



‘Stad moet wandelparadijs worden’

Voetgangers verdienen meer aandacht in stedelijke buitenruimte

Waar de auto steeds meer plek in de stad inlevert voor duurzamer vervoer zoals trein, tram en fiets, blijft de verbetering van de infrastructuur voor de eenvoudigste vorm van mobiliteit achter. Hoewel we allemaal weleens de benenwagen nemen, zijn lang niet al onze steden goed op voetgangers ingericht.

Auteur: Karlijn Klei

We staan voor enorme uitdagingen op het gebied van klimaat en woningbouw. De afgelopen jaren steeg de aandacht voor verblijven, groen en ontmoeten in de openbare ruimte. Veel minder ligt de focus hierbij op de voetganger, terwijl deze wel een belangrijke rol speelt. Dat was de boodschap van ‘De stad te voet’, een online en fysiek evenement dat op 29 november plaatsvond in filmmuseum Eye in Amsterdam. Steker nog, stelt organisator Goudappel, adviesbureau op het gebied van mobiliteit, de voetganger zou een plaats vóórop moeten krijgen in de (ontwikkeling van de) openbare ruimte. De stad moet een wandelparadijs worden.

Misverstanden

Er heersen een aantal misverstanden rond de voetganger, vertelt de eerste spreker, Martine

de Vaan, programmaleider bij City Deal Ruimte voor Lopen. Zo wordt lopen vaak niet gezien als een serieuze vorm van mobiliteit. Bewegingen van voetgangers worden dan ook weinig gemeten, waardoor data en daarmee een gerichte aanpak beperkt blijven.

Een ander misverstand is dat er in steden alleen (piep)kleine stukjes gelopen zou worden, en dat men voor wat langere stukken wel de fiets of tram pakt. ‘Dat gebeurt natuurlijk óók’, vertelt De Vaan, ‘maar zo’n 30 procent van de voetgangers in steden loopt toch langere routes, stukken tussen de 1 en 2,5 kilometer.’ Door deze onderschatting zijn sommige routes niet continu voor voetgangers toegankelijk. ‘Een voorbeeld is de Utrechtse wijk Leidsche Rijn, waar op weg naar het stadscentrum niet overal trottoir is en voetgangers dus over het fietspad

of de trambaan moeten lopen.'

Een derde van de lijst misverstanden die De Vaan paraat heeft, is dat voetgangers alleen in een rechte lijn van A naar B lopen. 'Lopen is mobiliteit, een manier om van de ene plek naar de andere te komen. Maar het is veel meer. Mensen zijn *walking beings*; ze lopen om allerlei verschillende redenen. Daarmee hebben ze ook verschillende behoeftes. Lopen kan utilitair zijn, maar bijvoorbeeld ook recreatief of sociaal. We lopen voor werk, onderwijs, zorg, sport, naar huis, om boodschappen te doen, naar familie, noem maar op. Soms willen we de snelste route, soms de mooiste, soms via een speeltuin voor de kinderen, enzovoort.' Daarom raad De Vaan steden aan om bij de ontwikkeling van de buitenruimte dat onderscheid ook te maken. 'Realiseer je wat mensen motiveert om te lopen. Identificeer dat, en neem het mee in de ontwikkeling van de buitenruimte.'

Ten slotte zou de voetganger zich wel schikken en eenvoudig met minder ruimte toekunnen. Dit misverstand illustreert De Vaan met een foto van een (tijdelijk) geparkeerde auto die meer dan de helft van de stoep in beslag neemt. Er

blijft een strookje over waar je je in theorie tussendoor zou kunnen wringen. 'Eén voor één', benadrukt De Vaan, 'en alleen als je geen grote tassen bij je hebt, een kinderwagen of rollator voor je uit duwt of bijvoorbeeld in een rolstoel zit.' Het alternatief is de stoep af, de weg op en om de auto heen lopen. 'Allemaal relatief eenvoudig als je goed ter been bent. Maar laat dit nou net de route zijn van een seniorenflat naar een huisartsenpraktijk.' Overigens, zelfs als het de route zou zijn tussen een studentenflat en de sportschool, is dit niet hoe het zou moeten zijn, benadrukt De Vaan. 'Een stoep is om op te lopen. Voetgangers, hoe fit die ook zijn, zouden niet de straat op moeten hoeven.'

Walkshop

Stad+Groen sluit aan bij de walkshop – een workshop te voet – van De Vaan, die de deelnemers meeneemt voor een rondje rond Eye. Onze taak is te letten op de indeling van deze relatief nieuwe wijk. Hoe is het er voor voetgangers? Na nog geen drie minuten valt op dat het begin van het voetpad gedeeld wordt met fietsers. Geen probleem voor de vitale groep deelnemers, maar iets dat zeker wel wat

De afgelopen jaren steeg de aandacht voor verblijven, groen en ontmoeten in de openbare ruimte. Veel minder focus ligt er op de voetganger.



Na nog geen vijf minuten lopen, komt de groep op een doodlopende weg terecht.



Geparkeerde fietsen nemen een groot deel van de stoep in beslag.

Mensen zijn walking beings

oplettendheid vereist. Verderop loopt de groep letterlijk vast: een doodlopende weg. 'Best gek', noemt een deelnemer. 'We moeten nu precies dezelfde weg terug. Het was toch een kleine moeite geweest de weg hier niet abrupt te laten eindigen, maar er een rondje van te maken en bijvoorbeeld een bankje neer te zetten?'

De groep loopt terug en slaat af, de woonwijk in. Ook hier, in deze relatief nieuwe wijk, is er stiekem weinig ruimte voor voetgangers. Fietsenrekken nemen een groot deel van de

stoep in beslag en slecht geparkeerde fietsen en scooters daaromheen nemen de rest van de voetgangersruimte in. Maar ook vaste onderdelen, zoals laad- en lantaarnpalen en plantenbakken, staan de voetgangers eigenlijk flink in de weg. De Vaan stipt aan dat je vaak niet eens twee aan twee naast elkaar kunt lopen. Verderop is er van een stoep helemaal geen sprake meer.

Toegegeven, zonder de presentaties zou er waarschijnlijk relatief weinig opgevallen zijn. Dat beamen ook de andere deelnemers, die tijdens het rondje zonder blikken of blozen de straat op gaan om verder te lopen. 'Als voet-

ganger schik je je; dat zijn we gewend', zo zegt een van de deelnemers als we terug zijn bij Eye. 'Het is tijd om anders te gaan denken over voetgangers', concludeert De Vaan. 'Dé voetganger bestaat niet. Welke kansen liggen er? En hoe zetten we de voetganger voorop? Het is hoog tijd dat we daar samen goed voor gaan zitten.'




BE SOCIAL
Scan, lees & deel!

City Deal Ruimte voor Lopen

De City Deal Ruimte voor Lopen is een samenwerkingsverband waarin steden, de rijksoverheid en maatschappelijke en private partijen zich committeren om steden 'loopvriendelijker' te maken. De deelnemende partners zetten zich in om de voorwaarden voor de 'ideale voetgangersstad' te creëren. Daarnaast wordt de samenhang onderzocht tussen een loopvriendelijke omgeving en vraagstukken als mobiliteit, gezondheid, groen in de stad, openbare ruimte en veiligheid. De City Deal ging op 14 december 2020 officieel van start.