



**Stichting**  
**Voetgangersbeweging Nederland**

Postbus 3014  
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342

Email: [info@Voetgangersbeweging.nl](mailto:info@Voetgangersbeweging.nl)

KvK: 76043797  
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Aan: Het College van B&W van Leiden

Postbus 9100  
2300 PC Leiden

**Datum** : 24 februari 2021  
**Kenmerk** : 20.125/WL  
**Uw kenmerk** : Z21/3215017  
**Onderwerp** : **Reactie Beleidsprogramma Voetganger**

Geacht College,

In eerste instantie willen wij uw College complimenteren om als een van de eerste gemeenten in Nederland een voetgangersbeleid op te stellen. Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen en vormt de basis voor een leefbare stad, maar ook voor een sociale en inclusieve samenleving.

Het Singelpark is een mooie aanwinst voor de stad. Heerlijk om te wandelen. Wandelen is veelal recreatief en heeft een eigen plek in de diverse vormen van je te voet verplaatsen. Deze nota gaat vooral over lopen in de binnenstad. Maar dat is een zeer beperkte scope, alsof er buiten het centrum niet gelopen wordt. In het kader van de mobiliteit is met name het functionele lopen van belang. Leiden is een gemeente met een relatief kleine oppervlakte en een sterk cirkelvormige ruimtelijke structuur. Voor gezonde mensen liggen alle wijken op loopafstand van het centrum en het station. Mensen lopen verder dan u denkt. Uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte zou dan ook de voetganger moeten zijn. En niet zoals veelvuldig voorkomt hem afschepen met de restruimte die overblijft nadat de overige vervoerswijzen gefaciliteerd zijn.

Voor veel mensen is lopen de enige vorm van verplaatsen waarop zij zijn aangewezen. Dit geldt zeker voor kinderen, voor ouderen en voor alle kwetsbare groepen. Ook mensen met een andere culturele achtergrond waarin fietsen niet vanzelfsprekend is, behoren tot de groep voor wie lopen gewoon is. Je loopt van deur tot deur. Mensen lopen naar de bus, winkel, school, dokter. Het is een misverstand te denken dat voetgangers zich alleen verplaatsen binnen hun eigen wijk of binnen het centrum. Er is veel voetgangersverkeer tussen aangrenzende wijken of in combinatie met een paar haltes bus vanaf de buitenwijken naar het centrum of het Centraal station. En vanuit randgemeenten loopt men naar Leiden. Wij stellen voor aan de nota een overzicht toe te voegen van functionele looproutes tussen woonwijken en met omliggende gemeenten. Wij hebben daarvoor bij betreffende ambtenaren een voorstel ingediend.

### **Toegankelijkheid als ontwerpogave**

De openbare ruimte dient ontworpen te worden met voldoende aantrekkelijke ruimte voor lopen. Obstakelvrij, toegankelijk en sociaal veilig. Voor iedereen. Aangezien er binnen de gemeente Leiden ontwerpers werkzaam zijn vanuit verschillende achtergronden (verkeerskundig, stedenbouwkundig),

is het aan te raden niet alleen richtlijnen in een handboek op te nemen, maar ook een toegankelijke website te ontwikkelen met daarop exact vermeld met welke gemeentelijke richtlijnen voor de toegankelijkheid men dient te ontwerpen. Nieuwe medewerkers kunnen op die manier snel werken en hoeven niet opnieuw het wiel uit te vinden.

### **Voetgangersveiligheid, ruimte, obstakels, kwaliteit en onderhoud van routes**

Enkele van onze vrijwilligers hebben de afgelopen periode delen van functionele looproutes aan een schouw onderworpen. Daarbij wordt al meteen een scala aan knelpunten zichtbaar. Voetgangers worden vaak genoodzaakt om over de rijbaan te lopen. Dit kan niet de bedoeling zijn en is strijdig met de voetgangersveiligheid. Er zijn problemen met geparkeerde fietsen, te smalle stoepen, verwaarloosde geveltuinen, ver overhangend gemeentelijk en particulier groen, ontoegankelijke stoepranden, omdat een goed op- en afritje ontbreekt, te schuine stoepen, verzakkende en ongelijke bestrating, te hoog uitstekende putdeksels en het ontbreken van veilige oversteekplaatsen. Afvalbakken en gemeentelijk straatmeubilair vormen veelal onneembare hindernissen. Gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen vaak niet voldoende worden bereikt. En on top of the bill het totaal ontbreken van verbindende schakels. Simpelweg ... de stoep houdt op. Zo maar ergens halverwege ...

Het gaat om onderhoud en kwaliteit van looproutes. Prettig lopen in een mooie omgeving staat bovenaan in de piramide van Maslow, maar de gewone voetganger heeft voorlopig vooral behoefte aan ruimte en comfortabele bestrating om veilig op te kunnen lopen. Blijkens onderzoek in het recente proefschrift (januari 2021) van Rob Methorst vormt vallen verreweg het grootste probleem voor voetgangers waarbij het aantal zwaargewonde slachtoffers 4x zo groot is als bij aangereden voetgangers. Deze ongevallen worden ten onrechte niet geregistreerd.

Wij zijn van mening dat de kinderkopjes weliswaar passen bij de historische binnenstad, maar een enorme hindernis vormen voor mensen die minder mobiel zijn. Het vereist dat de stroken naast de kinderkopjes voldoende breed en absoluut obstakelvrij gehouden worden om de binnenstad toegankelijk te maken voor een ieder. Een voldoende handhavingsbeleid en verankering daarvoor in de lokale APV is een vereiste. Overwogen kan worden de kinderkopjes te vervangen door een vlakke variant. Leeuwarden laat zien dat een historiserende uitstraling goed kan samengaan met begaanbaarheid zowel voor fietsers als voor voetgangers.

In de Merenwijk ontbreken vaak voetpaden en als ze er wel zijn, dan komt het veelvuldig voor dat ze grotendeels zijn overgroeid. Van een behoorlijke breedte blijft op die manier weinig over.

In de Stevenshof spelen vergelijkbare problemen. Elders is door verzakking van de straat de verlaagde stoeprand nauwelijks meer bruikbaar.

Kortom, er is ontzettend veel te verbeteren in onderhoud en kwaliteit van het looproutenetwerk, aan toegankelijkheid en aan voetgangersveiligheid.

### **Gecombineerde voet/fietspaden**

Speciale aandacht vragen de gecombineerde voet/fietspaden. Deze paden vormen veelal essentiële onderdelen van het functionele looproutenetwerk binnen de stad, maar ook van enkele toeristische wandelroutes. Deze gecombineerde voet/fietspaden worden binnen wijken en tussen wijken veel gebruikt door zowel kinderen als ouderen om naar school, winkelcentrum, gezondheidscentrum etc. te gaan. Op deze gecombineerde paden valt vaak nog veel aan kwaliteit te verbeteren. Voetgangers kunnen vrijwel nergens een stap opzij doen, want de berm is te ongelijk of te begroeid, opvallend vaak met brandnetels. Het komt de beleving en kwaliteit van dit soort routes ten goede als met bescheiden middelen een extra breedte wordt gerealiseerd d.m.v. kantverhardingen. In combinatie met een gedegen maaibeeld van de randen van de bermen zou dit al veel effect sorteren. En niet te vergeten, om in nieuwe plannen meteen een voetpad te ontwerpen naast het fietspad.

Op gecombineerde voet/fietspaden bestaan soms grote verschillen in snelheid tussen voetgangers, fietsers, snorfietzen en een groeiende groep racefietsen. In toenemende mate worden voetgangers ook geconfronteerd met vele nieuwe types voertuigen, al dan niet elektrisch aangedreven en met grote verschillen in afmetingen en snelheid, zoals vrachtfietsen en elektrische scooters. Vaak is er sprake van slechte herkenbaarheid van het type voertuig. Van scooters is pas na het passeren aan de hand van de kleur van het kenteken vast te stellen of het gaat om een snorfiet of een bromfiets. Ongevallen waarbij voetgangers in de rug worden gereden door racefietsers of e-bikes komen helaas te vaak voor. Ouders durven hierdoor kinderen niet meer lopend naar school te laten gaan en zien hierin aanleiding ze met de auto naar school te brengen, zoals onlangs bleek rond de Broekweg. **De Voetgangersbeweging dringt erop aan om in navolging van Amsterdam, (snor)scooters en vrachtfietsen niet langer toe te laten op gecombineerde voet/fietspaden.**

Veel van de door voetgangers gebruikte loop- en wandelroutes worden volgens het RVV aangeduid als zogenaamd "onverplicht fietspad" (bord G13) of als "fietspad" (bord G11). Op grond van de RVV 1990 hoofdstuk II, paragraaf 1 en artikel 4 mogen voetgangers deze paden gebruiken wanneer een voetpad of trottoir ontbreekt. In de praktijk weten veel fietsers niet dat voetgangers daar mogen lopen met vervelende conflicten en scheldpartijen tot gevolg. De Voetgangersbeweging heeft er vorig jaar bij de Minister van I&W op aangedrongen binnen Nederland in navolging van Duitsland en België een nieuw bord in te voeren dat het gecombineerde gebruik duidelijk maakt en binnen de wet de onderlinge prioriteit en aansprakelijkheid te regelen. Wij zijn daarover inmiddels in overleg met het ministerie.

### **Omlopen en wachttijden**

Lopen is een relatief langzame verplaatsingswijze en voetgangers zijn daarom extra gevoelig voor omlopen en wachttijden. Water- en spoorwegen en druk autoverkeer zorgen voor barrières die de maaswijdte van het loopnetwerk vergroten. De verschillende nieuwe bruggen in het Singelpark bewijzen hun nut en verdienen navolging, nadat een analyse van het bestaande netwerk hun wenselijkheid heeft aangetoond. Wij verwachten positieve effecten van een voetbrug tussen Lammenschanspark en Cronesteyn, om slechts één voorbeeld te noemen.

Doorstroming voor voetgangers ontbreekt geheel als punt in de nota. Standaard moeten voetgangers een groenfase bij verkeerslichten aanvragen, die soms pas in een volgende cyclus wordt aangeboden en altijd van extreem korte duur is. Ouderen en mensen met een (tijdelijke) beperking hebben grote moeite om in één keer de overzijde te bereiken. Hier valt veel (tijd)winst te halen, zonder dat het de rest van het verkeer benadeelt. Een extra groenfase voor voetgangers of de mogelijkheid een langere groentijd aan te vragen, zijn al in verschillende steden in gebruik.

### **Voetganger en Openbaar Vervoer**

Voor het stimuleren van duurzame bereikbaarheid is de combinatie voetganger en openbaar vervoer van groot belang. Dit rechtvaardigt dat hieraan een grotere aandacht wordt gegeven dan in de nota het geval is. Kwaliteit van de looproute, afstand naar de bushalte en sociale veiligheid zijn daarbij belangrijke aspecten die wij in de nota missen.

Een grote groep mensen heeft geen mogelijkheid te kiezen voor hun verplaatsingswijze. Visuele, verstandelijke of fysieke beperkingen bepalen dat ze een aantal vormen van individueel vervoer niet kunnen benutten. Het beperkt hen in zelfstandigheid en in hun sociale contacten. Dit geldt niet alleen voor mensen met een aangeboren lichamelijke beperking of op grond van leeftijd, maar ook bij gebroken ledematen, gebruik van kinder- of wandelwagen of bij zware boodschappen.

Internationaal zijn ten behoeve van het oversteken bij verkeerslichten verschillende onderzoeken gedaan naar de loopsnelheid van ouderen. Deze onderzochte situaties zijn goed vergelijkbaar met het lopen naar de halte van het openbaar vervoer. Vanuit de verschillende studies mogen we concluderen dat voor 70-jarigen sprake is van een gemiddelde loopsnelheid van 1,0 m/sec.

Wanneer wij ervan uitgaan dat in de praktijk de werkelijke afstand gemiddeld 1,2 maal de afstand hemelsbreed zal zijn, vinden wij dat de hemelsbrede afstand van de woning of bestemming tot aan de halte voor 80% van de bebouwing maximaal 350 meter mag zijn en uitzonderlijk niet meer dan 400 meter. Voor 70-jarigen zou dit betekenen maximaal 8 minuten lopen.

Kwaliteit van de looproute en van de halte is van groot belang. Er zijn bushaltes waar je alleen kunt komen via de rijbaan voor het wegverkeer. Ook moet je vaak bij het in- en uitstappen eerst een fietspad oversteken. Dit is gevaarlijk voor de ouderen, kinderen en kwetsbaren. Bushaltes in de gehele stad moeten vanaf een stoep of voetpad direct toegankelijk zijn.

Bij sneeuw dienen ook de belangrijkste looproutes, zebra's, bushaltes en het hele Stationsplein sneeuw- en ijsvrij gemaakt te worden. Gladheidsbestrijding op looproutes en voetgangersgebieden is in de nota een sterk onderbelicht punt.

### **Obstakelvrije ruimte**

Bij het ontwikkelen van voetgangersbeleid hoort ook het vergunningsbeleid voor terrassen en winkeluitstallingen. Ondernemers en reclamemakers verdienen aan het gebruik van de openbare ruimte. Opvallend vaak nemen uitstallingen van winkels en terrassen een groot deel van de ruimte in die eigenlijk voor voetgangers bestemd zou moeten zijn. In de Breestraat parkeren ondernemers urenlang op de stoep, zonder kennelijke noodzaak. Zelfs op een breed trottoir blijft vaak onvoldoende ruimte over voor passanten. Bij het verlenen van vergunningen vanuit de afdeling Economische Zaken zal rekening moeten worden gehouden met een minimale obstakelvrije ruimte van 1,80 m en bij voorkeur van 2 m om ook mensen met een wandelwagen, rolstoel of scootmobiel onbelemmerd te kunnen laten passeren. Dat geldt ook voor geveltuintjes en het plaatsen van straatmeubilair en openbaar groen. Deze obstakelvrije ruimte zou ook verankerd moeten worden in de APV waardoor controle en naleving beter kunnen plaatsvinden. Er vindt onvoldoende controle plaats op onderhoud van uitstallingen, hinderlijk geplaatste billboards en tuintjes, noch staan er sancties op stelselmatige overlast. Het is fijn om langs groen te lopen, het is niet fijn om daardoor van de stoep te worden verdrongen. Opvallend vaak door niet onderhouden uit hun krachten gegroeide vuurdoorns.

Het systeem van vergunningen zal geïncorporeerd moeten worden in het te ontwikkelen voetgangersbeleid en binnen de ontwerprichtlijnen die daarbij behoren. Obstakelvrij lopen moet de norm worden. In dit kader is zeker aandacht nodig voor exploitanten van nieuwe vervoermiddelen, bijvoorbeeld de deelstep en deelscooter die als gedeelde mobiliteit hun intrede doen, maar veelal hinderlijk op de stoep achtergelaten worden. Ook de wenselijkheid van en voorwaarden voor deelscooters (die onder meer in Amsterdam veel voetgangers hinderen) is een punt van discussie. Het auto-vervangende effect van deelscooters is verwaarloosbaar, hebben onderzoeken uitgewezen.

### **Verlichting en sociale veiligheid**

Verlichting en voldoende zicht vanuit de omgeving op de looproute zijn belangrijke facetten bij de (sociale) veiligheid van voetgangers. Duisternis en onzichtbaarheid is een belangrijke factor bij val-ongevallen. Op veel wegen binnen Leiden is afgelopen tijd de verlichting van de lichtmasten in de middenberm vervangen door LED-lampen. Deze geven meer puntverlichting op de autorijbaan, maar op veel plaatsen onvoldoende licht op het trottoir of het vrijliggende voetpad. Losliggende tegels of boomstronken worden daardoor onvoldoende gezien door voetgangers. Meting van de lichtsterkte op voetpaden zou in het actieprogramma noodzakelijk zijn.

### **Loopklimaat en hoogbouw**

Hoge gebouwen zorgen doorgaans voor veel valwinden. Dit is voor voetgangers (evenals voor fietsers) uiterst onaangenaam. Het is van belang dat de gemeente in haar hoogbouwvisie een paragraaf opneemt dat de hoogbouw niet ten koste mag gaan van een aangenaam loop- en fietsklimaat op de begane grond. Bij het beoordelen van hoogbouwprojecten zal specifiek met het vermijden van valwinden rekening gehouden moeten worden. Dit zou onderdeel van de ontwerp- en vergunningsprocedure moeten uitmaken.

### **Shared space**

De Voetgangersbeweging is van mening dat het concept van shared space moet worden verlaten. Het lijkt vooral te zijn ingegeven door stedenbouwkundige visies. Maar door onduidelijke verkeerssituaties zijn juist de meest kwetsbaren het kind van de rekening. Door het ontbreken van verschil in hoogte tussen rijbaan, fietspad en trottoir behoort juridisch gezien het gehele vlak van gevel tot gevel tot verkeersruimte die door alle weggebruikers kriskras gebruikt mag worden. Auto's en scooters mogen op de volle breedte rijden en stoppen. Handhaving is hierdoor niet mogelijk. Met name ouderen en mensen met een (tijdelijke) beperking voelen zich hierdoor uiterst onzeker en bedreigd. Voor de situatie bij de Korevaarstraat/Gangetje is bekend dat daar regelmatig aanrijdingen plaatsvinden en zelfs terrastafels omver gereden worden. Shared space past niet bij een gemeente die inclusief zegt te willen zijn. Shared space is alleen geschikt voor zogenaamde speelstraten in woongebieden in combinatie met een maximum snelheid van 15 km/u.

### **Speelstraten**

Wij pleiten sterk voor het inrichten van meer zogenaamde speelstraten. De verblijfsfunctie voor de voetganger is primair. De ruimte is vooral bestemd voor het spelen van kinderen en sociale contacten. Voertuigen zijn hier slechts te gast om een bestemming te bereiken. Parkeren vindt plaats buiten deze straten. Er geldt een maximale snelheid van **15 km/u**.

### **Data over lopen**

Valpartijen, blessures met schade tot gevolg worden niet geteld. Voetgangers worden ook niet geteld. Het verdient aanbeveling om tellingen van voetgangers te houden. Niet alleen in de binnenstad, maar op alle looproutes en bij alle bruggen die over de Singels liggen. Dat zijn bij uitstek de toegangspoorten voor fietsers en voetgangers. De data vormen een belangrijke basis voor het evalueren van beleid.

### **Schouwen, onderhoud en financiering**

Leiden kent een goed systeem van meldingen openbare ruimte. Individuele burgers kunnen daar meldingen insturen, krijgen automatisch een bevestiging en zolang het kleinschalig is, wordt het probleem na verloop van tijd opgelost. Meldingen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte worden daarentegen onvoldoende opgelost.

Bij grotere klussen krijgt de burger te horen dat onderzocht moet worden of er budget beschikbaar is. Dat is wel een ommissie in deze nota. Nergens staat iets over budget.

Onderhoud van de openbare ruimte zou niet afhankelijk moeten zijn van incidentmeldingen door individuele burgers. Naar onze mening zou een regelmatige schouw van de looproutes en de openbare ruimte noodzakelijk zijn. Wij zijn bereid daarin mee te denken en er inhoud aan te geven.

Behalve het eigen Beeldenboek openbare ruimte Samen aan de slag (2016) zijn er diverse handboeken en CROW-richtlijnen voorhanden. Een goed plan om het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte aan te vullen met een hoofdstuk over voetgangers. Wij zijn graag bereid daar een bijdrage aan te leveren.

### **Uitvoeringsprogramma ontbreekt**

Er staan wel actiepunten, maar wij zijn erg benieuwd naar de fasering en het uitvoeringsprogramma. Ook een geplande evaluatie is hard nodig, zodat beleid en middelen kunnen worden aangepast. Ruimte voor en kwaliteit van lopen ontstaan niet vanzelf!


### **Suggestie publiekscampagne**

Handhaving en APV zijn middelen om gedrag te handhaven, maar een publiekscampagne is eveneens een belangrijke bouwsteen om gewenst gedrag te beïnvloeden. Onderwerpen over hoe en waar je je (bak)fiets parkeert, hoeveel ruimte je moet aanhouden voor een vrije doorgang, wat wel op de stoep mag en wat niet etc.

### **Tot slot**

De nota beoogt lopen te stimuleren. Om dat te bereiken zal naar onze mening eerst zorg gedragen moeten worden dat iedereen kan lopen en verblijven in de openbare ruimte, en dan met name de mensen die geen andere keuze hebben. Daar help je automatisch ook mensen die wèl een keuze hebben mee! (Design for All principe).

Met vriendelijke groet,  
Voetgangersbeweging Nederland  
Regio Leiden e.o.



B. Leeuwenburgh, Voorzitter  
P.A. de Kok, Secretaris