

In de stad wordt veel gelopen

18,5% van alle hoofdverplaatsingen in Nederland wordt volledig te voet afgelegd.

In grote steden ligt het aandeel

voetgangersverplaatsingen aanmerkelijk hoger dan het gemiddelde.

In Rotterdam 35%
in Den Haag 32%
in Amsterdam 35%

Voetgangers in Nederland legden in 2012 5,2 miljard kilometer af

Hoeveel er gelopen wordt verschilt naar leeftijd:

Ouderen lopen meer dan jongere mensen

Mag de voetganger ook even?

Verkeer

Jaren was de stad van de fiets en de auto. Nu is de voetganger aan de beurt. Die geeft er het meeste geld uit.

Door onze redacteur
Bas Blokker

AMSTERDAM. Een voetganger zet zijn voet op de eerste streep van het zebrapad, de fietser remt. Helemaal volgens het boekje (*Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, hoofdstuk II, artikel 49*). Maar niet om kwart over acht 's ochtends op het kruispunt Valkenburgstraat/Jodenbreestraat in Amsterdam. „Lekker handig!” Een geërgerde bakfietsmoeder maakt een noodstop achter de keurige fietser. Haar bakfietskind moet naar school, wat doet die idjoot? Achter haar is een fietsopstopping ontstaan.

In de strijd om de schaarse ruimte op straat is de voetganger de grote verliezer. De fietser heeft de afgelopen jaren terrein gewonnen op de auto, zeker in de grote steden. Maar het succes van de fietsers is het verlies van de voetgangers. De aangelegde fietspaden zijn geregeld ten koste van de stoep gegaan. En dan nog is hun eigen rijbaan de fietsers niet altijd breed genoeg en waaieren ze uit over de stoep om maar niet te hoeven afremmen.

Het gedrag bij het zebrapad is net zoiets. „Ook fietsers worden geacht daar voorrang te verlenen”, zegt Atze Dijkstra, onderzoeker bij SWOV, landelijk instituut voor wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid. „Maar ze doen het niet, omdat fietsers nu eenmaal liever niet stoppen.” Op drukke fietspaden is het domweg een kwestie van massa. De fietser die al zou willen remmen om zich aan de verkeersregels te houden, wordt door de fietsers achter hem voortgestuwd.

Fietspresentaties

Fietsers en automobilisten maakten jarenlang de dienst uit in Nederland. Maar nu begint de aandacht van de beleidsmaker zich eindelijk ook op



Fietsers snellen over het zebrapad in de Jodenbreestraat in Amsterdam, op de hoek met het Mr. Visserplein.

de voetganger te richten. Ineke Spapé, lector verkeer en stedenbouw aan onderwijsinstelling NHTV in Breda, heeft net een publicatie afgerond over voetgangers „in beleid, ontwerp en beheer”. Die komt eind april uit. Dit wordt de voetgangerspublicatie, zegt ze, een handboek voor ontwerpers en beleidsmakers. „Zo'n handboek was er nog niet, en het heeft drie jaar geduurd voor we het mochten maken.”

In Nederland heeft het drie decennia geduurd eer we de fiets op een prettige manier in het beleid hebben leren gebruiken, zegt Spapé. „Ik reis veel rond met fietspresentaties, ook in het buitenland. Maar als ik in Nederland vraag: en hoe zit het met de voetgangers, blijft het angstwekkend stil. Lopen is te vanzelfsprekend.” Tsja, zegt de Amsterdamse ambtenaar Dirk Iede Terpstra, „er is geen voetgangersbond hè. En wel een fietsersbond. Voor de aanleg van fietspaden kun je subsidie krijgen, de stoep is restruimte.”

Belangenclub

Sinds kort is er wel een belangenclub voor voetgangers, zegt Spapé: *mensenstraat.nl*. Maar trottoir en zebra, „we doen er weinig mee”. Sterker nog, in een groeiend aantal gemeenten wordt het nut van zebrapaden betwijfeld. Nadat straten zijn opgebroken voor onderhoud of herinrichting, worden de zebrapaden niet altijd teruggelegd. Dat is in IJmuiden, Meppel en Hilversum al op verschillende plaatsen gebeurd.

In Lingewaard twijfelen ze er nog over, zegt wethouder Kees Telder (D66). Het argument: schijnveiligheid. „Als je een zebrapad neerlegt, kunnen met name kleine kinderen het gevoel hebben: hier kan ik veilig naar de overkant. Wij denken dat soms andere voorzieningen veiliger kunnen zijn.”

Ineke Spapé vindt dat argument „bijna misdadig”. Atze Dijkstra vraagt zich af waar het op is gebaseerd. „Ik heb nog nergens kunnen vinden dat een zebrapad extra onveiligheid creëert. De zebra is de enige voorziening voor voetgangers en hij werkt - tot op zekere hoogte.”

Dat is met name: tot op het fietspad. Want Dijkstra zegt dat het zebrapad vooral nuttig is om „de ongelijkheid tussen voetgangers en automobilisten” op te vangen. Dat heeft alles te maken met de consequenties van dergelijke botsingen. Als er doden of gewonden vallen op het zebrapad - betrouwbare cijfers daarvan kan geen en-

TIPS

Uit het handboek van Ineke Spapé:

Voor de lokale economie „Zorg bij stadscentra en grote kernwinkergebieden die voor de meeste mensen te ver [...] liggen om lopend te bezoeken, voor aantrekkelijke looproutes tussen parkeerterreinen/garages en winkels (overstap auto-lopen) of tussen openbaar vervoerhaltes en winkels (overstap ov-lopen).”

Voor toerisme en recreatie

„Verbind elementen met een hoge culturele (historische, architectonische) waarde.”

Voor gezondheid en welzijn

„Zorg dat ouderen op eigen kracht naar bijvoorbeeld winkel, medisch centrum of buurthuis kunnen lopen. Buurtvoorzieningen moeten veilig te voet bereikbaar zijn, er moeten onderweg voldoende rustpunten zijn en de omgeving moet aantrekkelijk zijn.”

kele instantie leveren - dan is dat bij aanrijdingen door auto's. Dijkstra: „Fietsers en voetgangers kunnen sneller op elkaars aanwezigheid anticiperen en ze weten van elkaar: als het misgaat, gaat er niet véél mis.” Mede daarom, zegt Dijkstra, zijn er „zat plekken waar fietspaden geen zebrapad meer hebben. Die trend zal doorzetten.”

Kassa

Fokko Kuik, ambtenaar van de gemeente Amsterdam, zegt dat de stad de komende jaren haar aandacht bij de inrichting gaat verleggen. „Het netwerk voor voetgangers krijgt vooral in het centrum meer prioriteit.” Daar is een goede reden voor, naast verkeersveiligheid, milieu en gezondheid: de voetganger is een wandelende kassa. Kuik pakt er een paar kaartjes bij: „Er is onderzoek gedaan: wie zijn de spenders in de openbare ruimte? Voetgangers, met afstand.”

Lector Spapé beaamt dit - en niet alleen voor Amsterdam. „De grootste omzet bij supermarkten komt niet van de auto, maar van de voetganger, zo blijkt uit onderzoek. Die geeft niet alleen meer uit, maar komt ook drie keer vaker en heeft geen dure parkeerplaats nodig.”

De Amsterdamse kaartjes van Kuik tonen de verwachte en gewenste ontwikkeling van de verschillende vervoersmethoden in de binnenstad. Auto's krijgen er de komende jaren minder ruimte. Fietsers kunnen behoorlijk vrij bewegen, maar de grootste vlek is voor de voetgangers, die komen overal. De zogeheten Rode Loper, van Centraal Station over Damrak en Rokin naar de Munt, wordt helemaal op voetgangers ingericht, net als straks het Leidseplein.

Een meneer helpt een oudere dame naar de overkant van het Rokin. Zij loopt voetje voor voetje, dus dat gaat wat langzamer. Maar dan nog: het zijn maar drie zebrastrepen tussen de tramhalte en de stoep - hoe lang kan het helemaal duren?

Toch te lang voor het aanfietsende meisje dat uiteindelijk pas tot stilstand komt omdat de meneer haar stuur vastpakt, net voor ze de schoenen van de vrouw heeft bereikt. Hij zegt ook nog heel nadrukkelijk 'zebrapad!', alsof ze daarmee tot inkeer kan komen en zich zou excuseren. Maar ze fietst zwijsend verder.

Nu is het nog een verkeersovertreding. Straks is het zoveel als een economisch delict.