

Beleidsplan 2020/2021 Voetgangersbeweging Nederland

1 Inleiding

De vanzelfsprekendheid van de voetganger

Lopen is de meest natuurlijke, gezonde, duurzame en meest vanzelfsprekende manier van je voortbewegen, die bovendien nog eens de minste ruimte vergt. Iedereen is op een gegeven moment voetganger. Als je met de auto gaat, dan loop je eerst naar de auto. Bij aankomst op je bestemming parkeer je de auto, en bent daarna weer voetganger. Voor de fiets geldt iets dergelijks. Meer en meer worden fietsers geacht hun fiets in stallingen te zetten. En ook daarna ben je weer voetganger. Datzelfde geldt voor gebruik van het openbaar vervoer. Lopen doen we dus allemaal en we doen het zonder er bij stil te staan. Maar juist vanwege deze vanzelfsprekendheid is er vaak niet voldoende aandacht voor.

Het belang van de voetganger

Na het opheffen van de Voetgangersvereniging VBV in 2000 is een hiaat ontstaan: de voetgangers zijn in een vacuüm beland. Er is geen aandacht meer voor hun belangen, zij zijn als het ware onzichtbaar geworden. Zij moeten genoegen nemen met steeds minder ruimte, een ruimte die ook nog eens kwalitatief steeds minder wordt. Vooral is dit aan de orde voor het functionele lopen, het lopen in de dagelijkse situatie naar school, naar werk of winkelcentrum. Wel is er in de afgelopen jaren veel aandacht geweest vanuit de organisatie van Wandelnet voor het vooral recreatieve wandelen. Het wandelnetwerk is daarvan een voorbeeld.

In tegenstelling tot het behartigen van de belangen van de voetganger bestaat er wel een sterke behartiging van belangen voor de fietser. Bij veel overheden dreigt dit er toe te leiden dat in hun mobiliteitsbeleid niet de voetganger, maar de fietser op nummer één gesteld wordt.

Het belang van een leefbare omgeving

Met de noodzaak meer te bouwen zal er ook op een andere manier moeten worden omgegaan met onze openbare ruimte. Meer bouwen betekent meer behoefte aan verplaatsen, maar ook aan het verbeteren van een leefbare omgeving. Ruimte om te spelen, om elkaar te ontmoeten en om elkaar te leren kennen. Langer thuis blijven wonen van ouderen betekent ook dat zij zich langer zelfstandig willen verplaatsen om hun boodschapje te doen, naar het gezondheidscentrum te gaan of niet te vereenzamen. Ruimte voor lopen wordt daarmee een steeds belangrijker voorwaarde voor een leefbare omgeving. Dat vergt tegelijkertijd een betere behartiging van belangen van de voetganger. De Voetgangersbeweging ziet hierin een zeer belangrijke rol weggelegd.

2 De Voetgangersbeweging

Oprichting Voetgangersbeweging Nederland

Vanuit ervaringen in Amsterdam en Leiden met het reduceren van ruimte voor de voetganger ten gunste van de doorstroming voor andere vormen van verkeer en met een mobiliteitsbeleid met minimale aandacht voor de voetganger, is er behoefte ontstaan aan een professionele organisatie die de belangen van voetgangers behartigt.

Overleg met een aantal gemotiveerde contactpersonen in verschillende delen van het land heeft geleid tot het oprichten van de Stichting Voetgangersbeweging Nederland. De Statuten van de Stichting zijn op 4 oktober 2019 gepasseerd bij Notariskantoor Teekens/Karstens te Leiden. De Voetgangersbeweging wil zo spoedig mogelijk de ANBI-status verwerven.

Doel is de voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer op nummer één in het mobiliteitsbeleid te zetten en een prominente rol te geven bij het verbeteren van een gezonde leefomgeving. De Voetgangersbeweging streeft ernaar een zodanige positie te verwerven dat zij door de overheid als serieuze partij wordt gezien bij het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid en bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke omgevingsplannen en verkeersplannen. Daartoe zal samenwerking worden gezocht met andere organisaties op het gebied van langzaam verkeer.

Doelstelling Voetgangersbeweging

- a het behartigen van de belangen van voetgangers in zijn algemeenheid, daarbij inbegrepen de inclusieve verplaatsing van mensen met een beperking, voor zover zij zich verplaatsen te voet al dan niet met een hulpmiddel zonder motor;
- b het bewerkstelligen van erkenning van de voetganger als volwaardige deelnemer in het verkeerssysteem, zowel in juridische als praktische zin;
- c het stimuleren van het prominent in het beleid opnemen van lopen als meest duurzame en gezonde vorm van mobiliteit, een en ander als onderdeel van integraal omgevingsbeleid van overheden, wegbeheerders en bedrijven;
- d het behartigen van de veiligheid van voetgangers in het verkeer en in de openbare ruimte voor alle vormen en motieven van verplaatsing. Dit betreft zowel de objectieve als de gevoelsmatige verkeersveiligheid en sociale veiligheid;
- e het creëren van een aantrekkelijke ruimtelijke omgeving die mensen stimuleert tot lopen en wandelen, als basisbehoefte voor menselijke sociale contacten en als belangrijke bijdrage aan een gezonde en leefbare woon- en werkomgeving waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kunnen ontspannen;

Voor het bereiken van de doelstelling zal De Voetgangersbeweging gebruik maken van de slogan: **“Voetgangersbeweging, stappen in de juiste richting”**.

Bestuur en regionale vertegenwoordigers

De Voetgangersbeweging kent in de beginfase een bestuur van drie personen. Daarnaast is er een Raad van Advies waarin zowel adviseurs als vertegenwoordigers van aanpalende organisaties zitting hebben. De Voetgangersbeweging beoogt de belangenbehartiging te doen vanuit goede samenwerking met andere organisaties om doublures of tegenstrijdigheden te voorkomen.

Om de belangen van de voetganger te behartigen in plaatselijke of regionale situaties en daarvoor effectief overleg te kunnen voeren met betrokken overheden, streeft het bestuur er naar zo snel mogelijk regionale vertegenwoordigers te benoemen. Deze vertegenwoordigers krijgen volmacht om met wegbeheerders/overheden in overleg te treden en zo nodig formele procedures te starten. Afstemming van beleid en coördinatie van activiteiten zal plaatsvinden een door jaarlijks vanuit het bestuur georganiseerd overleg.

Aanvang 2020 kent de Voetgangersbeweging benoemde regionale vertegenwoordigers in zowel de regio Leiden als in Amsterdam. Overleg vindt plaats over vertegenwoordiging in andere regio's.

Bestuursleden, leden van de Raad van Advies en regionale vertegenwoordigers genieten voor hun werkzaamheden geen enkele beloning of presentiegeld.

3 Beleidsplan 2020/2021

De Voetgangersbeweging is van mening dat de tijd rijp is om de voetganger op één te zetten, een plek waar de voetganger als het ware van nature recht op heeft. Wij willen aansluiten bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid volgens het STOP-principe: Stappen, Trappen, OV, Personenauto.

Naast het landelijk uitbouwen van de organisatie, zal het bestuur een start maken met algemene belangenbehartiging van voetgangers. Dit betreft in eerste instantie:

Voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer

De Voetgangersbeweging zal zich inzetten voor de verbetering van de juridische status van de voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer volgens de Wegenverkeerswet en het daarbij behorende Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV).

De voetganger moet het recht hebben om zijn bestemming veilig en volgens de kortste en meest logische route te bereiken. Waar nodig moeten voetpaden worden aangelegd. Barricades op trottoirs moeten worden weggehaald om een onbelemmerde doorgang voor de voetganger, ook die met een mobiliteitsbeperking, te garanderen. Te gemakkelijk worden thans lantaarnpalen, afvalbakken, afvalcontainers, verkeersborden, winkeluitstallingen, enz. op het trottoir geplaatst. De voetganger loopt daar wel omheen is blijkbaar de gedachte. Iedereen zal bezwaar maken als een

afvalbak midden op een fietspad wordt geplaatst, maar op een trottoir is dat nog steeds gangbaar. Voetgangers moeten de gelegenheid hebben elkaar te passeren zonder van het voetpad af te moeten. Gelet de breedte van een rolstoel betekent dit een obstakelvrije looproute van bij voorkeur 1,5 meter, met een minimum van 1,20 meter.

Herwaardering van zebrapaden

In de afgelopen jaren is in de adviezen en richtlijnen voor wegbeheerders opgenomen dat voetgangersoversteekplaatsen met zebrastrepen een vorm van schijnveiligheid zouden creëren. Op grond daarvan worden deze binnen veel gemeenten vervangen door een geleidelijk zonder wettelijke status voor de overstekende voetganger. Deze markering is echter voor mensen met een visuele beperking moeilijk te zien. Wij zijn van mening dat dit verkeerd beleid is. Het betekent in feite toegeven aan het wangedrag van de automobilist om met te hoge snelheid te rijden en geen voorrang te willen geven.

De Voetgangersbeweging is van mening dat op wijkontsluitingswegen en interwijkverbindingen met een maximum snelheid van 50 km/u, het zebrapad in een belangrijke looproute weer een duidelijke functie zal moeten krijgen. Dat betekent stoppen met verwijderen van zebrapaden of heraanleg daarvan. Daarbij behoort naar de mening van de Voetgangersbeweging dat voor het benadrukken van het zebrapad een duidelijke markering en verlichting zal moeten worden aangebracht.

Gezamenlijk fiets/voetpad

Ons land kent een groot aantal paden die zijn bedoeld voor het gezamenlijk gebruik door zowel voetgangers als fietsers. Ze vormen vaak belangrijke verbindingen binnen de stedelijke of regionale structuur voor het langzaam verkeer. Volgens het huidige RVV worden deze paden gemarkeerd met het blauwe bord model G11 dat duidt op een verplicht rijwielpad. Bromfietsers en scooters mogen daar niet op rijden. Volgens de wettelijke bepalingen hebben voetgangers, als er direct naast het rijwielpad geen voetpad ligt, het recht om op deze paden te lopen. Dit is ook het geval wanneer bord G12a is geplaatst waarbij bromfietsers wel zijn toegestaan.



Bord RVV model G11



Bord RVV model G12a

Voetgangers blijken op dergelijke paden steeds meer in het gedrang te komen, zij worden soms nauwelijks nog getolereerd en krijgen regelmatig met heuse scheldwoorden te horen dat ze hier niet zouden mogen lopen. De steeds snellere rijwielen en bromfietsen die in zeer uiteenlopende modellen de markt overspoelen maken dit er voor de voetganger niet beter op. Regulering van welk type rijwiel wel en niet op een gezamenlijk fiets/voetpad mag rijden is dringend gewenst. De veiligheid van zowel de voetgangers als de fietsers is hier in het geding.

De Voetgangersbeweging is van mening dat de Nederlandse wetgeving op dit punt onduidelijk is. De blauwe borden G11 en G12a veroorzaken bij fietsers het psychologische effect het gevoel te hebben dat dit pad voor hen voorbehouden is. De scheldwoorden zijn daarvan een voortvloeisel. De wetgever zet daarmee de fietser op het verkeerde been.

De Voetgangersbeweging dringt er dan ook op aan spoedig duidelijkheid te verschaffen zowel naar de voetganger als de fietser over het gebruik van het fietspad, samen met voetgangers of alleen voor fietsers. Het is wenselijk daarvoor in het RVV een nieuw gecombineerd fiets/voetgangersbord in het RVV op te nemen. Daarbij zou ook beter worden aangesloten bij de wetgeving in de ons omringende landen België en Duitsland.



Vlaams bord D10



Duits bord StVO 240

Beide verkeersborden wijzen op een gedeeld fiets/voetpad. Fietsers moeten rekening houden met voetgangers en hun snelheid matigen. Voetgangers moeten ruimte maken voor fietsers, maar deze fietsers hebben geen voorrang.

Voorbeeldprojecten

De Voetgangersbeweging zal een aantal voorbeeldprojecten starten die er alle op gericht zijn om lopen weer leuk te maken. Door te lopen spreek je andere mensen en ontstaat er saamhorigheid.

Project “Naar school ga je lopen”

Er is een tendens dat steeds meer kinderen door hun ouders met de auto naar school gebracht worden. Een gewoonte die de veiligheid rondom scholen niet bepaald bevordert en die een drukte aan parkerende auto's en overlast rondom de school tot gevolg heeft. Bovendien leren kinderen op die manier niet zich als verkeersdeelnemer veilig in het verkeer te gedragen.

De Voetgangersbeweging zal in samenwerking met een school onderzoeken waarom de tendens bestaat en hoe we die kunnen doorbreken. Gesprekken met ouders zullen duidelijkheid moeten geven over de motieven en de volgens ouders bestaande gevaren op de routes naar de school. Ook aan de kinderen zal gevraagd worden wat zij gevaarlijke punten vinden. Aan de hand daarvan zullen looproutes naar de school worden vastgesteld en maatregelen worden voorgesteld om deze veilig te maken voor kinderen. Overwogen zal worden een zogenaamde loopbus in te stellen, een groep kinderen die onder begeleiding via een vaste route naar school loopt en waarbij onderweg andere kinderen aansluiten. De Voetgangersbeweging zal het project begeleiden en evalueren.

Project “Leiden, beloopbare stad”

De ronde structuur van Leiden is zodanig dat de gehele bebouwing van Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest (met uitzondering van Haaswijk) ligt binnen een straal van 3,5 kilometer vanuit het hart van de stad (Vismarkt). Daarmee is de Leidse regio uitermate geschikt om te lopen, ook vanuit de buitenwijken. Voor de meeste mensen is hun bestemming binnen een half uur lopen te bereiken. Voor ouderen en mensen met een beperking zal dat zijn in combinatie met gebruik van openbaar vervoer. Toch wordt binnen de stad vaak onnodig gebruik gemaakt van de auto of scooter.

De voetgangersvriendelijke structuur van de stad is voor de Voetgangersbeweging aanleiding deze stad een voorbeeldfunctie te geven voor het verbeteren van leefbaarheid en ruimtelijke omgeving. Door het aangenamer maken van het lopen zal het aandeel voetgangers binnen en naar het stadscentrum aanzienlijk kunnen toenemen.

De Voetgangersbeweging zal in 2020 bij het gemeentebestuur aandringen om binnen het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid de voetganger op nummer één te zetten, overeenkomstig het principe van mobiliteitsvolgorde STOP (Stappen, Trappen, OV, Particulier vervoer), zoals dit in Vlaanderen wordt toegepast. De motivatie is dat lopen weinig ruimte vergt, gezond is, de leefbaarheid van de openbare ruimte verhoogt en mensen met elkaar in contact brengt.

Naast het stimuleren van dit beleid, zal de Voetgangersbeweging in deze periode het verbeteren van de beloopbaarheid van routes naar het centrum en van gebieden binnen het centrum aan de orde stellen. Speciale aandacht zal gegeven worden aan de beloopbaarheid voor mensen met een

kinder- of wandelwagen, ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking. Een aangename en (sociaal) veilige route is van belang waarbij de beleving van de route grote aandacht zal krijgen. Op knooppunten is duidelijke bewegwijzering aanwezig. Ook de beschikbaarheid gedurende de gehele dag van openbaar toegankelijke toiletten, is daarbij een belangrijke factor.

Project “Verbetering looproutes in jaren 70-wijken”

In de jaren '50-'70 zijn er in Nederland woonwijken vormgegeven volgens een wijkvorm waarbij de toegankelijkheid voor auto's centraal staat. Ze zijn opgezet met centraal belangrijke ontsluitende hoofdroutes voor verkeer in combinatie met klassieke straten of woonerven zonder voetpaden. De halteplaatsen van het OV zijn gelegen aan de hoofdroutes voor het verkeer. Voor fietsers ligt daar een speciale strook, waarvan ook schoolkinderen gebruik maken. Voetgangers moeten vaak hun weg vinden via allerlei paadjes tussendoor. Dit via niet altijd de kortste en logische route of zonder voetpad vanuit de gedachte dat de voetganger overal kan lopen. Zij moeten soms lopen over de verkeersrijbaan, waardoor zij zich niet altijd veilig voelen, zeker als er jonge kinderen bij zijn.

De Leidse wijken Zuid-West en Merenwijk zijn zulke wijken en bieden inspiratie voor een project “Verbetering en aanleg (sociaal) veilige voetpaden”

In de Merenwijk bijvoorbeeld ontbreken langs grote delen van de centrale rondweg voetpaden of liggen ze verscholen uit het zicht vanwege het uitbundige struikgewas. De staat van onderhoud is vaak abominabel vanwege omhoog gekomen boomwortels. De looproutes zijn ontworpen vanuit de stedenbouwkundige visie achter de tekentafel en komen niet overeen met logische looproutes van de voetganger.

Het gevolg is dat voetgangers, inclusief ouders met kinderwagens, mensen met een beperking of reizigers met hun koffer, over de rijbaan de kortste weg zoeken naar bijvoorbeeld de bushalte. Deze mensen lopen bij voorkeur langs een goed verlichte weg en vermijden de donkere paden tussendoor. En dat in situaties waarbij de automobilist niet altijd voldoende zicht heeft op deze voetgangers vanwege onoverzichtelijke bochten: een onveilige en ongewenste situatie.

De Voetgangersbeweging zal een inventarisatie maken van knelpunten in deze wijken en een voorstel opstellen om deze wijk een loopvriendelijk karakter te geven.

4 Begroting en financiën

Voor de bekostiging van de acties is de Voetgangersbeweging afhankelijk van donaties van particulieren en overheden. Er zijn gelden nodig voor het opzetten en onderhouden van een website, vervaardigen van voorlichtingsmateriaal, voor het houden van bijeenkomsten, voor projectkosten en voor het vergoeden van redelijke reis- en verblijfskosten van de vrijwilligers. Voor deze kosten zal een begroting worden opgesteld die bij dit beleidsplan zal worden gevoegd.

Leiden, 25 januari 2020

B. Leeuwenburgh, voorzitter

Mw. P.A. de Kok, secretaris

Mw. W.J. Lubbers, penningmeester