

‘Te voet’

door Derk van der Laan*

Alles wat te voet kan, betekent per definitie: geen file, geen parkeerprobleem, geen kosten. De wandelende consument die winkelt krijgt aandacht, maar expliciet bevorderen van het lopen elders is ook relevant.

“Ik heb één wens,” zei de Amsterdamse wethouder Van Poelgeest een jaar geleden op de Zuidas: “Maakt u over vijf jaar alstublieft een tentoonstelling hoe mooi de pleinen en straten dán zijn.” Hij had net in het museum Zuidas een tentoonstelling geopend over de bijzondere architectuur, van uiteenlopende gebouwen stonden fraaie maquettes opgesteld. Hij complimenteerde de organisatoren, maar gaf de hint dat de voetganger weinig aandacht krijgt.

Even het brede beeld. Wie door de oogharen kijkt waarnaar de aandacht uit gaat op het gebied van mobiliteit, ziet op verreweg nummer één, en met stip, de auto. Daarna het openbaar vervoer (vaak wat negatief in berichtgeving) en dan de fiets: meestal populair, positief benaderd. De voetganger krijgt zelden aandacht, iemand die zich lopend voortbeweegt, wordt vooral als iets ‘gewoons’ gezien. Beschikbare cijfers over vervoermiddelenkeuze, gemeten naar de afgelegde kilometers, zeggen: lopen (6 procent), fiets (7 procent) openbaar vervoer (11 procent) en auto (76 procent). Maar gemeten naar het aantal keren dat mensen op weg gaan, komt een ander beeld naar voren: lopen (19 procent), fiets (27 procent) openbaar vervoer (5 procent) en auto (48 procent). Dat lopen betreft vooral kortere afstanden, maar daarom niet minder economisch en sociaal relevant. Daarbij telt deze statistiek alleen het gebruikte hoofdvervoermiddel, en niet hoe mensen zich verplaatsen naar en van hun auto (vaak een aanzienlijke afstand te voet) of trein (vaak per fiets). Er wordt dus meer gelopen dan zulke cijfers aangeven.

Woning meer waard

Het belang van goede verbindingen te voet krijgt weinig expliciete aandacht in locatiericht onderzoek. Een uitzondering vormt Amerikaanse research over hoeveel extra verkoopwaarde panden hebben wanneer daarvandaan een aantal belangrijke dagelijkse bestemmingen binnen loopafstand liggen. Een van de weinigen die probeert dat fenomeen kwantitatief in kaart te brengen is de econoom Joe Cortright. Recent deed hij onderzoek naar de prijsontwikkelingen

van woningen in de VS. Daarbij kwam naar voren dat de, vaak gigantische, prijsdalingen tussen 2008 en 2010 meer dan twee keer ernstiger zijn in *suburbs* dan in gebieden die een vitaal stadscentrum kennen. Hij becijferde in 2009, dat huizen die op kortere afstand veel voorzieningen hebben, meer opleveren. Wonen in een goede voetgangerstoegankelijke omgeving levert per woning tussen de 4.000 en 34.000 dollar meer op. Dat geldt voor dertien van de vijftien door hem onderzochte woningmarktgebieden, verspreid over staten in het hele land. Aan de basis lagen gegevens van een landelijke makelaars-site die in het woningaanbod ook de loopafstanden aangeeft tot dagelijkse bestemmingen zoals winkels, scholen, openbaar vervoer en andere voorzieningen.

Ondergeschoven kindje

De claim van Cortright luidt dat alle andere factoren die van invloed zijn op prijsontwikkeling in het onderzoek zijn uitgefilterd. Natuurlijk lijken deze cijfers op andere claims waarbij het moeilijk is voor honderd procent oorzaak, gevolg en andere krachten uit elkaar te houden. Onderzoeken bijvoorbeeld die aangeven hoeveel gezonder mensen zijn die dichtbij groen en natuur wonen. Of hoeveel eerder patiënten weer op de been zijn als ze in ziekenhuizen liggen met uitzicht op parken. Ook voor het fietsgebruik is een correlatie bekend tussen economische opbrengsten en goede bereikbaarheid per fiets plus uitstekende fietsparkeervoorzieningen. In Nederland weten redelijk krachtige belangengroepen zoals de natuurorganisaties en de Fietsersbond hiervoor de aandacht te krijgen. Maar voor de voetganger is geen enkele belangenorganisatie specifiek actief. Het platform Wandelnet specialiseert zich in wandelen als vrijetijdsbesteding. De belangen van de dagelijkse voetganger heeft het ministerie van I&M ondergebracht bij Veilig Verkeer Nederland. Maar daar is het, tot nu toe, een ondergeschoven kindje gebleven. De Noord-Amerikanen, vanuit hun achterstandpositie op het gebied van loop- en fietsvoorzieningen, ontdekten *Walkable Urbanism*. Sommige steden, zoals het

Canadese Vancouver, brengen wijken in kaart om ze vervolgens te verbeteren. Een gebied is meer wandelbaar als het hoog scoort op aantallen wooneenheden per hectare, commerciële dichtheid (gemeten aan het aantal vierkante meter), *land-use mix* (menging wonen, winkels plus diensten, vrijetijdsvoorzieningen en kantoorruimte) en de hoeveelheid kruispunten: hoe meer kruisingen, hoe meer mogelijkheden om direct van A naar B te gaan.

Ook hier is lopen relevant

In Nederland betreft de, beperkte, research vooral het commerciële belang van de lopende bezoeker (detailhandel, vrijetijdsvoorzieningen) en enigszins de verkeersveiligheid. Belangrijke oorzaak is de unieke positie van de fiets in ons land, waarnaar veel meer aandacht uitgaat. Op wijk-, lokaal en regionaal niveau zijn fietsnetwerken ontstaan en worden investeringen gedaan in andere voorzieningen. Het resultaat is nog niet ideaal, maar de fietser krijgt redelijk veel aandacht. Natuurlijk wijkt de situatie in Nederland sterk af van die in Amerika, maar waarom zouden hier adequate loopmogelijkheden niet expliciet als extra kwaliteit naar voren worden gebracht? Toegepast op een aantal actuele trends ontstaat het beeld dat in de volgende vier alinea's samengevat is.

Binnenstedelijk ontwikkelen versus weilandbouw

Voor de keuze om binnen bestaande bebouwde kommen te investeren pleit het gegeven dat daar doorgaans al trottoirs zijn aangelegd die worden onderhouden. Kleinschalige uitbreidingen in landelijk gebied, of aan de rand van dorpen, winnen aan kwaliteit wanneer vanaf de locatie aantrekkelijke looproutes aanwezig zijn, met aanvaardbare afstand naar dagelijkse bestemmingen. Een aantal van zulke projecten is nu echter zo gesitueerd dat bewoners buiten hun eigen erf of tuin weinig uit de voeten kunnen. Een beleidstrend is dat overheden zelf beduidend minder investeren in structuren en vooral afwachten wat marktpartijen of consumenten wensen: gebiedsontwikkelingen worden kleiner van omvang en gaan meer stap voor stap, heet



FIETSERS PLUS VOETGANGERS

Verkeer- en vervoerstatistieken schenken weinig aandacht aan de voetgangers als aparte categorie. In de wandelgangen van het congres *Walk 21* in Den Haag bleek dat dit een internationale trend is. Soms wordt de voetganger opgeteld bij de fietser, omdat het beiden langzaam verkeer is. Naarmate er meer scooters, ebikes, andere tweewielers en bijzondere voertuigen komen, nemen hier de onderlinge snelheidsverschillen echter toe.

dat. In Almere Oosterwold bijvoorbeeld is gekozen voor het uitgeven van vrije kavels voor particulier opdrachtgeverschap in uiterst lage dichtheid. En dus langere loopafstanden, naast ook meer fietsen.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Meer lopen is de belangrijkste indicator van betere stedelijke duurzaamheid, concludeert prof. Francisco Lamiquiz Daudén van de Technische Universiteit Madrid. Hij heeft voor alle landen van de OECD een balans opgemaakt voor gewenste integrale stedelijke ontwikkeling. Samengevat: vaker lopen en wandelen zijn de meest duurzame opties als het gaat om verkeer en vervoer, ze verdienen meer aandacht. Lopen is op zich gunstiger dan fietsen. Mogelijkheden om je te voet te verplaatsen, hangen sterk samen met ruimtelijke ontwikkeling: spreiding van de bebouwing schrikt mensen af. Dichtere bebouwing met goede trottoirs stimuleert. Daudén presenteerde zijn rapport tijdens de conferentie *Walk 21* in Den Haag. Voor het monitoren van leefbaarheid in buurten en wijken zou ook het meenemen van looproutes en -kwaliteiten aandacht verdienen. Dat ontbreekt nu. Van de vijftig criteria die bijvoorbeeld de zogenaamde *Leefbaarometer* van het vroegere VROM omvat, heeft er slechts één betrekking op lopen en wel indirect: het meten van de nabijheid van voorzieningen.

Leegstand en herbestemmen

In de Amerikaanse detailhandel zorgen hoge energieprijzen en veranderende consumentenvoorkeur voor een blijvende

wijziging in de vestigingsstructuren, zegt het Urban Land Institute (ULI). De toekomst is aan *towncenters* en *mixed-use developments*. De kale winkelstrip verdwijnt geleidelijk uit beeld. Jongere generaties consumenten hechten vooral sterk aan een attractief winkelmilieu en vinden het minder belangrijk dat de auto pal bij de ingang van elke winkel kan worden neergezet, aldus een onderzoek van ULI. De uitgangssituatie in Nederland, met onder meer een fijnmazigere winkelstructuur, is anders. Maar ook hier zal massale winkleleegstand onaan-trekkelijke centra en winkelstraten opleveren. De bezoekersstromen liepen sinds 2000 hier en daar al terug met een derde (*Building Business*, oktober 2011, pagina 13). In elk geval gaan voetgangersstromen verschuiven, af te leggen afstanden worden waarschijnlijk langer. Langs lege ruimtes lopen is onaan-trekkelijk. Bij besluiten over het herontwikkelen of herbestemmen van winkels, maar ook bij leegstaande kantoorgebouwen, zouden gemeente en eigenaren expliciet het effect op loopmogelijkheden kunnen meenemen.

Inrichting publieke ruimte

In veel uitgevoerde herbestratingen en herinrichtingprojecten domineerde het laatste decennium de esthetiek. Vormen en bijzonder materiaalgebruik moesten publieke ruimtes meer allure geven, soms ten koste van gebruiksvriendelijkheid. Voetgangers moesten meer dezelfde ruimte delen met fietsers en andere vervoermiddelen (*shared space*). Het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid

onder de zwakste verkeersdeelnemers, de voetgangers, nam toe. Bezuiniging biedt kans op bezinning, zeker naarmate problemen toenemen nu tweewielers steeds sneller rijden (scooters, ebikes) en vaker ook de voetgangersdomeinen op gaan. ◀◀

*Derk van der Laan schrijft en adviseert over ruimte en mobiliteit.

LOOPAFSTANDEN

Het bepalen van loopafstanden die aanvaardbaar zijn, zorgt van oudsher voor veel kopzorgen bij ontwerpers, investeerders en commerciële dienstverleners. Afstanden variëren van maximaal enkele honderden meters, daar waar alternatieven voorhanden zijn, tot maximaal rond de kilometer. De planologen bij NS gebruikten in vorige decennia een afstand van 600 tot 800 meter voor het natransport vanaf het station te voet. Bij een aantrekkelijke route was dat enigszins op te rekken. Boudewijn Bach, stedenbouwkundige en specialist langzaam verkeer, noemt 600 meter. Eventueel tot 900 meter uit te breiden mits de route gevarieerd en het loopklimaat prettig is.