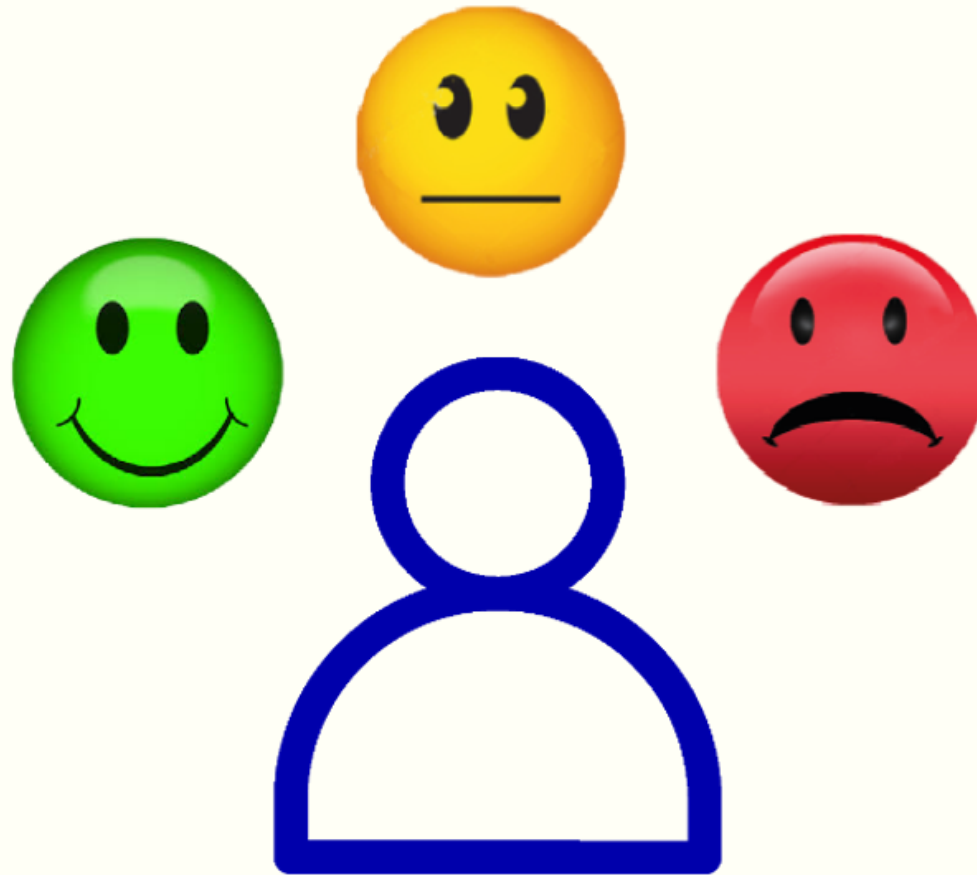




Beleving

In en van de openbare ruimte

Inhoud

A AANBEVELINGEN	1
B DEFINITIE BELEVING.....	1
B.1 BELEVINGSWAARDE.....	1
B.2 WAT IS VAN INVLOED?	1
B.3 WAT WORDT ALS AANGENAAM ERVAREN?.....	1
C REEKS VAN BELEVINGEN; PEAK-END RULE	2
C.1 VOORBEELD PEAK-END RULE ++	3
C.2 VOORBEELD PEAK-END RULE -+	4
C.3 CONCLUSIE PEAK-END RULE.....	5
D HOE SCHEP JE EEN POSITIEF BELEVINGSKLIJMAAT?	6
D.1 BEREIKBAARHEID	7
D.2 TOEGANKELIJKHEID.....	8
D.3 VERKEERSVEILIGHEID IN EEN BELEEFGEBIED	10
D.4 SOCIALE VEILIGHEID	11
D.5 RUIMTELIJKE KWALITEIT.....	12
D.6 BEELDKWALITEIT BASIS	14
D.7 BEELDKWALITEIT TOEGEVOEGDE OBJECTEN	16
D.8 SCHOON	21
D.9 ONDERHOUDEN	21

A Aanbevelingen

1. Gemeenten of andere instanties die de belevingswaarde in en van de binnenstedelijke openbare ruimte voor bewoners en bezoekers belangrijk vinden, worden geadviseerd vast te stellen welke beïnvloedbare belevingsfactoren een rol moeten spelen in de besluitvorming over deelgebieden van die binnenstedelijke openbare ruimte. Vanzelfsprekend zijn bovenliggende wetten leidend.
2. Gemeenten of andere instanties die een deelgebied van de binnenstedelijke openbare ruimte benoemen als beleefgebied worden geadviseerd vast te stellen welke combinatie van beïnvloedbare beleeffactoren in samenhang de basis zijn voor een aangenaam en uitnodigend beleefgebied.

Voorafgaand aan 'Place to be' is 'Place to accessible reach' een must.

Die combinatie van beïnvloedbare factoren moet bestaan uit:

1. Bereikbaarheid
2. Toegankelijkheid
3. Verkeersveiligheid
4. Sociale veiligheid
5. Ruimtelijke kwaliteit
6. Beeldkwaliteit
7. Schoon en onderhouden

De eerste vier factoren horen leidend te zijn.

3. Gemeenten of andere instanties die de belevingskwaliteit van een gebied belangrijk vinden, worden geadviseerd vast te stellen, aan welke eisen de beïnvloedbare factoren moeten voldoen. Controle op naleving en handhaving van de vastgestelde kaders is essentieel.

B Definitie beleving

Beleving is een ingewikkeld vele aspecten omvattend begrip. De volgende definitie gebruiken we:
"De manier waarop een individu zijn omgeving en gebeurtenissen daarin ervaart".

B.1 Belevingswaarde

Belevingswaarde is de waarde die een individu hecht aan de beleving van een ruimte en gebeurtenissen in die ruimte. De persoonlijke interpretatie van bewuste en onbewuste waarnemingen bepalen de waarde.

Die waarnemingen zijn:



Zien
Visueel



Horen
Auditief



Tast
Tactiel



Ruiken
Olfactorisch



Proeven
Gustatief



Evenwicht
Vestibulair



Bewegen
Proprioceptie

B.2 Wat is van invloed?

Het tijdstip, de plaats, de omstandigheden van dat moment, de gemoeds- en gezondheidstoestand van het individu en alle bewuste en onbewuste waarnemingen die het individu dan doet en gedaan heeft in een tijdsinterval voorafgaand aan het tijdstip, zijn van invloed.

B.3 Wat wordt als aangenaam ervaren?

Wat wij aangenaam of onaangenaam vinden, is in onze cultuur in de loop van de tijd 'gevormd' en wordt geaccentueerd en gestuurd door de commercie. Daarnaast is en wordt er in het menselijk geheugen informatie vastgelegd waarin associaties met onaangename en aangename ervaringen zijn opgenomen. Daarnaast is de interactie die een individu met anderen heeft van groot belang in de beleving.

C Reeks van belevingen; Peak-End rule

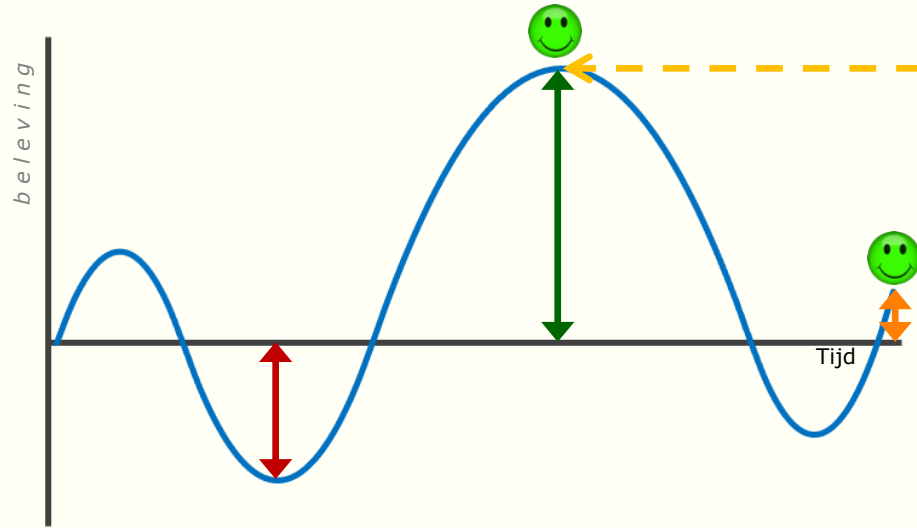
Mensen evalueren een reeks van ervaringen die ze tijdens een aaneengesloten samenhangende periode hebben. Die evaluatie is meestal gebaseerd op twee herinneringen. Dat is de ervaring op een 'piek'-moment en de ervaring aan het eind van die periode. De piek is het moment waarop iemand de meest heftige emotie ervaart, die kan zowel positief als negatief zijn.

Ervaringen op andere momenten worden niet vergeten, maar worden gewoonweg minder meegenomen in de overall evaluatie.

Voor een positieve totaalevaluatie moeten de positieve piekervaringen de negatieve ervaringen overstijgen.

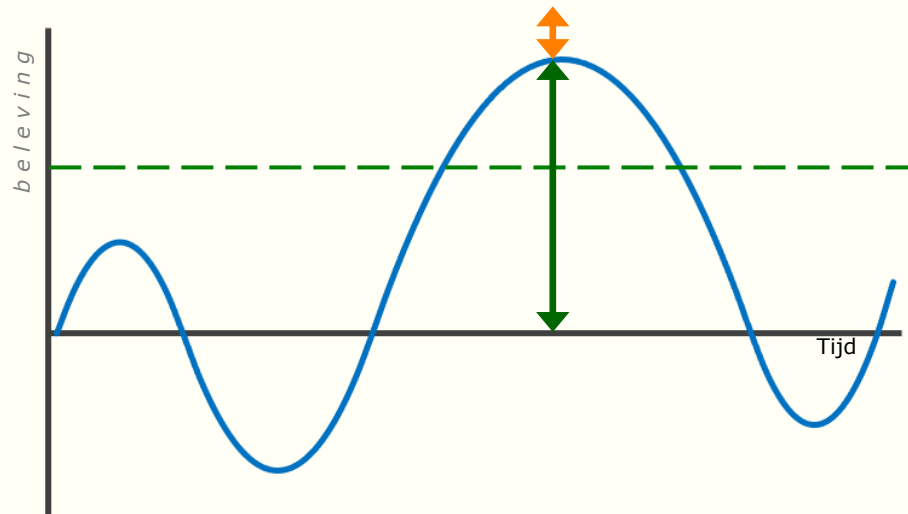
De Peak-End rule (Daniel Kahneman) leert ons dat ons brein van contrast houdt, door het toestaan van dalen, wordt een piek veel intenser beleefd.

C.1 Voorbeeld Peak-End Rule ++



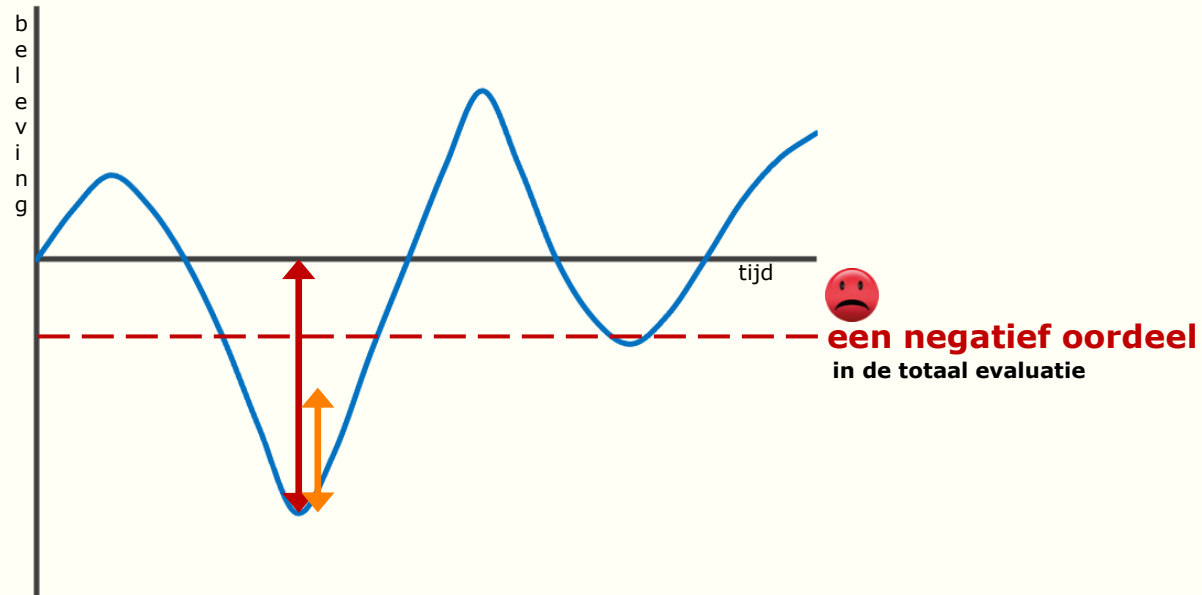
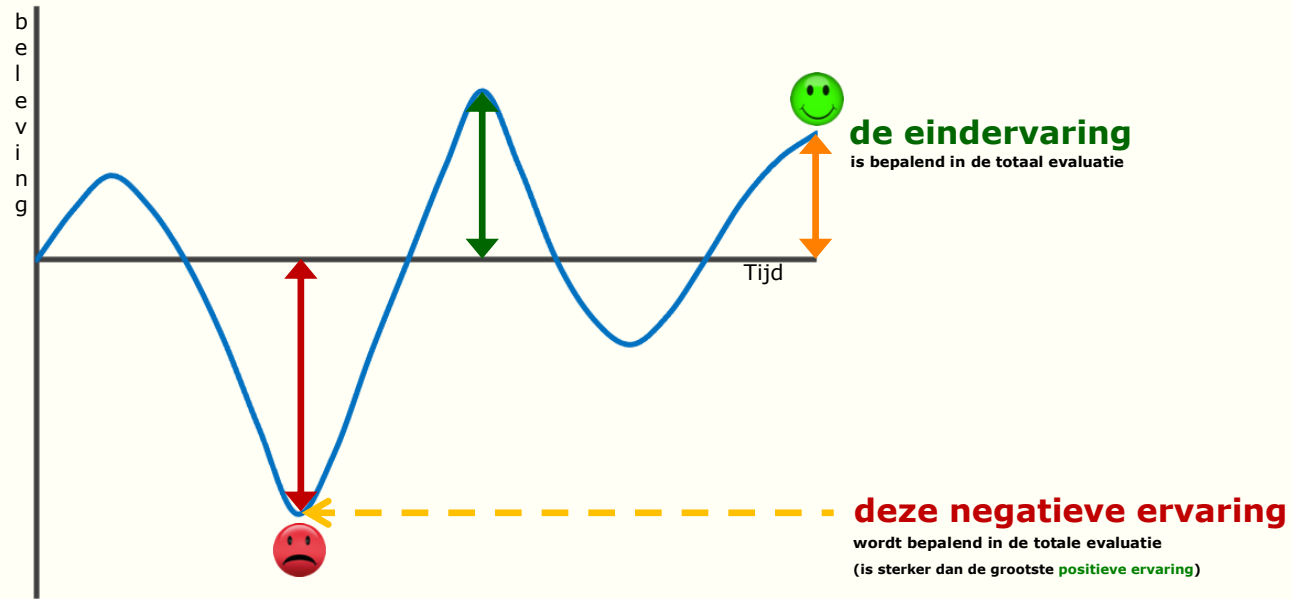
Deze positieve ervaring
wordt *bepalend* in de *totaal-evaluatie*
(is sterker dan de grootste **negatieve** ervaring)

De eindervaring
is *bepalend* in de *totaal-evaluatie*




Een positief oordeel
in de *totaal evaluatie*

C.2 Voorbeeld Peak-End Rule --+



C.3 Conclusie Peak-End rule

De Peak-End rule maakt duidelijk dat de eindervaring van zeer grote invloed is, maar ook dat het risico op een te grote negatieve ervaring tijdens een tijdsinterval beperkt moet worden.

Voor een bezoeker van een beleefgebied betekent dat:

1. De looproute terug naar de parkeerplek(station) en de omstandigheden op de parkeerplek(station) positief ervaren worden (eindervaring).
2. De looproutes tussen de parkeerplek(station) en de bestemmingen aangenaam én veilig ervaren worden.
3. Het verblijf op een bestemming aangenaam én veilig ervaren wordt.

Voor een beleefgebied betekent dat dat het risico op negatieve ervaringen beperkt moet worden. Daar is vanzelfsprekend een positieve bejegening door de dienstverleners voor nodig én naast een toegankelijke en veilige situatie op de verblijfplek ook een toegankelijke en veilige situatie op de routes die een bezoeker als voetganger volgt naar bestemmingen.

Ervaringen van mensen uit eenzelfde doelgroep

Niet welkom? – negatief imago?

Als veel bezoekers uit bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld ouderen of mensen met een bewegingsbeperking of jongeren of jonge gezinnen) negatieve eindoordelen hebben, krijgt het beleefgebied een negatief imago.

Mensen uit deze doelgroepen voelen zich dan niet welkom en haken af.

Voorbeelden:

- Te veel gedwongen hobbelige trajecten voor rollator- en rolstoelgebruikers.
- Ervaren onveiligheid in smalle voetgangersstraten waarin fat bike- en fietsverkeer toegestaan wordt.
- Te weinig gunstig gelegen, bruikbare en beschikbare gehandicapten parkeerplaatsen.
- Een minder leeftijdsvriendelijke inrichting.
- Niet zelfstandig bereikbare gevelterrassen.
- Te veel obstakels (fietsen, stoepborden, e.d.) op loopstroken.

D Hoe schep je een positief belevingsklimaat?

In de individuele beleving spelen onnoemlijk veel factoren een rol. Op het merendeel daarvan is geen invloed uit te oefenen. Wel is het mogelijk een aantal aspecten die in een bepaalde context voor grote groepen mensen van belang zijn, te benoemen en te optimaliseren. In feite betreft dat het beperken van risico's op negatieve ervaringen van individuen en van tot een doelgroep behorende individuen en dus het voorkomen van een negatief imago.

Beïnvloedbare factoren

Omgevingspsychologen benoemen de volgende beïnvloedbare factoren:

1. Bereikbaarheid
2. Toegankelijkheid
3. Verkeersveiligheid
4. Sociale veiligheid
5. Ruimtelijke kwaliteit: balans, zichtlijnen, water, dichtheid van het ruimtegebruik
6. Beeldkwaliteit: gevelwanden, standaardinrichting
7. Beeldkwaliteit toegevoegde objecten: groen, terrassen, straatmeubilair
8. Schoon
9. Onderhouden

Bijna altijd bepalen de details de sfeer en belevingswaarde.

Toegankelijk Bergen op Zoom richt zich in eerste instantie op de eerste vier factoren.

D.1 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid wordt volgens CROW-deskundigen bepaald door twee factoren:

1. De infrastructuur van toegangswegen en de doorstroming van verkeer naar parkeervoorzieningen,
2. De afstand (nabijheid) die een bezoeker als voetganger af moet leggen vanaf een parkeervoorziening of OV-locatie naar de bestemming(en).

Loopafstand

Het CROW hanteert de volgende voetganger (maximum) loopafstandsnormen naar een hoofdbestemming:

- Auto: 350 meter vanaf een parkeerplaats
- Auto: 100 meter vanaf een gehandicapten parkeerplaats
- Fiets: 100 meter vanaf een parkeervoorziening (aantrekkelijke looproute).
- Fiets: 50 meter vanaf een parkeervoorziening (minder aantrekkelijke looproute).
- OV: 600 meter (tussen 400 en 800; 5 à 10 minuten lopen).

Als de afstand groter is dan 800 meter wordt een OV-fiets geadviseerd.

Aantrekkelijke looproute

De aantrekkelijkheid van de looproute is afhankelijk van:

- a. De directheid van een looproute (en de eventuele aanwezigheid van barrières).
- b. Sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de looproute;
- c. De parkeerordening en capaciteit en de prijsstelling;
- d. De wachttijd (bijvoorbeeld bij een oversteek)
- e. De fysieke conditie van een voetganger;
- f. Het motief van het bezoek (recreatief/utilitair);
- g. De duur van het verblijf/bezoek op de bestemming

In onderzoek wordt vaak voor fietsers en autobezoekers die persé een gehandicapten parkeerplaats nodig hebben (rolstoelgebruikers) een iets grotere norm 'loop'-afstand gebruikt. Dat hangt samen met een autoverbod in een bestemmingsgebied en of dat gebied langgerekt is.

Als het gaat om de beïnvloedbare aantrekkelijkheid van een looproute is het belangrijk aandacht te schenken aan de hierboven genoemde items a t/m d.

D.2 Toegankelijkheid

Uit de Peak-End rule blijkt dat toegankelijkheid zeer belangrijk is.

Toegankelijkheid betreft ALLE bezoekers en bewoners!

Mobiliteitsdeskundigen hanteren voor voetgangersverkeer het volgende uitgangspunt:

“Zorg voor een goede en veilige voetgangerstoegankelijkheid voor mensen met een visuele- of bewegingsbeperking en richt de openbare ruimte in volgens de principes van Age-Friendly Cities.

De toegankelijkheid voor de andere voetgangers is dan ook goed”.

Speciaal voor mensen met een visuele beperking zijn er looproutes gewenst met natuurlijke gidslijnen. Dat zijn lijnen die niet onderbroken worden door objecten (geparkeerde auto's, afvalcontainers, fietsen enz.). Natuurlijke looplijnen (gidslijnen) worden afgebakend door gevels of trottoirbanden, muren, relingen enz.

Een obstakel vrije voldoende brede strook met een niet hobbelige harde ondergrond is gewenst voor rollator- en rolstoelgebruikers.

Steile stijghellingen ter overbrugging van grote hoogteverschillen zijn niet toegankelijk voor de meeste rolstoel- en rollatorgebruikers. Steile daalhellingen zijn niet veilig voor rollator- en rolstoelgebruikers

Problemen rond obstakels

In de publicatie “Obstakels op voetpaden, doe er wat aan!” van CROW/KPVV (september 2021) wordt over problemen rond obstakels onder andere het volgende geschreven:

“Weinig gemeenten hebben goed inzicht in de grootte van het probleem rond obstakels op voetpaden, omdat ze bijna nooit actief onderzoek doen naar dit onderwerp en klachtensystemen een onvolledig beeld geven. Op basis van de aanwezige kennis lijken problemen zich vooral voor te doen in stadscentra, oudere stadsbuurten en stadsstraten waar straatprofielen krap zijn en de druk op de ruimte groot is. Maar ook in nieuwere woonwijken doen zich problemen voor. Buiten de rekken geplaatste fietsen en verkeerd geparkeerde brommers, motoren en auto's en uitstallingen van winkels en terrassen zijn over het algemeen de grootste boosdoeners.

Voor alle voetgangers – met of zonder beperking – geldt dat obstakels het lopen minder comfortabel of aantrekkelijk kunnen maken. De aanwezigheid van obstakels kan leiden tot hoge kosten (als gevolg van ongevallen), maar ook tot immobiliteit (vooral voor mensen die afhankelijk zijn van lopen). Daarnaast kunnen

obstakels ertoe leiden dat mensen minder lopen dan mogelijk of dan zij zouden willen. En dat is – gezien de vele voordelen die lopen biedt voor de mensen zelf, voor de gemeente en voor de maatschappij als geheel – een gemiste kans. Een voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels is een belangrijke voorwaarde voor een loopvriendelijke omgeving.”

Essentieel

Juist als het om de beleving van voetgangers in een voetgangersgebied gaat is het bovenstaande essentieel. Dat betekent dat voorkomen moet worden dat er obstakels geplaatst worden in vlakke loopstroken die bedoeld zijn voor voetgangers.

D.3 Verkeersveiligheid in een beleefgebied

Verkeer binnen een beleefgebied

Een beleefgebied in het centrum van een (historische) stad is (bijna) altijd een voetgangersgebied. Binnen een voetgangersgebied moet in ieder geval het hulpdienstenverkeer snel toegang kunnen hebben. Ook ander verkeer zal onder voorwaarden toegestaan moeten worden. Dat betreft logistiek verkeer voor ondernemingen, autoverkeer voor bewoners van het gebied en verkeer t.b.v. sociale functies, zoals een kerk, zo gewenst speciaal personenvervoer en tijdelijk verkeer zoals bouwlogistiek. Afhankelijk van de ligging van een plein of straat in het weefsel van straten zal mogelijk ook doorgaand fietsverkeer toegestaan moeten worden. Mogelijk is er ook fietsverkeer naar parkeervoorzieningen binnen het beleefgebied.

Parkeren en veilige looproutes

Bijna altijd liggen de parkeervoorzieningen voor auto's buiten het beleefgebied. Ook de voorzieningen voor het parkeren van fietsen liggen bij voorkeur buiten het beleefgebied. De looproutes naar en in het beleefgebied moeten voor voetgangers veilig zijn.

Mogelijke verkeersconflicten

Als parkeervoorzieningen voor fietsers binnen het beleefgebied liggen, als er doorgaand fietsverkeer is of als fietsen binnen het beleefgebied wordt toegestaan, kunnen er verkeersconflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers.

Verkeersregime

Om al het verkeer zo optimaal mogelijk in veilige en goede banen te leiden en om het risico op negatieve belevingen te beperken, is er een doordacht systeem van regels en afspraken nodig. Zo een systeem zal op maat gemaakt moeten worden. De omstandigheden en inzichten zijn immers voor iedere stad anders.

D.4 Sociale veiligheid

De ervaren sociale veiligheid is onder andere afhankelijk van de breedte van een straat, de overzichtelijkheid (verborgen hoeken, uitzicht ontnemende objecten), de verlichting, 'uitgestorven' straatdelen vanwege leegstand of gesloten bedrijfspanden of het ontbreken van woonfuncties.

Bergen op Zoom, 3 foto's



Smalle straat;



Smalle straat, verborgen hoeken



Slechte verlichting

Bergen op Zoom, 2 foto's



Uitgestorven straat, structurele leegstand

D.5 Ruimtelijke kwaliteit

In deze paragraaf komen enkel binnenstedelijke straten, pleinen en andere openbare ruimten aan de orde. De gebruikte foto's dienen als referentie.

De ruimtelijke kwaliteit van het beoogde gebied wordt bepaald door de identiteit van het gebied, een balans in de omzomende bebouwing en het grondvlak, de gewenste haalbare functiemix, de bereikbaarheid en toegankelijkheid, het gewenste verkeersregime, de dichtheid van het ruimtegebruik en sociaalmaatschappelijke- en duurzaamheidsaspecten. Ruimtelijke kwaliteit wordt uiteindelijk bepaald door de context van het gebied en keuzes die men maakt. Een goede ruimtelijke kwaliteit is een basisvoorwaarde voor een positieve beleving.

D.5.a Balans

Een balans in de ruimte waarin een persoon zich bevindt speelt voor een positieve beleving een belangrijke rol. De meeste mensen zijn zich daar niet van bewust. Een openbaar ruimtedeel zal een zekere beslotenheid moeten bieden. Daartoe hoort er een balans te bestaan tussen de vlakken die dat ruimtedeel bepalen. In binnenstedelijke ruimtes (straten en pleinen) zijn dat de gevelwanden en het grondvlak. Soms is er een fysieke afsluiting aan het eind van het ruimtedeel. In andere gevallen heeft het ruimtedeel een kromming waarmee er een visuele afsluiting is. Het kan ook uitmonden in een vergezicht. Als de hoogten van de gebouwen op elkaar afgestemd zijn, ontstaat er een 'open' virtueel plafond dat de beslotenheid versterkt.



Bergen op Zoom, Hoogstraat; kromming



Bergen op Zoom, Lievevrouwestraat; fysieke afsluiting

Voor een zich voortbewegende voetganger zijn niet alleen zichtlijnen met een vergezichtsbeleving maar ook door de voortbeweging zich ontvouwende beelden met verrassende verschijningen aantrekkelijk. Het is belangrijk een goede mix te realiseren van deze belevingseffecten.

D.5.b Functiemix pleinen

Pleinen

In een historisch (straten)weefsel zijn pleinen van oudsher knooppunten waar mensen samenkomen.

De pleinen hadden naast de functies van wonen, bedrijvigheid en dienstverlening in de omzomende bebouwing van het plein, zelf nog andere functies. Het plein was een samenkomst- en ontmoetingsplaats en had een toegangsfunctie naar de aan het plein gelegen gebouwen.

Het samenkomen en ontmoeten werd versterkt door de ruimte te gebruiken als handelsplaats, plek voor ceremonies of militaire parades.

In de loop van de tijd is er naast voetgangersverkeer en i.p.v. paard en wagen verkeer, gemotoriseerd (inclusief logistiek) verkeer en verder fietsverkeer in het historisch stratenweefsel doorgedrongen.

Huidige denkbare functies

Naast de toegangsfunctie naar gebouwen zijn de huidige denkbare functies: verblijven, ontmoeten, (doorgaand) verkeer, parkeren en evenementen. Dat vraagt om keuzes en organisatie en om een daarmee samenhangend gebruik van de ruimte. De gekozen functies hebben grote invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Is een plein een autoparkeerplaats of een (specifiek) verblijfsgebied? Moet het plein een doorgaande verkeersfunctie hebben anders dan voetgangersverkeer? Moet het plein tijdelijk een evenementenfunctie kunnen hebben?

Keuzes

In welke mate willen/kunnen we het historisch concept verenigen met keuzes die bij de tegenwoordige tijd horen?

Een historische binnenstad kent een stedenbouwkundige structuur die ontstaan is in de tijd dat een stad naar alle waarschijnlijkheid omringd werd door verdedigingswerken. Vestingsteden zijn meestal ovaalvormig met een hoofdplein in het midden. Dit soort pleinen blijven knooppunt. Zo is de Grote Markt in Bergen op Zoom een belangrijk hoofdknooppunt in het historische hart. Het stratenweefsel er omheen is van grote invloed op de noodzakelijke, gewenste en toegestane verkeersfuncties.

D.6 Beeldkwaliteit basis

De beeldkwaliteit speelt voor een positieve beleving een belangrijke rol. Ook daarvan zijn veel mensen zich niet bewust.

D.6.a Gevelwanden

Straten omzoomd met gevarieerde samenhangende gesloten gevelwanden geven een positieve belevingsruimte. Daarbij spelen massa, hoogten, parcellering, proporties, kleuren, de gebruikte materialen en samenhang in verschijningsvormen een belangrijke rol.



D.6.b Stadsgrondvlak, bestrating

De bestrating is van grote invloed op de uitstraling van de openbare ruimte. In samenhangende gebieden zoals een beschermd stadsgezicht is het van belang een consistente eenduidige duurzame bestrating neer te leggen. Daarbij kunnen variatiecategorieën als plein, straat en steeg aangehouden worden. Verder spelen de blijvende (hoofd)functies van een plein of straat een rol.

De materiaalkeuzes en kleuren moeten aansluiten bij de (historische) context. Het is aan te raden niet te veel verschillende materialen toe te passen en 'tijdloze' keuzes te doen.

D.6.c Standaardinrichting

De standaardinrichting van straten en pleinen betreft 'straatmeubilair' dat in iedere straat of op ieder plein aanwezig is. Het zijn armaturen + masten, verkeersborden en straatnaamborden.

Samenhang en afstemming voor een rustig beeld is gewenst.

Armaturen en masten

Als het om beeldkwaliteit gaat is het aan te raden in een groep van bij elkaar horende straten een consistente inrichting te realiseren. Dat betreft een vormgeving en kleurgebruik die past in de historische context. Als ook de hoogten van de armaturen afgestemd zijn, ontstaat er voor de beleving een positief beeld.

Verkeersborden

Het is een hele kunst zo min mogelijk verkeersborden te plaatsen, die juridisch juist zijn, toch voldoende duidelijkheid bieden en in samenhang consequent zijn.

De hoogte(n) waarop de borden geplaatst worden is voorgeschreven.

In verband met toegankelijkheid in historische binnensteden is het aan te bevelen zomin mogelijk of geen flespalen te gebruiken.

Kluwen van borden (straatnaam en verkeersborden) zijn niet alleen wat de beeldkwaliteit betreft af te raden, maar zijn ook voor de ontvanger van de informatie van de borden niet effectief.

Straatnaamborden

Straatnaamborden dienen i.v.m. een snelle vindbaarheid een consistente plek te krijgen, waarbij ook de bevestigingshoogte belangrijk is. De duidingen worden bijna altijd aan het begin van een straat aan de linkerzijde aangebracht. Uit het oogpunt van leesbaarheid wordt de Nen-norm 1772/2010 gehanteerd. Dat betreft de indeling, het lettertype, de grootte en de kleur. Volgens algemene richtlijnen gebeurt dat vaak op een flespaal of een daar al aanwezige mast. In veel historische binnensteden wordt er echter vanwege de vele smalle straten, i.v.m. de beeldkwaliteit consistentie, toegankelijkheid en beperking van gevelschade, voor gekozen de straatnaamborden (Nen-norm) op de gevels te bevestigen.

Het is af te raden afwijkende kleuren en vormen te gebruiken en geen overbodige borden te plaatsen.



Gewenste toevoegingen zijn mogelijk

D.7 Beeldkwaliteit toegevoegde objecten

Per straat of plein worden in een kerngebied afhankelijk van de functies objecten toegevoegd. Voor een positieve beleving is samenhang én variatie gewenst. Een balans in eenheid en verschil is dus per straat of plein noodzakelijk.

Bij toevoegingen moet rekening gehouden worden met de zichtlijnen zodat voor de lopende bezoekers aantrekkelijke vergezichten en verrassende verschijningen mogelijk blijven. Verder mag in de uitstraling/allure van een plein of straat geen zwakke presentatie voorkomen. Die wordt in de beleving van de bezoeker geassocieerd met een mindere kwaliteit. Ook mag niet uit het oog verloren worden dat een positieve uitstraling van een straat of plein binnen het gebied positief is voor de andere straten of pleinen.

Vanzelfsprekend moeten toegevoegde objecten de toegankelijkheid niet belemmeren. Ze moeten bijdragen aan een positieve beleving. Zo zijn bankjes als het om seniorenvriendelijkheid gaat een goed idee. Ook kunnen er objecten toegevoegd worden die juist voor de beleving van kinderen positief zijn.

D.7.a Groen

Daar waar dat mogelijk of gewenst is, wordt een straat gemarkeerd met bomen. Er zijn meerdere overwegingen om dat te doen. Naast een positieve beïnvloeding van de ruimtelijke kwaliteit, zijn het beperken van hittestress, het verbeteren van de waterhuishouding en de luchtkwaliteit en het stimuleren van meer biodiversiteit, de motieven.



Bergen op Zoom, Belvédèrestraat

Verder is volgens omgevingspsychologen een goed gedoseerde aanwezigheid van groen een zeer positieve belevingsfactor.

Ook in havengebieden wordt groen in de beleving als aangenaam ervaren. Zo wordt zelfs drijvend groen toegepast. Dat verlevendigt grote watervlakken en is in ecologisch opzicht gunstig.



Haarlem, Korte Houtstraat; foto: Pinterest



Breda, Nieuwe Mark

Groen zal goed onderhouden moeten worden. De positieve beleving is anders snel verdwenen.



Bergen op Zoom, Paradeplaats; zo was het,



zo is het geworden.

D.7.b Water

De aanwezigheid van water spreekt sterk tot de verbeelding. Mensen hebben positieve associaties met water. Water is immers zuiver en reinigend. Als ze negatieve gevoelens hebben, dan heeft dat te maken met het water zelf. Een vies uiterlijk, zwerfvuil stank e.d. roept die gevoelens op. Het is dus van groot belang waterpartijen goed te beheren en vervuilingsrisico's te beperken.



Breda, Nieuwe Mark



Cooltowns, Breda, hittestressbeperking + beleving

D.7.c Straatmeubilair

Toegevoegd 'straatmeubilair' zijn objecten die in relatie tot de functies van de straten geplaatst worden. Afvalcontainers, prullenbakken en bankjes zijn voorbeelden. Het aantal en de spreiding moet passen bij de specifieke functies van een straat of plein.

Ook hier is samenhang en afstemming voor een rustig beeld gewenst. Qua kleur, vormgeving en locatie moeten de objecten accorderen met de (historische) context.

D.7.d Terrassen



Roermond, samenhang in het geheel, geen afbakening met bloembakken, toch individuele profilering

Voor een zeer groot gedeelte van het jaar bepalen terrassen niet alleen de ruimtelijke kwaliteit, maar ook de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Terrassen zijn belangrijk voor de sfeer en uitstraling van de (binnen)stad. Het zijn de ontmoetingsplaatsen voor bezoekers en bewoners. In economische zin dragen ze ook bij aan bestedingen in het gehele kerngebied. Voor de beleving is het esthetisch uiterlijk van het terras in relatie tot de omgeving (historische context) van groot belang. Een gemeente heeft hiermee ook wat de beeldkwaliteit betreft de verantwoordelijkheid sturend en adviserend te zijn voor de inrichting. Ieder terrasplein zal op maat ingericht moeten worden. Het is noodzakelijk dat een gemeente dit nadrukkelijk 'stuurt' om een optimale belevingsomgeving tot stand te laten komen. Veel historische binnensteden hebben een terrassenbeleid waarin ook beeldkwaliteit een rol speelt.

D.7.e Uitstallingen en reclame-uitingen

Om de karakteristieken van een historische binnenstad, de toegankelijkheid, de bereikbaarheid en de veiligheid te waarborgen is een helder uitstallingen- en reclamebeleid noodzakelijk. In veel (historische) binnensteden worden in grote hoeveelheden uitstallingen en reclameobjecten onsamenhangend geplaatst. Verder is er nauwelijks afstemming in grootte en in vormgeving. Dat geeft niet alleen een zeer onrustig straatbeeld, ook het zicht op het decor van historische gevelwanden wordt ernstig verstoord en daarnaast geeft het voor heel veel bezoekers een negatieve beleving als het om toegankelijkheid gaat.



Amersfoort, Krommestraat

Vaak zijn de betrokken ondernemers zich niet bewust van het negatieve effect van de manier van uitstallen en het plaatsen van reclame-uitingen op de beleving van de bezoekers.

Uit onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de plint van invloed is op het gedrag van bezoekers. Belangrijk blijkt de afstand tussen de loopstrook en de winkelgevel te zijn. Hoe kleiner de afstand, des te groter de positieve impact. Idealiter is er daarom langs de winkelplinten voldoende bewegingsruimte om etalages van dichtbij te kunnen bekijken. In deze 'verleidingszones' kunnen bezoekers maximaal worden gestimuleerd te blijven hangen, binnen te lopen, te gaan zitten en iets te kopen of te consumeren. Of het voor bezoekers 'natuurlijk' voelt om hier te lopen, hangt onder meer af van de straatinrichting. Hiermee worden soms bewust maar veelal onbewust allerlei (optische) 'trucs' uitgehaald, die het gedrag van bezoekers in winkelstraten sterk kunnen beïnvloeden. Denk aan de vlakverdeling in de bestrating die mensen als vanzelf volgen en straatmeubilair dat bezoekers naar de winkels kan sturen. Wij noemen dit fenomeen stedelijk illusionisme, om te benadrukken dat de inrichting van de stad, straat en plint impact heeft op de keuzes en het gedrag van mensen. Deze

beïnvloeding werkt alleen als de bezoekers onbelemmerd zo dicht mogelijk langs gevels kunnen lopen.

Bron: Ruimteverhaal; video: [Inrichting winkelstraat beïnvloedt gedrag bezoekers](#)

Samenwerking

Het is belangrijk dat per straat in onderlinge samenwerking van gemeente en ondernemers het geheel aan uitstallingen en reclame-uitingen in goede banen geleid wordt. Zowel voorlichting, bewustwording, zelfcorrectie als handhaving is gewenst.

D.8 Schoon



Schoon betekent niet alleen 'ontdaan van afval en vuil' maar ook schone en stankvrije lucht. 'Schoon' is te realiseren door een regelmatige afval distributie, goede openbare afvalvoorzieningen en het voorkomen van oppervlaktewaterstank maar ook door een positieve houding van bewoners en ondernemers als het gaat om het aanbieden van afval en het gebruik van de openbare ruimte daarvoor.

Aanbieden van afval moet goed afgestemd zijn op het rooster van de betreffende afvalophaaldienst.



Rechts een voorbeeld van het langdurig plaatsen van afvalcontainers in de openbare ruimte. Niet alleen qua beeldkwaliteit ongewenst, maar ook qua luchtkwaliteit.

D.9 Onderhouden



Om het risico op negatieve belevingen in een openbaar beleefgebied te beperken is goed onderhoud noodzakelijk.

Veel gemeenten hanteren een methode van Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR). Hierin worden aspecten van onderhoud en beheer met een zekere frequentie getoetst en gewaardeerd met A(uitstekend), B(goed), C(gemiddeld) of D(onvoldoende). Aan de hand daarvan in relatie tot het vooraf vastgestelde kwaliteitsniveau en meldingen worden acties ondernomen. Het betreft de toestand van de bestrating, kademuren, het openbare groen, het straatmeubilair en de verlichting. Ook het opruimen van afval, zwerfvuil en bladeren wordt beoordeeld.

Het is sterk aan te bevelen in een aangewezen beleefgebied en voor toeristische wandelroutes binnen een beschermd stadsgezicht gebied minstens het B-niveau te hanteren. Daarmee wordt aangegeven dat zo een gebied of traject in meerdere opzichten belangrijk is en blijft.