

# Loopkaarten kookboek (samenvatting)

## Ingrediënten voor een loopvriendelijke stad

In Groningen, Tilburg en Nijmegen wordt lopen herkend als meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Er moet letterlijk meer ruimte voor lopen komen.

Het maken van een loopvriendelijke stad is een transformatie die begint met inzicht in de huidige situatie; de manier waarop loopbelangen zijn vormgegeven in de stad. Die brengen we in dit 'kookboek' letterlijk in kaart. Je kunt de kaarten zien als mogelijke ingrediënten, waarmee een (ruimtelijke) agenda voor een loopvriendelijkere stad bereid kan worden.

De bedoeling is dat het overzicht aan themakaarten, een basis geeft voor een prioritering van loopthema's in je stad. Welke themakaarten vormen je hoofdingrediënten? En met welke andere kaarten/ ingrediënten kun je deze goed combineren?

Alle kaarten voor de gehele gemeente gemaakt, inclusief de kernen Haren en Ten Boer etc. In deze samenvatting valt een deel van de gemeente buiten de uitsnede.

### Stap 1: Basiskaarten van loop-relevante informatie.

Met aspecten die gaan over **looproutes** (paden, oversteken, omgeving, zitgelegenheid,...), **loopbestemmingen** (winkels, OV, werk, school,...), **vertrekpunten** (station, bushalte, huis,..) en **lopende mensen** (kinderen, ouderen,..).

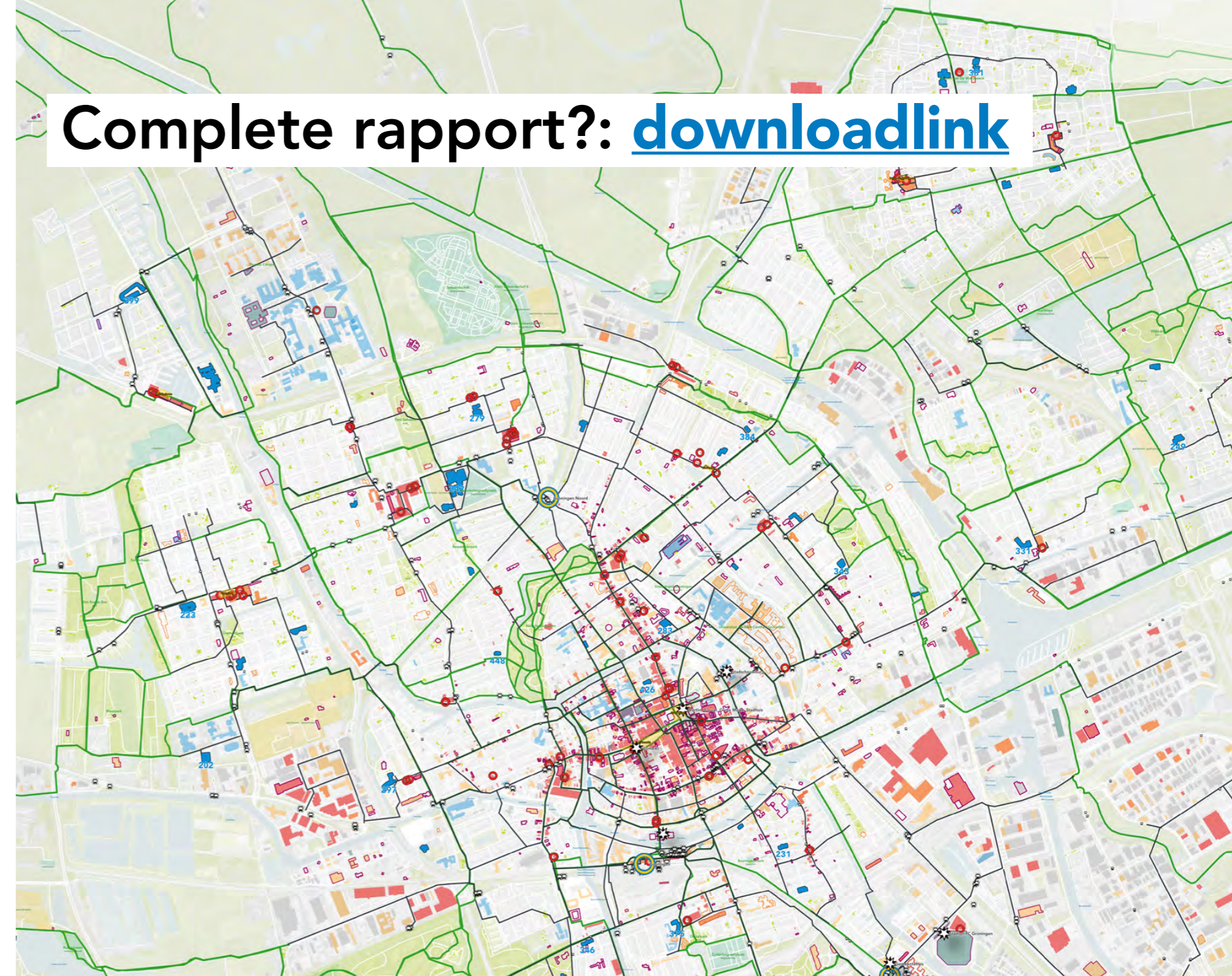
### Stap 2. Van kaarten naar kansen

Door kaarten slim te combineren, kunnen loop-knelpunten gevonden worden. Zie het vormgeven van de loopvriendelijke stad als een vorm van acupunctuur: probeer op gerichte plekken maatregelen te nemen, die specifieke loopomstandigheden verbeteren. Bij toekomstige gebiedsontwikkelingen in de stad kunnen de loop-basiskaarten een grondlegger vormen om voetgangersbelangen te herkennen, en door te ontwikkelen.

### Stap 3. Een prioritaire loopnetwerkkarta

De kaartinformatie biedt ook de basis voor een beoogd stadsdekkend loopnetwerk, van consistente, hoogwaardige looproutes. Deze netwerkkarta is een verbindend middel waarin ook grotere investeringen kunnen worden opgenomen, en beweegvriendelijke maatregelen in de loop der tijd, in samenhang met elkaar kunnen worden genomen. Beleidsmedewerkers kunnen tijdig pleiten voor opwaardering van voetgangersruimte waar dit het meest urgent is.

Complete rapport?: [downloadlink](#)



Uitgevoerd door

**TRACK**  
Activating landscapes  
[www.track-landscapes.com](http://www.track-landscapes.com)



In opdracht van



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

november 2023





# Ingrediëntenlijst: een overzicht van loopbelangen

Het getoonde schema toont de verschillende soorten ruimtelijke componenten voor een loopvriendelijke stad. Het schema is een kapstok om loopvriendelijke ambities te koppelen aan benodigde informatie, en andersom.

De structuur is in de eerste plaats gebaseerd op de verschillende typen investeringen die gedaan kunnen worden om steden loopvriendelijker te maken:

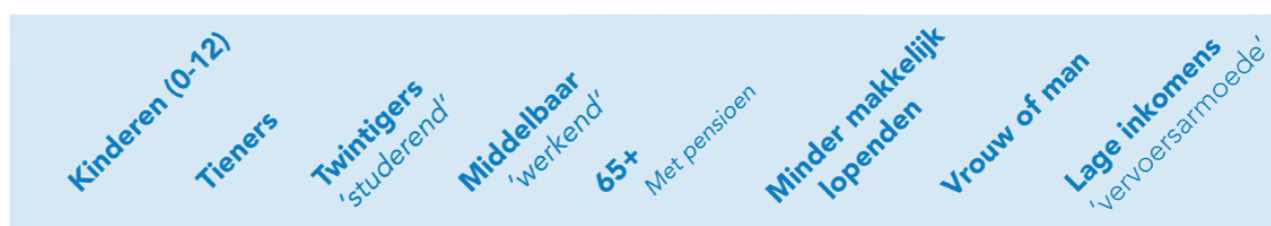
- Verdichten (= 'lopers'): het verhogen van het aantal inwoners in een gebied, waarmee noodzaak en gebruik van voetgangersruimte hoger wordt, en voorzieningsdichtheid gestimuleerd wordt.
- Toevoegen van **bestemmingen & voorzieningen** zodat de (loop) afstand naar de dichtstbijzijnde 'supermarkt/apotheek/speeltuin' kleiner wordt.
- Toevoegen of verbeteren openbaar vervoer (= **Vertrekpunten**), OV-in-en uitstapplaatsen liggen vaak binnen loopbereik van zowel de woning als bestemming.
- Nieuwe looproutes maken (= **roterwensen, netwerk**) zoals bruggen, tunnels of doorsteekjes, waarmee feitelijke afstand naar de bestemmingen wordt verkleind.
- Bestaande looproutes verbeteren (= **roterwensen**), bijvoorbeeld: oversteken en egale, prettige ondergronden verbeteren, objecten op de stoep wegnemen, bewegwijzering, informatievoorz., verlichting & zitgelegenheid toevoegen, aantrekkelijkheid omgeving verhogen.

Het schema is ook een denkkader om belangen van verschillende lopende mensen te koppelen. Begin bijvoorbeeld bij **kinderen**; die lopen vaak **vanuit huis** naar **basisscholen, speeltuinen**, of **vriendjes in de wijk**. Welk(e) **roteraspect(en)** zijn belangrijk voor kinderen die (vanuit/naar school) lopen?: Ten eerste; **veilig kunnen oversteken**. In deze uitdaging is het interessant om drie kaarten naast elkaar te leggen: de woondichtheid van kinderen, de ligging van basisscholen, en de kaart 'wegen & oversteken'. En zo zijn er nog vele andere smaakcombinaties te maken!

## BEWEEGREDEKENEN (& BESTEMMINGEN)

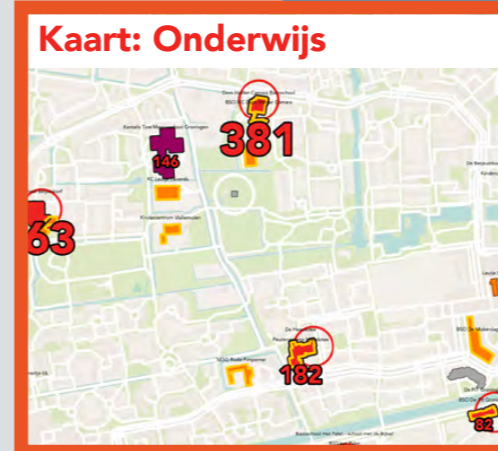
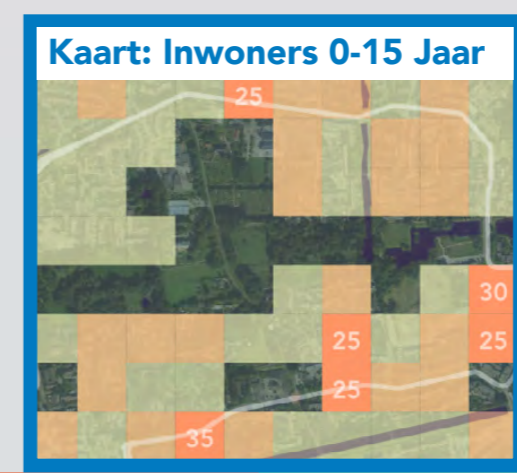
vooral utilitair	<b>Onderwijs</b>	Basis & middelbaar Kinderdagverblijf WO/HBO/MBO campus
	<b>Werk</b>	Kantoor / industrie Voorziening/winkel
	<b>Boodschap dagelijks</b>	Wijkcentrum / Markt Supermarkt / Drogist
	<b>Stads-shoppen</b>	Kledingwinkels warenhuizen boekenwinkels horeca
... en/of ...	<b>Groot(perifeer) shoppen</b>	Meubelboulevards Bouwmarkten
	<b>Zorg</b>	Ziekenhuis, huisarts, apotheek, fysio, tehuizen
	<b>Uitje: cultuur</b>	Museum, theater, bioscoop
Vooral recreatief	<b>Uitje: actief</b>	Zwembad sportschool/club Stadion
	<b>Sociaal</b>	Buurthuis Kerk
	<b>Sport &amp; spel</b>	Speeltuinen Sportcomplex/ Sportscholen
	<b>Hond uitlaten</b>	Uitlaatstrook Losloopegebied
	<b>Lunchommetje Weeting</b>	Groene straten, 'Bakker'
	<b>Hardlopen</b>	Stadspark Waterkade / brug landchap
	<b>Wandelen</b>	Park & perk Onverhard pad Buitengebied

## LOPERS



## ROTEWENSEN

Het openbare loopnetwerk	<b>Het netwerk</b>
Loopweg-typologie	
De loopmazen	<b>De obstructies ..</b>
Oversteken	
Ongelukken	
Stoepbreedte/ Voetpadruimte	<b>... (op) het pad</b>
Bestrating/ verharding	
Openbare toiletten	<b>Aankleding / faciliteiten</b>
Zitgelegenheid	
Watertapjes	
Informatiepanelen	
Bewegwijzering	
Sociale veiligheid (o.a. verlichting)	<b>Beleving &amp; omgeving</b>
(groene) omgeving: parken, tuinen, perken, bomen, water	
Milieu: Zon en schaduw Stilte Schone lucht	
Oriëntatie	



## VERTREKPUNTEN



# Stap 1: Basiskaarten

Er zijn vele ruimtelijke aspecten die gezamenlijk de loopvriendelijkheid van de stad bepalen. We tonen die hier als themakaarten. In het hoofdrapport beschrijven we in de introductie van elk thema uit welke data de kaart is opgebouwd (nutriënten). We tonen hier de 'grote' stad als geheel, maar ook de dorpskernen die buiten de grote stad liggen zijn meegenomen in de gemaakte kaarten en zijn beschikbaar in pdf en gis. Veel kaarten dienen juist ook op een meer ingezoomd 'wijkniveau' bekeken te worden; de schaal die past bij de actieradius van de meest voetgangers.





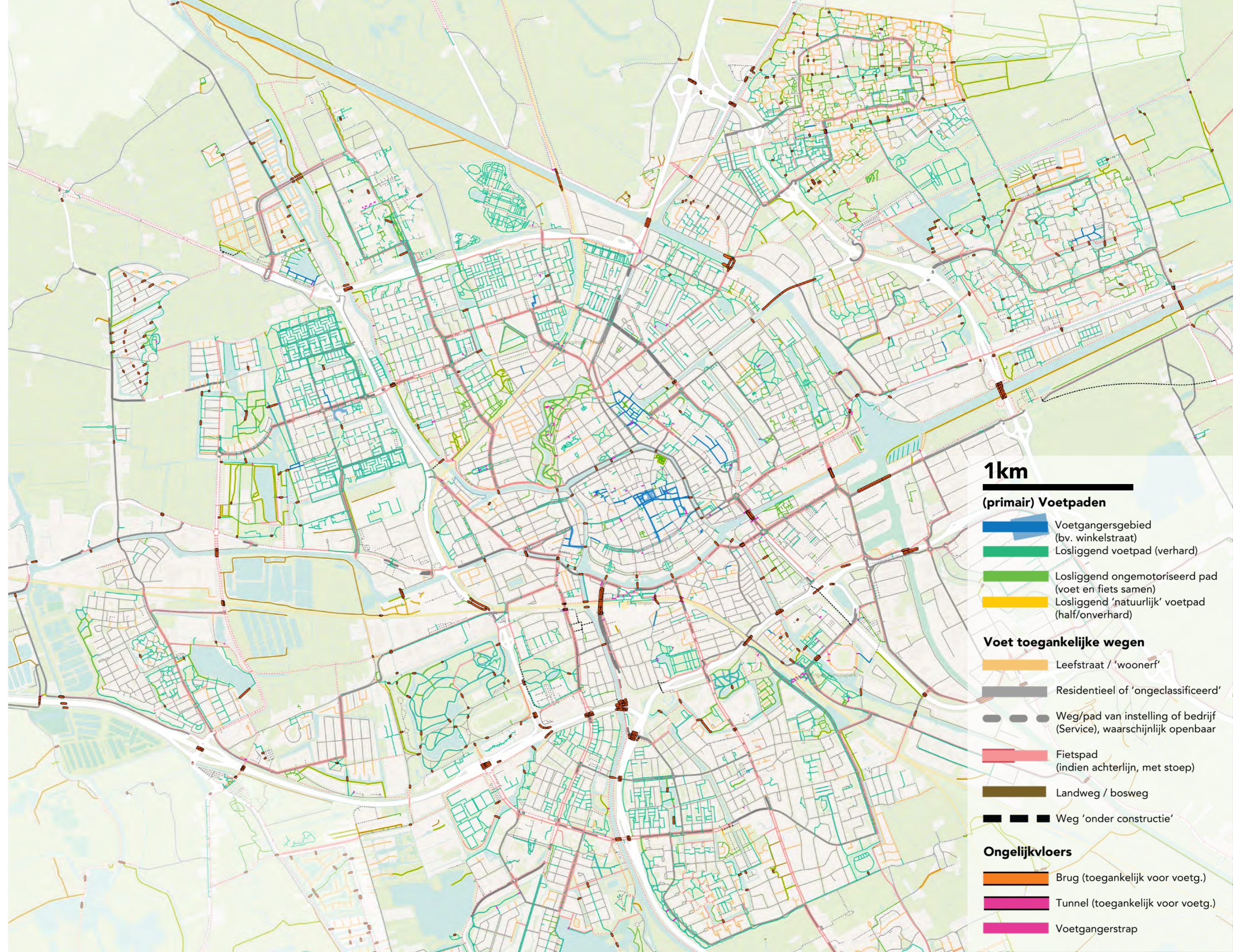
# Loopwegtypologie

Voetgangersbeleid, en de voetganger als verkeersmodaliteit staan in de kinderschoenen. Er is een gebrek aan manieren of maatstaven waarin paden en wegen waar voetgangers op kunnen lopen, ingedeeld worden. Op verschillende typen wegen kunnen verschillende aspecten belangrijk zijn voor voetgangers.

Er is in Nederland geen openbare dataset die volledig, exact en betrouwbaar toont welke paden voor voetgangers aanwezig én toegankelijk zijn. Het loopnetwerk en de typen loopwegen zijn hiernaast in kaart gebracht met behulp van meerdere bronnen (OSM, BGT, STRAVA, en NWB).

Er zijn tal van paden die over private gronden lopen, maar wel gebruikt mogen worden of waarvan het gebruik wordt gedoogd. Hiertoe behoren bijvoorbeeld opengestelde landgoederen, kerkterreinen, begraafplaatsen, paden op terreinen die bij instanties of bedrijven horen, paden door sportgebieden, of tussendoortjes door huizenblokken.

Haren en Ten Boer zijn in het complete rapport ook in kaart gebracht (de gehele gemeente Groningen).





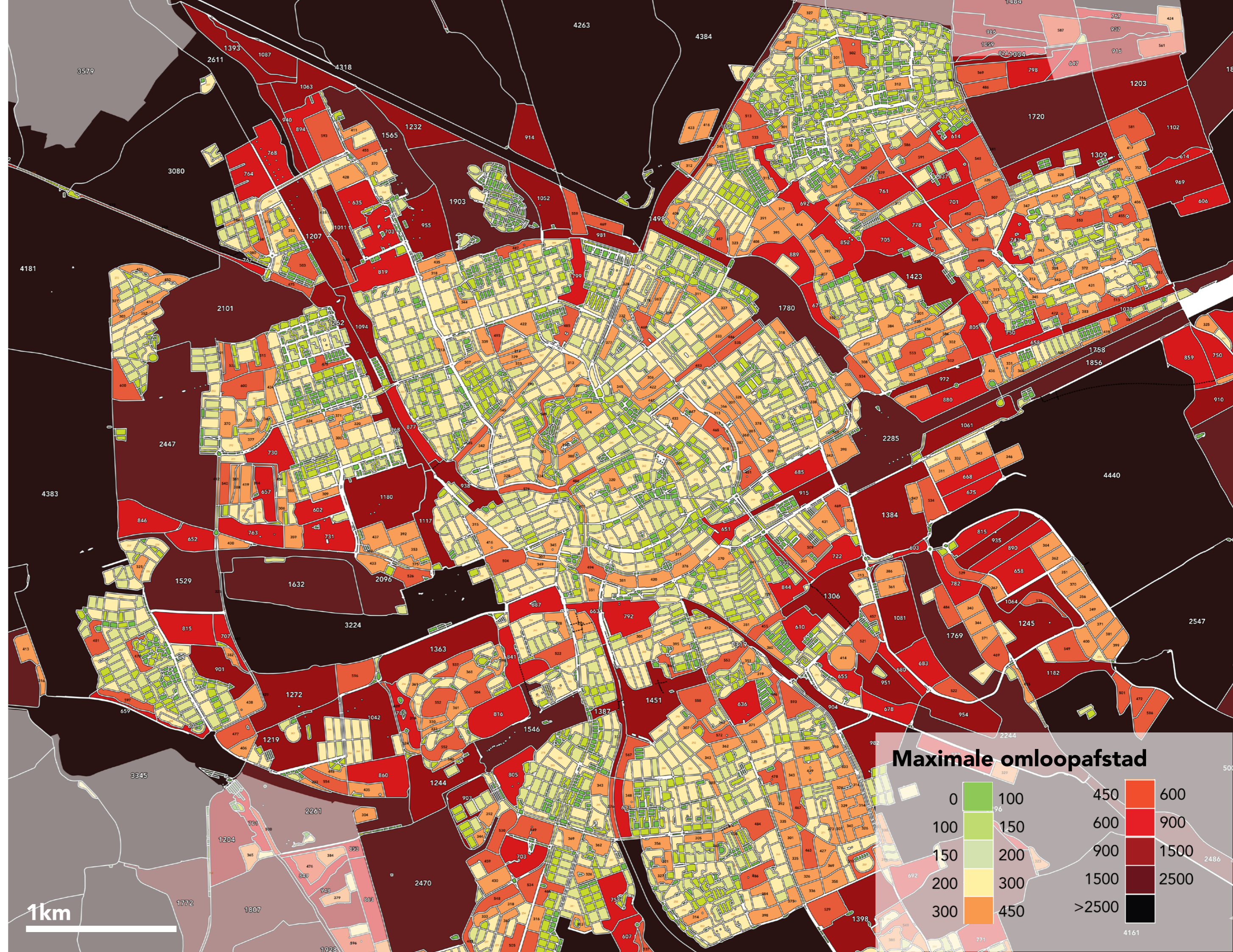
# Barrières: de (om)loopmazen

In literatuurstudies over lopen (van a naar b, utilitair) wordt gesteld: "Een te grote afstand is de belangrijkste reden om niet te lopen en te kiezen voor een andere vervoerswijze."

Een ogenschijnlijk kleine omweg van 'slechts' enkele honderden meters door een bouwblok, onoversteekbare weg of waterlichaam, kan voor de voetganger heel aanzienlijk zijn, en het verschil maken tussen wel of niet lopen.

Op basis van gemaakt loopnetwerk is een nieuwe manier ontwikkeld om de grote onbeloopbare 'mazen' van stad en omliggend landschap te tonen. De kleuren van de mazen (en de cijfers die erin staan) tonen de mogelijke maximale omloopafstand van elke maas. Omdat het netwerk ook goed herkenbaar is in de kaart, geeft het beeld een goede mogelijkheid tot herkenning van waar zich de grote loop-barrières van de stad zich bevinden.

Oplossingen kunnen gezocht worden in nieuwe oversteken (bv verkeerslichten), bruggen, tunnels, maar ook het passeerbaar maken van een terrein dat eerder niet toegankelijk was. Denk hierbij tegelijkertijd aan het belang voor de voetganger; fietsers hebben vaak hinder van dezelfde barrières. Het opgetelde belang van fietsers én voetgangers, kan de kans vergroten dat actie ondernomen wordt. Wie de grote mazen in de kaart gaat aflopen, loopt tegen interessante kansen aan.



Stap 1: basiskaarten

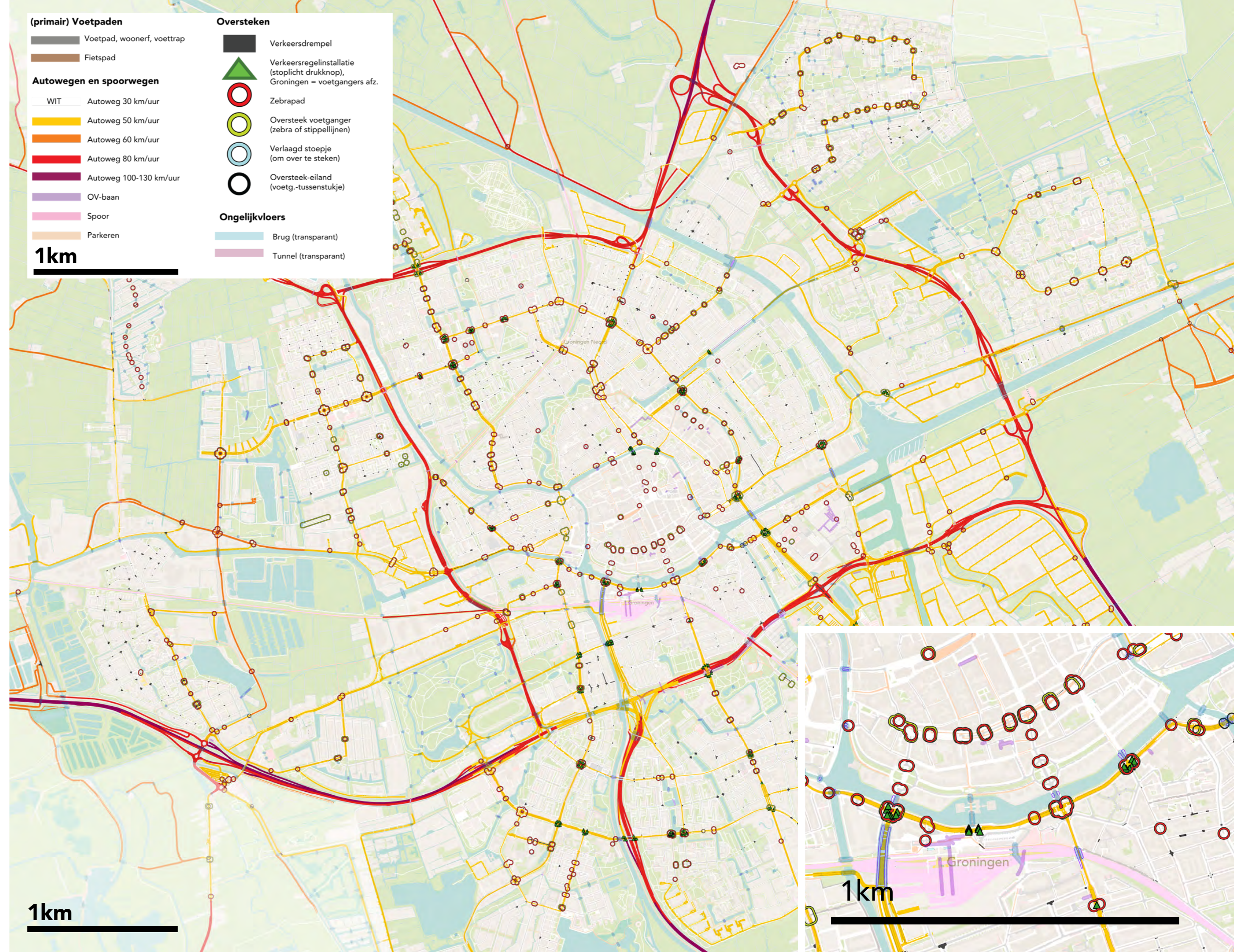


# Barrières: oversteken

De relevantie van het oversteken van wegen is driedelig. Ten eerste kost oversteken tijd, zeker bij stoplichten. Ten tweede; het oversteken van autowegen (en trouwens ook fietspaden) kan gevaarlijk zijn. Ten derde: Als de bestemming in de wijk ligt, is er een grotere kans op een loopverplaatsing. Of, en hoe veilig een weg over te steken is, bepaalt ook hoe mensen 'hun wijk' en de grenzen van het beloopbare beleven. Het beter oversteekbaar maken van wegen, kan ruimtelijke en sociale cohesie tussen wijken verbeteren.

Maar er is in Nederland geen officiële geodata beschikbaar van oversteekvoorzieningen voor voetgangers? Zebrastraden blijken in Nederlandse gemeenten niet goed geregistreerd te zijn. Hier bood de OpenStreetMap een mooie uitkomst; zebrastraden (b)lijken hierin behoorlijk compleet ingetekend te staan. En ook diverse andere soorten oversteken staan vaak alleen in de OSM getekend; zoals voetgangersoversteken met stippen-zijlijntjes.

Vervolgens is de maximale snelheid van wegen in kaart gebracht, op basis van data van het NDW. Verkeersregelinstanties zijn opgenomen uit de BGT of BOR.



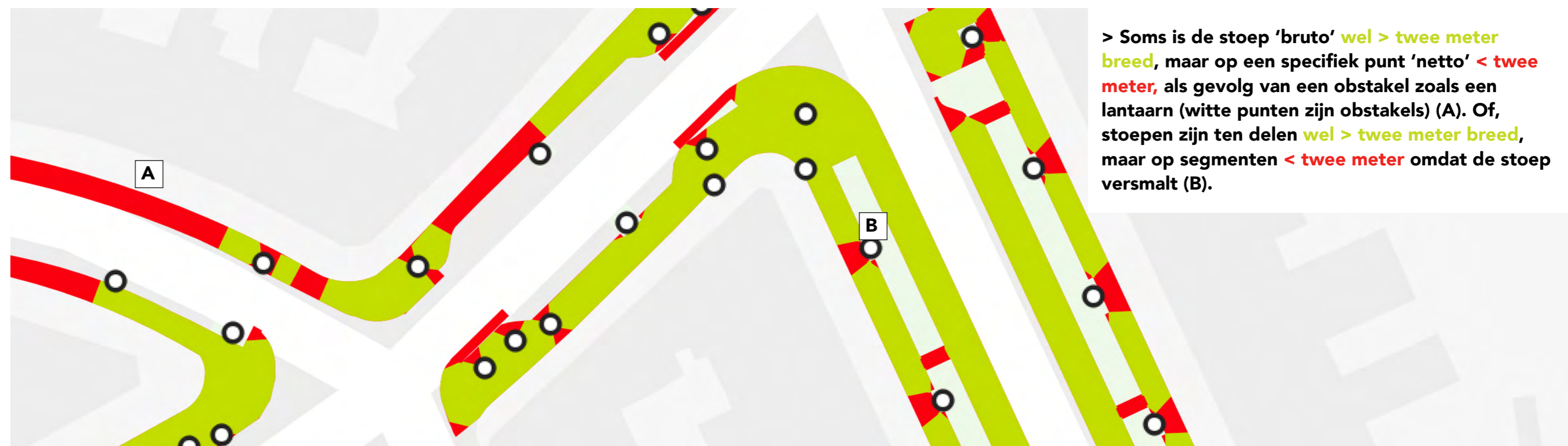


# Voetpadbreedte 'bruto' en 'netto'

De letterlijke 'ruimte voor lopen' in de straat is voor voetgangers zeer belangrijk.

De BGT heeft stoepen en voetpaden als ruimtes exact ingetekend, hieruit kan stoepbreedte berekend worden. Dit is in de eerste plaats gedaan voor de totale BGT-voetpad-ruimte: de 'bruto' stoepbreedte. Vervolgens zijn zo veel mogelijk obstakels (als punt-objecten) verzameld; in ieder geval bomen, lantaarnpalen en bankjes. Vervolgens is dezelfde functie uitgevoerd, maar door de nieuwe gaten (objecten) in de stoepen is de 'netto' stoepbreedte zichtbaar. Uiteraard kunnen niet alle obstakels worden meegenomen, bijvoorbeeld: fietsen, kliko's, of overhangende planten. Omdat in veel steden de beleidsambitie is om stoepen een minimale vrije doorloopruimte van 2 meter te geven, toont naastweergeven kaart waar de loopruimte **smaller is dan 2 meter**, en waar **breder is dan 2 meter**.

De kansen vanuit voetpadbreedte werken niet alleen de kant op van 'verbreden'; een stoep kan ook overmatig breed zijn (bijvoorbeeld >4-6 meter). Zo worden in Amsterdam diverse straten vergroend, waar de stoep hiertoe ruimte biedt. Het vergroot de capaciteit voor wateropvang en biodiversiteit, en maakt de route voor voetgangers groener, koeler en mooier. Als in die ruimte ook nog zitgelegenheid wordt vormgegeven, wordt de loopvriendelijkheid nog groter.

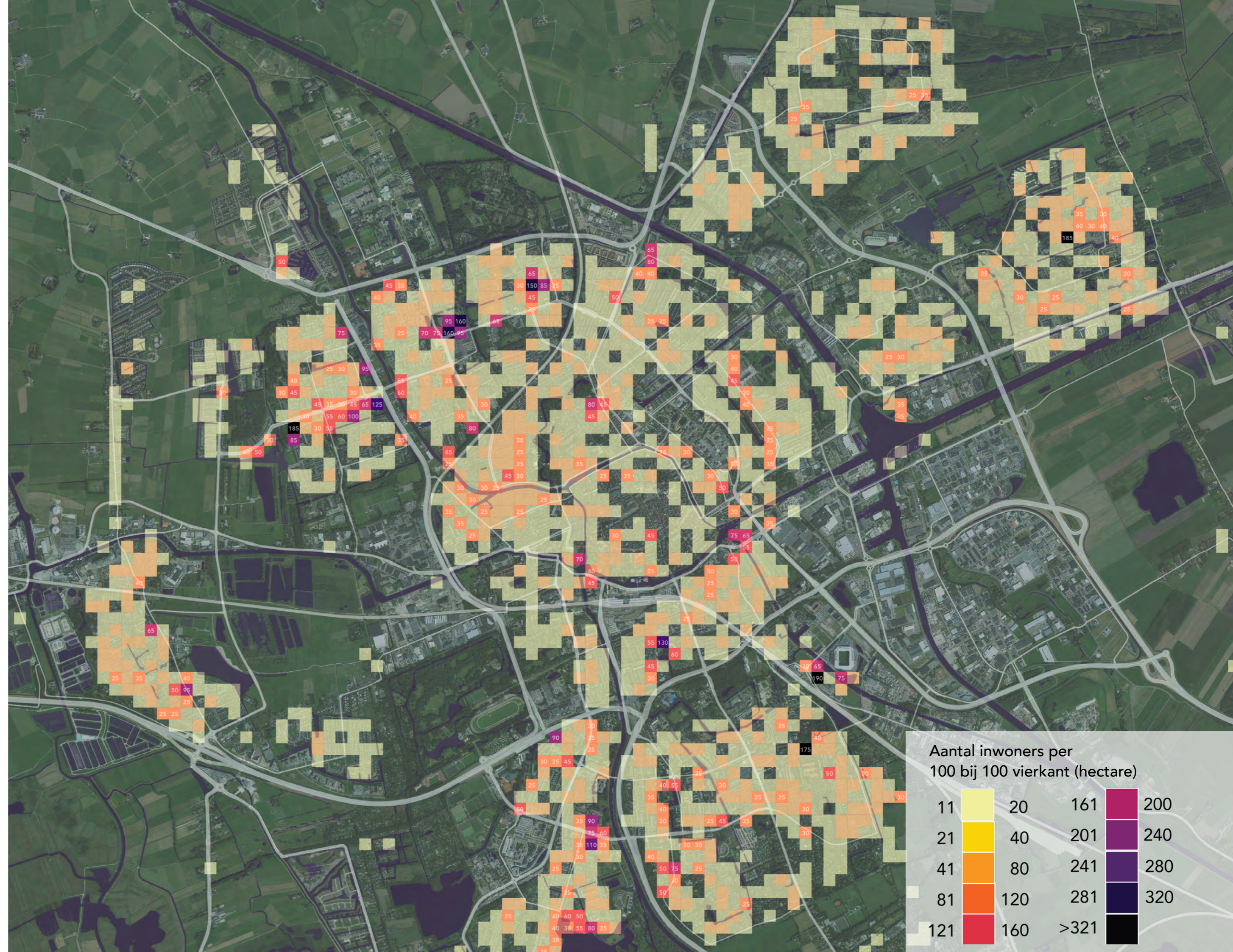
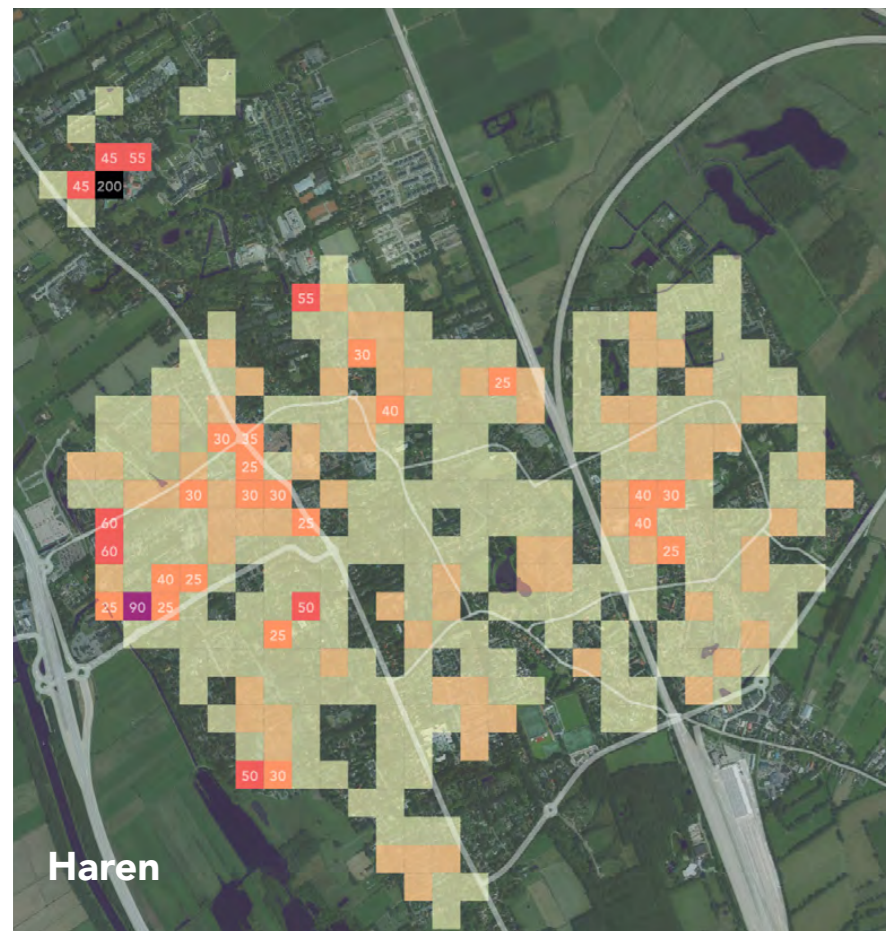




# Inwonersdichtheid: 65+ jaar

De 100bij100-CBS-raster datasets bieden een zeer verfijndere blik op woondichtheden en demografische kenmerken. Het toont de absolute aantallen inwoners voor elke hectare. Het is bijvoorbeeld interessant om dichtheid van ouderen aan locaties van dagelijkse winkels te spiegelen (zie volledige rapport).

Opvallend is dat ouderen vaker in één of enkele hectares concentreren. De specifieke locaties van ouderenhuisen zijn hiervan waarschijnlijk oorzaak.



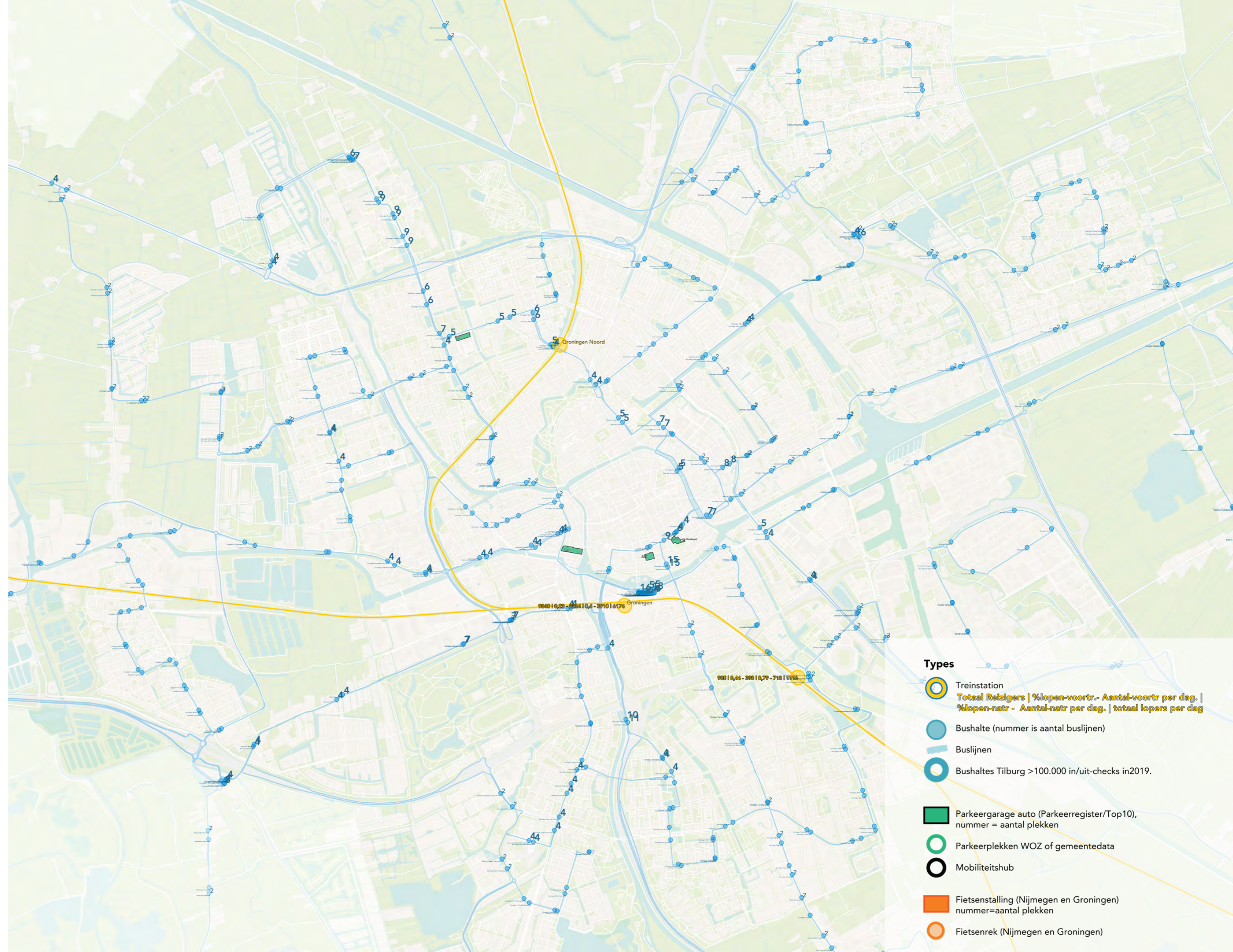
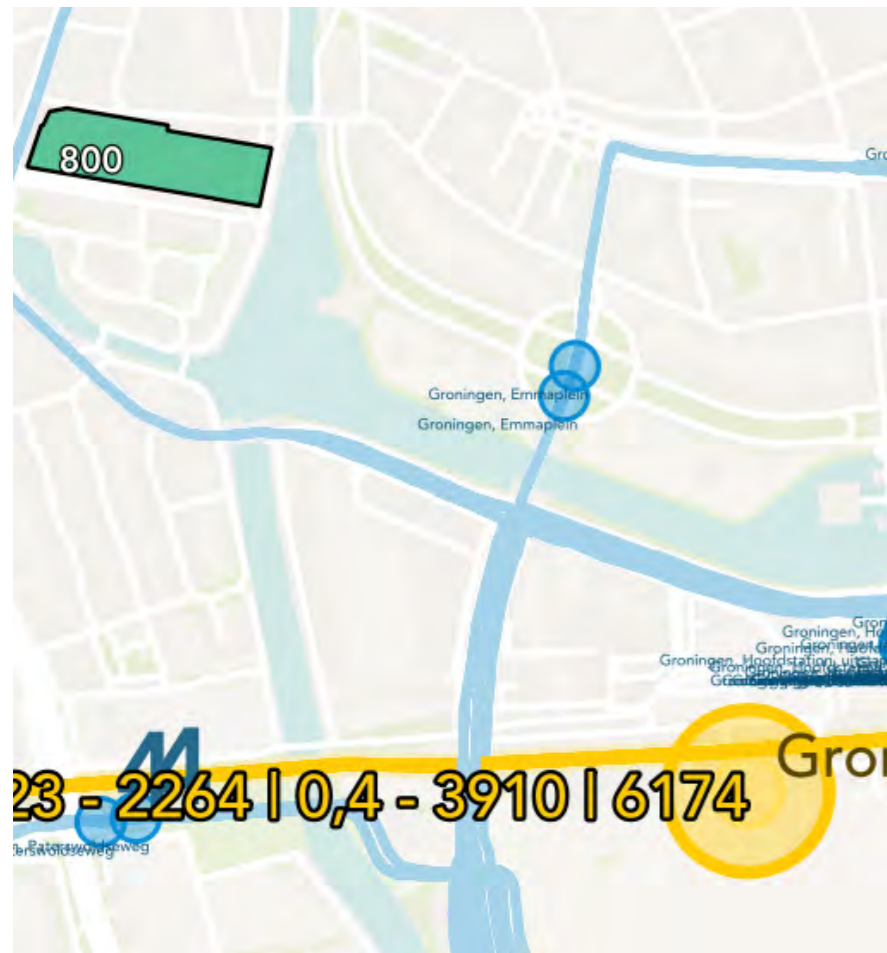


# OV & parkeren & stallen

Lopen en openbaar vervoer zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Bij Bushaltes ligt het voor- en natransport van lopen op 80/90%, bij de trein is dit gemiddeld 29% in voortransport en 51% in natransport (cijfers NS-reizigersdata 2019). Alle bus, trein, tram en metro lijnen en haltes van Nederland zijn in kaart gebracht. Bij bushaltes staat vermeld hoeveel lijnen langs de halte komen (getal bij halte).

Data van reizigersaantallen en voor- en natransport van treinstations, is te vinden op een [website](#) van NS (gegevens zijn van 2019 reizigersonderzoek). Van elk NS-station is bekend hoeveel mensen er te voet, dagelijks van- en naar toe bewegen. Nijmegen centraal scoort bij de laagste 10% van Nederlandse stations in aandeel natransport lopen (27%).

Ook zijn in de kaart andere 'multimodale' loop-vertrekpunten opgenomen; fietsenstallingen, fietsenrekken en auto parkeergarages.



- Types**
- Treinstation  
Totaal Reizigers | %lopen-voetr- Aantal-voetr per dag. | %lopen-natr- Aantal-natr per dag. | totaal lopers per dag
  - Bushalte (nummer is aantal buslijnen)
  - Buslijnen
  - Bushaltes Tilburg >100.000 in/uit-checks in2019.
  - Parkeergarage auto (Parkeerregister/Top10), nummer = aantal plekken
  - Parkeerplekken WOZ of gemeentedata
  - Mobiliteitshub
  - Fietsenstalling (Nijmegen en Groningen) nummer=aantal plekken
  - Fietsenrek (Nijmegen en Groningen)



# STRAVA

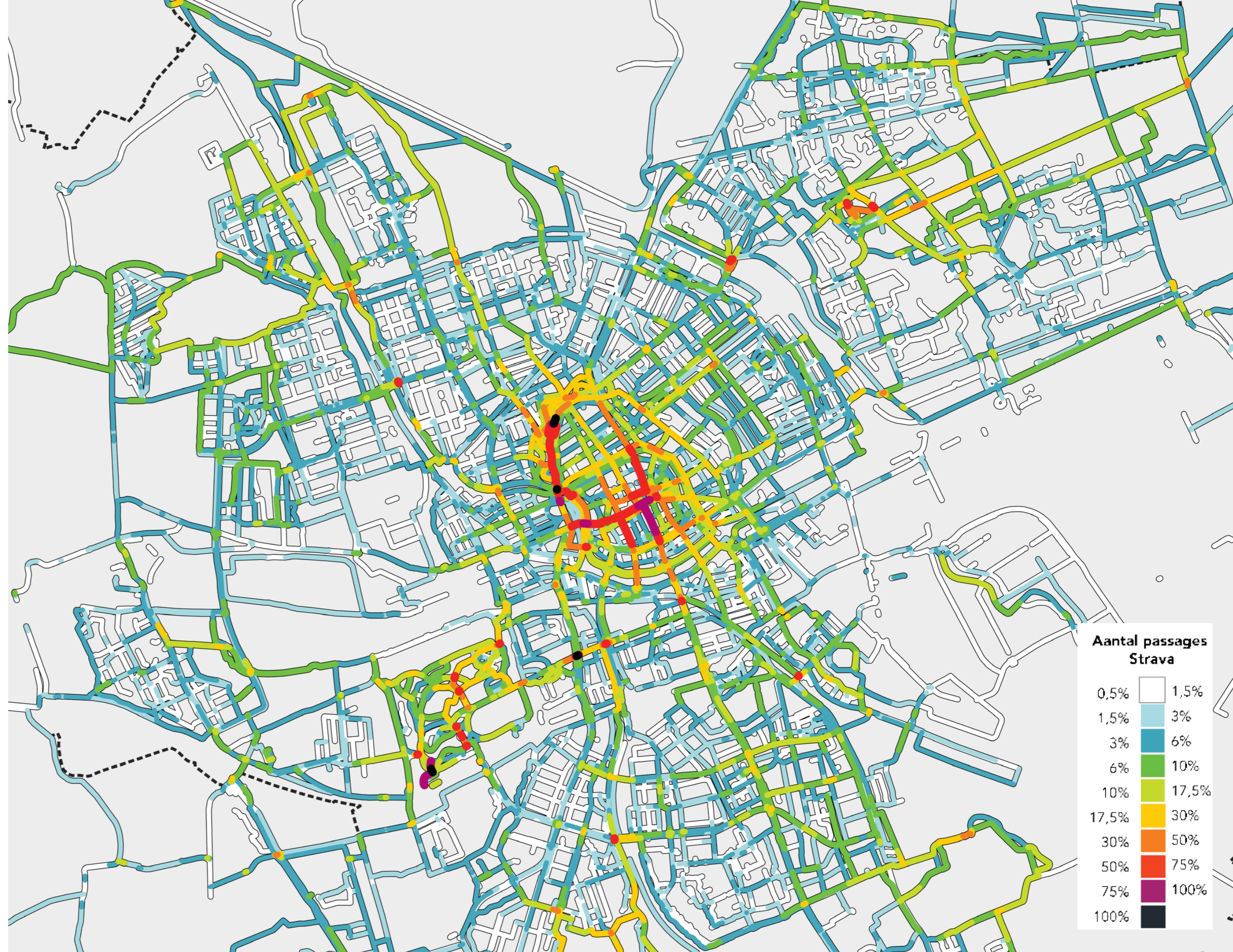
## Routegebruik Wandelen en hardlopen



Met ongeveer 1 miljoen gebruikers is Strava in Nederland de meest gebruikte activity tracking app.

Strava kan routegebruik tonen van recreatieve wandelaars en hardlopers. Dit brachten we in 2022 voor heel Nederland in kaart. Dit betrof ruim 8 miljoen wandelingen en 11 miljoen hardloopactiviteiten.

We moeten hier de passages tonen op basis van relatieve percentages in plaats van absolute getallen, omdat dit een openbaar document is. Een pad met '15%' kleur, wordt drie keer zo vaak gepasseerd als een pad met '5%'



Aantal passages Strava	
0,5%	1,5%
1,5%	3%
3%	6%
6%	10%
10%	17,5%
17,5%	30%
30%	50%
50%	75%
75%	100%
100%	



# Stap 2: Van kaarten naar kansen

De gemaakte kaarten kunnen op diverse vlakken van waarde zijn; om belangrijke loopthema's in de stad te (h)erkennen, een gesprek te geleiden, of als ontwerpondergrond. Maar de kaarten zijn vooral bedoeld als ingrediënten die, soms in combinatie met elkaar, benut kunnen worden om knelpunten te herkennen (om op te lossen) en kwaliteiten te herkennen om op door te ontwikkelen. Wie door de kaarten bladert en zoomt, loopt soms letterlijk tegen allerlei kansen aan. In dit hoofdstuk geven we een voorbeelden van hoe de kaarten te doorlopen. In het complete rapport doen we dat uitgebreider; eerst met meer algemene (beleids)vragen en suggesties, daarna op (grote) schaal van de stad als geheel, en daarna meer ingezoomd op gerichte kanslocaties.





# Tilburg: woondichtheid & Grote loopmazen & groene omgeving

De (> 1:) **mazenkaart** toont in Tilburg grote loopbarrières in de stad. Het spoor zorgt bijvoorbeeld middenin de stad voor een sterke tweedeling. Maar ook in Tilburg Noord zien we een grote donkerrode 'T' (barrière Quirijnstoklaan-Sweelincklaan), stand op een nog rodere 'boog' (barrière Wilhelminakanaal).

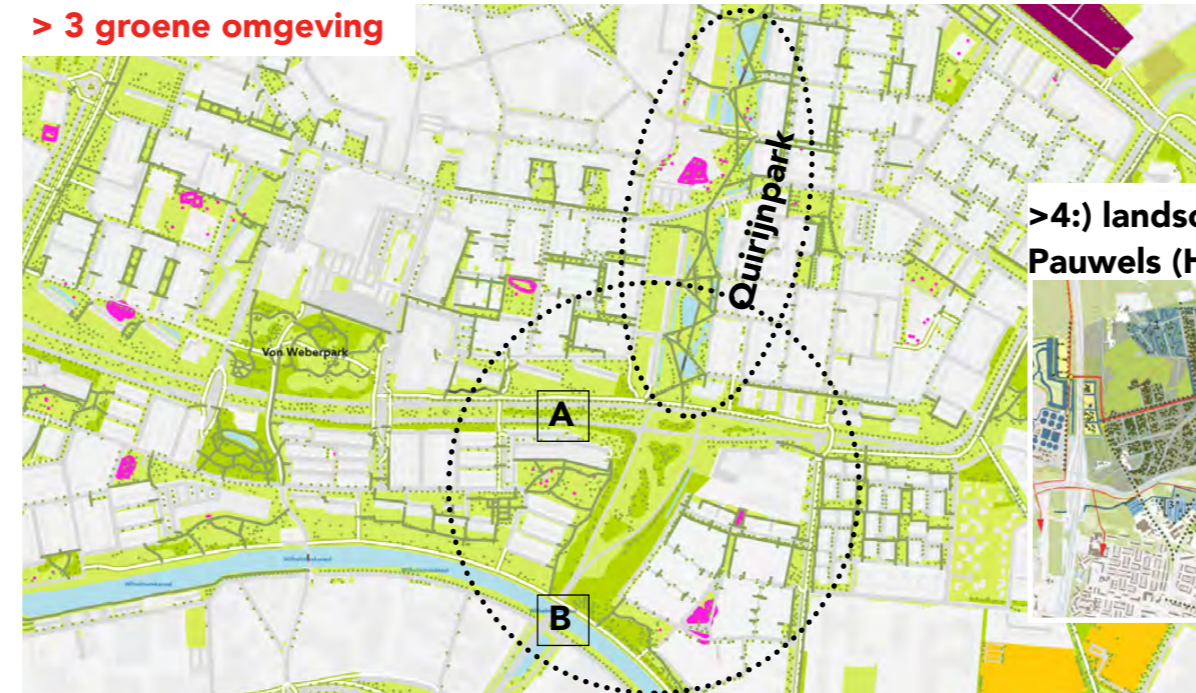
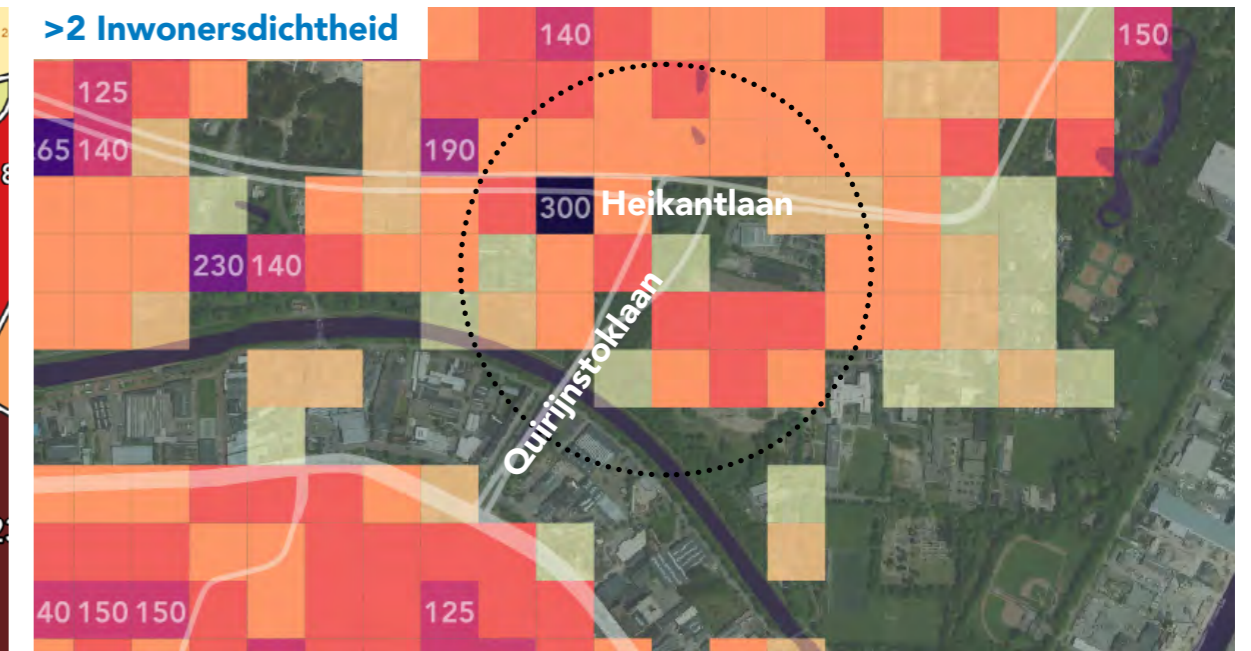
Aan weerszijden van de 'T' wonen veel mensen (> 2: **inwonersdichtheid**); met als letterlijk toppunt de 'Bachflat', met **300** mensen. Mensen steken op eigen houtje dwars door bossages, tussenbermen en autowegen (**A**). Hier horen fatsoenlijke oversteken te zijn voor zowel fietsers als voetgangers.

De hele ruimte oogt hier heel erg groen, maar is betekenisloos qua gebruikswaarde en kan niet gepasseerd worden door fietsers en voetgangers. Boven de Heikantlaan ligt het Quirijnpark (> 3: **groene omgeving**), dat even breed is als de dubbele-autowegen van de Quirijnstoklaan-Sweelincklaan, en wel een fijn loopnetwerk heeft.

Het naastgelegen Wilhelminakanaal vormt een grote scheidslijn tussen twee stadsdelen en kan door voetgangers noch fietsers overstoken worden. En dat terwijl de ruimte op de brug er is (**B**).

Hiermee wordt ook de kans ontnomen om via deze brug het Quirijnpark te bereiken, en de verdere (groene) weg te vervolgen naar het landschap. Hier ontwikkelt Tilburg momenteel dé groene uitloper aan de noordkant van de stad (>4: **landchapspark Pauwels**); .

Kort-om; het maken van nieuwe fiets- en voetverbindingen door deze huidige barrières heeft grote meerwaarde voor zowel fiets als voet.





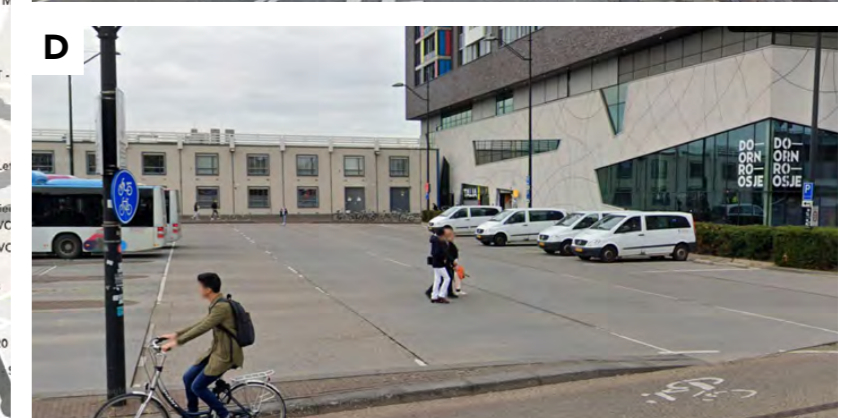
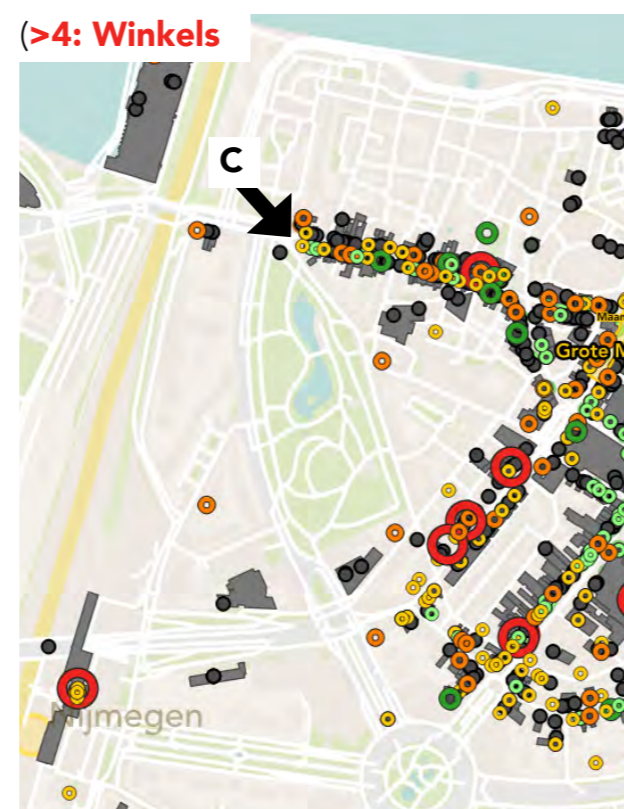
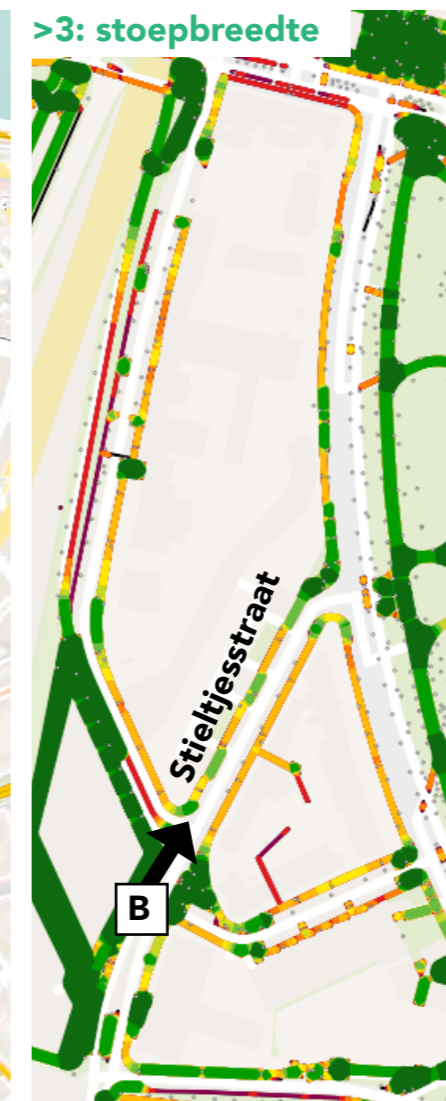
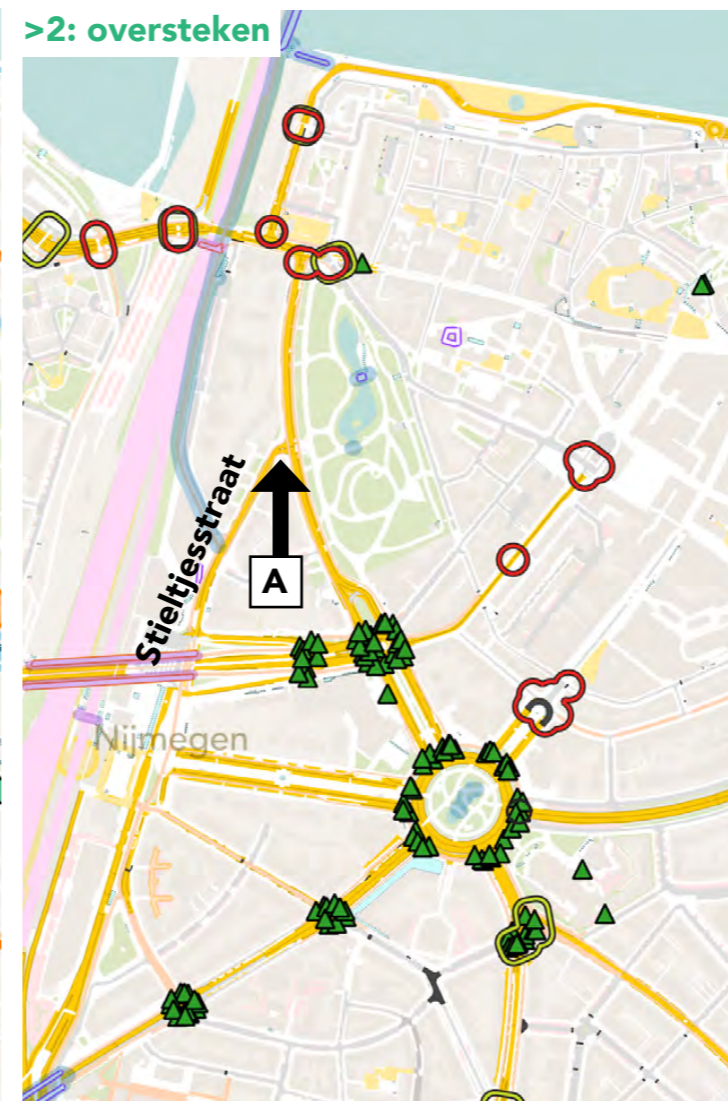
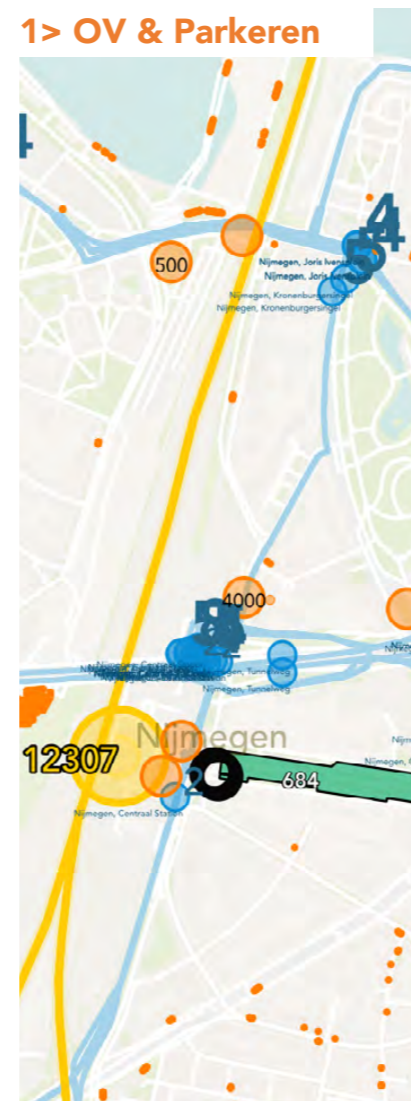
# Nijmegen-Centraal Bezoekers & OV & winkels & Oversteken

Nijmegen Centraal heeft 12300 lopers van/naar het station per dag (**1> OV & Parkeren**) Een obstakelvrije, logische, vanzelfsprekende route is belangrijk.

Alle radialen vanuit het station stuiten op kruisingen met verkeerslichten en 50 km/uur autowegen (**>2: oversteken**). De Stieltjesstraat is de uitzondering op deze regel; voetgangers (**A**) staan verdoofd te kijken bij de ontbrekende oversteekvoorziening richting Kronenburgerpark. Deze kruising kan voet- en fietsvriendelijker worden vormgegeven, waarbij er meteen een betere park-entree ontstaat. De Stieltjesstraat is in potentie een fraaie, groene en prettige verbinding naar de westkant van het centrum. Er wordt veel gelopen (**B**). De netto-stoepbreedte (zie **>3: stoepbreedte**) fluctueert, en is soms minder dan twee meter.

Het prachtige Kronenburgerpark sluit in de noordelijke punt aan op de Lange Hezelstraat; de centrale winkelstraat (**>4: Winkels**) van Nijmegen centrum. Althans, er kruist nog een 50 km/uur autoweg, met maar één klein zebepad (**>2: oversteken**). De 30 km/uur zone begint precies hierna (**C**; Parkstraat). Verleg die 30 km/uur zone ~100 meter, en maak één lange, prettige oversteekzone tussen Kronenburgpark en Lange Hezelstraat.

Wel dient er nagedacht te worden over de looproute tussen stations-entree, en de Stieltjesstraat. De stoep ligt tegen het station aan, in een indirecte bocht om het busstation; de busbanen/ busstation wordt zichtbaar veel overlopen (**D**). Er vonden hier in het verleden ongelukken met voetgangers plaats (**>5: ongelukken**). Een duidelijke bewegwijzering op de gehele lijn 'station <-> Stieltjesstraat <-> Kronenburgerpark <-> Lange Hezelstraat' zou ook helpen om deze mooie route beter vindbaar te maken.





# Groningen-Beijum Kinderen & Oversteken & basisscholen & wandelen in het donker

Groningen kent diverse omvangrijke basisscholen, met 300-800 leerlingen (>1 onderwijs). Voor looproutes naar school is één ding het belangrijkste: niet hoeven, of veilig kunnen (>2 oversteken).

Het stadsdeel Beijum is een wijk met behoorlijk wat kinderen (>3 inwonersdichtheid 0-15 jaar). Hier liggen alle (zes) basisscholen direct tegen de (auto-)ontsluitingsring (50 km/uur) aan met veel zebrapaden (>2 oversteken). Bij de basisscholen zijn extra 'rode zones' voorzien, die de auto nog sterker op overstekers attenderen (A). Auto's (50 km/uur) worden echter niet altijd gedwongen geremd. Ter ontmoediging van het gebruik van de auto, en ter stimulering van (veilig) gebruik van voet en fiets, zou 30 km/uur wenselijk zijn.

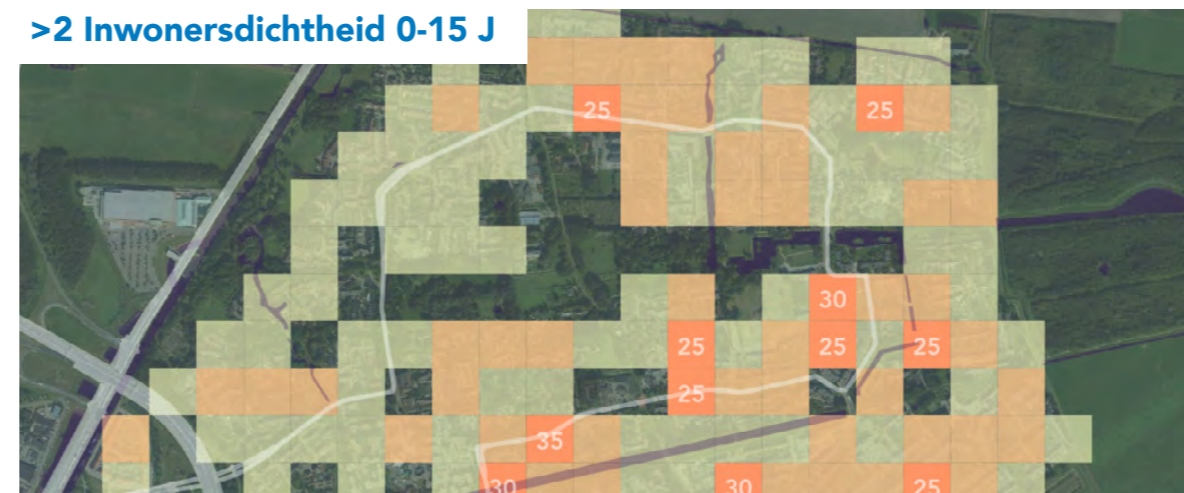
Veel andere scholen die aan 50 km/uur wegen liggen (bijvoorbeeld B) in Groningen-zuid (Helpman de 'Brederschool') hebben geen 'rode zones'. Kinderen moeten hier de 50 km/uur weg oversteken met alleen een zebra, en een drempelloze drempelindicatie. Dat kan veiliger; een 'rode 30 km/uur zone' ook hier vormgeven?

De 'rondweg' in Beijum (Emingaheerd/Amkemaheerd) is om meer redenen belangrijk voor voet en fiets. Aan deze rondweg liggen ook twee grote wijk-winkelcentra (>4 winkels), en in het noorden ook nog een supermarkt.

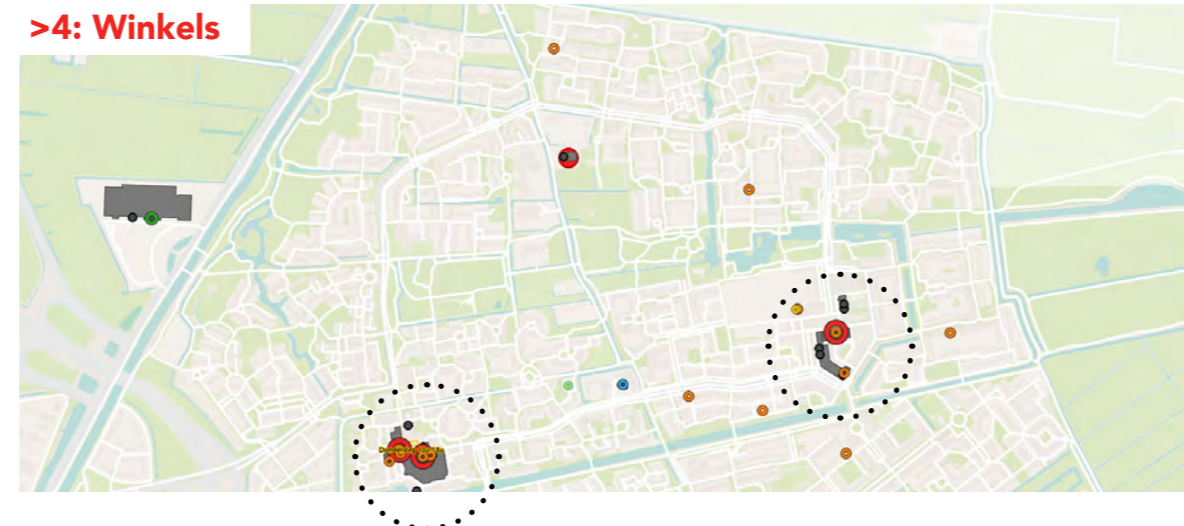
In de (>5) Strava licht-donker-kaart is te zien dat recreatieve lopers in de donkere uren hun activiteit verschuiven van de binnen- en buitenwijkse groenstructuren naar de rondweg. Deze is verlicht en voelt blijkbaar veilig beloopbaar na zonsondergang. Hoewel dit soort wijken meer op de tussendoor weggetjes zijn gebouwd, liggen er dus ook loopbelangen en loopkansen langs de auto-rondwegen; ook allerlei voorzieningen zoals winkels worden immers bezocht als het buiten al donker is. Samen met de tussendoor structuur wordt het gewenste, fijnmazige netwerk gevormd.



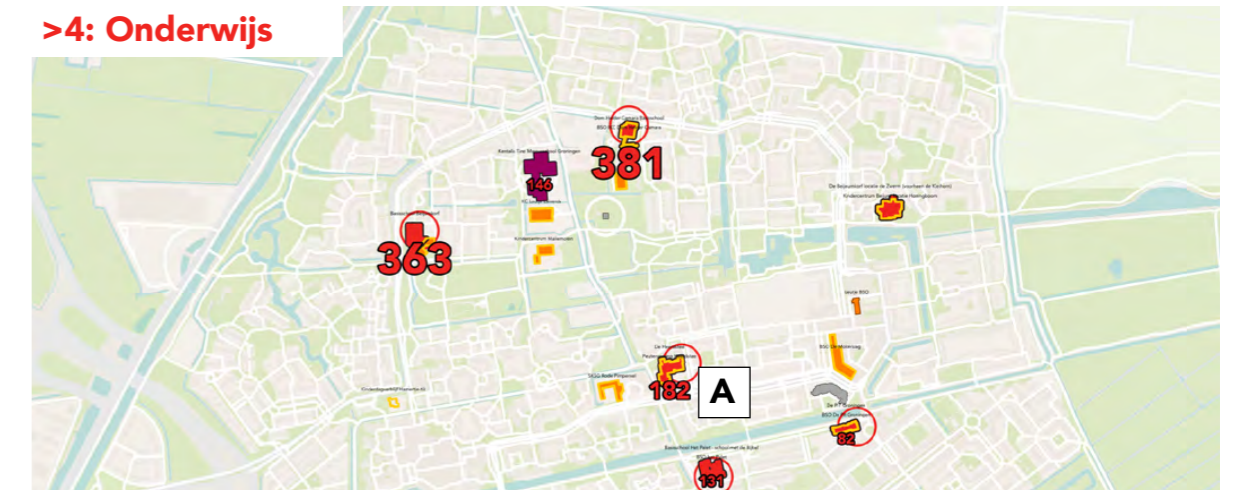
>2 Inwonersdichtheid 0-15 J



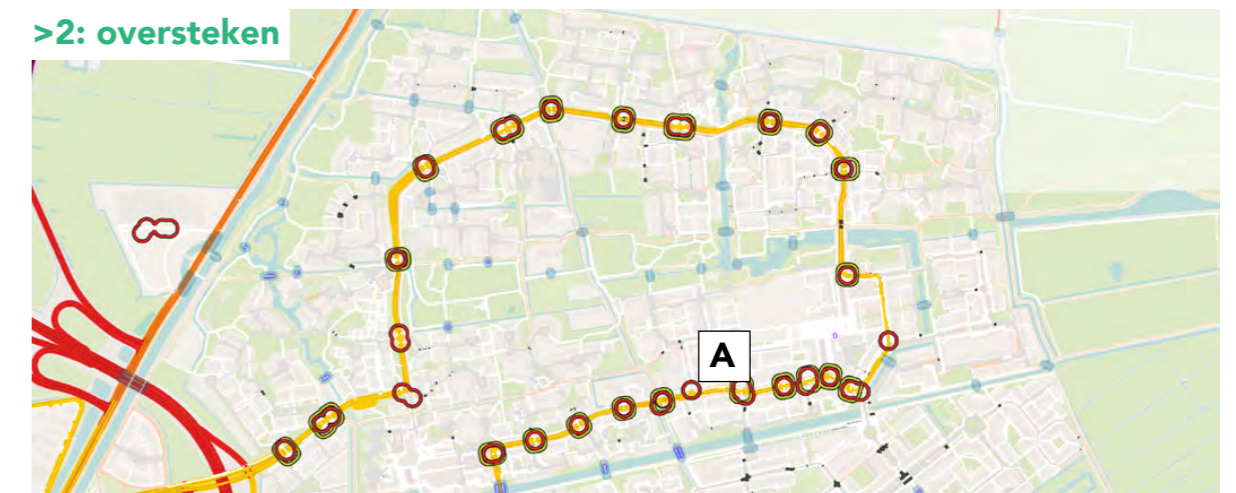
>4: Winkels



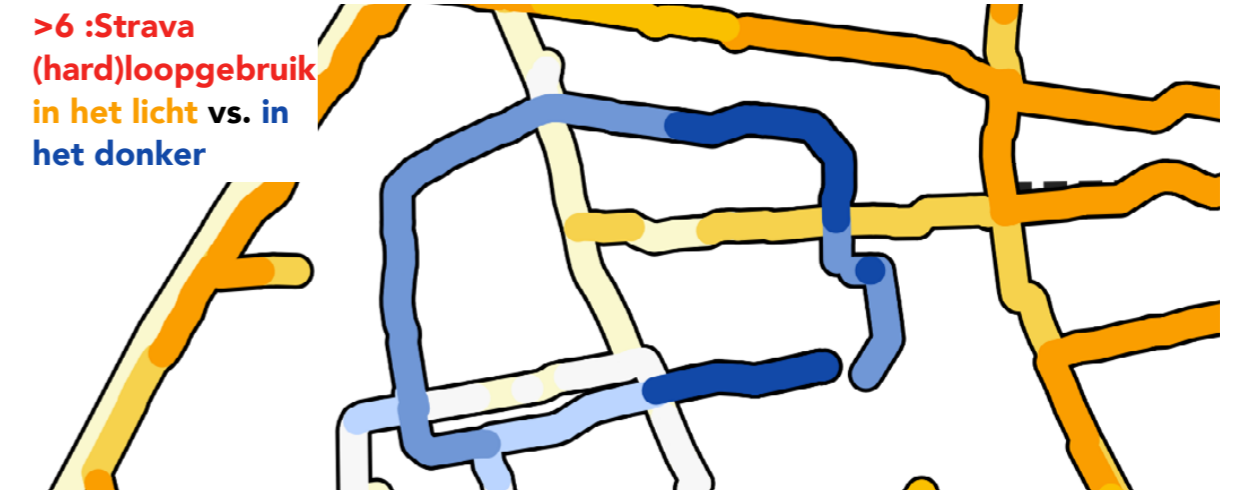
>4: Onderwijs



>2: oversteken



>6 :Strava (hard)loopegebruik in het licht vs. in het donker





# Stap 3: Een prioritaire looproutekaart

Is het mogelijk om op basis van het basisnetwerk, bestemmingen en vertrekpunten, een hoofdnetwerk te bepalen? Dat wil zeggen: routes die belangrijke herkomstplekken en bestemmingen met elkaar verbinden (CROW). En aansluitend, aanvullend en overlappend hiermee: een groen, ontspannen netwerk, en netwerk van groene routes waar mensen ontspannen kunnen lopen en hardlopen. De prioritaire netwerkkaart biedt een goede eerste basis, gebaseerd op vooral data-inzicht, maar dient verfijnd en aangevuld te worden met lokale kennis en beleving van de looproutes op ooghoogte. De netwerkkaart is zo opgezet, dat erop doorgetekend kan worden door loop-experts van de stad zelf. Behalve de aanvulling op basis van lokale kennis en beleving, hangt prioriteit van looproutes ook af van de toekomstvisie op de wijken. In het complete rapport is een stapsgewijze opzet van de prioriteit kaart uiteengezet, waarin de verschillende lagen uitvoeriger worden beschreven. De prioritaire looproutekaart richt zich nu vooral op de stad zelf; de verbinding naar het landschap vormt een volgende belangrijke stap.





# Prioritaire looproutes, en prioritaire gebieden.

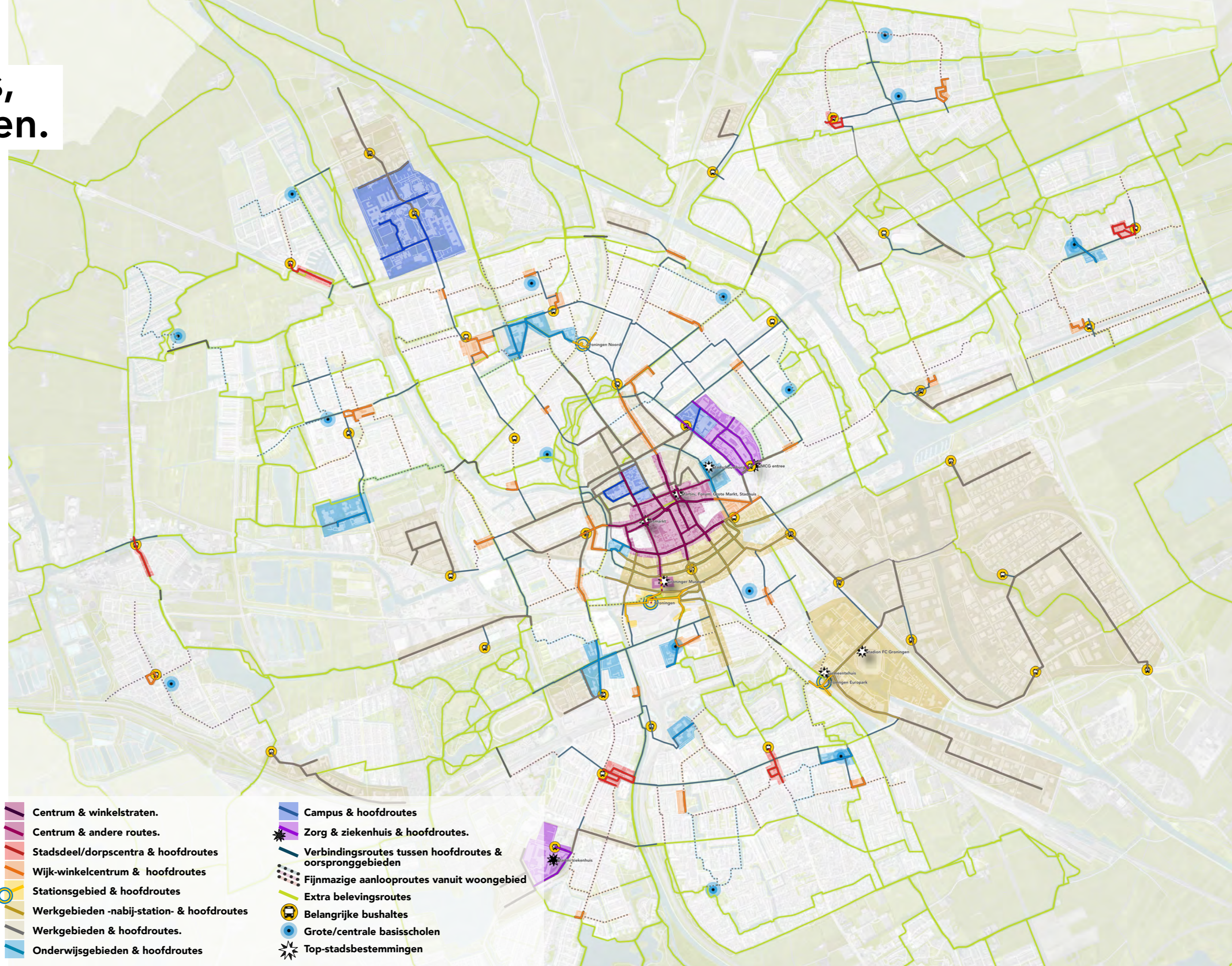
Deze kaart is een eerste opzet/structuur voor een prioritair netwerk, gebaseerd op zicht op de hoofdstructuren/bestemmingen van de stad, eigenschappen van looproutes, en ogenschijnlijke logica van verbindingen.

Eerst zijn verschillende 'bestemmingsgebieden' getekend met behulp van de basiskaarten. Binnen dergelijk prioritaire gebieden liggen vaak enkele centrale straten, waar de adressen van de bestemmingen aan gelegen zijn. Soms zijn er directe/logische routes tussen verschillende oorsprong- en bestemmingsgebieden. Het meest bekende voorbeeld hierin is de route tussen het station en het centrum. Maar ook tussen belangrijke bushaltes en werk-, onderwijs- en winkelgebieden.

Waar het loopnetwerk niet zo fijnmazig is -door bijvoorbeeld een barrière of grote bouwblokken- 'trechteren' looproutes al snel naar de enige beschikbare straat, oversteek, brug of onderdoorgang. Dergelijke corridors zijn belangrijk; ze maken een sociale verbinding tussen inwoners van verschillende wijkdelen.

Om ook in die stadsdelen/woonwijken een prioritair netwerk te bepalen, is het aansluiten van de voorzieningen op de vele voordeuren belangrijk: de 'haarvaten'. Die liggen vaak in de wijk, door rustige straten of langs wijkse groenstructuren. Er is gekeken op welke wegen veel kortste routes samen komen naar wijk-winkelcentra en basisscholen. Als routes langs groene zones, water of speeltuinen lopen (zie kaart groene loopvoorzieningen), is dat ook een pré.

'Recreatieve lopers' (wandelaars en hardlopers) maken vaak van dezelfde routes gebruik als meer utilitaire lopers; de twee netwerken overlappen (groten)deels. Dat is mooi; investeringen in de kwaliteit van de looproute hebben dan dubbel zin. Idealiter vallen routekwaliteit (bijvoorbeeld voetpadbreedte) en directheid, samen met omgevingskwaliteit in dezelfde routes. Maar de groene routes vullen het hoofdnetwerk ook aan, en verbinden de





# Smaakt naar meer?

Download dan het hele rapport via deze [downloadlink](#)

# TRACK

Activating landscapes

[www.track-landscapes.com](http://www.track-landscapes.com)

Uitgevoerd door



Webmapper



In opdracht van

Agenda  
Stad



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



november 2023

