



Loop!

**knelpunten in
Maastricht:
waar lopen voetgangers
vast**

**een onderzoek door
Guus van den Akker**

Loop!

Loop!

**knelpunten in Maastricht:
waar lopen voetgangers vast**

**een onderzoek door
Guus van den Akker**

Tja. Lopen. Wie gaat er nou lopen als je ook de fiets of bus kan pakken? Of gewoon met een auto voor kan rijden? Wie gaat er lopen? Nou simpel. Iedereen loopt. Iedereen die dat kan tenminste. En misschien valt het niet zo op, maar uiteindelijk is iedereen een voetganger. Dat is al eeuwen zo en zal altijd zo blijven. Vanuit die gedachte is het vreemd dat het zo'n moeite kost om je weg te vinden en je weg te vervolgen, als voetganger in een stad. Als je vaak loopt, dan merk je dat er nogal wat onlogische trottoirs zijn, nogal rare situaties. En hoe beter je er op let, des te meer het gaat opvallen. Zou het niet prachtig zijn als dat wat soepeler ging, beter georganiseerd, beter zichtbaar, wat uitnodigender?

Maastricht is bij uitstek een stad waar het fijn is om buiten te zijn. Deze kleine presentatie bij boekhandel Limestone laat wat informatie achter in uw hoofd. Loop even naar binnen en neem kennis van de onvermijdelijke en onverwachte inzichten. Je kunt er niet omheen.

Guus van den Akker
mob. 0629 177 647

Maastricht, december 2023

dit onderzoek is mogelijk
gemaakt door de financiële
ondersteuning uit
de Burgerbegroting van
de Gemeente Maastricht

vormgeving:
Yoshida & Romme

Inhoud

Voorwoord	6
Ergens was er een aanleiding...	7
De start	7
Doorpakken	8
Toekomst	9
Onderzoek	10
Resultaat	11
Beoordeling met 'data'	11
Eb en vloed	13
Pikorde in de ruimte	13
Plattegrond, knelpunten in Maastricht	15
Wat kan? Kleine aanbevelingen om iets te doen	16
Respect	17
Tot slot	18
Bronnen	19

Beste Guus, ik ben onder de indruk: een goed (doorleefd) verhaal, stevig gedocumenteerd, richtinggevend zonder moralistisch te worden, goede aanbevelingen. Verander niet meer teveel, je foto's zullen het afmaken. Ik zou het leuk vinden op de hoogte te worden gehouden van je vorderingen. Gr. Jacques

Jacques Costongs, Maastricht 21 december 2023

Voorwoord

We kunnen rustig stellen: de voetganger zit in de lift. Het Kennisinstituut Mobiliteit liet met cijfers zien dat 'lopen' in de laatste tien jaar bijna 50% is toegenomen (meer dan welke vervoerswijze ook!) (KiM, Mobiliteitsbeeld 2023). Grote en verscheidene middelgrote gemeenten, enkele provincies en de Rijksoverheid hebben nu mensen in dienst die zich nadrukkelijk bezighouden met lopen en voetgangers. De Rijksoverheid faciliteert het platform Ruimte voor Lopen. En heel veel gemeenten zijn bezig met het maken van plannen waarin de voetganger een belangrijke rol speelt.

Iedereen is voetganger. Alle verplaatsingen beginnen en eindigen met een stukje lopen. Lopen gaat naadloos over in verblijven, en dat is precies de sociale en economische kracht van lopen en voetgangers. Het onderzoek van Guus van den Akker past daar naadloos bij en laat zien waarom er nog veel te doen is om grote, kleine, beperkte en ook achteloze voetgangers een betere plek te geven in de openbare ruimte en het verkeer. Warm aanbevolen!

Rob Methorst, Voorschoten 17 december 2023

Ergens was er een aanleiding...

Soms liep ik terug naar huis.

Verwonderd ervoer ik het ongemak dat het traject Nazareth naar het centrum van Maastricht mij verplichtte te ondergaan. Was dit leuk? Nee, eigenlijk vaak niet.

Er was op veel plaatsen geen keus om rustig te lopen en ik werd bij gebrek aan mogelijkheden gedwongen op een fietspad te lopen. Naargeestig. Waren voetgangers hier eigenlijk wel welkom? Op een onhandige plaats kon ik oversteken, schichtig om me heen kijkend. Was dit nu wat Maastricht te bieden had? Wat een onrust en ongestuurdheid. Waren voetgangers wel relevant? Waarom waren er eigenlijk geen directe routes,



geen richtingsbordjes? Waarom waren er zo weinig oversteekplaatsen? Waarom was het trottoir zo smal? Wat een vertragende, zich opeenstapelende teleurstellingen. Er waren genoeg bespiegelingen tijdens mijn wandeltochten.

Gedurende maanden begon ik er meer op te letten, hoe dat al dan niet 'georganiseerd' was in de stad. Tussen buitenwijken onderling, maar vooral richting centrum.

Er kwam een mogelijkheid dit verder te onderzoeken, met hulp van de Burgerbegroting. Er werd mede voor mijn onderzoeksplan gekozen - een onderzoek naar 'knelpunten in looproutes'.

De start

Op internet begon ik me te oriënteren. Op YouTube zaten immers genoeg filmpjes over dit onderwerp. Het bleek een écht onderwerp te zijn, nationaal en internationaal. Ineens was ik niet de teleurgestelde eenling, maar waren er conferenties, besprekingen, boeken, allemaal over dit onderwerp: het leefbaar maken van een stad door ingrepen op gemeentelijk niveau.



Er bestaan landelijke platforms, onder andere Ruimte voor Lopen en City Deal. Op YouTube was er ook een wethouder uit Groningen die een helder en duidelijk pleidooi hield, in Denemarken was Jan Gehl brenger van goed nieuws. Zijn ideeën om wandelen en fietsen in binnensteden te bevorderen, werden door diverse steden wereldwijd overgenomen. Uit de V.S. waaide YouTube over met een filmpje dat Jeff Speck betraf. Zijn boek *Walkable city rules*, werd door mij besteld bij boekhandel De Tribune. Ik ging het trots afhalen en stuurde een mail naar Speck. De wereld werd leuker: Jeff Speck antwoordde *"I can only imagine that what's bad in Maastricht would probably be considered good here!"* En *"...I encourage you to attack it with gusto."* Zo kwam ik langzamerhand terecht in een verleidelijke

atmosfeer van positiviteit, maakbaarheid, van enthousiasme en een typische hoopvolle emotie dat er aandacht werd besteed aan lopen, ook door overheden en dat onze buitenruimte veranderd kon worden in een prettiger omgeving. Fijner, misschien wat stiller, wat menselijker.

Speck's boek, inderdaad, leek geschreven voor steden van een andere orde. Daar

waar autoverkeer en parkeerplaatsen zó overheersend zijn, dat stedelijke ruimte terug genomen moest worden om humane plekken te creëren. Vanwege dat feit ging er echter ook een dreiging vanuit door die overrompelende omstandigheden. Toen Francine Houben van architectenbureau Mecanoo in een lezing verhaalde over Parkstad als het Los Angeles van Nederland dacht ik direct aan de ondertitel van Jeff Specks' video *Lessons from America: Don't copy our mistakes!*

De titel Loop! van mijn ingediende onderzoeksvoorstel bleken al boektitels: uit 2007 van hardloper Gerard Nijboer en van Annemieke Molster's boek uit 2020. Haar boek gaat over 'ontwerpprincipes voor een loopvriendelijke omgeving'. Dat laatste boek kocht ik in Utrecht, bij een één-dags cursus, waarbij theorie en praktijk verbonden worden. Na een rondgang door de omgeving van het Centraal-Station bleek de praktijk, ondanks inzet en ondersteuning, nogal weerbarstig. In Nederland hanteren veel gemeentes inmiddels het STOP-principe: Stappen, Trappen, O.V. en Particulier autovervoer als laatste in het rijtje. Een wilskrachtige Utrechtse ambtenaar condenseerde het beleid in een losse zin: "Lopen staat op één, maar er staat wel meer op één." Lopen op de eerste plaats, dat was wel een verademing, met aandacht voor de kwaliteit van de publieke ruimte. Het boek Loop!, van Annemieke Molster geeft een degelijke inkijk in die wereld met talloze praktische observaties en uitgevoerde voorbeelden.

Doorpakken

Opletten in de praktijk, met vakliteratuur lezen als hoofdtaak ernaast, bracht me wel op een ander spoor. Ook de landelijke bijeenkomsten motiveerden me in verdere verdieping omtrent het thema.

Daar bleek dat de neuzen dezelfde kant opstonden. Elke deelnemer, van verkeerskundige tot bewegingsspecialist, van gemeenteambtenaar tot burgemeester, van Staatsbosbeheer tot Rijkswaterstaat, van voetgangersvereniging tot onderzoeker, kon mee-

doen in gesprekken of vragenrondes. Als gemotiveerd onderzoeker was ik getuige in Utrecht, Rotterdam, nog eens in Utrecht, in Leiden, in Cuyck, in Boskoop. Informatie werd gedeeld, er waren lezingen, vragen, antwoorden, bewijzen, metingen, meningen en zeer veel goede bedoelingen. Nooit geweten dat er zoveel mensen en instanties met het thema lopen bezig waren.

Het boek *Het recht van de snelste*, van Thalia Verkade sterkte me ook in de gedachte dat verkeersoplossingen niet alleen anders konden, maar ook anders moesten. Een geweldig verhaal dat ik een jaar later weer herlas, de tweede keer met nog meer verbijstering.

Ik vroeg bij boekhandel De Tribune of ze me konden assisteren met nog meer vakliteratuur. Het is niet erg adequaat om hier rond te gaan strooien met allerlei betekenisvolle citaten. Maar als ik de volgende zinnen lees in *Omstreden plannen*, onderschatte burgers, van Frans Soeterbroek:

"De vermarkting en technocratisering van de publieke zaak zien we sterk terug bij de regionale samenwerking. In de regio worden in samenspraak tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen agenda's gemaakt, locatiestudies uitgevoerd en besluiten voorbereid. Dit alles ver uit het zicht van bewoners en vaak ook van Gemeenteraden",

denk ik direct aan de opmerkingen van stedenbouwkundige Edzo Bindels:



“De verkeersstructuur bepaalt de opzet van nieuwbouwwijken.... Ik maak vaak mee dat de kongs al rond is, tussen de financiële en juridische jongens, de verkeerskundigen en de bouwers.... De stedenbouw is machteloos. We moeten de enorme krachten in de bouwwereld niet onderschatten.... De meeste projecten zijn boekhoudkundige deals...”

wat weer raadselachtig aansluit bij het boek Een klein land met verre uithoeken, van Fleur Milikowski:

“De triomf van de stad is een verhaal dat niet enkel gaat om voorspoed en vooruitgang, maar ook om verdringing, tweedeling en het verbrekken van bestaande structuren, netwerken en gemeenschappen, op alle schaalniveaus. Wie verder kijkt dan de binnenstad en de meest gewilde buurten daarbuiten, ziet werkeloosheid en armoede aan de randen van de stad, waar gezinnen moeite hebben het hoofd boven water te houden.”

En wil je als burger iets veranderen dan lees je in Gezonde stad, van Horstman & Knibbe:

“Burgers die de publieke ruimte beter willen maken raken verzeild in een ‘geprojectificeerde wereld’. De wereld van burgerparticipatie hangt aan elkaar van projecten: tijdelijke subsidies, prijsvragen, stimuleringsgelden, experimenten en pilots. Dit leidt tot langdurige bedeltochten langs vele tijdelijke financieringsbronnen met allemaal hun eigen voorwaarden en verantwoordingsprocedures.”

Hetgeen weer keurig, netjes en optimistisch verwoord is bij het leidinggevend gedrag zoals beschreven in De zeven vinkjes, van Joris Luyendijk:

“Bij menig zeven-vinkje merkte ik deze neiging: je directe omgeving aanzien voor de samenleving, en vervolgens vooral de verschillen zien binnen je bubbel.”

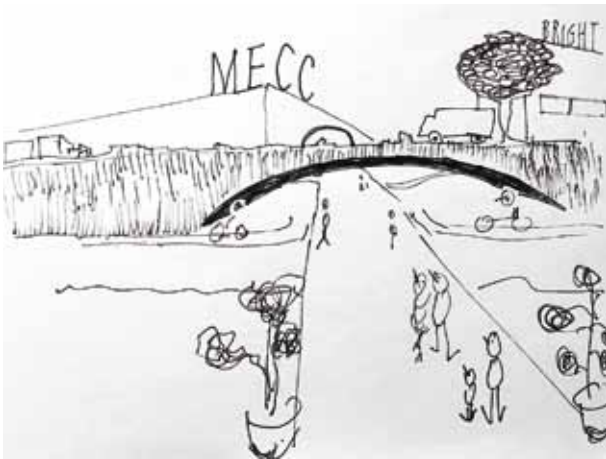
Kortom vervreemding van ieder ander.

Mede daarom, vanwege al dan niet gecultiveerd onbegrip, vanwege het weggijken, het niet erkennen van veel buitenwijken, ben ik dit onderzoek begonnen. Lopen is hier het thema, en mensen lopen om verschillende redenen, verschillende afstanden, met verschillende lichamen. Ze zijn vrij, vallen niemand lastig, verbruiken niet meer energie dan strikt noodzakelijk, zijn kwetsbaar, komen op voor en leven met hun eigen keuze. Maar lopen is niet slechts ontspanning, gezondheid en gezelligheid. Er zijn ook mensen die lopen omdat ze arm zijn en geld moeten uitsparen voor eerste levensbehoeften.

Toekomst

Om de stad heel te houden, te laten ademen en communiceren, zijn goede voetwegen noodzaak. Officieel staat lopen al op plek 1 aangaande prioritering. Afhankelijk van de ‘bubbel’ waarin men verkeert, kan ik wel een inschatting doen voor wat betreft de toekomst.

De tweedeling zal toenemen. De vergrijzing gaat zich gestaag doorzetten. Veel mensen worden armer. Over tien jaar kan een derde van de bevolking niet goed lezen. Zelfredzaamheid verwordt daarmee tot een loze kreet. Verleid tot flegmatische inertie, zullen obesitas en suikerziekte verder toenemen. Door gebrek aan realistische ervaringen neemt empathie af. Autorijden wordt duurder, het Openbaar Vervoer –geprivatiseerd en berekenend– kan niet meekomen met de uitdrukkelijke wensen van de Gemeente Maastricht. Auto’s vormen vanwege fijnstof, oververhitting, kosten en zeker



ook ruimtegebruik geen integraal onderdeel meer in een stiller en schoner centrum. Er komen woningen bij, vooral in de buurt van stations. Klimaatverandering dwingt ons effectief te reageren met vergroening. Het parkeren gaat grotendeels buiten het onder druk staande centrum plaatsvinden. Internationale afhankelijkheid zal plaatselijke besluitvorming vertragen. Eenzaamheid, lethargie, frustratie en machteloosheid nemen toe. Het platte scherm staat binnen. De wereld is echter buiten, de contacten zijn buiten.

Even groot denken, met stippen op de horizon: net als in de Corona-periode is er behoefte aan bewegen, voorzie dus alle burgers van die mogelijkheid. Faciliteer dat, verwelkom dat, geef dat aandacht, besteed er geld aan, toon dat belang met grote gebaren. Leg overtuigende schaduwrijke promenades aan naar alle buitenwijken, bouw hier en daar een lange beplante brug om kruisende spoor- of waterwegen te overspannen. Maak de juiste trappen en de juiste hellingbanen. Geef voetgangers voorrang, met brede zebrapaden die verlicht zijn. Maak directe looproutes en geef indicaties waar wat is en waarheen het gaat. Articuleer buurten, open hun identiteiten, verbind ze zichtbaar en trots met elkaar en met het centrum van de stad; dat geldt voor Limmel, Nazareth, Randwyck en Boschpoort in sterke mate. Zorg voor uitnodigende, zeer goede aansluitingen bij regelmatig en goedkoop O.V., zodat essentiële combinaties verbeteren. We moeten verder naar een menselijker schaal die beter en intiemer functioneert. Een goed voorbeeld hierbij is niet alleen de 'verlenging' van de Groene Loper, maar bijvoorbeeld ook een heldere en ruime loopverbinding van Wyck naar Mecc. En dat dus met een korte route. Ook het traject Kennedylaan en de verbinding met Heer en Heugemerveld moet onder de loep; door te voorzien in grotere scholen moeten kinderen verder en veiliger kunnen bewegen. Toon stimulerende ambitie, bijvoorbeeld ook het looptraject naar station Maastricht-Noord. Oplossingen moeten ook worden gevonden voor onder andere de looptrajecten over de Noorderbrug, langs en over het spoor, en Tongerseplein - Heer. Ook dwarsverbindingen van de Groene Loper moeten benadrukt worden.

Onderzoek



Maar daarop richt mijn onderzoek zich niet. Mijn onderzoek naar 'knelpunten' is gericht op mogelijkheden op de kortere termijn. Dat wat naar mijn idee behapbaar is voor diensten om althans een start te maken met veranderingen die verwezenlijkt kunnen worden. Veranderingen die betaalbaar zijn en hun nut toch gaan bewijzen. Ook al omdat er aandacht wordt besteed aan buurten en mensen die daar recht op hebben. Elk tastbaar geloof daarin wordt een hoopgevende impuls. Dat is een groot, wellicht verborgen, gedeeld verlangen.

Bij mijn vele rondgangen, als voetganger, heb ik toch wel vaak hoofdschuddend foto's gemaakt. Een hoop liefdeloze detailleringen, maar ook afgeraffeld werk om geld te besparen. Er bestaan goedbedoelde pogingen, ongelukkig uitgevallen oplossingen, al dan niet door budgettering gestuurde beslissingen van hogehand, gevaarlijke overste-

ken en ook de 'genormaliseerde' uitgestelde keuzes. Keuzes "waarmee we moeten omgaan." Ook keuzes van twintig jaar geleden, die ons nog steeds lastig vallen en kostbaar zijn om nu te veranderen en te verbeteren. Dat laatste is ook wel een onbewust cynische attitude, van bovenaf vergeten of aangestuurd; iets wat 'op termijn' veranderd gaat worden, is niet afgerond. Tijdelijk is hierbij permanent, totdat het tegendeel bewezen is. Mijns inziens is dat geen ironie, maar verwaarlozing. "Het idee dat iets onderhoudsvrij is, betekent dat het niet onderhouden wordt", aldus Chuck Marohn in *Strong Towns*.

Bij deze wat mislukte keuzes zie je ook wat het effect is van wat voormalig directeur Stadsontwikkeling Huub Smeets ooit zei: "Bijna goed is fout." En vervolgens zijn het volgens Smeets "incidenten". Het blijft liggen. Het verzandt. De mensen raken er aan gewend. Ze halen hun schouders na een paar jaar teleurgesteld op, en zeggen dan "Je weet wat je kunt verwachten. Zo gaat het altijd..."

Resultaat



Mijn fotoverslag is een persoonlijk verslag, over aantoonbaar tastbare en te verbeteren knelpunten.

Ik ga daarbij uit van het veronderstelde belang van de voetganger, een tegenwoordig zogeheten norm-voetganger. Een norm-voetganger bestaat eigenlijk omdat een doorsnee voetganger niet bestaat, hetgeen nogal tegenstrijdig klinkt. Maar een voetganger kan doof en blind tegelijk zijn, slingerend met een evenwichtsprobleem en een rollator. Een voetganger kan ook een spring-in-het-veld zijn van vijftien die hard loopt. Men wordt geacht inclusief te ontwerpen, dus naar redelijkheid voor iedereen.

Ik houd me bezig met de 'theorie van de praktijk' en zoek daarbij naar logische looproutes die onlogisch blijken, moeilijke oversteeksituaties, merkwaardige overgangen, onduidelijkheden. Dat alles in contrast met wat ik zelf wenselijk acht. Daarbij heb ik gekeken naar hoogtes van traptreden en hellingshoeken, maar ook naar naargeestige hoeksituaties waar de geparkeerde fietsen overtuigend in de weg staan als je er langs wil lopen. Dat is dus in zekere zin een fysiek/technisch gedeelte wat veel met maatvoering en ruimte te maken heeft. Maar dat is niet genoeg. Er is een onbeschreven gradatie in gemak en mijn minimale eis in mijn fantasie is als volgt: kan ik ergens **samen** met een ander lopen, naast elkaar, en ondertussen een gesprek houden zonder onrust. En zodoende valt direct al een gemeentelijke keuze af: het lopen over een fietspad. En nou wil het toeval dat voetgangers zeer vaak gedwongen worden over fietspaden te lopen, ook in de stedelijke omgeving en tussen wijken onderling.

Beoordeling met 'data'

Gedurende veel bijeenkomsten -in het Hollandse Nederland waar ik toevallig geen enkele keer iemand zag uit Zuidelijk Limburg- werd met een constante gewag gemaakt van het feit dat voetgangers cijfermatig geen bescherming genieten. Van voetgangers zijn nauwelijks data beschikbaar.

Ze zitten niet in makkelijk te meten verkeersstromen, dat is eigenlijk het punt. En daarom bestaan ze dus vaak niet in de alom tegenwoordige Excel sheets, de administraties, de tellingen en de daarmee verwante honoreringen en beoordelingen. Ze tellen dus niet mee, het is natte vingerwerk en daar doen 'objectief, digitale rekenmeesters'



niet aan. Verder is er nog iets heel vreemds met voetgangers.

Niet alleen lopen ze, maar ze lopen ook nog eens zoals ze zelf willen. Willen ze in de zon lopen, dan steken ze over. Regent het, dan zoeken ze lopend beschutting achter een muur. Kortom, van het semi-wetenschappelijke idee dat men streeft naar de rechte kortste lijn is vaak geen sprake.

De vrijheden die voetgangers zich permitteren zijn raadselachtig. Er worden afkortingen gemaakt als er haast is, of bij slecht weer. Trappen zijn impopulair, hellingbanen een pré. Haakse bochten zijn een gruwel voor de voetganger, die constant zijn even-

wicht bewaart. Breedtes van trottoirs 'beschermen' voetgangers tegen onaangename nabijheid van derden. Omwegen zijn vaak nutteloos; we dwalen niet door een bos om de tijd rond te krijgen. Herkenningstekens zijn nodig en worden opgespeurd. De weg kwijtraken kan tijdrovend zijn, dus oriëntatie is een probaat middel om een doel te bereiken, binnen de tijd. Veel voetgangers haten een saai recht lang pad, wat van begin tot eind voorspelbaar is en waarvan weinig positiefs uit gaat. Het voedt hen niet met schoonheid of wellevendheid en ze verdwalen, door gebrek aan afwisseling, in zichzelf. Na honderd meter weten ze dat ze niets voorstellen. Maar dat staat niet in data. Welke parameters bestaan er voor verslagenheid, wilskracht, sympathie, motivatie, geluksgevoel, belediging, trots, hulpvaardigheid? Dus hoe zou je die data willen invoeren, en als je dat niet kunt, bestaan ze dan niet? Data zijn enorm objectief, maar enorm beperkt. Met een data-landschap ligt er een platgespoten bollenpolder voor je, met oneindige mogelijkheden in schaal en weidsheid, maar schraal, zonder wormen, zonder vogels, zonder kruid, zonder geluid.

Het is het landschap van de 'zielloze telramen', treffend verwoord door de ons helaas ontvallen Gerrit Komrij. Wij bestaan uit bloed en beenderen, uit gedachten, verliefdheden, wensen en hartkloppingen, uit onmeetbare dromen en angsten. We fleuren op bij ontmoetingen, verbergen ons bij schaamte.

Mensen zijn moeilijk meetbaar. Daarom ga ik bij mijn beoordeling uit van eigen veronderstellingen. Er zijn natuurlijk wel criteria; doelgerichtheid, veiligheid, toegankelijkheid, gemak en plezier. Voetgangers bestaan, het zijn de traagste mensen die aan het verkeer deelnemen, ze kunnen het makkelijkst halt houden, ze zijn kwetsbaar, het lichtst in gewicht, het minst dreigend. Ze zijn er het langst van iedereen. Maar als het even niet anders kan lijken ze te worden geminacht. Mensen zonder lobby, mensen die financieel niets bijdragen. Aan lopen verdienen overheden niets.

Nog even een treffend citaat van de Vlaamse vastbijter Kris Peeters, de andere. Hij is politicoloog, antropoloog en verkeersdeskundige.

"Beleidsverantwoordelijken zijn al even weinig happig op verantwoordelijkheid als andere mensen. Als de verantwoordelijkheid elders dan bij henzelf kan worden gelegd, dan zullen ze daar dankbaar gebruik van maken. In die context zijn verkeersmodellen een godsgeschenk. Een model is een gedroomd excuus om zelf geen verantwoordelijkheid te hoeven nemen. 'Men heeft berekend dat...' 'Het model zegt dat...' Keuzes worden dan non-keuzes. De verantwoordelijkheid komt bij het model te liggen. Of bij de modellenbouwers. De beleidsverantwoordelijken hebben er geen baat bij vragen te stellen bij de aannames waarop het model steunt. Al helemaal niet wanneer uit het model de conclusie komt die hen welgevallig is."

Kenmerkend voor wat betreft lopen is vooral de fysieke ervaring. In tegenstelling tot een automobilist die bijvoorbeeld met zeventig over de Noorderbrug rijdt maar geen tegenwind voelt, nauwelijks bandengeluid hoort, niets voelt van een hellingsgraad,

regen of buitentemperatuur. Deze automobilist is in een minuut dat traject gepasseerd, de voetganger heeft daar meer dan een kwartier voor nodig. Die verschillen in ervaringen zijn praktische gegevens. De automobilist die gaat lopen ervaart direct de individuele fysieke krachten. Ook de wandelaar die zich in een auto gaat verplaatsen ervaart, als is het een gedaanteverwisseling, ogenblikkelijk het private comfort in een afgesloten ruimte, het enorme gemak, de bescherming tegen de boze buitenwereld.

Eb en vloed



Het tijl keert, opvallend mede dankzij data. Data die strikt noodzakelijk worden geacht om 'mee te tellen'. Diverse organisaties en overheden tellen voetgangers, in eerste instantie als economische factoren. Mensen die betalen en reizen, mensen die geld opleveren en mensen die geld verdienen. Mensen op stations die naar hun werk moeten. Roltrappen nemen. Fietsen huren. Overal staan plussen. En omdat er ook overal autofiles staan, telt het O.V. als nog belangrijker partner om problemen van forensische aard op te lossen. Voor de efficiëntie, het meest exacte rekenmodel binnen een exact tijdsbestek, met correlaties

en fluctuaties (feestdagen, opletten) en wellicht enige empathie (regen = auto nemen) worden de data doorberekend. Daar komt een getal uit en dat getal is een 'benadering' van de realiteit. Maar daarbij gaat het ook om voetgangers die de eerste en laatste kilometer van hun forensentrip worden gekoesterd als oplossing. Zij voorzien immers in hun eigen logistiek. Uiteraard binnen de toekomstige ontwikkelingen van de zich verdichtende stad.

En toch komt er een kleine 'maar' om de hoek zetten. Binnen middelgrote gemeentes, zoals Maastricht, wordt de nadruk bij forensenverkeer heel sterk op fietsen gelegd, elektrisch of niet. Hun actieradius is immers groter, zij kunnen een gedeelte van het kortere autoverkeer vervangen. Door die nadruk op fietsers hebben fietspaden voorrang bij verkeerskundigen en door ruimtegebrek moeten voetgangers op fietspaden lopen. Fietsers en voetgangers zijn beiden langzaam verkeer. Vervolgens zegt de Wetgever dat fietsers bestuurders zijn en voetgangers slechts verkeersdeelnemers. En als er een ongeluk dreigt, moeten ze allebei 'opletten'. Met de enorme toename van snelle en stille elektrische fietsen ontstaan er extra gevaren. Wie aansprakelijk is bij een ongeluk is dan ook moeilijk te duiden.

Pikorde in de ruimte

Er is een intentioneel ruimteprobleem voor de voetganger. Deze wordt, naar mijn idee ten onrechte, gemeentelijk achtergesteld ten opzicht van de geprevaleerde -economisch nuttiger geachte- fietser.

Wat op zichzelf al een navrant besluit is: sinds wanneer hebben voetgangers iets anders voor ogen dan daarheen te lopen waar ze zelf naar toe willen? In hoeverre kiest de Overheid ervoor om voetgangers in de praktijk op de onderste sport van de ladder te zetten? Moet de overheid zich bemoeien met die menselijke vrijheden en rechten?

Voor de fietsers worden vaak net te smalle, twee-richtingen paden aangelegd. Waarom zijn die net te smal? Omdat boven de fietser, gewillig forens, nog een hogere entiteit is geplaatst. De automobiel en de daarin zittende bestuurder. Dat is namelijk

snelverkeer, en die staan boven alle langzaam verkeer in de pikorde. Waarom? Omdat ze het snelste zijn waarschijnlijk. Omdat ze moeten 'doorstromen'. Ze moeten voorrang hebben omdat ze het druk hebben. En menige automobilist zal hetzelfde ervaren: "omdat ik ervoor betaald heb".

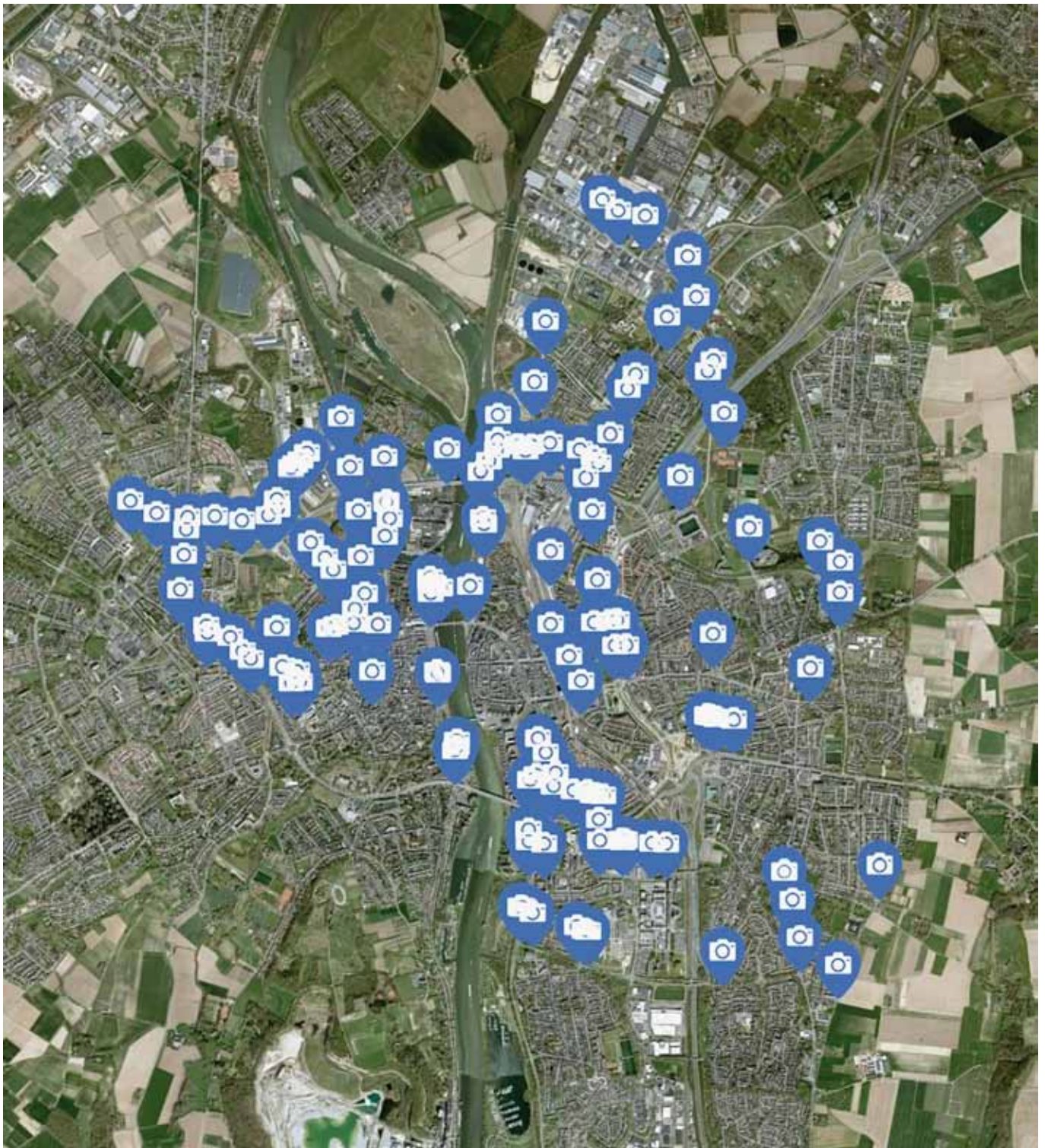
"...und ich sehe viele Automobile. Und ich denke mir: In jedem Auto sitzt ein Mensch. Pro Auto triffst du zumindest einen erwachsenen Menschen. Und dann kommt der Knauserer und Ökonom in mir zum Durchbruch, und ich frage mich: Was tun al diese Leute? Und ich gebe mir selbst die Antwort: Natürlich tun sie nichts. Genauso wie ich nichts tue, tun auch sie nichts.... Auf jedem dieser Autobahnkilometer hat es Tausende von erwachsenen Menschen, die nichts tun.... Eile ist der größte und gekonnteste Schwindel der Faulen." Aldus Hans Boesch, 1986.

Hoeveel procent gelijk hij heeft, maakt me niet uit. Maar als contrast is het natuurlijk plezierig om eens wat anders te ervaren dan hypermoderne autoreclames met hun *Jetson-style cockpit scenery and ditto flight simulation* om een retourtje Mars te doen, met alomtegenwoordige milieu-beschermingsmaatregelen van de gezondste klasse. Veel gekleurde lampjes erbij, en muziek en handige elektronica die ook nog remt bij een plotselinge voetganger. Tel uit je winst.

De ruimte wordt ingenomen, in de stad, op de weg, voor het stoplicht. Vaak met één enkele persoon erin. Dat is 10 vierkante meter voor de auto tegen nog geen vierkante meter voor een voetganger. Geparkeerde auto's zijn in smalle straten enorme ruimtevreters, die onevenredig veel mogelijkheden beperken van andere verkeersdeelnemers. Contextueel: de automobilist baseert zijn existentie misschien op 'rechten', maar die zijn in vergelijking met de voetganger, van heel kort geleden. En vrijheid. Vrijheid die de automobilist aantoonbaar afneemt van fietser en voetganger, in de stad. Auto's de stad inlokken levert longen met fijnstof op. En daarbij staat de geoorloofde promotie van SUV's in schril contrast met de extra gevaren die ze opleveren in de stedelijke omgeving. Inmiddels is er heel veel kennis opgedaan wat betreft veiligheid. Er moeten keuzes gemaakt worden en er zijn dilemma's. Maar als er geen auto's in de stad geparkeerd stonden, was er geen probleem voor voetgangers en genoeg ruimte om fietsen op een behoorlijke manier neer te zetten. Geparkeerde auto's lokken automobilisten die willen parkeren. En mensen te voet lokken mensen te voet.



Plattegrond Knelpunten in de ruimte



Deze kaart toont plekken waar foto's zijn gemaakt. Diverse knelpunten die lopen in Maastricht bemoeilijken. Ga naar <https://maphub.net/guusvandenakker/loop-maastricht> en klik op de icoontjes. Dan zien je een situatie, voorzien van commentaar.

Wat kan?

Kleine aanbevelingen om iets te doen

Verbeter, verbreed trottoirs en wandelpaden in de stad. Pas ze aan met een goede standaard, dus inclusief. Zorg voor mogelijke variatie in routing. Zet in op veiligheid en toegankelijkheid, gemak en plezier. Verruim de fijnmazigheid van looproutes.

Zet inderdaad de voetganger op plaats 1. Zoals afgesproken. Lopen is in alle opzichten goed, gezond en spotgoedkoop. Investeer in preventie. Geef voetgangers het voordeel bij twijfel.

Houd die intentie-afspraken constant in beeld. Vermijd de combinatie voetganger - fietser, behalve bij zeer lage snelheden.



Belangrijk is dat burgers van te voren weten wat de plannen zijn en waarom. Laat ze wennen aan ideeën die er aan gaan komen. Verras ze niet, maak hen wegwijs in de overwegingen die aan beslissingen ten grondslag liggen. Steek uw hand uit naar de burger, communiceer en laat ook weten wat u goed doet.

Investeer langdurig in het aantrekkelijk maken van wandelwegen in de stad, verhelder belijning. Maak rustpunten, herkenningspunten, wegwijzers. Betegel modderpaden. Plant bomen.

Neem beslissingen op basis van hoofdmotieven en heldere criteria en stop direct met de dwang te valideren alleen op basis van data, die tijdrovend, onvolledig, vervuild, tijdelijk en onvergelijkbaar kunnen zijn.

Lok gezond gedrag uit door het faciliteren. Geef het plantje water en het gaat groeien.

Begin met betaalbare, kleinere 'herstelwerkzaamheden', initieer dat als Gemeente. Het is uw eigendom en uw verantwoordelijkheid om burgers te behoeden en te beschermen. De prioritering is afgesproken.

Bevestig looproutes zichtbaar met voorrang voor voetgangers; dat onderstreept juridisch de waardering en de intentie om dit door te zetten.

Maak ondertussen een groot plan intern, onder het mom "*plan the impossible*", de visionaire kreet van architect Hendrik Wijdeveld. Doe dat als spelerei, maak de geesten vrij. Doe dat met verschillende disciplines bij elkaar, waarbij iedereen vrij is een bijdrage te leveren. Zo leer je ook intern welke opvattingen er heersen en waar aan gesleuteld kan worden in overleg.

Probeer er voor te zorgen dat de straat een 'open' speelveld wordt, waar overburen elkaar rustig tegemoet kunnen lopen, waar mensen kunnen verblijven. De straat dient niet alleen de functie van doorvoer, de straat is een langgerekt plein. Het is ook een plaats om te verblijven. Bewoners hebben lucht nodig, om op te luchten. En om zich mens te voelen.

Investeer in kennis en kunde bij de gemeentelijke beleidsmakers, op het gebied van voetgangers. Laat hen gebieden bespeuren en onderzoeken die ze nog niet kennen, laat ze praten met mensen. Dat geldt helemaal voor hen die in Maastricht werken maar er niet woonachtig zijn. Acht uur per dag op kantoor geeft onvoldoende binding met

deze 'trage' problematiek die alleen door eigen ervaring beleefd kan worden. School ieders empathie.

Bepleit meer en betere locaties voor bushaltes. Op dit moment is dat onder de maat op diverse cruciale plekken in de stad; nu zijn veel afstanden tot bushaltes te groot voor onder andere ouderen. Sommige gebieden worden helemaal niet bediend. Denk daarbij vooral inclusief, met oog op vergrijzing.

Met de komst van 30 kilometerzones in Maastricht gaat het stedelijk landschap misschien een andere fase in, oversteken kan bijvoorbeeld makkelijker worden. Overweeg ook 15 kilometerzones in smalle straten. Probeer straten zó in te richten dat die maximum snelheid als natuurlijk wordt ervaren. Handhaving is belangrijk, niet alleen in het voorkomen van ongelukken, maar zeker ook in het behouden van respect voor elkaar.

Creëer zo spoedig mogelijk een helder, herkenbaar, deugdelijk parkeerplan buiten het centrum.

Maak het mogelijk.

Begin met noodzakelijke, niet al te omslachtige verbeteringen. Maak burgers blij met resultaat. Lopen, om goede redenen, op plaats 1. We willen dat, we kunnen dat en we doen dat. Zet lopen en verbeteringen communicatief op de kaart. Verschillende belangrijke organisaties, scholen, hotels, Universiteit Maastricht, Maastricht UMC zullen het hunne doen om gezondheid, geestelijk en lichamelijk, in alle opzichten te ondersteunen en onder de aandacht te brengen. Dat kan ook via hun contacten leiden tot een gewenste schaalvergroting betreffende dit onderwerp. Een uurtje lopen per dag immers, zorgt ervoor dat mensen gezonder ouder worden.

Respect

Tijdens een bijeenkomst van Mens en Straat heb ik Rob Methorst leren kennen. Dat was een leerzaam genoegen. Hij schreef een lijvige dissertatie die in het Engels is gepubliceerd. Hiervan is een exemplaar in bezit van de afdeling Mobiliteit van de Gemeente Maastricht. Als extern adviseur heeft hij bijgedragen aan de vorming van het door CROW uitgegeven kennismodule Voetgangers en de Ontwerpwijzer Voetgangers.



In dit kader heeft hij als expert op het gebied van voetgangers, mobiliteit en verblijf, 10 tips voor Gemeentelijk Voetgangersbeleid. Ik zet ze, met toestemming, graag even op een rij:

- 1** Stel een voetgangerscoördinator aan.
(Regel een motor voor het beleid en de activiteiten, geef deze scholingsmogelijkheden, een substantieel budget, bevoegdheden en zichtbaarheid)
- 2** Verzamel gegevens over lopen en verblijven.
(Verborgenheid is hét kernprobleem rond voetgangers. Gemeenten hebben nauwelijks cijfers over voetgangers-tellingen, ongevallen, economische meerwaarde- maar landelijke ongevallencijfers zijn ronduit alarmerend.)
- 3** Organiseer met regelmaat interne workshops over voetgangers.
(Kennis moet worden gedeeld en intern verspreid. Enerzijds om bewustzijn van proble-

men en betrokkenheid te genereren en te bevestigen, anderzijds om vakmanschap en beleidseffectiviteit te bevorderen. Vraag zo nodig steun hiervoor.)

4 Stel een voetgangersplan op voor de hele Gemeente.

(Lees voor inspiratie *Charter for Walking* en onderteken het. Daarnaast is het Voetgangersplan Gemeente Utrecht een prima voorbeeld.)

5 Geef prioriteit aan voetgangerskwaliteit rond concentraties van ouderen en kinderen.

(Routes naar en van winkelcentra, O.V. haltes, gezondheidsvoorzieningen, aanleunwoningen, scholen en speelgelegenheden verdienen voorrangsbepaling.)

6 Check voetgangersvriendelijkheid van de Gemeente.

(Toets het voetgangersnetwerk op de 6 C's. (C's uit het Engels: zie Lopen loont, van CROW. Verbondenheid, geschiktheid, aantrekkelijkheid, comfort, leefbaarheid, verkeersveiligheid.)

7 Wijkteam-informatie als managementinformatie.

(Wijkteams zijn de ogen en oren van de Gemeente voor concrete voetgangersproblemen. Gebruik hun kennis over 'lopende zaken' voor beleidsontwikkeling.)

8 Structureer beheer en onderhoud voetgangersvoorzieningen.

(Beperking van vrije doorgangen valongevallen zijn grote voetgangersproblemen. Stoepparkeren (auto, fiets), obstakels en overhangend groen maken stoepen onbruikbaar. Verreweg de meeste voetgangers raken gewond door valpartijen door slecht plaveisel; de slachtoffers zijn vooral ouderen. Maak onderhoud intern en extern zichtbaar en meer interactief. Een piepsysteem is voldoende. Denk aan pro-actief onderhoud op basis van periodiek schouwen.)

9 Stel een oversteekbeleid vast.

(Na vallen op de stoep of op de straat zijn oversteekongevallen de meest voorkomende voetgangersongevallen. Belangrijkste factoren bij oversteekongevallen zijn: functionaliteit van de oversteek (op een voetgangerszone, hoeveelheid verkeer en voetgangers), feitelijke snelheden van rijdend verkeer, de wederzijdse zichtbaarheid (plekmarkering, zichthoek, contrast), oversteeklengte (niet meer dan twee rijstroken) en oversteken zonder hoogteverschillen.

10 Zet stakeholders en samenwerkingsverbanden Voetganger op.

(Samenwerkingsverbanden zijn een goede leerschool en motivatiebron en leveren duurzame kennis op. Denk aan een Gemeentelijk Voetgangersplatform en aan intergemeentelijke samenwerking. (Gezamenlijke voetgangers-unit, kopgroep van Gemeenten voor verbeterd beheer en onderhoud; vraag hiervoor ondersteuning bij het Rijk.)

Tot slot

Dit onderzoek naar knelpunten in looproutes is mede gefinancierd door Burgerbegroting Maastricht. Ik heb mijn taak daarbij serieus genomen. Naar mijn overtuiging zijn er dit afgelopen jaar stappen gemaakt op allerlei niveaus, en gaat die ontwikkeling door. Het trof me dat in Nederland het onderwerp lopen al stevig op de kaart staat. Uiteraard is aanvullend onderzoek gewenst. Het is aan de beslissers om correcte meningen nu om te zetten in daden. Ik hoop van harte dat ik een bruikbare en interessante bijdrage heb kunnen leveren. Wat engagement betreft hoop ik ook dat lezers zich gemotiveerd voelen om zich op dit onderwerp te concentreren. Los van alle Maastrichtse details, kan een ieder zich laven aan het internet. De genoemde YouTube films kunnen een fijne introductie zijn...

Bronnen

Bindels, Edzo: Blauwe Kamer, Uitgeverij Blauwdruk, 2018
Boesch, Hans: Die sinnliche Stadt, Nagel & Kimche, 2001
Gehl, Jan (YouTube): A life dedicated to urban planning, 43 min.
Gehl, Jan (YouTube): First life, then spaces, then buildings, 15 min.
Gehl, Jan (YouTube): Changing mindsets in urban planning, 15 min.
Horstman, Klasien en Knibbe, Mare: Gezonde stad, de Graaff, 2022
Komrij, Gerrit: Het boze oog, Synopsis, 1983
Luyendijk, Joris: De zeven vinkjes, Pluim, 2022
Marohn, Charles (YouTube): Strong towns, talks at Google, 54 min.
Molster, Annemieke: Loop!, Molster Publishing, 2020
Methorst, Rob: Exploring the pedestrian realm, dissertation Delft, 2021
Milikowski, Floor: Van wie is de stad, Atlas Contact, 2018
Milikowski, Floor: Een klein land met verre uithoeken, Atlas Contact, 2020
Milikowski, Floor: Wij zijn de stad, Pluim, 2021
Peeters, Kris: De file voorbij, Vrijdag, 2010
Peeters, Kris: Weg van het systeem, Vrijdag, 2022
Soeterbroek, Frans: Omstreden plannen, onderschatte burgers, Valiz, 2022
Speck, Jeff (YouTube): How to make our cities more walkable, 48 min.
Speck, Jeff: Walkable city rules, Island Press, 2018
Streets, Annabel: Gelukkig kunnen we wandelen, Kosmos, 2021
Verkade, Thalia: Het recht van de snelste, Correspondent, 2020



Dank aan

Raven, Michiel, Nelle, Rob, Romy, Renan, Frans, Jacques, Laurent, Coen, Rieks, Annemieke, Jessica, Florian, Viviane, Adriaan, Fred, Edzo, Dirk, Jen Chen, Yûko, Tim, Jeroen, Sander en andere voetgangers

