



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting



Pleitnota voor een functionele indeling van de openbare ruimte

Leiden, 20 mei 2020

Beleidsnota 20.112



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Leiden, 20 mei 2020

Beleidsnota 20.112

Pleidooi voor een functionele indeling

De Voetgangersbeweging ontvangt regelmatig klachten over de regelgeving met betrekking tot de vraag welke voertuigen ergens wel of niet mogen rijden. Er bestaat onduidelijkheid, wat een gevoel van zowel objectieve als subjectieve onveiligheid in de hand werkt. De verblijfskwaliteit en de leefbaarheid van de openbare ruimte staan daardoor onder druk. Het wordt tijd voor een andere indeling van de openbare ruimte en een snelle homogenisering van rijsnelheden. Naar aanleiding hiervan dringen wij aan op het aanpassen van bestaande wet- en regelgeving.

Groeiend aantal voertuigtypes

In toenemende mate worden voetgangers en traditionele fietsers geconfronteerd met nieuwe types voertuigen, al dan niet elektrisch en met grote verschillen in afmetingen en snelheid. De plaats op de rijbaan wordt in de huidige situatie bepaald door de vanuit RDW op technische gronden vastgestelde voertuigclassificering en bestaande wetgeving volgens het RVV 1990. Daarnaast is er sprake van een groot aantal op de markt aangeboden “voorwerpen” zoals al dan niet elektrisch aangedreven steps, rollerskates, hoverboards en skateboards. Voor een deel zijn deze wettelijk niet voor gebruik op de openbare weg goedgekeurd, maar in de praktijk worden voetgangers daar wel mee geconfronteerd. Tenslotte ondervinden de voetgangers veel hinder van een groeiende groep wielrenners die binnen de classificatie als gewone fiets worden gezien en vaak met hoge snelheid van fietspaden gebruik maken. Deze situatie wordt in de huidige tijd versterkt doordat als gevolg van de coronamaatregelen meer mensen “een ommetje” lopen en er ook meer fietsen, e-bikes en dergelijke op de weg komen. Voetgangers lopen door dit alles gevaar.

Huidige situatie: grote snelheidsverschillen

Veel van de door voetgangers gebruikte loop- en wandelroutes worden volgens het RVV aangeduid als zogenaamd “onverplicht fietspad” (bord G13), als fietspad (bord G11) of als gecombineerd fiets-/bromfietspad (bord G12a). Op grond van de RVV 1990 hoofdstuk II, paragraaf 1 en artikel 4 mogen voetgangers deze paden gebruiken wanneer een voetpad of trottoir ontbreekt.



bord G13



bord G11



bord G12a

Het bord “**onverplicht fietspad**” (model G13) levert voor veel mensen grote verwarring. Alle vormen van fietsen zijn toegestaan, inclusief snorfietsen met een elektrische aandrijving. Dat betekent dat ook scooterachtige voertuigen zijn toegelaten. Alleen snorfietsen met een benzinemotor zijn hier verboden. Doordat snelle racefietsen zijn toegestaan kunnen snelheden rond 40 km/u voorkomen. Het gebruik van dit fietspad is niet verplicht, in tegenstelling tot het fietspad met bord G11.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Op **fietspaden** (bord G11) zijn naast reguliere fietsen ook bakfietsen, fietsen met trapondersteuning, racefietsen, snorfietsen en snorscooters toegestaan in vele vormen en afmetingen. Hoewel er voor het fietspad geen wettelijke snelheidsbeperking geldt, ligt de toegestane snelheid van snorfietsen en snorscooters op maximaal 25 km/u. Voor racefietsen is wettelijk geen maximumsnelheid bepaald, maar een wedstrijdrenner haalt met gemak 40 km/u op het fietspad. Veel fietspaden hebben slechts een breedte van 2 meter, naar onze mening te smal voor gebruik in beide richtingen.

Op **gecombineerde fiets/bromfietspaden** (bord G12a) zijn naast de vorige groep fietsers ook speedpedelecs en bromfietsen toegestaan. Binnen de bebouwde kom mogen deze met een maximum van 30 km/u rijden op het fiets/bromfietspad, buiten de bebouwde kom is dit zelfs met 40 km/u. Voor deze voertuigen geldt een wettelijk maximum van 45 km/u als ze rijden op de autorijbaan.



Gecombineerd gebruik van de als fietspad aangegeven Broekweg te Leiden

In de praktijk wordt de regelgeving door zowel berijders, als handhavers (vanwege de relatief kleine onderlinge voertuigenmerken) voortdurend door elkaar gehaald en is deze absoluut niet praktisch. Handhaving behoort daardoor ten onrechte ook niet tot de prioriteiten van de betreffende diensten.

De normale **loopsnelheid** voor de voetganger ligt rond 5 km/u. Op de genoemde gecombineerde paden bestaan daardoor soms grote verschillen in snelheid tussen voetgangers en bromfietsen of racefietsen. Bovendien is er sprake van een voor voetgangers 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 snorfiets of een bromfiets. Verder is er sprake van een toenemend aantal 'bakkies' en (al dan niet elektrisch aangedreven) bestel- of vrachtfietsen met ruimere afmetingen, die zijn ingedeeld in de classificering als fiets. Dit zorgt vanuit het oogpunt van voetgangersveiligheid voor toenemende problemen.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Onwenselijke situatie

Gelet op de vele nieuwe verschijningsvormen van voertuigen en de daarbij behorende snelheden en afmetingen, vinden wij vanuit het oogpunt van leefbaarheid van de openbare ruimte de bestaande wet- en regelgeving niet meer van deze tijd. Ongevallen waarbij voetgangers in de rug worden aangereden door racefietsers of e-bikes komen helaas te vaak voor. Wij dringen er daarom op aan de wet- en regelgeving aan te passen en voor de toelating in de openbare ruimte een geheel andere basis te gaan hanteren. Ook ten aanzien van de richtlijnen met betrekking tot het profiel van de voetgangersruimte is naar onze mening herbezinning nodig.

Voorstel functionele indeling openbare ruimte

Vanuit de Voetgangersbeweging pleiten wij voor een indeling van de openbare ruimte die gebaseerd is op functioneel gebruik en daarbij onderscheid maakt tussen verblijfsruimte en verkeersruimte. De beleving van de openbare ruimte en bescherming van de zwakste verkeersdeelnemers vormen het uitgangspunt. Aan de hand daarvan kunnen toegelaten type voertuigen en bijbehorende snelheden worden vastgesteld. Wij doen hierbij graag een voorstel voor een omschrijving als basis voor verdere discussie:

Niet het voertuig maar de ruimte bepaalt de snelheid

Bij een indeling van de openbare ruimte op basis van functioneel gebruik, is niet langer het voertuig bepalend voor de toegelaten maximumsnelheid, maar is het de functie van de openbare ruimte die de snelheid bepaalt. In feite is dit hetzelfde als reeds het geval is bij automobielen.

Verblijfsruimte:

een als zodanig juridisch aangegeven deel van de openbare ruimte waarbij primair de leefbaarheid en de verblijfsfunctie gesteld worden boven de verkeersfunctie. De inrichting is met name gericht op spelen, lopen en sociale contacten. De functie ten behoeve van voetgangers is hier bepalend, met name ook wat betreft speelruimte voor kinderen of de ontmoetingsruimte voor volwassenen en ouderen. Fietsen en de zogenaamde speelgoedvoorwerpen als step, rollerskates en skateboards zijn in deze verblijfsruimte toegestaan mits zij de toegestane snelheid niet te boven gaan. Kenmerkend is dat er sprake is van een doorlopende bestrating waarbij trottoirs ontbreken. Voor zover voertuigen als bezorgdiensten of voor ophalen van personen e.d. in de verblijfsruimte worden toegelaten geldt dat deze te gast zijn met een aan de voetganger aangepaste snelheid van maximaal 15 km/u. Tot verblijfsruimte worden gerekend woonerven, speelstraten, voetgangerspleinen en stadsparken.

Verkeersruimte:

een als zodanig juridisch aangegeven deel van de openbare ruimte gericht op het zich verplaatsen van voetgangers en voertuigen om van hun herkomst (A) naar een bestemming (B) te gaan. Op basis van het karakter van de verplaatsing kunnen inrichtingsrichtlijnen worden gesteld met bijbehorende maximale snelheden. Vanuit het oogpunt van veiligheid moeten grote snelheidsverschillen tussen verschillende groepen verkeersdeelnemers worden voorkomen. De verkeersruimte kan op basis van de SWOV indeling worden onderverdeeld in twee hoofdfuncties: een ontsluitingsfunctie en een stroomfunctie.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Wij stellen aan de hand hiervan de volgende vernieuwde functionele indeling voor:

I Ontsluitende functie

- a **wandel- en looproutes, trottoirs, voetpaden en pleinen:** verkeersruimte primair bestemd voor verplaatsingen van voetgangers van recreatieve of functionele aard, zoals wandelen, het lopen naar de bushalte of een winkelcentrum. Voertuigen als fietsen, elektro-steps, rollerskates, skateboards e.d. zijn hier niet toegestaan. Aangepast aan de snelheid van voetgangers en scootmobielen geldt er een maximumsnelheid van 6 km/u. Voetpaden, pleinen, looproutes en trottoirs kennen een obstakelvrije ruimte van minimaal 2 meter breed, gemeten op 1,50 meter boven maaiveld.
- b **gecombineerde fiets-/voetpaden:** bestemd voor gebruik door zowel voetgangers als fietsers zonder of met trapondersteuning. Elektro-steps, snorscooters en racefietsen zijn hier op grond van veiligheid voor voetgangers niet toegelaten. Gecombineerde fiets-/voetpaden zijn met name gericht op het ontspannen en bezorgd verplaatsen van voetgangers en fietsers. Wij stellen voor gecombineerde fiets-/voetpaden een obstakelvrije breedte voor van minimaal 2,50 meter en een snelheid van maximaal 15 km/u.
- c **fietspaden,** bestemd voor gebruik door fietsers zonder of met trapondersteuning (e-bike), evenals gebruik door de elektro-steps. De snelheid op deze fietspaden is maximaal 20 km/u. Snorfietsen en snorscooters (met blauw kentekenplaatje) evenals racefietsen, zijn hier niet toegestaan. Deze fietspaden zijn alleen mogelijk als er ook een afzonderlijk voetpad ligt.
- d **gecombineerde fiets/bromfietspaden** voor het gebruik door fietsers, racefietsers, e-bikes, snorfietsen, snorscooters (blauw kenteken) en bromfietsen (geel kenteken). Vanwege de vele afmetingen en verschijningsvormen van de voertuigen geldt er een maximum van 30 km/u. Fiets/bromfietspaden hebben een minimale breedte van 3 meter als er een afzonderlijk voetpad naast ligt, of een breedte van 4,50 meter als er geen voetpad naast ligt.
- e **woonstraten,** niet zijnde een woonerf of speelstraat, maar wel met een overwegende woonfunctie en bestemd voor verkeer van voetgangers, fietsen, elektro-steps, e-bikes, snorfietsen, scooters en auto's. Verkeer heeft hier vooral een bestemmingsfunctie voor de aanliggende panden. Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze straten worden gekenmerkt door een klinkerverharding en zeker geen asfalt. Een aantal aan elkaar gekoppelde woonstraten kunnen gezamenlijk een zogenaamde 30 km/u zone vormen.
- f **wijkontsluitingswegen,** bestemd voor verkeer van voetgangers, fietsen, snorfietsen, scooters en auto's, alsmede lijnbussen op geasfalteerde wegen. Ze vormen de hoofdstructuur van de wijk en geven verbinding naar andere wijken. Er geldt op deze wegen een maximumsnelheid van 50 km/u. Op plaatsen waar veel voetgangers oversteken worden zebrapaden aangelegd. Ter weerszijden van zebrapaden geldt een snelheid van 30 km/u.
- g **fiets(suggestie)stroken,** aanliggende rijstroken langs wijkontsluitingswegen bestemd voor gebruik door fietsers zonder of met trapondersteuning (e-bikes) en elektro-steps. Indien er geen afzonderlijk voetpad aanwezig is, mogen hier voetgangers lopen. De snelheid op deze fietsstroken is maximaal 20 km/u. Snorfietsen, snorscooters (met blauw kenteken) evenals racefietsen en speed-pedelecs zijn op deze stroken niet toegestaan.

In zijn algemeenheid kan worden gezegd dat bij de ontsluitende functie de voetganger en fietser prevaleren boven gemotoriseerd verkeer.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

II Stroomfunctie

- a **snelfietsroutes** voor het gebruik door fietsers, e-bikes, snorfietsen, snorscooters (met blauw kenteken), speed-pedelecs en bromfietsen (geel kenteken) als snelle doorgaande verbinding tussen woonkernen, als alternatief voor de auto. Snelfietsroutes hebben een breedte van minimaal 4 meter en er geldt een snelheid van maximaal 45 km/u. Bij voorkeur ligt er een afzonderlijk voetpad langs. Indien dit niet zo is mogen voetgangers op de rijbaan lopen, maar dan ze zijn ondergeschikt aan het fiets/bromfietsverkeer.
- b **regionale doorgaande wegen**, zijn bestemd voor verkeer van scooters, auto's en lijnbussen. Voor voetgangers en fietsers worden langs deze wegen aparte verkeersruimtes aangelegd overeenkomstig bovenstaande begrippen. Oversteken van voetgangers of fietsers wordt geregeld door middel van verkeerslichten of vrije kruising. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom, of 70 km/u als deze weg geheel kruisingsvrij is.
- c **interlokale wegen** als provinciale autowegen en autosnelwegen. Deze wegen zijn volledig gericht op de verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers en fietsers is langs de weg een afzonderlijk fiets-/voetpad aangelegd conform bovenstaande normen.

Op wegen die vallen onder de categorie "stroomfunctie" prevaleert de doorstroming van het daarop toegestane verkeer boven het langzaam verkeer. Voor kruisend langzaam verkeer moet een nader te bepalen maximale wachttijd in de gemeentelijke beleidsplannen worden vastgesteld.

III Obstakelvrije ruimte

In alle openbare ruimte geldt dat er voor voetgangers een voldoende vrije ruimte moet zijn om te spelen, lopen en elkaar ongehinderd te kunnen passeren. Daarbij moet rekening gehouden worden met mensen met tassen, een kinderwagen, rollator of scootmobiel. In de huidige 1,5-metersamenleving wordt dit nog eens extra benadrukt. Een obstakelvrije ruimte van 2 meter is een absoluut minimum. Deze ruimte moet dus vrij blijven van lantaarnpalen, bomen, overhangend groen, achtergelaten fietsen, elektro-steps, afvalbakken, terrassen of andere obstakels. Aanvullend op de wettelijke bepalingen vanuit het RVV zullen gemeenten hierover bepalingen moeten opnemen in de plaatselijke APV om een voldoende adequate handhaving te kunnen realiseren.

Opmerking 1 : Elektro-steps

In het bovenstaande overzicht worden ook de elektro-steps genoemd. Wij zijn ons ervan bewust dat deze in Nederland op de openbare weg nog niet zijn toegelaten. Omdat dit in de ons om liggende landen wel het geval is, en elektro-steps een belangrijke rol kunnen vervullen in de stedelijke mobiliteit, verwachten wij dat toelating een kwestie is van tijd. Wij zouden in dat geval adviseren een maximumsnelheid van 20 km/u vast te stellen.

Opmerking 2 : Snelheid e-bikes

Gelet op de vele ongevallen die plaatsvinden tussen e-bikes en voetgangers zijn wij voorstander van het verder homogeniseren van maximumsnelheden van op de openbare weg toegelaten voertuigen. Wij zijn in verband daarmee van mening dat de maximumsnelheid van e-bikes en ook vergelijkbare voertuigen teruggebracht zou moeten worden van 25 km/u naar 20 km/u.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Opmerking 3 : Brommobielen

De als brommobiel aangeduide voertuigen met een maximumsnelheid van 45 km/u worden voor de wet aangemerkt als personenauto. In alle gevallen worden deze voertuigen op grond van snelheid en afmetingen geacht binnen de bebouwde kom te rijden op de rijbaan voor het autoverkeer.




		
Brommobiel	45 km brommobiel	Met geel kentekenplaatje

Aanpassingen Wegenverkeerswet en RVV

Het invoeren van een functionele indeling van de openbare ruimte betekent ook dat wettelijke bepalingen hierop zullen moeten worden aangepast.

In eerste instantie zal het noodzakelijk zijn om in de Wegenverkeerswet 1994 de voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer op te nemen en zodanig te definiëren dat daarbij ook rekening wordt gehouden met mensen met een mobiliteitsbeperking. Het inclusieve gebruik van de weg zal daarbij tot uiting moeten komen.

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zullen de bepalingen voor het gebruik van verschillende verkeersborden moeten worden aangepast aan de functionele indeling van de weg. Aan de hand van bovenstaande indeling stellen wij volgende omschrijving voor:

	Bord G5 blijft bestaan als aanduiding voor het woonerf en de speelstraat. De verblijfsfunctie voor de voetganger is primair. Voertuigen zijn hier te gast om een bestemming aan het woonerf of de speelstraat te bereiken. Er geldt een maximale snelheid van 15 km/u .
	Bord G7 blijft bestaan als aanduiding voor de ontsluitende functie als wandel- en looproutes, trottoirs, voetpaden en voetgangersplein, primair bestemd voor voetgangers (functie Ia). Voertuigen als fietsen, elektro-steps, rollerskates, skateboards e.d. zijn hier niet toegestaan. Er geldt een maximumsnelheid van 6 km/u .
	Nieuw bord , gebaseerd op het Duitse bord StVO 240. Het bord duidt op een gedeeld gebruik door zowel voetgangers als fietsers zonder of met trapondersteuning. (functie Ib). Fietsers moeten rekening houden met voetgangers en hun snelheid matigen. Er geldt een maximumsnelheid van 15 km/u . Elektro-steps, snorscooters en racefietsen zijn op grond van veiligheid voor voetgangers niet toegelaten.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

	<p>Bord G11 blijft bestaan met een aangepaste betekenis, voor gebruik door fietsers zonder of met trapondersteuning (E-bike), evenals gebruik door de Elektro-steps. (functie I c). De snelheid op deze fietspaden is maximaal 20 km/u. Snorfietsen en snorscooters (met blauw kentekenplaatje) evenals racefietsen, zijn hier niet toegestaan. Naast dit fietspad ligt altijd een apart voetpad.</p>
	<p>Bord G12a, voor het gezamenlijk gebruik door fietsers, e-bikes, snorfietsen, snorscooters (met blauw kenteken) en bromfietsen (met geel kenteken). (functie I d). Vanwege de vele verschillende verschijningsvormen van de voertuigen geldt er een maximumsnelheid van 30 km/u. Fiets/bromfietspaden hebben een minimale breedte van 3 meter als er een afzonderlijk voetpad naast ligt, of een breedte van 4,50 meter als er geen voetpad naast ligt.</p>
	<p>Bord G13 Gelet de onduidelijkheid en de verwarring over het gebruik van dit bord, stellen wij voor dit bord te laten vervallen. Andere borden kunnen dit bord voldoende vervangen.</p>
	<p>Bord A01-30, bestemd voor woonstraten, niet zijnde een woonerf of speelstraat, maar wel met een overwegende woonfunctie en bestemd voor bestemmingsverkeer van voetgangers, fietsen, elektro-steps, e-bikes, snorfietsen, scooters en auto's. (functie I e). Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.</p>
	<p>Aanduiding fiets(suggestie)strook, rijstrook langs een wijkontsluitingsweg bestemd voor fietsers zonder of met trapondersteuning (E-bikes) en elektro-steps. (functie I g). Indien geen voetpad aanwezig is, mogen voetgangers hier lopen. De snelheid op fietsstroken is maximaal 20 km/u. Snorfietsen, snorscooters (met blauw kenteken) evenals racefietsen en speed-pedelecs zijn op de stroken niet toegestaan.</p>
	<p>Nieuw (onder)bord, als aanduiding voor een snelfietsroute voor gebruik door fietsers, e-bikes, snorfietsen, snorscooters (met blauw kenteken), speed-pedelecs en bromfietsen (geel kenteken) als snelle doorgaande verbinding tussen woonkernen als alternatief voor de auto. Er geldt een maximale snelheid van 45 km/u.</p>

Tot slot

Met de noodzaak meer te bouwen zal er op een andere manier moeten worden omgegaan met onze openbare ruimte. Meer bouwen betekent meer behoefte aan verplaatsen, maar ook aan het verbeteren van een leefbare omgeving. Ruimte om te spelen, om elkaar te ontmoeten en om elkaar te leren kennen. Langer thuis blijven wonen van ouderen betekent ook dat zij zich langer zelfstandig willen verplaatsen om hun boodschapje te doen, naar het gezondheidscentrum te gaan of niet te vereenzamen. Ruimte voor lopen wordt daarmee een steeds belangrijker voorwaarde voor een leefbare omgeving. Dat vergt tegelijkertijd een betere behartiging van belangen van de voetganger.



Voetgangersbeweging Nederland

stappen in de juiste richting

Overleg tussen een aantal gemotiveerde personen in verschillende delen van het land heeft geleid tot het oprichten van de Stichting Voetgangersbeweging Nederland. De Statuten van de Stichting zijn op 4 oktober 2019 gepasseerd bij Notariskantoor Teekens/Karstens te Leiden. De Voetgangersbeweging is inmiddels in verschillende delen van het land vertegenwoordigd.

Doel is het behartigen van de belangen van voetgangers in het verkeer en het creëren van een aantrekkelijke ruimtelijke omgeving die mensen stimuleert tot lopen en wandelen als basisbehoefte voor een gezonde en leefbare woon- en werkomgeving, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kunnen ontspannen. De Voetgangersbeweging wil dit graag doen in goede samenwerking met de andere organisaties op gebied van langzaam verkeer en van mensen met een functionele beperking.

De Voetgangersbeweging gaat graag met betrokken instanties in overleg om de voorstellen uit deze nota te kunnen realiseren.

Leiden, 20 mei 2020