

## **Normen en richtlijnen voor de loopweg bijeen brengen**

### **Geen stad zonder loopweg**

Er is paniek: de bouw van wegen ligt stil vanwege Europese richtlijnen om de uitstoot van stikstof in te dammen. De Nederlandse overheid heeft zich laten verrassen door de Europese regelgeving en moet nu met spoed nadenken over de toekomst van ons verkeers- en vervoersysteem: hoe blijven onze steden en dorpen bereikbaar zonder het klimaat te belasten? Door de druk om de bouwactiviteit weer op te starten liggen overhaaste beslissingen en halve maatregelen op de loer.

Er is moed nodig om het verkeerssysteem in een goede duurzame balans te krijgen. Ons huidige systeem leunt nu zwaar op het klimaatonvriendelijke autorijden. En in het huidige vervoersysteem hebben het openbaar vervoer en de fiets een bescheiden rol. Maar het verkeers- en vervoersysteem is vooral uit balans door het ontbreken van een plek voor het lopen, de meest duurzame vervoerswijze.

Heel merkwaardig, omdat voor en na het reizen met de auto, het openbaar vervoer of de fiets, bestemmingen alleen lopend bereikt kunnen worden. Maar ook voor het lopen als basale manier om van deur tot deur te reizen is geen plaats in het netwerk van wegen.

#### **Loopweg**

Voetgangers behoren zich volgens de Wegenverkeerswet te verplaatsen op het trottoir. Alleen wanneer er geen trottoir is mogen voetgangers gebruik maken van de weg of het fietspad. Er bestaat niet zoiets als een loopweg in het verkeerssysteem. En het trottoir zelf heeft de laatste jaren ook ingeboet als ruimte voor het lopen.

Het trottoir is een vergaarbak geworden van economische activiteiten (terrassen) en nieuwe voorzieningen (vuilniscontainers, fietsparkeerplaatsen, oplaadpalen, reclamezuilen en straatmeubilair). Trottoirs waren al verzamelplaatsen voor verkeersborden, straatverlichting en, in grote steden, palen voor de hoogspanningskabels van trams.

Het verklaart waarom mensen liever de auto nemen om boodschappen te doen bij de supermarkt een paar honderd meter verderop. De ruimte voor het comfortabel lopen is verder afgenomen in gemeenten waar bewoners geveltuintjes mogen aanleggen. Deze tuintjes verhogen misschien wel de vriendelijke uitstraling van een straat, maar zijn vaak een plaag voor mensen met een beperking: er blijft te weinig ruimte over voor een rolstoel, rollator of kinderwagen en blinden kunnen de gevel niet meer gebruiken als natuurlijke gidslijn. Geen wonder dat mensen met een beperking gebruik maken van het zwaar gesubsidieerde aanvullend openbaar vervoer om met een taxi boodschappen te doen bij de supermarkt om de hoek of naar een ziekenhuis te gaan dat ook bereikbaar is met het openbaar vervoer.

#### **Omslag in denken nodig**

Kortom, er is een omslag nodig in het denken over het verkeer om te komen tot een klimaatbestendig verkeerssysteem in alle gemeenten. Naar het voorbeeld van de Fietsersbond is het verheugend dat er juist een voetgangersbeweging is (her)gestart die zich ook lokaal kan bemoeien

met de inrichting van comfortabele en veilige loopwegen. En voor het lobbywerk is het belangrijk dat er eenduidige normen en richtlijnen bestaan over hoe die loopwegen er idealiter uit moeten zien.

Een loopweg is meer dan een obstakelvrije route over het trottoir. Bij het lopen moeten hoogteverschillen overbrugd worden met afstapjes, trappen, liften of hellingen, er moeten wegen worden overgestoken, al of niet met ondersteuning van verkeersregelingen, en/of eilanden(vluchtheuvels). Verder moeten haltes van het openbaar vervoer beter en veilig toegankelijk zijn om de deur van het ov te bereiken, net als parkeerplekken voor fietsen en auto's.

Er is al het een en ander beschikbaar aan normen en richtlijnen voor deze voorzieningen, maar die zijn tot op heden niet gemakkelijk in te zien voor het grote publiek. Ook kan niet altijd aan normen en richtlijnen worden voldaan door ruimtegebrek of andere beperkingen. Het is daarom belangrijk dat actuele normen en richtlijnen over optimale loopwegen op een centrale plek beschikbaar zijn, samen met suggesties hoe ermee om te gaan in het geval van ruimtelijke of andere beperkingen.

### **Platform Ruimte voor Lopen**

In deze blog worden al verschillende initiatieven aangestipt om de belangen van de voetgangers nieuw leven in te blazen. Zij passen in een groter kader. Allereerst heeft een groot aantal organisaties zich verenigd in het platform 'Ruimte voor Lopen' om met concrete projecten het lopen te bevorderen. Binnen die samenwerking heeft de Vrije Universiteit het initiatief genomen om in samenwerking met het CROW normen en richtlijnen voor de loopweg bijeen te brengen om het lobbywerk voor een veilige en comfortabele infrastructuur voor het lopen te vergemakkelijken. Daarnaast proberen we in een samenwerking van de VU met de gemeente Amsterdam de plannen voor een autoluwe stad, meer concreet te maken voor het lopen. En ten slotte noemde ik de nieuwe beweging die zich lokaal gaat inzetten om de belangen van de voetganger te vertegenwoordigen: de Voetgangersbeweging Nederland.