsvriendelijk		
	Alfrink	Enquête
1	Herestraat	Herestraat
2	Poelestraat	Zwanestraat
3	Zwanestraat	Oosterstraat
4	Vismarkt	Poelestraat
5	Folkingestraat	Gelkingestraat
Niet voetgangsvriendelijk		
1	Folkingestraat	Folkingestraat
2	Gelkingestraat	Gelkingestraat
3	Brugstraat	Poelestraat
4	Oude Kijk in het Jatstraat	Brugstraat
5	Grote Markt	Zwanestraat

Tabel 1: Voetgangsvriendelijkheid in Groningen (bron: eigen bewerking)

De drie toevoerstraten die in de analyse in deelparagraaf 6.3.2 zijn meegenomen zijn, door het missen van enquêteresultaten, enkel gekozen op basis van het onderzoek van Alfrink. Ondanks dat de Herestraat als het meest voetgangsvriendelijk wordt gezien, is deze om de begripsbepaling van 'toevoerstraat' (Deelparagraaf 4.1.1) niet meegenomen in de analyse. In de analyse is daarom als voetgangsvriendelijke toevoerstraat de Poelestraat uitgangspunt.

De meningen lijken verdeeld te zijn over de voetgangsvriendelijkheid van de Folkingestraat. In het onderzoek van Alfrink staat deze straat namelijk zowel in de top vijf van voetgangsvriendelijke straten als in die van niet-voetgangsvriendelijke straten. Daarom staat de Folkingestraat in de analyse voor een semi-voetgangsvriendelijke toevoerstraat.

Na de Folkingestraat komt in het onderzoek van Alfrink naar voren dat de Gelkingestraat niet als voetgangsvriendelijk wordt ervaren. Zoals afbeelding 1 in deelparagraaf 4.3.2 liet zien, zijn er ook geen deelnemers die deze straat voetgangsvriendelijk noemen. Om deze redenen is de Gelkingestraat in de analyse de niet-voetgangsvriendelijke toevoerstraat.

6.3.2 Analyse toevoerstraten

Deze deelparagraaf kijkt naar de onderzoeksvraag: 'Uit welke onderdelen bestaat de vormgeving van bouwwerken in de toevoerstraat?'. Door deze vraag voor de Poele-, Folkinge- en Gelkingestraat te beantwoorden, ontstaat een gedetailleerd beeld waaruit een vergelijking gemaakt is. De gekozen toevoerstraten zijn geanalyseerd met behulp van het observatieschema in bijlage 6. Belangrijke punten en verschillen tussen de drie toevoerstraten die in bijlage 6 naar voren komen, zijn hierna, per beeldend middel, besproken.

Vorm

De gevels in de Poele-, Folkinge- en Gelkingestraat zijn over het algemeen hoekig van vorm. De gevels zijn veelal opgebouwd uit even grote, rechthoekige vormen. Vooral in de Folkingestraat is aandacht besteed aan vorm: sierrandjes en organische details zijn te vinden door de hele straat en rechte vormen worden afgewisseld door halve ovalen. Maar ook in de Poelestraat zijn hier en daar figuratieve elementen te vinden. Daarentegen lijken de vormen van/op de gevels in de Gelkingestraat (met enige uitzondering) vooral praktisch te zijn ingedeeld.



Afbeelding 4: Folkingestraat, rechte vormen afgewisseld door ronde vormen (bron: eigen bewerking)



Afbeelding 5: Poelestraat, symmetrie (bron: eigen bewerking)

Compositie

De hoge, hoekige, gevels aan de Poele- en Gelkingestraat geven een statische indruk. De Folkingestraat lijkt daarentegen iets dynamischere omgeving te bieden. Hoewel de gevels in de Poele- en Folkingestraat allemaal anders zijn heerst hier toch een bepaalde harmonie. Dit gevoel van harmonie ontstaat doordat elementen herhaaldelijk terugkomen in verschillende gevels in de straat. Denk aan kleine reliëf randjes, vormen van ramen of kleurencombinaties. Hoewel de straten in hun geheel totaal niet symmetrisch zijn, valt het op dat de gevels juist symmetrisch zijn, vooral in de

Poelestraat. In alle drie de straten zijn veel verschillende gevels. Echter door de harmonie in de Poele- en Folkingestraat is een soort vormrijm te herkennen.

Kleur

In zowel de Poele-, Gelkinge- als Folkingestraat zijn vooral tertiaire kleuren te vinden. Deze worden in alle drie de straten af en toe onderbroken door een primair (knaal)kleurtje. Vooral in de Poele- en Folkingestraat wordt gebruikt gemaakt van een monochroom kleurpalet. De kleuren lopen hier veelal subtiel in elkaar over. Wanneer elke gevel apart wordt bekeken zijn er enkele contrasten te vinden. Dit zijn in de Poele- en Folkingestraat vooral licht-donker contrasten op het monochroom kleurpalet. In de Gelkingestraat zijn meer warm-koud contrasten te vinden. Denk hierbij aan combinaties al rood-blauw.



Afbeelding 6: Folkingestraat, opvallende primaire kleur (bron: eigen bewerking)



Afbeelding 7: Gelkingestraat, brede en smalle panden (bron: eigen bewerking)

Schaal

De Gelkingestraat kent brede panden, afgewisseld met een aantal smalle panden. De breedte van de panden in de Poelestraat is gemiddeld. In de Folkingestraat zijn daarentegen vooral smalle panden te vinden. In vergelijking met de andere twee straten heeft de Gelkingestraat veel steegjes en vlakken (waar geen ramen of deuren in zitten). De Folkingestraat meer uitstekende elementen, zoals borden, nisjes en ramen. De verhoudingen van de bouwwerken in de Poelestraat lijken goed op elkaar aan te sluiten. Door het breder en smaller worden van de Poelestraat lijken de

bouwwerken in verschillende groepen te vallen. De Gelkingestraat is niet gegroepeerd en lijkt meer een lange rij naast elkaar geplaatste gevels.

Licht

Natuurlijk licht is te vinden in alle drie de straten. Echter is lichtinval van natuurlijk licht minder groot in de Gelkingestraat. Door de hoge panden en de richting van de straat ontstaan er veel schaduwplekken. Doordat de Folkingestraat vergeleken de andere straten meer uitstekende elementen bevat, kent zij meer contrasten en is de plasticiteit groter.



Afbeelding 8: Poelestraat, veel lichtinval (bron: eigen bewerking)



Afbeelding 9: Folkingestraat, inkepingen en uitstekende elementen (bron: eigen bewerking)

Ruimte

De bebouwing in alle drie de straten is veelal gesloten. De gevels kennen weinig inkepingen en vormen vaak één vlak. Dat wil zeggen dat de plint op dezelfde lijn ligt als de bovenliggende etages. Vergeleken de andere straten kent de Folkingestraat het meeste reliëf. Dit uit zich in uitstekende ramen of ornamenten op de gevel. In de Gelkingestraat is op straat ruimte ingedeeld op functie. De Poelestraat kent geen duidelijke verdeling en maakt gebruik van het 'shared space' principe. De Folkingestraat kent shared space maar ook een scheiding van functies (door bijv. stoepen).

Bouwmaterialen

De Poelestraat is opgebouwd uit baksteen met elementen van hout en kunststof waarbij het grootste deel van de straat uit ambacht is ontwikkeld. De Gelkingestraat kent wat dat betreft meer variëteit. Er wordt hier voornamelijk baksteen gebruikt maar dit wordt op enkele plekken afgewisseld met grote delen metaal, glas en kunststof. Aan alle ornamenten en elementen die de Folkingestraat rijk is, is te zien dat dit gedaan is uit een ambacht en dat het niet industrieel geproduceerd is. Maar ook hier wordt vooral gebruik gemaakt van baksteen.



Afbeelding 10: Gelkingestraat, verschillende materialen (bron: eigen bewerking)



Bouwkundige technieken

Qua bouwkundige technieken lijken de straten op elkaar: veelal een dragende constructie opgebouwd uit beton en ruwe bakstenen en hier en daar gepolijste elementen of een gladgewerkte gevel, soms met grove structuur.

Afbeelding 11: Poelestraat, vernieuwende baksteentechniek Vapiano (bron: eigen bewerking)

De voorgenoemde analyse op basis van de resultaten van het observatieschema (Bijlage 6), brengt enkele duidelijke verschillen naar voren tussen de toevoerstraten. Tabel 2 weergeeft de grootste verschillen.

	Voetgangersvriendelijk	Semi-voetgangersvriendelijk	voetgangersonvriendelijk
	Poelestraat	Folkingestraat	Gelkingestraat
vorm	Rechte vormen met zo hier en daar (organische) decoratieve toevoegingen	Rechte vormen met regelmatig (organische) decoratieve toevoegingen	Hoofdzakelijk rechte vormen
Compositie	Er is sprake van harmonie	Er is sprake van harmonie	Weinig harmonie
Schaal	Smalle maar ook brede gevels	Vooraf smalle gevels	Veel brede gevels maar ook smalle gevels
Licht	Veel natuurlijk lichtinval	Veel natuurlijk lichtinval	Lichtinval maar ook veel schaduw
Ruimte	Ruim opgezette shared space met éénzelfde betegeling	Shared space en scheiding van functies door stoepen	Scheiding van functies door stoepen en een busweg

Tabel 2: Voornaamste verschillen tussen de drie toevoerstraten (bron: eigen bewerking)

6.3.3 Bevindingen

Uit de analyse in deelparagraaf 3 komen verschillen naar voren tussen de voetgangersvriendelijk-, semi-voetgangersvriendelijke- en niet-voetgangersvriendelijke toevoerstraat. Tabel 2 laat zien dat:

- De voetgangersvriendelijke straat meer decoratieve toevoegingen kent in vorm.
- Er in de voetgangersvriendelijke straat harmonie tussen bouwwerken is.
- De voetgangersvriendelijke straat (vooral) smallere gevels kent.
- Er in de voetgangersvriendelijke straat veel natuurlijke lichtval is.
- De voetgangersvriendelijke straat veel gebruik maakt van het shared space principe.

Bovengenoemde punten zijn niet/in minder mate te herkennen in de niet-voetgangersvriendelijke straat. Echter, zo bleek al bij deelparagraaf 6.3.2, geeft dit niet een dekkend antwoord op deelvraag 3: *‘Wat in de vormgeving van bouwwerken maakt toevoerstraten van de stad Groningen voetgangersvriendelijk?’*. Gekeken naar de enquêteresultaten is het de vraag of de op basis van het onderzoek van Alfrink gekozen toevoerstraten wel zo hard verbonden kunnen worden met de titel ‘voetgangersvriendelijk’ of niet-voetgangersvriendelijk’. De laatste kolom in tabel 3 laat de top vijf zien wanneer het onderzoek van Alfrink en de enquête worden samengevoegd.

Voetgangersvriendelijk

	Alfrink	Enquête	Samen
1	Herestraat	Herestraat	Herestraat
2	Poelestraat	Zwanestraat	Zwanestraat
3	Zwanestraat	Oosterstraat	Poelestraat
4	Vismarkt	Poelestraat	Oosterstraat
5	Folkingestraat	Gelkingestraat	Vismarkt

Niet voetgangersvriendelijk

1	Folkingestraat	Folkingestraat	Folkingestraat
2	Gelkingestraat	Gelkingestraat	Gelkingestraat
3	Brugstraat	Poelestraat	Brugstraat
4	Oude Kijk in het Jatstraat	Brugstraat	Poelestraat
5	Grote Markt	Zwanestraat	Oude Kijk in het Jatstraat

Tabel 3: Voetgangersvriendelijkheid in Groningen (bron: eigen bewerking)

Dit betekent dat de Zwanestraat de voetgangersvriendelijke toevoerstraat is, de Poelestraat de semi-voetgangersvriendelijke toevoerstraat en de Folkingestraat de niet-voetgangersvriendelijke toevoerstraat. Echter, enkele resultaten uit tabel 2 komen overeen met informatie uit het interview met Kuipers (Bijlage 1). Kuipers stelt dat:

- Levendigheid in de gevel toevoegt aan voetgangersvriendelijkheid. Levendigheid in het algemeen gecreëerd wordt door afwisseling. Dat voor een fijne afwisseling een bepaald ritme en mooie details belangrijk zijn. Dit kan in de vorm van een rij Amsterdamse grachtenpanden maar ook door een mooi uitgevoerd blok.
- Arcades verdwijnen omdat voetgangers deze onder andere te benauwd en donker vinden. Hierdoor wordt meer natuurlijke lichtinval gecreëerd.

Met deze punten verbindt Kuipers decoratieve vormen, harmonie en natuurlijke lichtinval met een voetgangersvriendelijke vormgeving van bouwwerken. Op basis hiervan wordt voorzichtig gesteld dat decoratieve vormen, harmonie en natuurlijke lichtinval bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van Groningse toevoerstraten.

H7 Conclusie & aanbeveling

In dit hoofdstuk is antwoord gegeven op de centrale vraag en wordt een aanbeveling aan de gemeente Groningen gegeven. De centrale vraag is: *‘Hoe kan de vormgeving van bouwwerken bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen?’*.

7.1 Conclusie

De centrale vraag is beantwoord door eerst antwoord te geven op drie deelvragen.

Uit de bestudeerde literatuur kwam naar voren dat om gewenst gedrag uit te lokken, al vroeg in het ontwerpproces rekening moet worden gehouden met alle verschillende toekomstige gebruikers. Het bleek dat er al veel onderzoek is gedaan naar de invloed van de fysieke omgeving op haar gebruiker. Hierin was te merken dat er niet één richtlijn is om op alle verschillende gebruikers dezelfde invloed uit te oefenen. Echter, over de exacte rol van de vormgeving van bouwwerken in de invloed op de gebruiker, is in de literatuur nog weinig bekend. Kuipers ging hier wel op in en gaf aan dat de invloed die de vormgeving van bouwwerken uitoefent op haar gebruiker gestuurd wordt door de mate van uitwisseling, sociale controle, transparantie, interactie en levendigheid. Dit, met toevoeging van de bevindingen in paragraaf 6.1, geeft antwoord op deelvraag 1: *‘Wat is er bekend over de invloed van vormgeving van bouwwerken op haar gebruiker?’*

Bij het kijken naar het thema voetgangersvriendelijkheid in Nederland bleek dat in de steden waar het meest aandacht is voor het thema voetgangersvriendelijkheid, nog weinig aandacht is voor de rol van de vormgeving van bouwwerken hierin. Vereisten die de zowel Utrecht, Rotterdam als Amsterdam stellen aan een voetgangersvriendelijke omgeving zijn: ruimte, comfort en toegankelijkheid. Uit interviews bleek dat deze vereisten wel goed door te voeren zijn de vormgeving van bouwwerken. Uit alle gemeentelijke documenten bleek dat er weinig rekening wordt gehouden met de voetganger in de vormgeving van bouwwerken. Dit, met toevoeging van de bevindingen in paragraaf 6.2, geeft antwoord op deelvraag 2: *‘Hoe is er in andere steden rekening gehouden met voetgangers in de vormgeving van bouwwerken?’*.

Het bleek lastig vast te stellen wat in de vormgeving van toevoerstraten in Groningen bijdraagt aan voetgangersvriendelijkheid. Uit de analyse bleek dat de gekozen toevoerstraten veel gemeen hadden. Daarnaast liet de enquête zien dat de meningen ook verdeeld zijn over welke toevoerstraten voetgangersvriendelijk zijn en welke niet. Ondanks deze variabelen kwamen drie punten naar voren die een toegevoegde waarde hebben in de voetgangersvriendelijkheid in toevoerstraten, namelijk: decoratieve vormen, harmonie en natuurlijke lichtinval. Dit, met toevoeging van de bevindingen in paragraaf 6.3, geeft antwoord op deelvraag 3: *‘Wat in de vormgeving van bouwwerken maakt toevoerstraten van de stad Groningen voetgangersvriendelijk?’*

Er wordt steeds meer aandacht geschonken aan het thema voetgangersvriendelijkheid. Echter, de aandacht voor de rol van vormgeving van bouwwerken blijkt hier vaak nog bij te missen. Dit kwam in vrijwel alle facetten van dit onderzoek terug. Toch kwamen er enkele punten naar voren die bijdragen aan een voetgangersvriendelijke omgeving die doorgevoerd kunnen worden naar de vormgeving van bouwwerken. Deze punten vormen een deel van de aanbeveling en geven antwoord op de centrale vraag: *‘Hoe kan de vormgeving van bouwwerken bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten naar het centrum van de stad Groningen?’*.

7.2 Aanbeveling

Uit het onderzoek kwamen enkele punten naar voren die ingaan op de bijdrage die de vormgeving van bouwwerken heeft op de voetgangersvriendelijkheid van toevoerstraten. Bij het creëren van een gezonde, voetgangersvriendelijke stad is het advies aan de gemeente Groningen om:

- Bij elke keuze in het ontwerpproces van bouwwerken de voetganger als uitgangspunt te nemen. Hierbij is extra aandacht gewenst voor de plint van een bouwwerk.
- Bouwwerken zo te plaatsen en te vormen dat ze ruimte bieden voor de voetganger.
- Bouwwerken zo te vormen dat ze comfort bieden. Bijvoorbeeld door het tegenhouden van wind en regen of het doorlaten van natuurlijk daglicht.
- Vormgeving van bouwwerken toe te laten voegen aan toegankelijkheid door het bieden van mogelijkheden. Bijvoorbeeld door in te spelen op het onvermogen om te kunnen lopen (en daarom een rolstoel nodig zijn) en een gelijkvloerse verbinding tussen bouwwerk en omgeving te creëren.
- Gebruik te maken van decoratieve vormen in een straat en het nastreven van harmonie. Dit lijkt vaak als 'prettig' te worden ervaren door de voetganger.

Naast deze adviezen is er nog steeds een informatiegebrek betreft de rol van vormgeving van bouwwerken op voetgangersvriendelijkheid. In dit onderzoek kwam naar voren, wat ook geconcludeerd is in de vorige paragraaf, dat dit informatiegebrek ontstaat uit een gebrek aan aandacht voor dit specifieke onderwerp. De volgende aanbeveling is daarom:

- Vervolgonderzoek

Bij deelvraag 1 kwam naar voren dat de fysieke omgeving vaak onbewust invloed uitoefent. Door het uitvoeren van een observatieonderzoek wordt duidelijk wat de invloed is van een bouwwerk op de voetganger. Naast de observatie is het waardevol om door mini-interview aan de geobserveerde een verklaring voor gedrag te vragen. Observatiepunten zijn:

- Of en waar blijven voetgangers stilstaan bij een bouwwerk
- Of de voetgangers uitwijken voor bepaalde elementen in de vormgeving
- Of en waar voetgangers langs lopen (welke route)
- Of en waar voetgangers sneller langs lopen

Kortom, tijdens de observatie moet gekeken worden hoe voetgangers, zonder dat ze weten, reageren op bouwwerken. Door gebruik te maken van een gestructureerd observatieschema worden de verschillende keuzes van voetgangers vergelijkbaar. Een niet-participerend, meermalige uitvoering van het observatieonderzoek zorgt voor een valide resultaat. De invloed van de onderzoeker wordt dan namelijk zoveel mogelijk uitgesloten. Door het meermalig uit te voeren ontstaat een groter beeld van alle verschillende voetgangers. Denk hierbij aan verschillen in vermogen, behoeften en de drijfveer waar vanuit ze lopen. Door dit groter beeld kan een betrouwbaardere conclusie worden getrokken. Om een gezonde voetgangersvriendelijke stad te creëren is het zaak om het vervolgonderzoek binnen een zo kort mogelijk termijn te onderzoeken. Elke dag worden namelijk keuzes gemaakt. Hoe eerder duidelijkheid is over dit onderwerp, hoe sneller en vaker dit een gezonde keuze is.

H8 Discussie

In het begin van de onderzoeksperiode was het onderzoek opgezet als observatieonderzoek met ondersteunend middel mini-interview. Op deze manier kon nieuwe informatie vergaart worden aangezien over dit specifieke thema nog weinig bekend was. Door de coronacrisis was dit helaas niet meer mogelijk. Hierdoor werd het lastiger om het 'gat' aan informatie op te vullen. De keus om, na het uitbreken van corona, vast te houden aan de vormgeving van bouwwerken was achteraf gezien niet de beste keus. Het is bijvoorbeeld lastig om een relevant literatuuronderzoek neer te zetten als er over dit specifieke thema geen literatuur is. Of om van andere steden op dit gebied te leren terwijl zij over dit specifieke thema ook (nog) niet nagedacht hebben. Destijds is gekozen om toch vast te houden aan de vormgeving van bouwwerken uit een persoonlijke interesse voor dit onderwerp. Dit was ook de reden om aan dit onderzoek te beginnen.

Bij deelvraag 1 zijn, om een betrouwbaar literatuuronderzoek neer te zetten, verschillende invalshoeken gebruikt. Omdat veel specifieke informatie er niet was, is informatie soms door de onderzoeker zelf vertaald naar het onderwerp. Daarnaast is de link naar de vormgeving van bouwwerken veelal gebaseerd op één interview. Dit doet af aan de betrouwbaarheid.

De keus om bij deelvraag 2 in te gaan op andere gemeentes was achteraf gezien niet optimaal. Het bleek dat de gemeentes nog weinig vereisten stellen aan de vormgeving van bouwwerken voor voetgangers. Deze ondervinding roept de vraag op of het ontbreken van aandacht voor de vormgeving van bouwwerken een witte vlek is of dat het gezien wordt als onbelangrijk. Dit is ook reden dat in 7.2 de aanbeveling is gegeven om onderzoek te doen naar de hoe/of een voetganger reageert op de vormgeving van bouwwerken. Wanneer de invloed van de vormgeving van bouwwerken nihil blijkt, is het overbodig om de vormgeving van bouwwerken op voetgangers aan te passen. Wat de validiteit bij deze deelvraag groter had gemaakt, is het zelf uitvoeren van de interviews met Lubbers en Besselink. De samenwerking met de bNR student was voordelig doordat taken verdeeld konden worden. Anderzijds werden vragen niet hetzelfde gesteld en er werd minder doorgevraagd dan wanneer het zelf uitgevoerd zou zijn. Het risico is er (en wat ook gebeurde) dat het interview vooral naar het onderzoek van de andere bNR student getrokken wordt. Hierdoor is de informatie compleetheid voor het huidige onderzoek minder groot.

De bevindingen bij deelvraag 3 zijn discutabel. Het is namelijk een eenzijdige analyse doordat het observatieschema is ingevuld door één persoon. Dit verlaagt de validiteit. Wanneer iemand anders het schema invult komt er andere conclusie uit. Iedereen valt namelijk andere dingen op door ervaring, smaak en expertise. Daarnaast staan de gekozen straten wankel. In het onderzoek van Alfrink kwam naar voren dat de Gelkingestraat niet-voetgangersvriendelijk is, dat de Folkingestraat semi-voetgangersvriendelijk is en de Poelestraat veelal als voetgangersvriendelijk wordt gezien. Daarentegen liet de enquête zien dat zowel de Gelkingestraat als de Folkingestraat als de Poelestraat in de top 3 staan van niet-voetgangersvriendelijke straten. Dit doet af aan de betrouwbaarheid van de bevindingen uit de analyse. Een aantekening hierbij is de slechte vraagstelling in de enquête. Achteraf gezien was de vraagstelling enigszins sturend door het noemen van een aantal voorbeeldstraten (Bijlage 4). De geënquêteerden leken hierop te blijven haken.

Waterdichte adviezen heeft dit onderzoek niet opgeleverd. Om deze waterdicht te maken is vervolgonderzoek nodig. In dit onderzoek is de eerste stap gezet om het informatie gat te vullen. Nu is het tijd voor een tweede.

Bibliografie

- Alfrink, B. (2018, februari 28). *DE VOETGANGER CENTRAAL*. Opgehaald van Rug: https://frw.studenttheses.ub.rug.nl/145/1/Masterscriptie_Voetgangersvrie_1.pdf
- ANW. (2020). *Algemeen Nederlands Woordenboek*. Opgehaald van Loopvriendelijkheid: <http://anw.inl.nl/article/loopvriendelijk>
- Bestuur VOC. (2013, april 18). *Het hart van de stad moet kloppen*. Opgehaald van VOC Vlissingen: <https://www.vocvlissingen.nl/images/downloads/Het%20hart%20van%20de%20stad%20moet%20kloppen.pdf>
- Betrand, P.-J., & Moors, G. (2014, april). *Richtlijnen voor*. Opgehaald van Voetgangersvademecum Brussels Hoofdstedelijk gewest: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-voetgangersvriendelijke-stad.pdf>
- Bouwnext. (2016). *RENOVATIE PORTIEKFLATS, PRESIKHAAF, ARNHEM*. Opgehaald van Bouwnext: <https://www.bouwnext.nl/project/portiekflats-presikhaaf-arnhem/>
- Breimer, T. (2019, oktober 2). *Lichtgevend zebepad zet voetgangers in de spotlights*. Opgehaald van Gemeente Rotterdam: <https://persberichtenrotterdam.nl/blog/persbericht/lichtgevend-zebepad-zet-voetgangers-in-de-spotlights/>
- Buikema, R. (2019, februari 14). *Jochen Mierau: 'The health differences in the Northern Netherlands are bizarre'*. Opgehaald van University of Groningen: <https://www.rug.nl/news/2018/nieuwsberichten/jochen-mierau-gezondheidsverschillen-noord-nederland>
- bureau NoorderRuimte. (2015). *Position Paper, NoorderRuimte 2020*. Opgehaald van Hanze research: https://www.hanze.nl/assets/kc-noorderruimte/PublishingImages/Public/NoorderRuimte_Position_Paper2020_27november2015_NL.pdf
- bureau NoorderRuimte. (2020). *Hanzehogeschool Groningen*. Opgehaald van bureau NoorderRuimte: <https://www.hanze.nl/nld/onderzoek/kenniscentra/kenniscentrum-noorderruimte/bnr/bureau-noorderruimte/stage-afstuderen-bnr>
- Buro Poelmans Reesink. (2017, januari). *Globaal Groenplan*. Opgehaald van Gemeente Arnhem: <https://binnenstadarnhem.nl/wp-content/uploads/2017/08/Dia-16-Openbare-ruimte-Globaal-Groenplan-Arnhem-Binnenstad.pdf>
- Collective dynamics. (2016, juli 10). *Age and Group-driven Pedestrian Behaviour: from Observations to Simulations*. Opgehaald van Collective dynamics: <https://collective-dynamics.eu/index.php/cod/article/view/A3/5>
- CROW. (2014). *Lopen loont*. Ede: CROW Media.
- de Grave, R. (2016, augustus 19). *Is een vogelverschrikker een bouwwerk?* Opgehaald van Wieringa-advocaten: <https://www.wieringa-advocaten.nl/nl/weblog/2016/08/19/is-een-vogelverschrikker-een-bouwwerk>
- Dijst, M., Rietveld, P., & Steg, L. (2002). *VERKEER EN VERVOER IN HOOFDLIJNEN*. Opgehaald van Universiteit Utrecht:

- https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/29544/Dijst_2002_Behoeften_mogelijkheden_gedragskeuzen-c3.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Encyclo. (2019). *Voetganger*. Opgehaald van Encyclo: <https://www.encyclo.nl/begrip/voetganger>
- Encyclo. (z.d.). *Bouwwerk*. Opgehaald van Encyclo: <https://www.encyclo.nl/lokaal/94390426>
- Ensie. (2019, juni 8). *Verkeersader*. Opgehaald van Art & Architecture Thesaurus: <https://www.ensie.nl/aat/verkeersader-straat-naar-locatie-of-context>
- F.Horvats. (2018, november). *Stad voor stap: hoe voetgangersnetwerken de stad van de toekomst bepalen*. Opgehaald van https://cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2018/id_190_ferenc_horvaith_stad_voor_stap_hoe_voetgangersnetwerken_stad_vd_toekomst_bepalen.pdf
- Gehl, J. (1987). *Life between buildings*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gemeente Amsterdam. (2020). *Volg het beleid: Voetganger*. Opgehaald van Gemeente Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/voetganger/>
- Gemeente Arnhem. (2020, oktober 28). *Facetplan woningsplitsing en verkamering*. Opgehaald van Ruimtelijkeplannen.nl: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.0202.959-0301/pt_NL.IMRO.0202.959-0301.xml#NL.IMRO.PT.s29
- Gemeente Groningen. (2016, januari). *Bestemmingsplan binnenstad*. Opgehaald van Gemeente Groningen: file:///C:/Users/Jan%20Willem/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/boekje-bestemming-binnenstad-printversie_0.pdf
- Gemeente Groningen. (2018, juli). *Omgevingsvisie*. Opgehaald van The Next city: <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Omgevingsvisie-gemeente-Groningen.pdf>
- Gemeente Groningen. (2019, februari). *Coalitieakkoord*. Opgehaald van <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Coalitieakkoord-gemeente-Groningen-2019-2022.pdf>
- Gemeente Groningen. (2020). *Bestemmingsplan Fietsroute Plus Groningen - Ten Boer*. Opgehaald van Gemeente Groningen: <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Bestemmingsplan-Fietsroute-Plus-Groningen---Ten-Boer-vo01.pdf>
- Gemeente Hof van Twente. (z.d.). *Bestemmingsplan*. Opgehaald van Gemeente Hof van Twente: http://ftp.hofvantwente.nl/Reo/plannen/NL.IMRO.1735.HVTBuitengebied-/NL.IMRO.1735.HVTBuitengebied-OP10/r_NL.IMRO.1735.HVTBuitengebied-OP10_1.1.html#_1.37_bouwwerk
- Gemeente Noordenveld. (2013). *Bestemmingsplan centrumgebied Roden*. Opgehaald van Gemeente Noordenveld: https://www.gemeentenordenveld.nl/ruimtelijkeplannen/NL.IMRO.1699.2012BP037-vg01/r_NL.IMRO.1699.2012BP037-vg01_index.html
- Gemeente Utrecht. (2015, mei). *Actieplan voetganger 2015-2020*. Opgehaald van Gemeente Utrecht: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/Actieplan_voetgangers_V6.pdf

- Gemeente Utrecht. (2019). *Voetganger*. Opgehaald van Gemeente Utrecht: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/voetganger/>
- Gemeente Wervershoof. (2010, juni 2). *Bestemmingsplan buitengebied Wervershoof*. Opgehaald van Buro Vijn: http://www.gisnet.nl/ruimtelijkeplannen/Wervershoof/NL.IMRO.0459.047509-VO01/t_NL.IMRO.0459.047509-VO01_index.pdf
- Gezonde Stad. (2019). *Gezonde Stad*. Opgehaald van Hanzehogeschool: <https://www.hanze.nl/nld/onderzoek/kenniscentra/kenniscentrum-noorderruimte/onderzoeksprojecten-uitgelicht/projecten-in-de-etalage/gezonde-stad>
- Goorman, T. (2008, april 22). *Mobiliteit in het landelijk gebied*. Opgehaald van Rug: <https://frw.studenttheses.ub.rug.nl/1661/1/tgoorman.pdf>
- Groninger Museum. (2019). *Groninger Museum*. Opgehaald van <https://www.groningermuseum.nl/pers/mini-groninger-museum-on-tour>
- Hamel, R. (2009). *Ontwerpen voor de gebruiker*. Opgehaald van Universiteit van Amsterdam: <https://edepot.wur.nl/148737>
- Hanzehogeschool Groningen. (2020). *Voetgangersvriendelijke stad*. Opgehaald van Hanzehogeschool Groningen: <https://www.hanze.nl/nld/onderzoek/kenniscentra/kenniscentrum-noorderruimte/onderzoeksprojecten-uitgelicht/projecten-in-de-etalage/gezonde-stad/projecten/projecten/voetgangersvriendelijke-stad>
- Horváth, F. (2018, november 23). *Stad voor stap: hoe voetgangersnetwerken de stad van de*. Opgehaald van csv-congres: https://cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2018/id_190_ferenc_horvaith_stad_voor_stap_hoe_voetgangersnetwerken_stad_vd_toekomst_bepalen.pdf
- Kenniscentrum NoorderRuimte. (2020, februari). *ONDERZOEKSOPDRACHT KCNR FEBRUARI 2020*. Opgehaald van Hanzehogeschool Groningen: <https://www.hanze.nl/assets/kc-noorderruimte/Documents/Public/Onderzoeksopdrachten-februari-2020/Gezonde%20Voetgangersvriendelijke%20Stad.pdf>
- Kouwenhoven, E. (2020, februari 2). *Fietsers en voetgangers vogelvrij in het verkeer*. Opgehaald van Dagblad van het Noorden: <https://www.dvhn.nl/extra/Fietsers-en-voetgangers-vogelvrij-in-het-verkeer-25304588.html>
- Kuiper, M. (2013). *Ontwerpen met impact*. Wageningen: Wageningen university.
- Kwalon. (2016, mei 18). *Fenomenologie: een kwalitatieve stroming met een verscheidenheid aan tradities*. Opgehaald van https://www.tijdschriftkwalon.nl/inhoud/tijdschrift_artikel/KW-10-1-7/Fenomenologie-een-kwalitatieve-stroming-met-een-verscheidenheid-aan-tradities
- Lubbers, H. (2020, april 22). *Inrichten van de stad*. (R. Kuyper, & J. Kuipers, Interviewers)
- Lutz, S., & Foorthuis, W. (2011). *Shared space*. Opgehaald van CROW: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/shared-space-het-concept-en-zijn-toepassing>
- Maassen, M. (2011). *Masterscriptie, Ornament en beeldproductie van de eenentwintigste eeuw*. Opgehaald van TUE: <https://pure.tue.nl/ws/files/47023915/719336-1.pdf>

- Messchendorp, G., & Kuipers, J. (2019). *Dementie vriendelijk bouwen en wonen*. Groningen: Bureau Noorderruimte.
- Muiswerk. (2017). *Vormgeving*. Opgehaald van Ensie: <https://www.ensie.nl/muiswerk/vormgeving>
- Munniksma, R. (2014). *De kunst van maatschappelijk*. Opgehaald van Research Hanze: https://research.hanze.nl/ws/portalfiles/portal/3056192/226.Boek_de_kunst_van_Maatschappelijk_Vastgoedmanagement_1_.pdf
- Noordhollands Dagblad . (2019, december 5). *Alkmaar is volgens onderzoekers de meest voetgangersvriendelijke stad van Nederland*. Opgehaald van Noordhollandsdagblad: https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20191205_56709013/alkmaar-is-volgens-onderzoekers-de-meest-voetgangersvriendelijke-stad-van-nederland?utm_source=google&utm_medium=organic
- Omgevingswet. (2020). *Fysieke omgeving*. Opgehaald van Aan de slag met de omgevingswet: <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/regelgeving/stelsel-omgevingswet/uitgangspunten-doelen-omgevingswet/fysieke-leefomgeving/>
- Post, T. (2020, november). *Omschrijving Nieuwstraat 69 71 - EIBERGEN*. Opgehaald van Jaap.nl: <https://www.jaap.nl/te-koop/gelderland/achterhoek/eibergen/7151cd/nieuwstraat+69+71/14479091/overzicht>
- Rechtbank Gelderland. (2016, januari 12). *Uitspraken*. Opgehaald van De rechtspraak: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBGEL:2016:6689>
- Redactie Rotterdam. (2019, december 5). *Rotterdam hoort bij de beste wandelsteden van Nederland*. Opgehaald van AD: <https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdam-hoort-bij-de-beste-wandelsteden-van-nederland~aea04eda/?referrer=https://www.google.nl/>
- Rottier, J. (2020, mei 1). *Serie experimenten geeft fietsers en voetganger meer ruimte in Rotterdam*. Opgehaald van Verkeersnet: <https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/32737/serie-experimenten-geeft-fietsers-en-voetganger-meer-ruimte-in-rotterdam/>
- RVM. (2019, April). *Elke dag wandelen naar je werk?* . Opgehaald van Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu: <https://www.atlasleefomgeving.nl/nieuws/elke-dag-wandelen-naar-je-werk-met-meer-ruimte-voor-voetgangers>
- Scarzella, P. (2020, januari 24). *Victor Papanek, the pioneer of social and sustainable design for the real world*. Opgehaald van Lifegate: <https://www.lifegate.com/people/lifestyle/victor-papanek-design-real-world>
- Schovers. (2016). *Wat is een bouwwerk?* Opgehaald van Schovers advocatenkantoor: <https://www.schoversadvocaten.nl/wat-is-een-bouwwerk/>
- Southworth, M. (2005). *Journal of Urban Planning and Development*. Opgehaald van Designing the Walkable City.
- Staat in Groningen. (z.d.). *Groningers Museum*. Opgehaald van Staat in Groningen: <http://www.staatingroningen.nl/295/groninger-museum>
- SurveyMonkeys. (2020, juni 18). *Foutmargeberekening*. Opgehaald van SurveyMonkeys: <https://nl.surveymonkey.com/mp/margin-of-error-calculator/>

- Thesaurus. (2019, juni 13). *Vormgeving*. Opgehaald van Ensie: <https://www.ensie.nl/wo2-thesaurus/vormgeving>
- Theyssens, Y. (2019). *Stapvoets verweer*. Opgehaald van Verkeerskunde: <https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2019/10/Eindwerk-Yelena-Theyssens--1-.pdf>
- Tiemeijer, W., Thomas, C., & Prast, H. (2009). *de menselijke beslisser*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- TU Delft. (2015, januari). '*Geen goede architectuur zonder ethiek*'. Opgehaald van TU Delft: <https://www.tudelft.nl/2015/bk/geen-goede-architectuur-zonder-ethiek/>
- van de Kamp, M. (2018). *Kunst algemeen, begrippenlijst*. Opgehaald van Kunstcontext: https://www.kunstcontext.com/ckv/KUA%20begrippenlijst_1819%20digitaal.pdf
- van der Voordt, T. (2004). *Afstemming op psychologische behoeften*. Opgehaald van TU Delft: https://pure.tudelft.nl/portal/files/39464781/2004_REMdictaat_H9_PsychologischeBehoeften_149_163.pdf
- van Dijk, J. (2013). *Wat is een healing environment?* Opgehaald van Omgevingspsycholoog: <https://www.omgevingspsycholoog.nl/healing-environment/>
- van Dorp, H. (2019). *Vormgeving*. Opgehaald van Kunstgeschiedenis.jouwweb: <https://kunstgeschiedenis.jouwweb.nl/vormgeving>
- van Ketwich, M. (2019, juni 21). *Voetgangers krijgen voorrang in Rotterdam*. Opgehaald van Biind: <https://www.biind.nl/artikel/voetgangers-krijgen-voorrang-in-rotterdam>
- van Riel, E. (2020, april 6). *Dáárom is wandelen zo gezond*. Opgehaald van Gezondheidsnet: <https://www.gezondheidsnet.nl/wandelen/daarom-is-wandelen-zo-gezond>
- van Vuren, H. (2019, mei 29). *Evaluatie uitbreiding voetgangersgebied*. Opgehaald van Gemeente Groningen: [file:///C:/Users/Jan%20Willem/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/Evaluatie%20uitbreiding%20voetgangersgebied%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Jan%20Willem/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/Evaluatie%20uitbreiding%20voetgangersgebied%20(1).pdf)
- Visser, J. (2019, februari 22). *StudentTalks: Bas Alferink vertelt over zijn onderzoek naar een voetgangersvriendelijke binnenstad*. Opgehaald van Urban.Gro.Lab: <http://urbangrolab.nl/studenttalks-bas-alferink-vertelt-over-zijn-onderzoek-naar-een-voetgangersvriendelijke-binnenstad/>
- VVB. (2020). *VOETGANGERSGEBIED IN GRONINGER BINNENSTAD WORDT TWINTIG PROCENT GROTER*. Opgehaald van Verkeerswijzer Groningen: <https://www.verkeerswijzergroningen.nl/nieuws/voetgangersgebied-in-groninger-binnenstad-wordt-twintig-procent-groter>
- Walk21. (z.d.). *International charter for Walking*. Opgehaald van https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key_doc/charter_EN.pdf
- Woorden.org. (2019). *Vormgeving*. Opgehaald van <https://www.woorden.org/woord/vormgeving>
- Zwaving, M. (2020, februari). *Voetgangersvriendelijkheid*. (T. g. stad, Interviewer)

Bijlagen

Bijlage 1 Transcriptie interview Paul Kuipers

(...Persoonlijk gesprek...)

Janine: 'Je bent bezig met lesgeven en daarnaast ben je actief als architect.'

Kuipers: 'Uhm, ja.'

Janine: 'Ben je algemeen architect of heb je daar nog een specialisme in?'

Kuipers: 'Ehm, ik zit wel in een bepaalde hoek van architectuur. Ik maak natuurlijk veel tijdelijke vormen van architectuur. Dat is één ding. Dat heeft te maken dat ik met bijvoorbeeld bepaalde kunstenaar samenwerk en dan maak ik een architectonische ruimte om het zo maar te zeggen. Dat maak ik dan voor een bepaald project en dat staat dan een paar maanden en verdwijnt dan weer. Dus tijdelijkheid speelt dan wel een rol.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Maar dat is niet persé het belangrijkste in mijn praktijk. Als ik morgen gevraagd word om een huis te bouwen ga ik dat ook doen.'

Janine: 'Okee, het ligt er dus net een beetje aan wat er op je afkomt.'

Kuipers: 'Ja. Een huis bouwen dat is leuk omdat het een prettige schaal is om een experiment mee te doen. Dat is wat anders dan een museum om het maar zo te noemen. Dat is ook heel complex.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Maar ik ben over het algemeen wel geïnteresseerd in projecten die een sociaal of politiek programma of onderwerp hebben. Dus ik ben ook afgestudeerd op het huis van Edward Snowden. De Klokkenluider. Ik weet niet of je wat van hem gehoord hebt.'

Janine: 'Ik heb er wel iets over meegekregen.'

Kuipers: 'Daar heb ik een huis voor gemaakt. Het is niet een privé woonhuis voor hem. Ehm, dat is het ook maar het is ook een publiekgebouw. Dus ik ben ook altijd wel geïnteresseerd in publieke onderwerpen. En dan gaat het er om van wie is nou je publiek.'

Janine: 'En hoe speel je daarop in.'

Kuipers: 'Hoe speel je daarop in en wat voor agenda kan je hebben met je project. En daarmee bedoel ik, je kan natuurlijk ook nadenken over, ik heb natuurlijk ook in het buitenland gebouwd met bepaalde gemeenschappen. Of dat je kijkt naar lokale bouwvormen of betaalbare woningen voor mensen. Dat kan trouwens in Nederland ook want dat is hier ook een ramp. Of dat je nadenkt over natuur inclusief bouwen. Of duurzaamheidsonderwerpen integreert in je architectuur. Naja, allemaal dat soort dingen. Eigenlijk interessanter in het algemeen dan privé opdrachten.'

Janine: 'Het onderwerp van mijn scriptie ligt hier eigenlijk tegenaan. Ik kijk namelijk naar hoe de vormgeving van bouwwerken invloed heeft op de voetgangersvriendelijkheid van een omgeving. Hoe kan deze bijdragen in de stimulering van voetgangers om te gaan lopen. Wat is jouw visie op dit thema? Wat zie jij als voetgangersvriendelijk?'

Kuipers: 'Dat is een hele specifieke vraag. Dus dat is heel leuk. Ik heb er wel even over nagedacht maar het is wel heel pittig om daar.. het schiet me ook niet 1, 2, 3 te binnen. Maar er zijn wel een aantal dingen daarover te zeggen, over voetgangsvriendelijkheid. Daarmee zeg je al dat je het hebt over mensen, dan heb je het eigenlijk over de aansluiting van een gebouw op, laat we maar even zeggen met de straat of de stoep. Zeg maar met de openbare ruimte.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dus ik maak altijd onderscheidt in de openbare ruimte met publieke ruimte en privéruimte. Dat maak ik niet persé, dat is vrij gebruikelijk in mijn vak om dat onderscheidt te maken. Het verschil tussen publieke ruimte en privéruimte is dat een publieke ruimte, ja daar gelden toch weer andere condities, andere regels dan met betrekking tot de openbare ruimte. Daar gelden ook regels maar bij openbare ruimte, een stoep, dat is voor iedereen. Snap je. Terwijl bijvoorbeeld de ruimte in een winkel, stel je gaat naar de Hema om maar wat te noemen, dan kan iemand zeggen van je komt er niet in je bent dronken, je hebt hier eerder wat gejat of weet ik veel. Het is in die zin wel een publiekstoegankelijk gebouw, maar het is niet openbaar. Het gaat op een gegeven moment ook dicht. Een uurtje of 6 of misschien wel later. Dat is eigenlijk, openbaar is zeg maar het meest publieke en privaat het meest privé. Die overgang van privaat naar privé is natuurlijk heel interessant. Van hoe kom je ergens binnen, en jouw vraag is kan je met architectuur, of hoe formuleerde je dat?'

Janine: 'Ik kan wel een voorbeeld geven naar wat voor dingen ik kijk. Want bijvoorbeeld, iedereen maakt elke dag allemaal keuzes met hoe die van A naar B gaat. Maar wanneer je goede omstandigheden hebt om te gaan lopen, zou je eerder kiezen om dit ook te doen dan wanneer dit minder is. Dit kan bijvoorbeeld door wanneer je kijkt naar de vormgeving van gebouwen, hoe dat is ingericht, dit kan bijvoorbeeld zijn doordat ze ene luifel hebben of dat ze bescherming bieden tegen de wind en op die manier bijdragen.'

Kuipers: 'Daar noem je een goed voorbeeld wat ik zelf ook bedacht. Zeg maar luifels. Luifels zijn een belangrijk element. Je zou ook kunnen zeggen dat je in je bouwvolume een luifel maken of iets waarin je comfort en beschutting tegen weer vindt. Bijvoorbeeld door een overstek. Iets wat uitsteekt. Dat zie je vaak in, een heel bekend voorbeeld, dan ga ik wel even heel diep in de architectuur maar dat is de arcade. Ik weet niet, zegt je dat wat?'

Janine: 'Dat zegt me niet gelijk wat.'

Kuipers: 'Maar dat vind je als je op arcade zoekt en dan op architectuur dan vind je dat wel. Maar dat is zeg maar, je hebt ronde bogen die worden ondersteund door kolommen waardoor er een soort van schut gang ontstaat.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Je kan je er wel iets bij voorstellen. Dit creëert een overgang van het openbaar gebied, laten we zeggen de straat, en dan heb je misschien een stoep en die loopt door in de arcade. Dit is eigenlijk een heel klassiek element dat al helemaal uit de oudheid komt. En waar allemaal mensen al hele slimme dingen over geschreven hebben in de geschiedenis. Je ziet, een arcade is aan het verdwijnen omdat men het te benauwd, donker of te laag vindt en ook luifels zijn in allemaal winkelstraten al verdwenen. Wat ik wel slecht vind. Het moet allemaal open en het moet allemaal hoogbouw zijn maar het is dan heel onaangenaam om dan die overgang te maken van de straat naar binnen.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dus als je het mij persoonlijk vraagt, ik ben een groot voorstander van luifels en arcades. En bijvoorbeeld een plint, zo noemen we dat. En plint is zeg maar de begane grond van een gebouw.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Die kan je een iets terugleggen waardoor er een soort overstek ontstaat waardoor je een soort geborgenheid hebt. Je moet je voorstellen, het hangt ook een beetje af van de schaal van een gebouw hé. Als je, ik noem maar wat, in een bungalow dan is een luifeltje vaak voldoen. Op het moment dat jij je slot moet openen dat je even droog staat. Bij een flatje, van weet ik veel, 3, 4 hoog, is dat ook wel prettig. Als je aan de voet van een wolkenkrabber staat, in New York ofzo, dan is zo'n luifeltje natuurlijk heel lullig. Dat ziet er ook niet uit. Dan zou het veel prettig zijn dat je het dan op een andere manier oplost. Dat kan zijn doordat je de plint teruglegt of doordat je bijvoorbeeld de voordeur teruglegt inpandig. Snap je? Dus dat je een soort heel klein voorpleintje bij je deur maakt die in je gebouw zit waardoor je alweer droogstaat.'

Janine: 'Ja. Dan heb je het over mensen die naar hun bestemming toe gaan. Maar voor mensen die het passeren, wat zouden dan nog andere manier kunnen zijn om dat lopen te stimuleren?'

Kuipers: 'Lopen te stimuleren. Even denken hoor. Nou, ja. Dit is een gemene vraag die je stelt en ik denk natuurlijk meteen aan een stad. Dus aan een stedelijke context. Ik vind het zeg maar niet prettig om door een straat te lopen waar de begane grond helemaal dicht is.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dat noem ik altijd een dooie begane grond. Dat zag je, dat is een architectuur in de jaren 80, dan zag je heel veel, wat er toen gebeurde is dat veel praktische ruimtes, technische ruimtes en berg ruimtes op de begane grond werden gepland. En dat, voor diegene die erin woont maakt dat niet zoveel uit. Je hebt een entree, of een trappenhuis of een lift en je komt wel in je woning. Maar als voorbijganger op de straat vind ik dat heel onplezierig. Je hebt geen uitwisseling, je hebt geen sociale controle, je hebt geen levendigheid, je loopt gewoon langs een bakstenen muur.'

Janine: 'Ja. Je noemt hier nu een aantal begrippen, zie je dit dan ook als begrippen die als voetgangersvriendelijk gezien kunnen worden?'

Kuipers: 'Welke begrippen?'

Janine: 'Levendigheid, uitwisseling'

Kuipers: 'Ik vind afwisseling, levendigheid, interactie, sociale controle, dat zijn allemaal aspecten die met, dat noem ik dan, een transparante plint, zodat er uitwisseling mogelijk is zonder dat je persé naar binnen hoeft te gaan. Dat kunnen etalagés zijn maar dat kunnen ook woningen zijn. Dat kan, ehm, dat is ongeveer de keus.'

Janine: 'Oke.'

Kuipers: 'Een gebouw kan, je hebt het echt over voetgangers hé en dan niet over gebruikers van het gebouw?'

Janine: 'Nee, het is inderdaad op de straat gericht.'

Kuipers: 'Kijk er is nog een ander ding, het blijft heel erg op straat, maar ik vind een, en dat is niet bij elk gebouw mogelijk maar ik vind het ook heel prettig als een gebouw multifunctionaliteit als een punt kunnen noemen op het moment dat een gebouw, laten we

zeggen, dat de voetgangerszone door gaat in het gebouw. Dan krijg je een hele interessante mix van gebruikers. Stel je voor je hebt een prachtig dakterras maar daar kan je als voetganger ook heen en je moet op één of andere manier door dat gebouw heen en je krijgt, en je komt ondertussen enkele bewoners tegen of andere passanten, en dat kan een dakterras zijn maar kan bijvoorbeeld ook een binnentuin zijn. Op het moment dat die voetgangerszone wat minder gerealiseerd is tot de straat, waar de auto's rijden en waar het snelle verkeer is. Dat vind ik ook altijd interessant want dan kan je ook alternatieve routes vinden in een stad.'

Janine: 'Ja. Dan worden dus als het ware publieke en private gebieden in elkaar geweven.'

Kuipers: 'Precies. Mijn afstuderen is daar een heel goed voorbeeld van. Dat was voor mij een heel belangrijk aspect dus ik heb een gebouw gemaakt op de gracht in Amsterdam in het centrum. En je komt nooit in die binnentuin. Je loopt zeg maar van de éne gracht naar de andere door een straatje ook weer, want zo zijn ze verbonden.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En wat ik eigenlijk gedaan heb, ik heb eigenlijk een nieuw achterhuis gemaakt, nee, eigenlijk die heb ik aan elkaar gekoekt. Daarmee heb ik een verbinding gemaakt van de ene gracht naar de andere. Dus je kan er als voetganger, mijn gebouw is dus eigenlijk, die, hoe zeg je dat, die trekt de voetgangers. Die verleidt ze om naar binnen te gaan.'

Janine: 'Die geeft een interessante omgeving om doorheen te wandelen?'

Kuipers: 'Ja die geeft een interessante omgeving en die geeft, in mijn geval dan, een soort bunker heen waar iemand beveiligd in woont. Tegelijkertijd krijg je door de wandeling die je maakt door mijn gebouw, krijg je een uitzicht op de binnentuinen. En dat is natuurlijk ook heel fijn in een stad, dat je in een parkomgeving terecht komt. En je kan er ook verblijven. Het is een plek waar je kan gaan zitten en een boek pakt.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dat is wat mijn architectuur, je kan het ook algemener stellen, wat architectuur kan uitlokken. Dus dat je ook niet, dat punt zou ik er ook graag nog aan toe willen voegen, dat het niet alleen over lopen gaat maar dat je met architectuur, al dan niet geïntegreerd in een gebouw ook andere vormen van gebruik kan uitlokken. Bijvoorbeeld door even te gaan zitten. Dan bedoel ik niet persé op het terras van een cafeetje maar misschien in een kolom die loopt door in een bank waar je plaats kan nemen met een vriend of vriendin of whatever. Heel vele verkeersruimte is altijd super efficiënt. Weet je wel. Je moet zo snel mogelijk van A naar B. Ik hou ervan om dan een soort sympathieke obstakels op te richten waardoor het ook een fijne verblijfsruimte wordt.'

Janine: 'Dus de uitstraling van een gebouw heeft een grote invloed op of iemand graag in die ruimte wil zijn?'

Kuipers: 'Ja, heel erg. In the end is die relatie natuurlijk heel groot.'

Janine: 'Wat is volgens jou dan een plezierig bouwwerk om naast te verblijven? Is dat bijvoorbeeld dat transparante wat je noemde?'

Kuipers: 'Phoe, dat hangt van heel veel dingen af. Als je alleen op gebouwniveau kijkt dan, wat is prettig om naar te kijken.. Ja, nou als het mooi is. Dat is een hele vage opmerking haha.'

Janine: 'Het is ook eigenlijk heel subjectief.'

Kuipers: 'Dat hangt, ik bedoel, je kan natuurlijk een hele mooie gang hebben, een buitengang waar je heerlijk kan zitten. Maar dan zit er een stomme, weet ik veel, Macdonald in je rug, dan vind ik dat niet prettig. Nee. Maar dat kan een heel mooi gebouw zijn waar Macdonald een plek huur, maar ja. Dat is zo'n naargeestige manier van eten, dat vind ik niet prettig snap je. En dat zegt nog niks over de architectuur. Die vraag is moeilijk te beantwoorden. En als dingen met liefde en vakmanschap gemaakt zijn dan word ik daar wel heel erg vrolijk van. Dan denk ik dat is mooi om naar te kijken, daar kan je een groot respect voor hebben hoe mensen iets kunnen ontwerpen maar ook kunnen maken.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dus dat als dingen erg slecht gemaakt zijn, liefdeloos, wat ongeveer 80% van de architectuur is, dat vind ik geen reet aan om dat zo maar even te zeggen.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Maar als je ziet dat het goed in elkaar zit dan is het voor mij een plezier om naar te kijken. Dat speelt een rol. Het hangt natuurlijk ook heel erg af van waar zo'n gebouw staat en wat is de atmosfeer van de omgeving? Er staan hele mooie gebouwen in problematische buurten waar ik me dan niet prettig voel of waar veel te veel, ik heb een ontzettende hekel aan auto's. Dat is ook niet prettig.'

Janine: 'Nee. Hoe je je voelt bij een gebouw wordt dus ook beïnvloed door de omgeving waar het instaat maar ook door de functie die het omkleedt.'

Kuipers: 'Ja, de functie van een gebouw, de omgeving waar het in staat, en de omgeving, in welke mate wordt deze gebruikt, wat is de functie van de omgeving? En wat er aan een straat zit, een mooi plein, mooie bomen, ik zeg maar wat.'

Janine: 'Als je dan bijvoorbeeld Amsterdam bekijkt, en je noemde dan het project wat je zelf gedaan hebt, maar zie je verder in Amsterdam ook projecten of plekken waar veel aandacht is besteed aan de voetganger? En hoe zie je dat dan terug?'

Kuipers: 'Eh. Even denken hoor. Ik heb voor mijn eigen project heel erg gekeken naar binnenhoven en naar oude klooster en naar plekken, eigenlijk als je het in zijn algemeenheid stelt ben ik heel erg geïnteresseerd in hoever kan ik komen als voetganger? Ik kijk heel vaak als voetganger.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Ik kan naar het Amstel hotel kijken, daar loop je als voetganger heel ver in, dat is momenteel wel weer problematisch. 10 jaar geleden was dat nog een stuk makkelijker. Maar dat vind ik ook leuk. In hoeverre is een binnenruimte ook het verlengde van een buitenruimte. Het Amstel hotel is een heel chic hotel maar heeft een heel goed restaurant. Dat is niet alleen voor de gasten. Die functie mix vind ik altijd heel leuk. Maar ik zit ook aan het Eye museum te denken. Dat is het filmmuseum in Amsterdam en dat heeft een hele prettige buitenruimte waar je dus ook een, daar ga je eigenlijk te voet vanaf de pond, en dan loop je daarheen. Het is een paar minuutjes lopen. Het heeft een hele mooie positie aan het IJ. Het is ook een mooie wandeltocht daarheen. Ik ben ook altijd wel gevoelig in hoeverre er altijd, hoe heet het, mensen slecht ter been zijn of rolstoelgebruikers en dergelijke niet, allemaal lullige liftje, dat vind ik ook heel naar. Dan wordt je wandeling ineens een soort technische klus.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dus als je dat integreert, dan heb je het over voetgangers en die mag je daar prima bij rekenen. En vaak haal je dat niet, je hebt natuurlijk een bouwbesluit, zegt je dat wat?'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Daar staan natuurlijk allemaal regels in en voor een overbrugging heb je 20 meter aanloop nodig.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Maar opzich, dat is voor mij een hele moeilijke, het is een lastige eis want vaak heb je die ruimte niet, maar het is wel een uitdaging om mee te ontwerpen.'

Janine: 'Nu zie je in verdere regelgeving, of vanuit Amsterdam of andere gemeenten, worden er dan regels gesteld aan het ontwerp van bouwwerk gelet op voetgangersvriendelijkheid?'

Kuipers: 'Je hebt als je met regelgeving, je hebt natuurlijk altijd met regelgeving te maken, zowel als je nieuwbouw doet als dat je renovatie doet. Voor renovatie gelden iets andere regels. Dus als je naar het centrum van Amsterdam kijkt, daar zul je zien dat, daar heb je te dealen met een historische situatie waar allerlei regelgeving gelden. Maar ga je naar de buitenwijk, daar wordt ongelooflijk veel nieuwbouw gepleegd in Amsterdam, dan zie je gewoon dat ze aan de nieuwbouw regels moeten voldoen. Dat het beter opgelost is. Het is ook een beetje voortschrijdend inzicht. In de jaren 60 was men hier niet zo mee bezig dus je ziet dat het al wel een stuk verbeterd is.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Er is natuurlijk ook regelgeving dat gaat over andere dingen, dat gaat, dat is voor jou nu niet relevant denk ik, maar dat gaat over klimaat en duurzaamheid, recyclebaarheid van materialen, esthetische waarde, enzovoort, enzovoort.'

Janine: 'Ja dat ligt inderdaad buiten mijn scriptie maar ligt er wel tegenaan.'

Kuipers: 'Nee ik denk dat je, je hebt ook eigenlijk best wel een stedenbouwkundige vraag. Als je een kavel koopt en bouw een huis, dat heeft verder niet veel met stedenbouw te maken. Ik heb best wel wat vrienden in de stedenbouw en ik merk dat de aansluiting van een gebouw op de openbare ruimte dat is eigenlijk het belangrijkste. Daar zit studie. Daar zit ook eigenlijk de problematiek.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Je moet je ook voorstellen dat als je een groot appartementengebouw maakt, wat je dan vaak ziet, dat is ook wel leuk om te vermelden, dat is, dat zijn de parkeeroplossingen. In een stad is dat natuurlijk vreselijk moeilijk. Want waar moet je nou al dat stomme blik kwijt. Dat kan je niet kwijt in de straat. Als je een appartementenblok maakt heb je een vrij hoge dichtheid en heb je ook relatief meer auto's voor de deur staan. Nou die ruimte is er niet. Dus wat ze dan doen is, ze parkeren elders, dat is ook naargelang de budgetten die beschikbaar zijn en de ondergrond, dat is ook allemaal technisch verhaal, worden die parkeerkelders worden tegenwoordig half verhoogd. Die steken een eindje boven het maaiveld uit. Wat je dan krijgt is een hele, wat ik dan noem, een hele dooie rand. Wat ik onprettig voetgangersgebied vind opleveren.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Het andere ding is als je de parkeergarage helemaal onder de grond doet, dat heb je ook wel eens, dan moet je een uitgang maken. En die zijn flink. Dat is niet een deurtje waar even iemand naar buiten komt, dat is een behoorlijke poort. En in- en uitrit voor auto's

en daarnaast een parkeergarage met enorme klimaatinstallaties. En die machines die staan dan vaak op de begane grond en die hebben den, je kent het waarschijnlijk wel, dat zijn allemaal van die stalen deuren of roosters om die lucht uit en in te blazen.'

Janine: 'Dat ziet er niet mooi uit.'

Kuipers: 'Dat ziet er helemaal niet mooi uit. Ik kan je tig voorbeelden geven, ook bij nieuwbouw in Amsterdam, het is verschrikkelijk. Het zijn hele nare gebieden om rond te lopen. Wat je dan ook vaak hebt dat de voorkant van een gebouw nog wel aardig is, de zijstraatjes worden dan vaak gebruikt voor dit soort technische onderdelen van een gebouw. Dan maak je helemaal een dooie straat. Waar helemaal niks te beleven is en geen sfeer hangt waardoor het spooky kan zijn en dat.'

Janine: 'Dat is gewoon heel erg zonde.'

Kuipers: 'Ja. Voorbeeld over dit is het stedelijk museum in Amsterdam. Ik weet niet of je daar wel eens geweest bent.'

Janine: 'Nee.'

Kuipers: 'Dat staat achter het Rijksmuseum, daar ben je wel eens geweest toch?'

Janine: 'Ja, dat wel.'

Kuipers: 'Daar heb je een heel groot park achter en daar ligt het Stedelijk museum ook aan. Dat is eigenlijk wel een heel leuk voorbeeld in jouw verhaal. Dat is een oud gebouw uit 1900 of 1800 zoveel en daar hebben ze een nieuwbouw gepleegd, dus een heel nieuw gebouw naast gezet en onderling verbonden. Dat museum staat in het centrum van Amsterdam waar natuurlijk een hoop traffic is en veel gezelligheid en gedoe. En bij een museum heb je ook de problematiek van zo'n grote garagedeur. Dat is ook weer niet een deurtje maar een gigantische poort waar een vrachtauto naar binnen moet kunnen want je weet hoe groot schilderijen kunnen zijn. Dat is niet, die passen niet meer door een deur. Dus dat zou ook betekenen dat je in het centrum, eigenlijk één deel van je gevel dan helemaal moet afsluiten. Nou wat hebben ze gedaan. Dat vind ik eigenlijk een geniale ingeving. Dat ze iets van het gebouw af, daar is een toren neer gezet, een losstaand ding, en op die toren, aan die toren hangen allemaal grote spandoeken die aankondigen wat er in het museum te zien is. Die toren heeft een ingang en daar kan een hele truck in rijden en die gaat met een lift naar beneden, die hele truck, en die gaat laden en lossen in de kelders van het museum.'

Janine: 'Dat is wel heel slim bedacht. Ik heb inderdaad ook even foto's erbij gepakt maar het trekt niet de aandacht weg van het gebouw.'

Kuipers: 'Precies. Daar is enorm veel discussie over, heel veel architecten vinden dat verschrikkelijk. Ik vind het gebouw niet persé heel goed, met name van binnen niet. Maar ik vind dit inderdaad een geniale oplossing, je zou het als het ware als een soort accessoire van het gebouw kunnen zien. Je kan het als hele groot pijt van een parkeergarage lezen maar past het gebouw zelf niet aan. Oriëntatie punt op het museumplein. Dat is een typische manier hoe je een voetgangersgebied aantrekkelijker kan maken.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En dat betekent dat je om het hele gebouw heen kan lopen en niet met die logistiek, want ja het is niet alleen dat je met die auto, vrachtwagen, naar binnen moet, maar die moet dan ook nog een keer jouw pad kruisen.'

Janine: 'Maar maakt zo'n pui midden in een gebied dat gebied dan niet ook minder voetgangersvriendelijk?'

Kuipers: 'Zo'n pui?'

Janine: 'Ja, want je kan nu om het gebouw zelf heen lopen, het ziet er aantrekkelijker uit, het zorgt voor transparantie, maar vervolgens heb je wel één grote pui midden op het plein staan. Doet dat dan niet af van de voetgangersvriendelijkheid? Of maakt dit volgens jou niet uit?'

Kuipers: 'Ja ik lees dat niet eens meer als een pui. Ik lees dat als een technische installatie die, ik bedoel het is wel wat groter dan een prullenbak maar ik lees dat niet als een gebouw. Ik lees dat als een verlengstuk van een gebouw. Nu weet ik ook wel dat om zo'n massief ding heen, ongetwijfeld wordt daar ook weer tegenaan geplaatst en drugs verhandeld en andere dingen, maar hij staat vrij, hij geeft ook weer niet zoveel beschutting. Je merkt dat ding bijna niet op als je er loopt. Ik zet er vaak m'n fiets tegenaan dus in die zin is die ook nog handig haha.'

Janine: 'Ja, oké. Het is dus niet dat hij heel erg afleidt of veel aandacht trekt.'

Kuipers: 'Ik vind van niet. Het is natuurlijk wel een groot ding, wat ik zeg, hij is groter dan een prullenbak. Maar als je met een scherp oog door de openbare ruimte loopt en ziet hoeveel dingen op straat staan, dat is echt gigantisch.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Prullenbakken, fietsrekken, elektriciteitskastjes, lantaarnpallen, verkeersborden, verkeerslichten, stootblokken, antiterrorisme blokken, noem het maar op. Het is gigantisch wat je allemaal tegenkomt.'

Janine: 'Ja. Als je naar het voorbeeld kijkt van de pui zou je dan kunnen zeggen dat de voetgangersvriendelijkheid wordt bevorderd door onderdelen die deze ten nadele zouden doen, op een plek te plaatsen waar ze minder in de aandacht staan? Volg je me nog haha.'

Kuipers: 'Haha, nee niet helemaal.'

Janine: 'Bij het Stedelijk museum wordt de voetgangersvriendelijkheid bevorderd doordat zo'n grote garage uitgang aan de gevel wordt voorkomen en deze ergens anders te plaatsen op het plein. Daarmee wordt iets wat afdoet aan de voetgangersvriendelijkheid op een locatie gezet waar hij minder aandacht krijgt, of waar het minder opvalt.'

Kuipers: 'Ja.'

Janine: 'Dus dat zou ook een goede oplossing kunnen zijn om de voetgangersvriendelijkheid te vergroten aan de gevel van een bouwwerk?'

Kuipers: 'Ja, en dat is niet altijd mogelijk maar ik vind dit specifieke voorbeeld een goed voorbeeld van een architect die hier slim over nagedacht heeft. Het gebouw zelf heeft natuurlijk ook interactie met zijn omgeving, hetzij door mensen die naar binnen gaan, hetzij door auto's, vrachtauto's, die daar uitkomen. En die zijn van grote invloed op de voetgangersvriendelijkheid rond zo'n gebouw.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dus wat je kan doen, je kan het dus omkeren en dan geldt hetzelfde.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Het over het algemeen is het dan de vraag, wat doet dan gebouw dan? Ik vind transparantie dan heel fijn, dat ik naar binnen kan kijken. Dat er, dat hebben we al gezegd he, dat er uitwisseling is, interactie of verleiding.'

Janine: 'Je hebt wat te zien.'

Kuipers: 'Sociale controle. Ja, het is gewoon heel naar als dingen donker en gesloten, aan een woonstraat is dat natuurlijk iets minder aan de hand, maar dan vind ik het ook prettig dat ik bij mensen naar binnen kan, dat is misschien een beetje overdreven, loeren. Het belangrijkste moment van een bouwwerk is daar waar die de aarde raakt.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En, en, en, daar waar de voetganger, dus dat is niet altijd, een voetgangersgebied is niet altijd aan een gebouw gekoppeld. Maar in de stad vaak wel.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En dan vind ik het nog leuk als het een zachte plek heeft, zoals ik dat noem, waar je in kan, door een binnentuin kan gaan.'

Janine: 'Ja. Wat je ook vaak ziet in een straat is een afwisseling van verschillende gevels. Heeft dit en hoe heeft dit invloed op de voetgangersvriendelijkheid?'

Kuipers: 'Dat is ook weer een hele interessante vraag waar we dagelijks discussies over hebben. Als je langs de gracht loopt is ook weer elk pandje anders en dat vinden we fantastisch. Maar er zijn ook plekken waar je juist heel veel verscheidenheid ziet dat er geen eenheid is. Dat vind ik zelf problematisch, daar hou ik helemaal niet van. Dan heb ik liever een mooi uitgevoerd blok waar een bepaald ritme en mooie details in zit. Dat is niet echt een eenduidig antwoord. Maar afwisseling in het algemeen zorgt dat voor meer levendigheid.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Want als alles hetzelfde is wordt het ook een beetje saai. Maar ik ben eigenlijk meer, wat eigenlijk ook een heel leuk voorbeeld voor je project is, is Barcelona. Ben je daar wel eens geweest toevallig?'

Janine: 'Nee, helaas niet.'

Kuipers: 'Okee. Barcelona is een hele grote stad en dat is eigenlijk in de negentiende eeuw gegroeid, zoals bijna alle steden, uit allemaal kleine dorpjes of kernen. Op een gegeven moment zie je dat die steden gaan groeien naar de eerste en tweede resolutie en dan wordt het een zootje. Dus eind van de negentiende eeuw is er een stedenbouwer en die heet Cerda.'

Janine: 'Daar heb ik wel eens van gehoord.'

Kuipers: 'C-E-R-D-A. En die heeft een plan gemaakt voor Barcelona en die heeft er eigenlijk een heel groot grit heen gegooid over Barcelona. Een vierkant grit. Dus je hebt allemaal, dat kan je ook heel goed zien vanuit Google Earth, als je dan inzoomt, dan zie je ook een soort grit. Die vierkanten van dat grit zijn allemaal ingevuld met gebouwen, bouwblokken, vierkante gebouwblokken.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Die op de hoek zijn afgekant, ze zijn een beetje schuingemaakt, waardoor ze op het uiteinde van zo'n grit, dus op het kruispunten van de wegen, eigenlijk vier pleintjes

veroorzaken. Dat is allemaal voetgangersgebied. En dat werkt heel erg goed. Het andere leuke is, dat is nu niet meer zo, dat is door de tijd dicht gebouwd, maar het idee was dat het grit, dat de straten, het grit van straten voor auto's, koetsen, ja nu niet meer koetsen, voor auto's is, en brommers, het snelle verkeer en voetgangers op de stoep. Maar dat er allemaal poorten in de blokken zitten, waardoor binnentuinen ontstaan, zodat een voetganger diagonaal door de stad kan bewegen. Je hebt het over van A naar B lopen, dan kan je netjes nou drie blokken naar links en vijf omhooggaan, maar je kan ook diagonaal. En dat vind ik ook fascinerend. En die binnentuinen vind ik ook fantastisch daar ben je in de natuur en achter een scherm van de auto's en de stank van de auto's. Eigenlijk ook een hele mooie manier om een stad heel efficiënt te organiseren en gelijktijdig de voetganger de ruimte biedt om keuzes te maken om verschillende routes te kiezen.'

Janine: 'Ik heb ook even een foto opgezocht maar dat grit is inderdaad over de hele stad uitgevoerd.'

Kuipers: 'Ja, het is er een beetje ingelegd en het ook clasht met middeleeuwse delen. Wat dat eigenlijk doet dat grit, dat het eigenlijk dorpen aan elkaar breid.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dat is fascinerend. Want ik ben er heel vaak geweest, en ik dacht is het is een idee, maar het is niet alleen een idee, het werkt heel goed. Het is prettig om te lopen. Het enige wat jammer is, is dat ze die binnentuinen door grondspeculatie gedoe, dat ze dat zijn gaan dichtbouwen. Met garages en installaties en allemaal andere ellende waardoor die tuinen wel anders zijn dan ze oorspronkelijk bedoeld zijn. Dus ze zijn niet allemaal meer toegankelijk. Maar ja er zijn nog een aantal te bezoeken. Maar daar vind ik ook heel erg mooi dat architectuur meespeelt in hoe, ja hoe kan je voetgangerszones vormgeven.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En wat voor mogelijkheden je genereerd voor mensen die lopen.'

Janine: Ja. Kan je architectuur dan ook zien als een soort basis waarop je verder bouwt? Als in, je hebt natuurlijk een gebouw wat ontworpen wordt en daarna wordt het ingevuld met bankjes en stoepen en bomen, of zie je dat als een samenspel wat tegelijkertijd tot stand komt?'

Kuipers: 'Nee dat is een samenspel. Dat gebeurt nooit, nou ja als het goed is niet zoals jij het eerst omschrijft. Als het goed is als je een stad ontwikkeld, dan wordt dan ten eerste gedaan door stedenbouwkundige. Die gaan eerst nadenken van okee, die denken eigenlijk op stedelijke schaal na over wat een architect op gebouwschaal doet. Hoe kom je binnen, hoe zijn de routes, hoe zijn de kamers omsloten, dat kan je ook op stedenbouwkundige manier kan je dat bekijken. Van hoe is een gebouw omsloten, hoe kom je ergens van A naar B? Met een auto of met een fiets, of allebei? Die beslissingen worden al in een eerder stadium genomen. Dan vervolgens worden er een aantal richtlijnen opgesteld en dat moeten dan weer gevraagd worden om bijvoorbeeld zo'n blok te maken. Om ergens een bepaalde invulling te doen moet ik me ook aan bepaalde uitgangspunten houden. Die zijn vastgelegd, dat is een juridisch document. Dat stedenbouwkundig plan.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Maar ik kan natuurlijk wel als architect daar nog, en is niet dat je dan een slaaf bent van een rapport. Je moet dat vervolgens nog wel interpreteren. Je kan daar nog heel veel invloed op uitoefenen op hoe je daar vorm aan geeft en hoe een gebouw zich manifesteert aan een straat en wat het doet met die voetganger, enzovoort, enzovoort.'

Janine: 'Ja, okee. Ik heb nu de antwoorden op mijn vragen nu wel aardig op een rij. Misschien dat jij nog iets toe te voegen hebt?'

Kuipers: 'Ik begrijp dat we in de rondvraag zitten.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Volgens mij heb je al heel veel punten. Volgens mij kan je nu een heel eind vooruit. Over dat museum en Barcelona kan je wel wat over schrijven.'

Janine: 'Ja, heel interessant.'

Kuipers: 'Het filmmuseum kan je nog wel even naar kijken. Het meeste zijn wel Amsterdamse, het zijn wel allemaal Amsterdamse voorbeelden. Ik weet zeker dat als je door de stad fiets, door Groningen, dat je dat dan ook kan herkennen.'

Janine: 'Ja het Groninger Museum is dan ook een voorbeeld.'

Kuipers: 'Het Groninger Museum. Het Forum is ook een interessante, ben je al wel in het Forum geweest?'

Janine: 'Ja. Ik vind het een interessant gebouw maar er gaat ook veel ruimte verloren.'

Kuipers: 'Grappige opmerking 'er gaat veel ruimte verloren'. Maar ja als je kijkt, ik ben er ook geweest, en met mijn kritische blik heb ik met collega's gekeken. Maar ik vind het moeilijk. Ik vind dat het heel erg dood op straat is, een soort monoliet, een soort rots die een gigantische, die ja wat is het, een soort monoliet of meteoriet die in het centrum van Groningen neer geland is. Wij waren met de auto dus dan rijd je er gewoon in, dan van binnenuit kom je, dan komt het allemaal wel goed. Maar op straatniveau vind ik het problematisch, maar die over ruimte die vind ik dus wel weer heel erg mooi. Het maakt dus een enorme hal.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Ja dan zitten we niet meer, dat lees ik toch ook als voetgangersgebied. Ik zie dat als een verlengde van de straat.'

Janine: 'Het is heel toegankelijk.'

Kuipers: 'Ja, het is heel toegankelijk en het ziet er natuurlijk geweldig spectaculair uit. Je hebt er allemaal roltrappen lopen, je kan eventueel naar een kinderwereld, je kan naar een bibliotheek, er zit een cinema in. Het is eigenlijk een stadje in een gebouw waarbij eigenlijk de straten de roltrappen zijn geworden.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Zo lees ik het.'

Janine: 'Ik vind inderdaad het gebouw van buiten helemaal niet aantrekkelijk maar als je binnen bent word je steeds verder het gebouw ingezogen. Je wil een roltrap hoger en nog een roltrap hoger.'

Kuipers: 'Ja.'

Janine: 'Je bent nieuwsgierig wat er op de volgende vloer is en de verbinding met wat er buiten het gebouw is wordt ook gezocht onder andere met het uitzicht bovenop. Dat heb je wel maar op straatniveau zie je dat helemaal niet.'

Kuipers: 'Nee, dan moet je een beetje zoeken toch.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En ongetwijfeld, ik was er vlak na de opening, die buurt, de directe omgeving was nog een beetje in de aanleg, je liep over allemaal matten heen, het was allemaal nog niet klaar. Dus ik weet niet wat, Vapiano en allemaal van dat soort flauwekul, hou toch op, vlak ernaast zit, in de Peperstraat, of hoe..'

Janine: 'De Poelestraat.'

Kuipers: 'De Poelestraat, nouja er zijn ook een aantal in de hmhm dinges straat, hoe heet die nou ook alweer? Hoe heet dat nou. Die straat die er parallel aan loopt. Daar is dan toch een beetje het uitgangsgebied van studenten.'

Janine: 'Ja dat is dan inderdaad de Poelestraat, Poeleplein.'

Kuipers: 'Ja dus dat plein heb je eigenlijk helemaal niet nodig bij dat Forum. Dus ik had eigenlijk liever gezien dat dat in een tuin stond. Dat je door een kruidentuin naar de ingang loopt. Een soort, ja een soort verborgen entree. Want dan ga je een nieuwe wereld binnen waar je nota benen nog helemaal naar het dakterras kan. Hoe geweldig.. ja dat is eigenlijk ook wat ik eerder noemde, dat vind ik dus te gek, ik zie dat echt als een verlengde van het voetgangersgebied. Waar dan niet het 's avonds wel gewoon dicht gaat. Het is publieksgebied en niet openbaar gebied. Maar kom je er om een boek te lezen kan je toch door naar het dakterras.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En dan heb je een waanzinnig uitzicht. Dus dat vind ik echt heel goed aan het gebouw.'

Janine: 'Maar ik merk ook wel dat heel veel studenten daar gaan studeren en dat hij wel tot 's avonds heel laat open is. Dus op een gegeven moment sluit het maar het wordt wel zo lang mogelijk voor iedereen toegankelijk gemaakt.'

Kuipers: 'Ja, en daarbij heb je ook stiltecabines of rustige ruimtes, of dat is ook wel interessant, ik weet niet hoe dat ik corona tijd is, maar niet iedereen heeft thuis de rust of de plek om te werken.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Dit soort openbare plekken wordt dan wel interessant om heen te gaan en om te concentreren.'

Janine: 'Ja. In mijn onderzoek kijk ik ook vooral naar toevoerstraten naar het centrum van Groningen. Hoe deze zijn vormgegeven.'

Kuipers: 'Toevoerstraten, uhum.'

Janine: 'Ja. Onder toevoerstraten versta ik dan straten die voor voetgangers belangrijke toevoerwegen, of een connectie vormen naar het centrum. Bijvoorbeeld van het station naar het centrum van Groningen. Dat soort wegen.'

Kuipers: 'Ja.'

Janine: 'Dit omdat uit onderzoek is gebleken dat sommige juist heel erg als voetgangersvriendelijk worden ervaren en sommige niet. Dan kijk ik naar wat hier dan voor zorgt.'

Kuipers: 'Ja.'

Janine: 'En ik vind het wel heel grappig dat sommige dingen die jij nu noemt, dat je die terugziet in die straten. Bijvoorbeeld...'

Kuipers: 'Noem eens zo'n straat, is dat bijvoorbeeld de Hereweg?'

Janine: 'Nee, die heb ik er niet in opgenomen. Deze is wel heel interessant maar lastig te vergelijken met andere straten. Maar bijvoorbeeld de Gelkingestraat, die loop parallel aan de Herestraat, maar daar heb je wel veel blinde gevels, veel die niet transparant zijn. Daarnaast rijden er ook veel bussen doorheen.'

Kuipers: 'Ja. Het is goed om bewust te zijn van wat rijdt er door een straat heen, auto's, bussen, trams, die heb je dan in Groningen niet, maar bussen zijn, dat is wel een belangrijke.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'En verder heb ik niet zoveel meer toe te voegen.'

Janine: 'Dan wil ik je bedanken voor je tijd.'

Kuipers: 'Geen probleem! En als je nog vragen hebt dan hoor ik het wel.'

Janine: 'Ja.'

Kuipers: 'Succes met de laatste loodjes.'

Janine: 'Ja, dankjewel! En een fijne avond nog.'

Kuipers: 'Yes, dankjewel, jij ook.'

Janine: 'Okee, doeg.'

Kuipers: 'Hoihoi.'

Bijlage 2 Transcriptie interview Herman Lubbers

Robin: 'Ik neem het interview op, het wordt ook getranscribeerd. Ik heb een eerder interview gehouden een paar week geleden met Boukje Seinstra, ik weet niet of u haar kent. Zij is een..'

Lubbers: 'Ja, ik ken haar.'

Robin: 'Nouja zij gaf ook al aan, dat mocht ik iets citeren, dat ik dat even, of dat ze graag de stukken even zou willen zien, dus dat ga ik sowieso dan sturen, maar dan kan ik het ook naar u sturen.'

Lubbers: 'Ja.'

Robin: 'Mijn eerste vraag of u zich even zou willen voorstellen. Wat u precies doet, wie u bent.'

Lubbers: 'Ja, ik ben Herman Lubbers, ik werk voor de gemeente Groningen. Ik ben in de functie van projectmanager binnenstad en ik heb een hele tintin aan projecten onder mijn hoede gehad en heb nog steeds projecten onder mijn hoede. Waaronder de gehele herinrichting van de A-sstraat/Brugstraat, bushalte Westerhave en op dit moment richting me vooral op de oostkant van de binnenstad. De Kattebrug en omgeving, de nieuwe haltes bij Schouwburg provinciehuis, Sintjansstraat en de dok aan de Diep. Gelijktijdig ben ik toevalligerwijs een klein beetje bezig met de Folkingestraat. Dus dat komt mooi uit.'

Robin: 'Ja, en waar bent u dan precies mee bezig met de Folkingestraat?'

Lubbers: 'Bij de Folkingestraat ga ik als goed is als strak al dat corona maatregelen het toelaten, met ondernemers en moderate bewoners ga ik het gesprek aan om de vraag achter de vraag op te halen wat zij nou eigenlijk willen met de straat.'

Robin: 'Ojaa, ojaa, dat komt wel overeen met wat ik nu mee bezig ben.'

Lubbers: 'Ja.'

Robin: 'Want hebt u al plannen over zijn er al bepaalde ideeën, of totaal niet?'

Lubbers: 'Nou laat ik zo zeggen, op dit moment, we hebben een tijd geleden hebben wij de Folkingestraat, de begin- en eindpunten, de koppen van de Folkingestraat hebben we aangepakt.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Het beginstuk en het eindstuk, dat eigenlijk een soort shared space gebied is geworden volgens het stuk ertussenin gewoon de oorspronkelijke inrichting heeft. En nou goed de vraag is op het moment dat wij in het kader van het opnieuw vergelen van de gehele binnenstad, ook hier komen dus nieuwe gele steentjes in.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Ligt de vraag voor, wil je ook een ander profiel of behouden we het profiel zoals die is. Of moeten we andere dingen veranderen.'

Robin: 'Ja, precies. Met profiel, met die gele steentje of dat gewoon helemaal er anders uit komt te zien of de functie of dat ook verandert, dat er geen fietsen bijvoorbeeld meer door mogen komen.'

Lubbers: 'Wat mij betreft staan alle opties open. Alleen ik denk niet dat dat bij iedereen zo is. Maar goed wij gaan daar gewoon met vertrouwen en open in. We zien het wel in die zin nog eventjes.'

Robin: 'Ja. En dan als projectleider..'

Lubbers: 'Al is er natuurlijk altijd wel een budgetdingetje. In principe we hebben geen geld om hele grootschalige herinrichting in de Folkingestraat te doen, dus dat moet ik er nog wel even bij zeggen.'

Robin: 'Oké, dat is goed om te weten. Want dat had ik ook al wel even eerder gevraagd aan de Boukje of zij daar een idee van had, maar dat wist zij zo niet. Want wat doet u precies als projectleider? Waar bent u dan verantwoordelijk voor?'

Lubbers: 'Ik ben als projectmanager..'

Robin: 'Projectleider.'

Lubbers: 'Nouja, geeft het een naam, projectleider, integraal verantwoordelijk voor het gehele project. Zowel de algehele afhechtingen integrale afstemming, als de externe besluitvorming, zorgen dat iedereen zijn werk doet, dat ze binnen het budget blijven, binnen de tijd en planning en noem het allemaal maar op. Dus integraal verantwoordelijk voor een project.'

Robin: 'Oké, en hoe gaat dat dan verder in zijn werk, want het idee is nu gekomen, dan in nu toevallig de Folkingestraat, om de vraag vandaan te halen hoe, waar komt dat vandaan? Is daar onderzoek naar geweest dat dat anders moet de Folkingestraat?'

Lubbers: 'De Folkingestraat is een straat waar heel veel meningen over zijn.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'De Folkingestraat was sowieso altijd al een straat die voordat de Werkmanbrug bij het Groningermuseum er was, was de straat volledig ondergewaardeerd was. En was eigenlijk functioneerde de straat eigenlijk niet goed. Doordat het Groningermuseum er is gekomen, inclusief de Werkmanbrug, is er vanuit het station een rechte lijn naar het noorden gegaan die naar de Vismarkt leidde en vervolgens eigenlijk nog verder richting de universiteit. Dat heeft ertoe geleid dat die zowel voor voetgangers, als voor fietsers, een enorm succes is geworden. En wat vervolgens er weer toe heeft geleid dat daar waar vroeger in de Folkingestraat een heleboel wat louche ondernemingen zaten, dat is omgevoekt tot eigenlijk een hele rits leuke kleine winkeltjes.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Zoals het is in eerste instantie is begonnen. De angst is er ook altijd geweest dat het zo'n goede straat zou worden dat het misschien wel een ketenstraat zou worden, omdat daar heel veel traffic doorheen gaat. Dat hebben we, gelukkig, allemaal nog wel enigszins tegen weten te houden, af en toe kwam er nog wel een keten langs, maar gelukkig is dat niet het geval. Het heeft zijn karakter gehouden, wat een heel duidelijk, dit is een stempel, dit zijn wij, een identiteit.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En daarmee heeft het een bepaalde gezelligheid gekregen en gehouden die wel regelmatig in de knoei kwam met de fietser, de voetganger, maar ook, dat moet je vooral niet onderschatten, het bevoorradend verkeer van de ondernemers zelf, de uitstallingen van de ondernemers zelf eigenlijk de centrale vraag; hoe gebruiken we deze straat nou eigenlijk?'

Robin: 'Ja precies.'

Lubbers: 'Er zijn wel eens experimenten geweest om bijvoorbeeld de Folkingestraat af te sluiten voor fietsverkeer. En dat heeft geleid tot hele snelle, heftige protesten vanuit de ondernemers van de Folkingestraat zelf. Waardoor de toenmalige wethouder toen binnen enkele dagen al zei 'dit gaan we dus niet meer doen'. Hij gaat gewoon open.'

Robin: 'Ja, precies. Dat had ik ook meegekregen dat het eigenlijk niet de bedoeling is dat de fietsers worden omgeleid.'

Lubbers: 'Nou dat weet ik niet of dat zo is.'

Robin: 'Jaja.'

Lubbers: 'Daar zitten nog een aantal nuanceringen in namelijk.'

Robin: 'Oké.'

Lubbers: 'En dat is wel heel belangrijk als je het mij vraagt, dan ga ik al hele andere antwoorden geven dan je waarschijnlijk mee bezig bent. Of misschien wel mee bezig met, maar dan de vraag niet gesteld hebt. Wat is het probleem van de Folkingestraat? Het probleem van de Folkingestraat is dat het een hele logische route is voor zowel fietsen als de voetganger.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Van noord naar zuid of van zuid naar noord. Om de daadwerkelijke studenten maar ook binnenstads bezoek vanaf het station te faciliteren. Op het moment dat je dan vanaf het Groningermuseum de brug over gaat, de Werkmanbrug, je rijdt vervolgens de Ubbo Emmiusstraat in.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Dat is een straat met stoepen en een rijbaan, met hoogteverschil ertussen. En je fiets daar, heb je daar het gevoel dat je op die rijbaan zit, en die voetgangers ernaast, dan stop je, steek je vervolgens het Zuiderdiep over, je gaat de Folkingestraat in.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En als fietser zit je op die baan, op die baan tussen twee verhoogde stoepranden in. Wat in de Folkingestraat niet zo is maar voor je gevoel wel, voor je gevoel als fietser daarop. Gelijktijdig als voetganger zit je, kom je ineens in een gebied wat eerst heel erg rijbaan voetgangersgebied is, en een gebied waar allerlei leuke dingen zijn. Waar je wordt afgeleid links en rechts.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Maar gelijktijdig ook je onbelemmerde doorgang op die plek stoep is. En niet eens meer is want er zijn allemaal uitstallingen, er zitten allemaal terrasjes, er staan geparkeerde fietsen. Waardoor er op een gegeven moment een heel ander soort dynamiek gaat ontstaan in die Folkingestraat.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Dat is één van de redenen dat we zeiden van hé weetje wat we moeten doen, we moeten aan het begin en het eind, moeten we een soort schrikeffect maken. Een schrikeffect waarbij de fietser denk van goh als ik hierin fiets dan ontstaat er een situatie dat ik raad zit waarin ik de ruimte ineens moet delen, het is niet meer vanzelfsprekend dat ik hier hard door mag fietsen.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Dat is de essentie waar we nu in de hele binnenstad nu mee bezig zijn. Dat hebben we hier geprobeerd, dat hebben we ook in de A-straat en de Brugstraat, hebben we dat geïntroduceerd. Waarbij die fietser prima in de binnenstad mag komen maar wel te gast is. En juist dat die te gast is, dat die dat door heeft en er een besef komt van ik mag hier wel zijn maar ik mag hier niet hard doorheen fietsen.'

Robin: 'Nee, dat shared space principe.'

Lubbers: 'In het begin en aan het eind en vervolgens daartussenin weer een hele gedeelde rijbaan. Maar wel op een andere manier, op een ander gedrag.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En als je wel eens hard wil fietsen, dan fiets je me om, dat mag ook.'

Robin: 'Ja, oké. Ja, precies. Gewoon omfietsen. En dat geldt dan nog niet voor de Folkingestraat, maar u hebt wel met andere straten bent u bezig geweest, want wat, stel nou er vindt wel een hele herinrichting plaats in de Folkingestraat. Hoe gaat dat nu in zijn werk, een herinrichting van de openbare ruimte?'

Lubbers: 'Als je een openbare ruimte wil gaan herinrichten dan moet je eerst beginnen met het nadenken, wat wil je eigenlijk met de straat, wat is de functie van de straat, wat wil je met de straat, wat is belangrijk met de straat. En daar is naast daadwerkelijk de steentjes naast elkaar leggen, daar eindigt het mee, maar het begin is over wat willen we, willen we een duidelijke scheiding tussen fietser en voetganger, willen wij alleen maar het een voetganger straat maken? Maar veel belangrijker, of onderdeel van, of het veel belangrijker is dat is ook niet zo. Ontzettend belangrijk is dat je een integrale afweging maakt en dit gaat ook over cultuurhistorie.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Die gaat ook over, wat willen eigenlijk de mensen die in de straat wonen en werken. We willen met z'n allen de ene kant op maar sommige andere zaken zoals bijvoorbeeld het bevoorraden van de winkels of het afleveren van pakketjes door de PostNL aan de bewoners. Allemaal van dat soort zaken maakt uiteindelijk dat je met een programma van eisen komt van dat willen we eigenlijk ook met die straat. En budget is ook niet onbelangrijk.'

Robin: 'Nee.'

Lubbers: 'Zoals ik net al zei voor de Folkingestraat hebben we budget om de straat, de gele steentjes eruit te halen en nieuwe gele steentjes erin te doen die stroever zijn. Maar geen budget om het helemaal gevel tot gevel te gaan herinrichten. En, maar goed, dat maakt dus ook onderdeel uit van het geheel. Wat voor het maken van een ontwerp heel belangrijk is, met de mensen in gesprek.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Zowel bewoners als ondernemers als gebruikers van de straat. En wat we beogen jullie met de straat, en dan zul je merken dat de Folkingestraat enorm verdeeld is.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En dat ze aan de ene kant, willen de ondernemers veel meer uitstallingen, veel meer ruimte om de winkel de straat op te openen richting de straat. Terwijl aan de andere kant ze willen dat de fietser blijven komen. Omdat voor hun gevoel is dat dat degene die hun klant wordt.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Nu is de voetganger uiteindelijk de klant hoor dus dat is niet de fietser. De fietser moet ook eerst voetganger worden voordat die klant wordt.'

Robin: 'Ja, dat hand ik inderdaad ook gevonden, qua economische waarde de voetganger meer te besteden zou hebben, of meer uitgeeft. De voetganger geeft meer uit qua geld, dan de fietser.'

Lubbers: 'Ja.'

Robin: 'En ik heb ook de ondernemers inderdaad gevraagd, ik heb enquête ook afgenomen, maar inderdaad wat u zegt dat is waar, ze, sommigen die vinden het ook wel iets wat bij de Folkingestraat hoort. Het heeft zijn charme. Iedereen is er heel verdeeld over, dat merk ik ook inderdaad. Ja.'

Lubbers: 'Ja, absoluut, absoluut.'

Robin: 'En dan met die herinrichting aan welke wet- en regelgeving moet dan gedacht worden?'

Lubbers: 'De wet- en regelgeving is met een herinrichting van openbare ruimte valt over het algemeen nog best wel mee, behalve op het moment dat op- en rond een herinrichting dat er in de straat bijvoorbeeld iets zit met rijksmonumenten of kunst of dergelijke. We hebben wel te maken met kunst in de Folkingestraat, met de Maantjes die daar bijvoorbeeld in zitten, is kunst op straat. Daar zitten ook bepaalde acteursrechten op, dus daar moet je heel zorgvuldig mee omgaan. Hoe doe je dat? In principe moet die blijven, op een bepaalde manier is die daarvoor gegroepeerd en daarvoor aangelegd. Daar moet je je gewoon aan vasthouden. Voor de rest kunnen we gewoon, de openbare ruimte kunnen we gewoon inrichten zoals het ons goeddunkt.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Qua wet- en regelgeving uiteraard wel met, in goed overleg met de omgeving. En op het moment dat wij het gaan herinrichten zullen we het college, dan wel de gemeenteraad daar een besluit over moeten laten nemen. Zodat zij ook geld beschikbaar stellen. Maar wij hebben niet te maken met het aanvragen van vergunningen of dat soort zaken.'

Robin: 'Nee, en want, ik had ook gelezen dat de omgevingswet dat is dan wat dat voor volgend jaar van kracht gaat.'

Lubbers: 'Ja of nog wel later denk ik.'

Robin: 'Ja of later, in verband met corona. Ik had dat gelezen. Maar dat is dan ook iets waar u rekening moeten houden of?'

Lubbers: 'Nou wat we in de binnenstad doen is eigenlijk al 100% omgevingswet alleen we noemen het op die manier niet altijd. Als wij met een plan naar de gemeenteraad gaan met om de gemeenteraad te vragen om toestemming. Dan hebben we, op dat moment hebben we al een stapel aan assonantie documenten daar liggen. Zodat de gemeenteraad al kan zien hoe de omgeving ervoor denkt.'

Robin: 'Ja, precies.'

Lubbers: 'Dat is iets wat in de omgevingswet juist net heel belangrijk is om te gaan doen, maar dat doen we al vijf jaar lang in de binnenstad van Groningen, dat is eigenlijk, ik heb geen zin om dat groot te maken, maar heel veel mensen doen dat al.'

Robin: 'Ja, oké. Welke randvoorwaarden, welke voorwaarden moet nog meer aan gedacht worden? Wat is heel belangrijk?'

Lubbers: 'Wat ik ontzettend belangrijk vind is dat mensen het besef in de Folkingestraat moeten hebben dat, met name het medebesef, dat de ze zelf uiteindelijk bepalen hoe het functioneert. Zij maken, zij zetten over het algemeen de openbare ruimte zodanig vol dat een voetganger zich eigenlijk niet meer lekker voelt in zo'n straat. Als zij ervoor zorgen dat ze het laden en lossen met elkaar op een goede manier organiseren, op een strak tijdstip, op het moment dat zij ervoor zorgen dat de uitstallingen zodanig zijn dat de voetgangers er te allen tijde gewoon doorheen kunnen lopen. En dat de fietsers er gewoon om een nette manier doorheen kan gaan. Dan zit je juist in een echte afweging van wij maken de straat, wij is ontzettend belangrijk. Op het moment dat een ondernemer ik gaat.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En richting mijn onderneming gaat, en alleen nog maar vanuit zijn of haar eigen onderneming denkt en het stukje straat dat daar gelijk vooraan zit. Eigenlijk de stalling net wat groter wil maken, wat schreeuweriger dan die van de burens, dan zitten we op een totaal verkeerd spoor.'

Robin: 'Oké, want daar is ondernemer is zekere hoogte wel vrij in om die uitstalling, uitstalling daar te plaatsen.'

Lubbers: 'Er is een experiment ook in, daar in de Folkingestraat, dat zij wat uitstallingen ook mogen plaatsen. Ook direct buiten de winkel, die wordt wel eens met boete getreden, zij houden zich niet altijd aan de maten. Als stad Groningen ook totaal niet goed in handhaving daarop en dat wordt nog wel een keer strakker hoor. Maargoed, daarnaast heb je ook altijd nog te maken met als we die ruimte wel vrijhouden gaat die bewoner dan niet zijn fiets neerzetten? In plaats van uitstalling dat er een geparkeerde fiets is.'

Robin: 'Ja dat is waar.'

Lubbers: 'Je hebt te maken met zo ontzettend veel actoren. Het is echt een wespennest de Folkingestraat.'

Robin: 'Ja klopt, dat valt nu allemaal mee want we wilden ook gaan observeren maar nu komen er niet zoveel mensen. Dus dat heeft niet zo heel veel zin.'

Lubbers: 'Juist nu is het leuk om te observeren hoe het kan als er niet zoveel mensen komen.'

Robin: 'Ja, nee klopt. Ik ben er gister ook nog doorheen gelopen, ik vind het nu ook leuk om te zien wat beter ook de gevels van de winkels, dat wel, maar ik wil juist ook zien hoe het er normaal ook aan toe ging.'

Lubbers: 'Ja weet je, als je er nu doorheen loopt en echt om je heen gaat kijken, de Folkingestraat heeft een aantal verschrikkelijk mooie gevelletjes. Die je totaal niet ziet in alle drukte en hectiek van de Folkingestraat.'

Robin: 'Houdt u daar ook rekening mee bij, met voetgangersvriendelijkheid, met de gebouwde omgeving?'

Lubbers: 'Jazeker, wat één van de belangrijke aspecten is, is dat je gaat kijken, op wat voor manier, of sluit je een vastgoedobject aan de straat, of dat nu willekeurig om Folkingestraat of een andere straat, je wilt wel ervoor zorgen dat je vanuit je looproute wel een gebouw in kan, een winkel ik kan, dat je binnen kan komen. Wat je juist ziet is dat je bij heel veel oudere gebouwen, daar heb je veel Rijk monumentale bordessen, of van die opstapjes, die zijn vanuit dat vakdiscipline wordt echt met angst gekeken als wij netjes de straat ertegenaan straten, want die willen dat absoluut niet.'

Robin: 'Nee.'

Lubbers: 'Dus dat spanningsveld van hoe ga je hiermee om? De ene keer doe je dit vanuit de openbare ruimte en de andere keer doe je het juist vanuit het pand, met een opstapje of zo'n, hoe noem je dat, of zo'n plaat die je ertegenaan gaat zetten. Dus waar de cc ook mee bezig is geweest om dat te introduceren. En er is een legio mogelijkheden, maar ja, je denkt er altijd over na.'

Robin: 'Ja, en ook dat iets bij kan dragen aan de voetgangersvriendelijkheid of dat niet?'

Lubbers: 'Dat dus wat ik net zei, dat het slim maakt met name het gezamenlijk het een identiteit geven aan de straat, wat wil je met de straat, het organiseren van de straat en zo

het voorkomen van excessen in de straat zodat de ondernemers elkaar vliegen en afvangen door altijd net even wat meer te willen dan de burens.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Daarmee zorg je uiteindelijk voor dat je gewoon een hele vriendelijke straat hebt. En als je dat hebt dan heb je ook ideale omstandigheden dat de voetganger zich ook prettig voelt.'

Robin: 'En zou u zelf al ideeën hebben om de voetgangersvriendelijkheid te optimaliseren in de Folkingestraat?'

Lubbers: 'Mijn ideeën, zoals ik er op dit moment tegenaan kijk.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Dan denk ik dat wij met de herinrichting van de koppen een hele belangrijke stap hebben gemaakt met het effect voor de fietser, dat die niet meer zo hard door kachelt in de Folkingestraat. Maar echt het idee heeft van joh, ik kom in een ander gebied, ik moet me even aanpassen.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Die signalen heb ik ook heel duidelijk gekregen. Ik zou het middenstuk van de Folkingestraat, zou ik persoonlijk, maarja ik ben maar projectmanager, ik ga alles verzamelen en ik ben niet een specialist op dat gebied, maar ik zou op voorhand, zou ik zoals het nu is, maar organiseer met name de uitstallingen en de ruimte die je daarmee juist hebt.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Bijvoorbeeld, dat vind ik nog wel een hele belangrijke, er zijn een aantal ondernemers, die willen, want dat is nu een rijbaan, die wordt nu begrensd door eigenlijk een stoeprand die op zelfde hoogte is, dat is weer een geel steentje, we noemen een scoria bricks, zo'n lijn die erin zit.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Ze zeggen nu eigenlijk 'haal nu twee van die lijnen we', en dan het liefst de lijn die het dichtst bij de winkel is zodat je alleen nog maar een smalle rijbaan overhoudt en de andere lijnen weg halen. Het effect wat je gaat krijgen en dat is wel een hele belangrijk, dat tussen, waar de voetganger zich veilig voelt, en de fietser fietst, heb je altijd een soort van schrikzone nodig. Je hebt altijd een soort van veiligheidszone nodig, waarbij, die is zo'n 30 à 40 cm breed, waarbij die fietser en die voetganger netjes naast elkaar kunnen. Juist omdat hier nog heel veel bevoorradingsverkeer op zit.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Heel veel, op sommige momenten de straat best wel vol staat, heb je juist die verdeling nodig en die ruimte nodig om ervoor te zorgen dat dat op een goede manier naast elkaar kan bewegen. En het is te eenvoudig om te zeggen haal die streep maar weg en dan is het opgelost, want dan hebben we meer ruimte voor die uitstallingen. Dus die extra ruimte voor uitstallingen zou ik niet zo voor zijn maar een goed visie voor de hele straat. Waar je wel uitstallingen doet en waar niet en hoe je dat wil gaan organiseren, waar ga je dan je fietsen parkeren en waar niet? En, dat vind ik ook wel een hele belangrijke, dat je dan ook samen bepaalt als er een fietser wel snel van A naar B wil, waar moet die dan langs? En dat

je dat ook netjes aangeeft met elkaar. Dat de snelle fietsroutes door de binnenstad van Groningen, op een andere plek zijn.'

Robin: 'Ja, want dat zou wel werken, want we hebben een signaal gekregen dat de fietsers niet meer zo hard door de Folkingestraat gaan, want is daar onderzoek naar geweest?'

Lubbers: 'We hebben wat researcher gehouden wat, waarbij met een aantal ondernemers, maar ook met een aantal mensen die blind of slechtziend zijn, en één van die dingen die daaruit kwam was dat de verdraagzaamheid stuk groter is geworden. De vriendelijkheid tussen de personen onderling, waar vroeger het hele stuk nog gewoon rijbaan was en de koppen nog niet waren heringericht, was het heel erg vervelend van 'rot op je mag hier niet lopen'.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'En dat is veranderd in 'Sorry, mag ik er even langs?'.'

Robin: 'Ja, oké.'

Lubbers: 'Dat is nogal een mindset.'

Robin: 'Ja, precies. Dat is wel een verandering. En hoeveel tijd zou zo'n project kosten? Kunt u daar een schatting van maken?'

Lubbers: 'Nou dit soort dingen, gaat onder normale omstandigheden, denk ik ongeveer een maand of 2/3 onderweg om een goed programma van eisen te maken. Als je echt een volledige herinrichting gaat doen dan ben je minstens wel een halfjaar bezig om dat te ontwerpen en dat volgens de besluitvorming te zetten. Daarna heb je een halfjaar nodig om het technische voor te bereiden en aan te besteden. Naar, vervolgens daarna, kan worden uitbesteed. Dan heb je het over een nog redelijk eenvoudig project.'

Robin: 'Ja.'

Lubbers: 'Een wat langduriger project kan behoorlijk wat langer duren.'

Robin: 'Je precies. Oké, dan heb ik nog één laatste vraag. Of u nog tips heeft die ik nog mee kan nemen wat betreft dit vraagstuk. Waar ik nog meer aan zou kunnen denken.'

Lubbers: 'Ik zou, de enige tip die ik heb, trap niet in valkuil om alleen vanuit de voetganger te beredeneren. Waarom zeg ik dat? De voetgangersvriendelijke binnenstad ben ik helemaal mee eens, vooral doen. Maar die kun je niet beredeneren vanuit alleen de voetganger, die moet je ook beredeneren vanuit het andere gebruik. Want dat eist gewoon zijn plek op, als je dat vergeet, dan heb je geen integrale afwegen, als je geen integrale afweging hebt dan heb je wat vergeten. En dat wat je vergeten hebt, zal toch zijn plek zoeken.'

Robin: 'Ja precies.'

Lubbers: 'En dat is dan vaak net op het ongewenste plekje waar je het net niet wil hebben.'

Robin: 'Nee, precies. Dat snap ik. Dat neem ik dan mee. Dan waren dit mijn vragen.'

Lubbers: 'Mooi.'

Robin: 'Zodra ik het af heb zal ik u mijn scriptie sturen.'

Lubbers: 'Heb je iets verrassends gehoord of was het herkenbaar?'

Robin: 'Nee, nou, ik had dus Boukje gesproken, en zij gaf aan je kan wel met de één rekening houden of met de ander, met de fietser of voetganger bedoelde ze dan. En in mijn

geval dan als ik puur alleen op de voetganger zou richten dan zou er eigenlijk geen plek meer zijn voor de fietser en die zou dan omgeleid moeten worden. Ik wist dan dus niet dat u er al mee bezig was, de Folkingestraat, ondernemers en bewoners, ach de vraag achter de vraag wilt krijgen.'

Lubbers: 'Ja dat is wat uitgesteld nu met corona maar we zouden eind maar begin april gaan doen.'

Robin: 'Ja, dat wist ik nu ook niet dat mensen toch voorzichtiger rijden bij die shared space vanaf de Werkmanbrug naar de Folkingestraat fietsen, dat ze toch voorzichtiger zijn. En dat het dus wel wenselijk is om de langzame fietsers, om het zo maar even te zeggen, toch door de Folkingestraat te laten gaan.'

Lubbers: 'Dat is wat wij van de ondernemers in ieder geval te horen krijgen.'

Robin: 'Ja. Nee, dus ik kan hier wel wat mee, dank u wel.'

Lubbers: 'Mooi, succes.'

Robin: 'Ja, komt goed en fijne dag nog.'

Lubbers: 'Ja, hetzelfde, oké bedankt.'

Robin: 'Daag.'

Lubbers: 'Oké, daag.'

Bijlage 3 Transcriptie interview José Besselink

(...Persoonlijk gesprek...)

Robin: 'Dan goed, waarom ik een interview wil, ik ben Robin en ik ben laatstejaars student Facilitymanagement aan de Hanzehogeschool Groningen.'

Besselink: 'Oké.'

Robin: 'Vanuit de gemeente Groningen, zij zijn de externe opdrachtgever, willen zij zich profileren als gezonde stad.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'En hier is een visie voor geschreven, maar ze hebben nog niks bedacht voor de voetgangersvriendelijkheid.'

Besselink: 'Oké.'

Robin: 'Ook omdat er heel veel fietser zijn, en dat zijn er nu heel veel, het aantal groeit ook. De binnenstad kan het eigenlijk niet meer aan.'

Besselink: 'Daar staat Groningen wel om bekend, he, dat het een fietsstad is.'

Robin: 'Klopt, dat werd ook verteld tijdens de uitleg van de opdracht, dat ze eerst heel erg bezig waren met de fietser verwelkomen en dat dat nu eigenlijk de spuitgaten uitloopt.'

Besselink: 'Ojaa, ja.'

Robin: 'Vooral omdat heel veel fietsen overal staat geparkeerd. Het is één grote chaos. Ik richt me op één straat in eerste instantie. Want dat is ook een winkelstraat, het is shared space, het is allemaal gedeeld.'

Besselink: 'Ja, extra ingewikkeld.'

Robin: 'extra ingewikkeld, ja het is vrij chaotisch. Normaal gesproken, nu niet, nu is het heel rustig. Mede wegens corona. En ik schrijf hier een adviesrapport over en die moet ik dan 2 juni inleveren en dan kijken wat ze ermee gaan doen.'

Besselink: 'Leuk!'

Robin: 'Ja, zou jij je misschien even voor kunnen stellen?'

Besselink: 'Ja, natuurlijk. Maar ik was nog benieuwd, want je zei Facilitymanagement.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Doe je, wat grappig want het is dus heel erg ruimtelijk vraagstuk eigenlijk. Vind ik leuk dat je uit die hoek dit onderwerp hebt.'

Robin: 'Ja klopt, het is, nouja, gemeente Groningen is dan de extern opdrachtgever en de lector Gezonde stad van mijn studie, van school Facilitymanagement is de interne opdrachtgever. En ja in eerste instantie dacht ik wat heeft dat te maken met Facilitymanagement. Facilitymanagement is echt super breed. Dat vergeet ik zelf ook nog wel af en toe. En dit gaat dan met name als adviseur en de gastvrijheid proberen terug te brengen in de straat.'

Besselink: 'Ojaa, dat snap ik.'

Robin: 'Maar moet er inderdaad wel voor waken dat het niet richting de planologie en dat soort dingen gaat.'

Besselink: 'Ja, inderdaad, ja.'

Robin: 'Want dat ben ik niet en daar ligt mijn interesse ook niet. Ik vind het wel een heel interessant vraagstuk ook omdat ik er zelf ook mee te maken heb.'

Besselink: 'Ja, gewoon als gebruiker.'

Robin: 'Precies, ja.'

Besselink: 'Nou ik ben dus planoloog. Ik werk bij stadsontwikkeling Rotterdam. Daar werk ik nu 12 jaar. Ik heb heel veel verschillende dingen gedaan. Ik heb in de binnenstad gewerkt als planoloog. Dus wat jij net zei over gastvrijheid, dat heeft een hele grote rol gespeeld. Het gaat om een welkome ontvangst van mensen in je stad.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'En nu sinds 2 jaar ongeveer, 3 jaar, houd ik me bezig met actieve mobiliteit. Dus dat is lopen en fietsen. En in Rotterdam was het ook zo dat fietsen, wel, daar werken we wel jaren aan. Maar de voetganger is een heel onderbelicht thema.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'En ik heb eigenlijk geprobeerd, en dat is ondertussen ook gelukt, om dat thema op de agenda te zetten.'

Robin: 'Ja dat had ik gelezen inderdaad. Dat dat sinds kort op de agenda staat.'

Besselink: 'Ja en dat congres wat wij georganiseerd hebben, dat is daar een enorme bijdrage aan geleverd. De Walk21.'

Robin: 'Ja, precies. Daar waren jullie vorig jaar dan gaststad van, want hoe is dat dan in zijn werk gegaan? Zijn jullie uitgekozen, of moet je meedoen met een soort van wedstrijd om te winnen.'

Besselink: 'Nee, dat is vaak wel zo bij dit soort grote congressen, maar die organisatie, Walk21, is vrij klein en ik ben zelf in contact gekomen met hen. En die man, dat is de directeur daarvan, Jim Walker.'

Robin: 'Jaa, o.'

Besselink: 'Dat is trouwens een hele grappige naam.'

Robin: 'Ja, ik wou net zeggen.'

Besselink: 'Voor deze organisatie. Ik ben met hem in contact gekomen. En eigenlijk is het zo ontstaan. Door gewoon gesprekken te voeren met hem. Waarin ik heb aangegeven van joh dat is echt een onderwerp dat bij ons helemaal niet op de agenda staat en ik denk dat zo'n congres heel erg kan helpen om dat een boost te geven.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Toen is dat wel nog een heel proces geweest. Een congres organiseren dat betekent nogal wat en dat is ook een financieel commitment wat je als stad doet.'

Robin: 'Ja, tuurlijk.'

Besselink: 'Dus wij hebben dat, onze directie en bestuur moesten daar ook goedkeuring op geven, en dat is gelukt. En dat congres hebben we georganiseerd en je hebt echt gemerkt dat doordat we dat hebben gedaan, is het nu bij iedereen tussen de oren gekomen.'

Robin: 'Ja, bij mensen binnen de gemeente of de inwoners?'

Besselink: 'Nou, meer binnen de gemeente. Mensen liepen altijd al wel. Maar het gaat er meer om dat wat wij doen, wij moeten zorgen dat ook ruimte is voor mensen op straat. En dat is eigenlijk gewoon heel belangrijk. Dat we daarvoor in ons werk gewoon aandacht voor hebben.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'En dat is nu met het congres opgezet.'

Robin: 'Ja dat moet natuurlijk voor iedereen wel even belangrijk gevonden worden want anders komt dat ook niet op de agenda en dan zal er waarschijnlijk ook niks mee gedaan worden.'

Besselink: 'Nee, en dat is een heel langdurig proces wel hoor. Het is echt niet van vandaag of morgen.'

Robin: 'Want hoelang duurde dat dan voordat het überhaupt op de agenda komt en dat er daadwerkelijk wat mee wordt gedaan?'

Besselink: 'Nou ik ben begonnen in 2000000, even kijken hoor, 2017 volgens mij, 2018. Hebben wij het eerste nationale voetgangerscongres gehost in Rotterdam. En daarna is dat congres geweest, dat was in 2019 en nu, nadat congres, hebben wij een programma van gemaakt. Nu zijn we bezig met het schrijven van een visie en een actieplan.'

Robin: 'Oké.'

Besselink: 'Daar gaat echt nog wel een paar jaar overheen.'

Robin: 'Daar zijn jullie nu mee bezig, met een visie en een actieplan.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'Want hoe kan het dan ook, nouja in Rotterdam dat het dan voornamelijk is op de fietser was en lopen niet op de agenda stond.'

Besselink: 'Hoe dat kwam.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Ik denk omdat lopen bijna zo vanzelfsprekend is dat we naar nooit specifiek aandacht voor hebben besteed. Het is natuurlijk wel, impliciet, was het natuurlijk wel onderdeel van ons werk.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Maar het komt nooit helemaal bovenaan de lijst omdat we ook gewoon geen beleid voor hadden. Dus we hadden bijvoorbeeld ons binnenstad plan, dat heet de Citylounge. Daarin hebben we wel degelijk altijd iets vanuit de ruimte voor mensen geredeneerd, maar het is nooit impliciet het uitgangspunt geweest. Dus daar is dat was er eigenlijk mis is gegaan, zo wil ik het niet per se formuleren. Maar wel de reden, waardoor dat gewoon zo was.'

Robin: 'En waarom is het nu wel op de agenda, waarom is het nu wel belangrijk voor de gemeente?'

Besselink: 'Omdat de stad groeit.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Je ziet nu al op de openbare ruimte, dat is nu met deze coronacrisis nog veel actueler. Van wie is die ruimte? Precies wat jij zegt, die straat in Groningen, de geparkeerde fietsen of de fietsers die, op een gegeven moment gaat dat gewoon knellen met voetgangers. En als de stad gaat groeien, wat wel de bedoeling is, dan gaat dat alleen nog maar meer knellen. De urgentie is gewoon veel groter.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Daarnaast zie je dat het ook gaat om de gezondheidsopgave. Dat heeft te maken met obesitas, diabetes, dat ze ook willen dat meer mensen ook gaan bewegen. En lopen kan daar ook een bijdrage aan leveren.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Wat heel belangrijk is niet alleen vanuit stadsontwikkeling, waar ik bij zit, bekijkt, die opgave, maar het is echt een opgave die integraal is, die dus ook gaat over... Bij ons hebben we dus ook plus de maatschappelijke ontwikkeling, daar vallen bijvoorbeeld onder sport en gezondheid en toegankelijkheid. En daar zit dus en daar zit dus ook vanuit een gezamenlijke opgave gaat aanpakken, en dan kan je ook zorgen voor draagvlak.'

Robin: 'Ja, dat snap ik inderdaad. En nog even naar dat evenement, wat voor positief effect heeft dat gehad op de gemeente? De stad?'

Besselink: 'Ik denk dat we, er waren 600 deelnemers vanuit 60 landen. Dus we hadden sowieso Rotterdam als showcase kunnen laten zien aan die bezoekers van onze stad. Dus in die zin heeft het een boost gegeven.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Ja en het belangrijkste is dus wat we het net al over hebben, door het congres het vliegdeel is geweest om nu een visie op te stellen voor lopen. Want als we dat congres niet hadden gehad, dan weet ik zeker dat we ook nu niet zo groots opgetuigd programma hadden gehad. Dan was het veel moeilijker geweest om dat intern goed lobby voor te voeren om dat maar voor elkaar te krijgen.'

Robin: 'Ja, want dus de, want ik had ook gelezen dat er nouja heel veel sprekers zijn en workshops.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'Maar vanuit daaruit, van alle informatie die jullie daaruit verkrijgen, dat is dan weer een uitgangspunt voor de visie en actieplan.'

Besselink: 'Ja inderdaad, dus het heeft ons zelf ook heel veel kennis opgeleverd en een netwerk.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Van steden en andere landen of andere kennisinstellingen waar wij dus weer info uithalen en gebruiken voor het versnellen van ons.'

Robin: 'Ja, oké. En dan ook het actieplan, de visie die zijn jullie nu aan het opstellen. Want hoe gaan jullie om met de schaarse ruimte in de stad?'

Besselink: 'Kan je specifieker maken wat je daarmee bedoelt?'

Robin: 'Nou, Ik ken Rotterdam niet heel goed, maar ik ben daar toevallig laatst een paar keer geweest, maar het is vrij vol gebouwd. Hoe ga je om met de gebouwen die er al staan? En de voetgangers? En zijn er gebieden voor alleen voetgangers? Of zijn er andere weggebruikers die er dan toch moeten zijn?'

Besselink: 'In het centrum hebben we een heel groot voetgangersgebied, wat alleen voor voetgangers is.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'En aan de ene kant een aaneengesloten gebied en verder gaat het over richtlijnen die je hebt voor bijvoorbeeld terrassen. Dat er altijd ruimte over moet blijven voor voetgangers of voor mensen in een rolstoel. Een norm van 1 meter 80 uit mijn hoofd is dat. Die er altijd moet zijn, minimaal, aan stoepbreedte.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Dus er zijn van dat soort uitgangspunten. En het heeft alles te maken met ontwerprichtlijnen. Dus als je, dat zijn onze collega's landschap ontwerpers en verkeersontwerpers, als die een herinrichting, van een straat bijvoorbeeld daarmee aan de slag gaan. Dan is het heel belangrijk om te kijken van wie zijn de belangrijkste gebruikers in die straat en hoe gaan we die straat vervolgens dan inrichten. En dat betekend niet altijd mee de definitie is dat die ruimte naar de auto gaat.'

Robin: 'Nee, precies.'

Besselink: 'Wat heel belangrijk is hierbij bij dit soort keuzes is dat je een visie hebt op een wat hoger schaalniveau die uitspraken doet over het belang van bijvoorbeeld de voetganger of de fietser. En van daaruit heb je als het ware, ook als je gaat werken op schaalniveau van een straat, richtlijnen die je mee kan nemen om dat ook daadwerkelijk te doen.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'En we zijn bijvoorbeeld nu bezig met het opstellen van ontwerpprincipes voor de voetgangers, dat als we die hebben dat de landschap ontwerpers en de verkeersontwerpers die plannen maken, dat als uitgangspunt gaan meenemen in hun ontwerpen.'

Robin: 'Ja, oké, ja, en ik weet niet of je daar dan misschien iets over weet, maar dan nog meer om de gebouwde omgeving. Wordt een gebouw zelf ook meegenomen om voetgangersvriendelijkheid te ontwikkelen?'

Besselink: 'Wat daarbij heel belangrijk is, dat gaat over de plint van een gebouw, dat is dus de begane grond van een gebouw. En wat je merkt in straten waar die plint gewoon leeg is, of een beetje doods, dat dat niet aantrekkelijk is om daar te lopen.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Daar in straten waar je veel levendigheid hebt in die plint, en waar s' avonds ook niet al de rolluiken naar beneden zitten, waar verlichting is.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Dat heeft gewoon effect op je beleving van een straat, en ook op je beleving als voetganger. Dus de gebouwde omgeving is in die zin heel belangrijk en een tweede is de toegankelijkheid van gebouwen, of voetgangers, en dan met name kwetsbare mensen, die niet goed ter been zijn, dus dat zijn uitgangspunten die allemaal in een bouwbesluit zitten. En waar ook ontwerpers, ontwikkelaars en architecten rekening mee moeten houden.'

Robin: 'Ja, dat snap ik inderdaad. En stel dat bij het vaststellen van een voetgangersbeleid, welke partijen zijn daar allemaal bij betrokken?'

Besselink: 'Wat wij nu doen, dat is dat je het intern haalt, het beleid is gemeentelijk. Maar vervolgens, hoe je dat opstelt, wat ik net al aangaf, is iets integraal, dus niet een document wat alleen vanuit stadsontwikkeling maken, maar we hebben een projectdienst met ruimte, met mobiliteit, het stadbeheer.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Dus het gaat over het beheer en onderhoud van de stoepen, met gezondheid, met sport en toegankelijkheid en met hen samen werken we aan het uitwerken van een visie en actieplan. Vervolgens is het heel belangrijk om partijen in de stad, als wij straks die conceptvisie hebben, dan gaan we dat ook bespreken met mensen die in de gebieden werken. Maar ook met belangrijke partijen in de stad zoals de RET, dus voor het openbaarvervoer.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Gezondheids- en welzijnsinstellingen, scholen, eigenlijk de maatschappelijke partijen die ook gewoon belang hebben bij een stad die gewoon goed ingericht is voor voetgangers, maar het beleidsstuk zelf maken we als gemeente.'

Robin: 'Ja precies, oké. Wat dient er, waar dient er rekening worden bij het opstellen, wat is toch heel belangrijk, waar gemeente Groningen ook rekening mee zou moeten houden?'

Besselink: 'Toegankelijkheid is een hele belangrijke, dat is ook een clientverdrag, twee jaar geleden, waar steden en landen moeten eigenlijk gewoon voldoen aan bepaalde richtlijnen voor mensen met een beperking, dat zij eigenlijk ook gewoon het recht hebben om zich ook in een stad te bewegen.'

Robin: 'Ja.'

Besselink: 'Dat is eigenlijk gewoon een harde eis. Toegankelijkheid is heel belangrijk en zo'n beleid is iets dat, het allerbelangrijkste is dat het iets integraal verhaal is. En dat gaat over de koppeling tussen de inrichting van de ruimte en het gebruik van mensen daarvan. Dus heel erg de koppeling ook te leggen met gezondheid en met bewegen. Dat is het meest cruciaal.'

Robin: 'Ja, precies dat heb ik ook met mijn scriptie inderdaad, de koppeling met gezondheid. Dat is een ding wat belangrijk is, naast de veiligheid.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'Nou heb ik nog één laatste vraag. Want stel Groningen zou ook de Walk21 willen organiseren, wat is belangrijk waar zij rekening mee moeten houden?'

Besselink: 'Dit is een, wat bedoel je precies met deze vraag?'

Robin: 'Ze willen de Walk 21 graag naar Groningen halen, waar moeten ze rekening mee houden? Met het organiseren van dit evenement? Met bijvoorbeeld de ruimte natuurlijk, waar je de sprekers huisvest.'

Besselink: 'Ja, dat is eigenlijk gewoon een heel verhaal apart. Het organiseren van een heel evenement dat vraagt om hele logistieke dingen, je moet netwerk hebben, je moet sprekers uitnodigen. Dus ja dat is ook een vak apart.'

Robin: 'Ja, precies, snap ik.'

Besselink: 'En komend jaar is Walk21 in Zuid-Korea, in Seoul. Het jaar daarna in Dublin.'

Robin: 'O, dat is ook al voor ver in te toekomst.'

Besselink: 'Dat denk ik wel, ik denk dat het een hypothetische vraag is.'

Robin: 'Ja, precies, nou goed vanuit de gemeente het is genoemd dat ze dat misschien wel zouden willen. Dus misschien is er een tip waar ze rekening mee kunnen houden, maar dan kan ik dit in ieder geval meenemen in mijn advies naar Groningen toe.'

Besselink: 'Ja maar ik zou dit ook niet als de heilige graal zien die Walk21. Je moet het meer zien als, misschien heeft Groningen wel iets anders wat het vliegwiel kan zijn. Je moet op zoek naar een middel, als je graag wil dat je dit onderwerp goed op de agenda kan zetten, dan kun je ook, dat hoeft dan niet per se een evenement te zijn als Walk21 te zijn. Dan kan je ook nadenken over wat je in je eigen stad al hebt of iets anders ludieks, het hoeft niet per se dit te zijn, zou ik zeggen.'

Robin: 'Nee, oké, precies. Oké, dat wist ik niet.'

Besselink: 'Het kan ook een nationaalvoetgangerscongres zijn. Maar komend jaar is die Leeuwarden trouwens.'

Robin: 'Oké, dat wist ik niet, dat kan ik ook meenemen.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'Leuk. Dan waren dit mijn vragen en dan wil ik je heel erg bedanken voor je tijd.'

Besselink: 'Ja, succes met je onderzoek.'

Robin: 'Dat komt wel goed. Nog anderhalve maand en dan is het klaar.'

Besselink: 'Spannend.'

Robin: 'Ja, vind ik ook, en dan moet ik het daarna nog gaan verdedigen, dus ik ben ook heel benieuwd hoe het allemaal gaat, ook over corona, want de hogeschool en universiteit zijn dicht.'

Besselink: 'Ja ingewikkeld.'

Robin: 'Ja ik zei gister al tegen mijn vriend van ik weet niet eens of we wel een diploma-uitreiking krijgen. Maar goed, dat zien we dan wel weer.'

Besselink: 'Ja, dat zou dan misschien pas in september zijn ofzo.'

Robin: 'Nee in juli.'

Besselink: 'Ooh in juli.'

Robin: 'Ja best wel snel, maar als het in september is het ook goed, het komt wel.'

Besselink: 'Ja als je je diploma maar hebt.'

Robin: 'Ja daarom dat is eigenlijk het belangrijkste.'

Besselink: 'Ja.'

Robin: 'Nee goed, dan wil ik je nog een hele fijne dag wensen en bedanken voor je tijd nogmaals.'

Besselink: 'Ja hoor, graag gedaan.'

Robin: 'Ja, doeg.'

Besselink: 'Doeg.'

Bijlage 4 Enquêtevragen



Dit is een plattegrond van de stad Groningen.

Welke straat/straten ervaar jij als voetgangersvriendelijk? (bijv. Folkingestraat, Poelestraat, Oosterstraat, Zwanestraat, Gelkingestraat, Herestraat)

(0/4000)

Waarom ervaar je deze straat/straten als voetgangersvriendelijk?

(0/4000)

Welke straat/straten ervaar jij als niet voetgangersvriendelijk? (bijv. Gelkingestraat, Oosterstraat, Folkingestraat, Herestraat, Poelestraat, Zwanestraat)

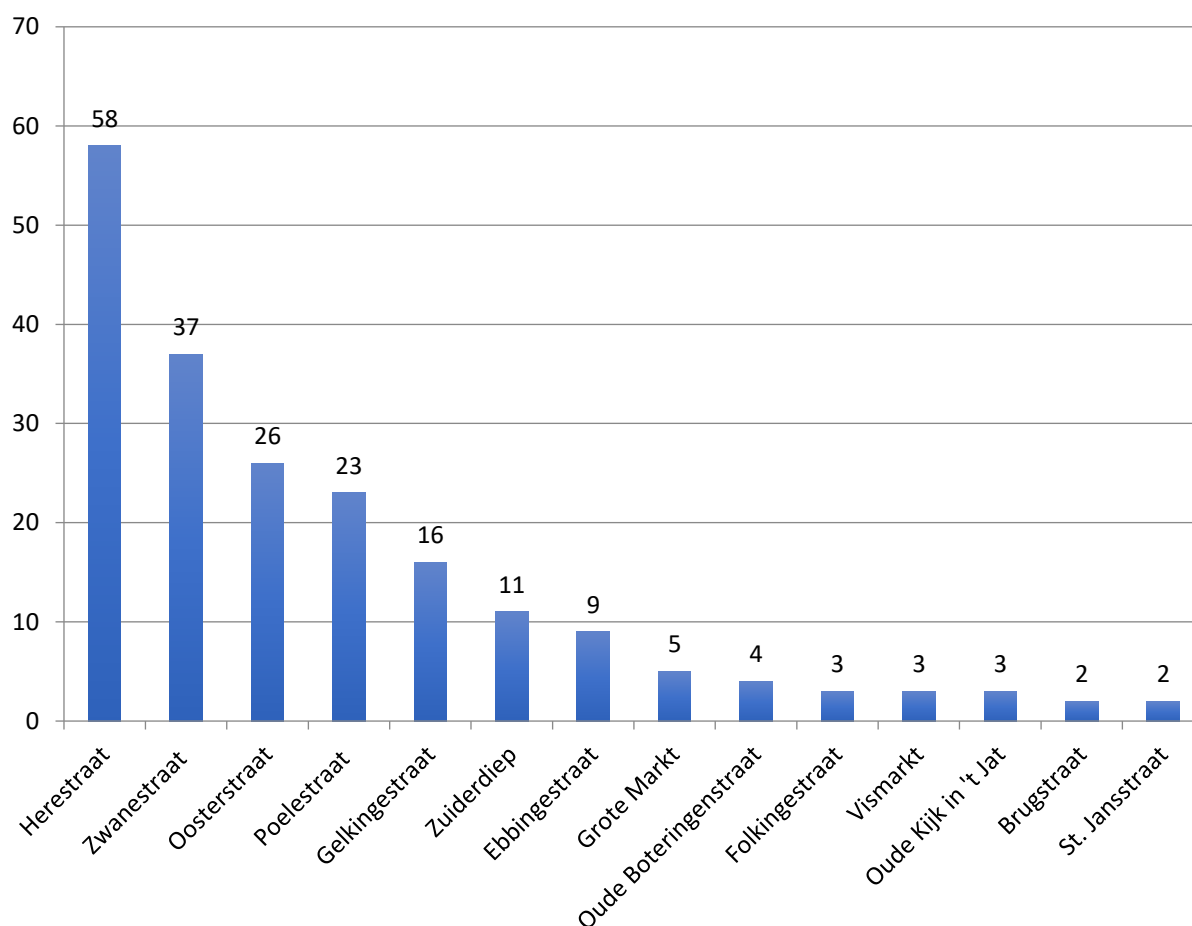
(0/4000)

Waarom ervaar je deze straat/straten als niet voetgangersvriendelijk?

(0/4000)

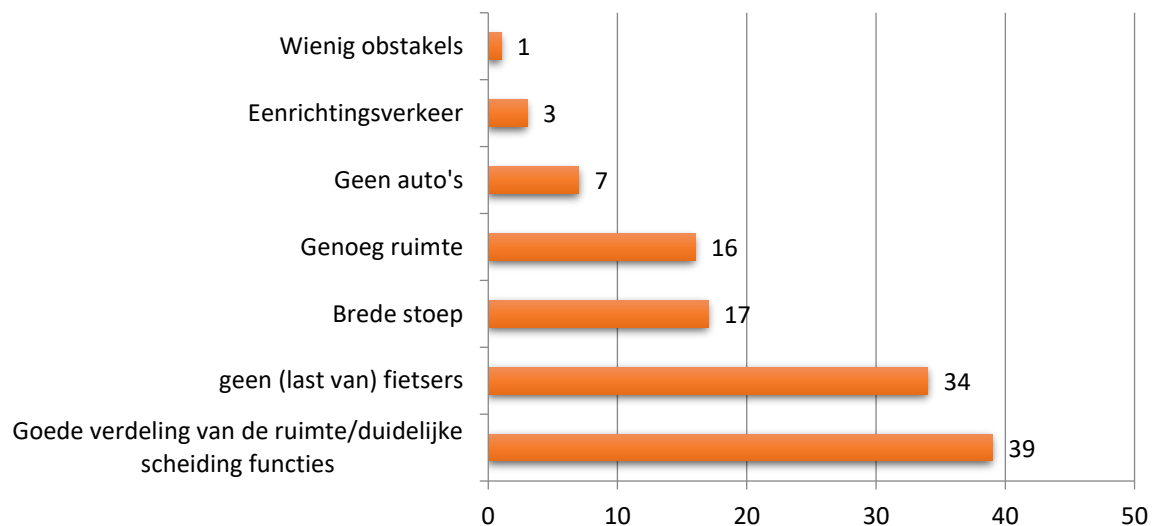
Vraag 15 - Welke straat ervaar je als voetgangersvriendelijk? (97)

(Open vraag - meerdere antwoorden mogelijk)

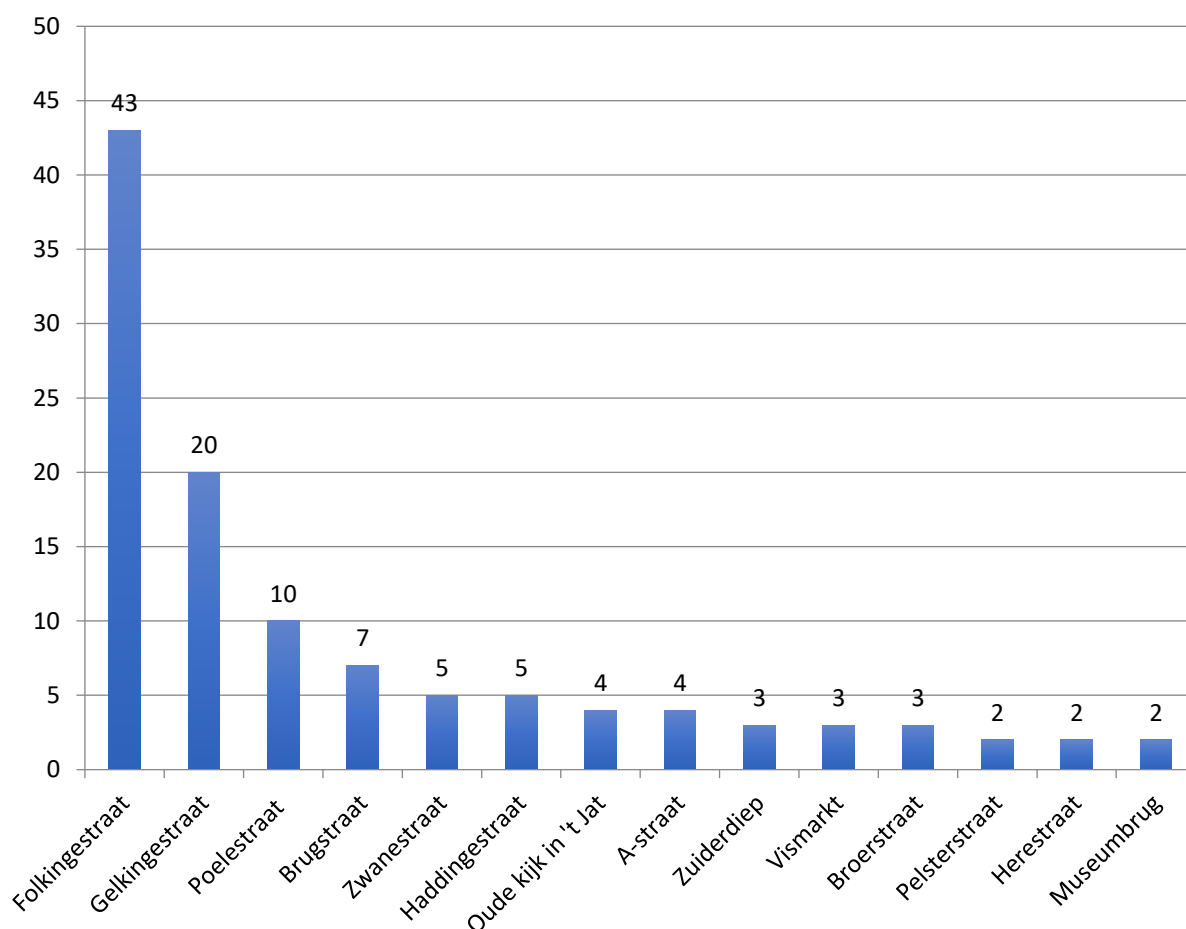


Vraag 16 - Waarom ervaar je deze straat als voetgangersvriendelijk? (97)

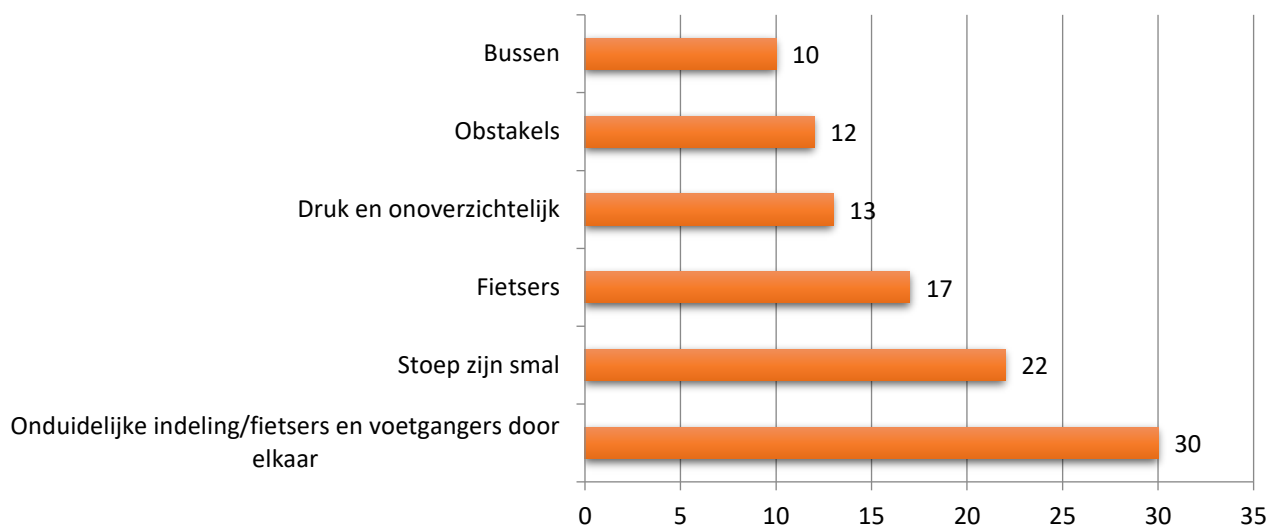
(open vraag – geanalyseerd en gecategoriseerd)



Vraag 17 - Welke straat ervaar je niet als voetgangersvriendelijk? (97) (Open vraag - meerdere antwoorden mogelijk)



Vraag 18 - Waarom ervaar je deze straat als niet voetgangersvriendelijk? (97) (open vraag – geanalyseerd en gecategoriseerd)



Bijlage 6 Observatieschema

Voor elke aanwijzing is in de matrix weergegeven of deze in de toevoerstraat van toepassing is (●), of deze deels van toepassing is (◐) of dat deze niet van toepassing is (◑). De aanwijzingen zijn beoordeeld op basis van de algehele indruk van de straat, niet van panden op zich.

	Aspecten	Aanwijzingen	Poelestraat	Gelkingestraat	Folkingestraat
Vorm	Vorm	Hoekig			
		Vierkant			
		Rechthoekig			
		Rond			
		Ovaal			
	Vormsoort	Geometrisch			
		Organisch			
		Open			
		Gesloten			
		Abstract			
Figuratief					
Compositie	Compositie grondvorm	Centraal bouw			
		Langs bouw			
	Compositie kwaliteit	Statisch			
		Dynamisch			
		Harmonie			
	Symmetrie	Symmetrisch			
		Asymmetrisch			
Ritme	Herhaling				
	Vormrijm				
Kleur	Kleursoort	Primair			
		Secundair			
		Tertiair			
	Kleuren	Monochroom			
		Polychroom			
	Kleurcontrast	Licht-donker			
		Koud-warm			
Complementair					
Schaal	Dimensie	Brede panden			
		Smalle panden			
		Hoge panden			
		Lage panden			
		Steegjes/zijwegen			
		Verspringende gevels			
		Uitstekende elementen			
	Proportie	Verhoudingen			
	Omgeving	Brede stoep			
Gegroepeerde gevels					
Licht	Licht	Natuurlijk licht			
		Lichtinval			
		Reflectie			
	Donker	Schaduw			
		Contrast			
Plasticiteit					
	Binnen-buiten	Open			
		Gesloten			
		Omsloten			
	Half ruimtelijk	Reliëf			
	Indeling	Ruimtelijke			
Gedeeld					
Bouw materi	Materiaal	Industrieel			
		Ambachtelijk			
	Materie	Kunststof			
Glas					

Bouwkundige technieken		Staal			
		Beton			
		Baksteen			
		Innovatieve materialen			
	Structuur/Textuur	Opengewerkt			
		Grof			
		Ruw			
		Gepolijst			
	Constructie	Dragende constructie			
		Hangende constructie			
		Skeletbouw			
		Stapelen			

Bijlage 7 Foto's Poelestraat





















Bijlage 8 Foto's Gelkingestraat



















Bijlage 9 Foto's Folkingestraat









