

Obstakels op voetpaden

Doe er wat aan!



Hoe komt het toch dat voetpaden zo vaak vol staan met allerlei zaken die daar niet horen of er misschien wel horen, maar waar te weinig ruimte voor is gereserveerd? De aanwezigheid van obstakels maakt lopen vaak niet prettig, soms gevaarlijk of zelfs onmogelijk. Maar op een goede manier geplaatst, kunnen objecten ook juist een positieve bijdrage leveren aan een loopvriendelijke omgeving. Het is dus zaak hier slim mee om te gaan.

Wil je ook aan de slag om looproutes obstakelvrij te maken en te houden? Deze flyer biedt een analyse van de problematiek en concrete oplossingsrichtingen. Wil je meer weten, download dan het volledige rapport (zie achterzijde). Het is gebaseerd op onderzoek dat bestaat uit literatuurstudie, interviews en een enquête.

- Om welke obstakels gaat het?
- Wat is precies het probleem?
- Wat zijn hiervan de gevolgen?
- Wat zijn de oorzaken van de problemen?
- Wat zijn mogelijke oplossingen?
- Hoe ga je morgen meteen aan de slag?

Obstakels op voetpaden: een veelvoorkomend probleem

In de openbare ruimte staan allerlei losse objecten, zoals lantaarnpalen, bankjes, geparkeerde fietsen en uitstallingen van winkels. Meestal staan deze objecten op het voetpad, waar zij kunnen leiden tot problemen – met name voor mensen met een beperking. Voor deze groep mensen leiden obstakels al gauw tot **ongevallen** of tot **ontoegankelijkheid**. Maar ook voor mensen zonder beperking kan dit het geval zijn. Voor alle voetgangers – met of zonder beperking – geldt dat obstakels lopen **minder comfortabel of aantrekkelijk** kunnen maken. De aanwezigheid van obstakels kan leiden tot **hoge kosten** (als gevolg van ongevallen), maar ook tot **immobiliteit** (vooral voor mensen die afhankelijk zijn van lopen). Daarnaast kunnen obstakels ertoe leiden dat mensen **minder lopen** dan mogelijk of dan zij zouden willen. En dat is – gezien de vele voordelen die lopen biedt voor de mensen zelf, voor de gemeente en voor de maatschappij als geheel – een gemiste kans. Een voldoende vrije doorloopruimte zonder obstakels is een belangrijke voorwaarde voor een loopvriendelijke omgeving.

Om welke obstakels gaat het?

De oorzaak van problemen rond obstakels en de bijbehorende oplossingen verschillen per type obstakel. Obstakels zijn er in alle soorten en maten, waarbij het belangrijkste verschil is dat sommige objecten er altijd staan en andere objecten slechts tijdelijk. De meeste permanente obstakels worden geplaatst door de gemeente. Tijdelijke obstakels worden meestal geplaatst door bewoners, ondernemers en bezoekers. Tijdelijke obstakels kunnen ergens eenmalig kort staan, eens in de week het hele jaar door (kliko's) maar soms ook een heel seizoen.



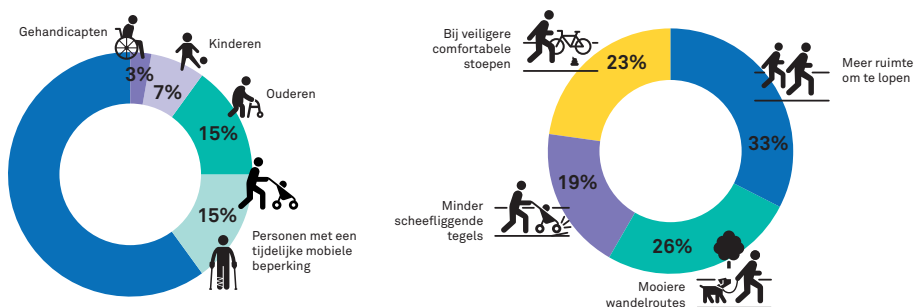
"Op een zeker moment botste en struikelde ik zo vaak tegen of over obstakels dat ik sindsdien met een helm op loop. Sterker nog: ik loop tegenwoordig bijna alleen nog maar op het fietspad. Daar staan tenminste geen obstakels."

"Er is niks mis met een beetje chaos. Dat maakt juist het lopen buiten interessant."
"De geveltuinjes zijn super! Mag veel en veel meer."

Problemen rond obstakels

Weinig gemeenten hebben goed inzicht in de grootte van het probleem rond obstakels op voetpaden, omdat ze bijna nooit actief onderzoek doen naar dit onderwerp en klachtensystemen een onvolledig beeld geven. Op basis van de aanwezige kennis lijken **problemen** zich **vooral** voor te doen in **stadscentra, oudere stadsbuurten en stadsstraten** waar straatprofielen krap zijn en de druk op de ruimte groot is. Maar ook in nieuwere woonwijken doen zich problemen voor. **Buiten de rekken geplaatste fietsen en verkeerd geparkeerde brommers, motoren en auto's zijn over het algemeen de grootste boosdoeners.**

De enquête in Zwolle laat zien dat het relatief vaak voorkomt dat iemand samen met een ander loopt, maar niet naast die persoon kan lopen omdat de ruimte daarvoor ontbreekt. Het blijkt ook regelmatig voor te komen dat voetgangers onvoldoende afstand kunnen houden tot andere voetgangers als gevolg van een te krappe loopruimte of dat ze genoodzaakt zijn op de stoeprand te lopen of om in de groenstrook, op het fietspad of op de rijbaan te stappen. Het komt veel minder vaak voor dat mensen door obstakels de weg niet meer kunnen vinden, ertegenaan botsen of een eind moeten omlopen. Hoewel maar weinig respondenten aangeven daadwerkelijk minder te gaan lopen door de aanwezigheid van obstakels, maken obstakels lopen voor veel mensen wel minder prettig. Dat niet alleen mensen met een beperking graag bredere, comfortabelere voetpaden willen, blijkt ook ook andere onderzoeken, zoals onderzoek uit Amsterdam.



Links het aandeel voetgangers met een al of niet tijdelijke beperking (bron: Molster en Schuit 2020, op basis van Mobiel Brussel 2008) en rechts het antwoord van Amsterdammers op de vraag: 'Bij welke omstandigheden zou u zich vaker te voet door de stad verplaatsen?' (bron: Molster en Schuit 2020, op basis van Agenda Amsterdam autoluw 2020).

"Vooral winkels en restaurants hebben wel eens borden staan waar je met de rolstoel niet goed langs komt. Ik spreek de eigenaren daar dan op aan en dan zie je dat iedereen graag meewerkt. Het is meer onbekendheid dan onwelwillendheid."

Hoe ontstaan de problemen?

Al met al blijkt dat de problemen op verschillende manieren ontstaan. Ten eerste zijn de **juridische kaders niet afdoende** om af te kunnen dwingen dat ofwel obstakels niet op trottoirs geplaatst mogen worden, ofwel een minimale vrije doorloopruimte gehanteerd moet worden. Ten tweede wordt voor de voetganger vaak een **te krappe** of een minimum **maat** gehanteerd **in plaats van een prettige maat die past bij de stroom voetgangers en met voldoende ruimte voor obstakels**. Ten derde is er sprake van een **gebrek aan bewustzijn** bij verschillende partijen, **conflicterende belangen** en af en toe van **asociaal gedrag**. Looproutes slibben steeds verder dicht doordat er weinig tot **geen regie** gevoerd wordt **op de plaatsing** van obstakels. Gemeenten hebben niet scherp welke objecten er al staan, obstakels worden regelmatig bijgeplaatst zonder dat er een ruimtelijke afweging wordt gemaakt en vergunningen worden verleend zonder goed te kijken naar de ruimtelijke consequenties hiervan. **Handhaving** kan in theorie een deel van de problematiek oplossen (in ieder geval waar het gaat om losse obstakels en uitgroei van beplanting), maar in de praktijk blijkt handhaven nog **niet zo gemakkelijk**. Ten vierde is voor veel mensen de **drempel te hoog om melding te doen** van problemen.





Oplossingen

Een goed begin is het intekenen van meer ruimte voor lopen in de ontwerpfase. Hier-voor zijn eerst duidelijke beleidsdoelstellingen, goede richtlijnen en een helder beeld van het looproutenetwerk nodig om **voldoende prioriteit** te kunnen geven **aan loop-ruimte in de concurrentiestrijd om de ruimte**. Het **verhogen van de minimummaat** voor vrije doorloopruimte **naar 2,00 meter** is hierbij een belangrijke stap. Door op een **integrale manier** te **ontwerpen**, vroeg in het ontwerpproces aandacht te hebben voor obstakels, breder te kijken dan de straat zelf en oog te hebben voor de specifieke wen-sen van bepaalde groepen, kan een goede doorloopruimte gerealiseerd worden.

Het aanwijzen van **één persoon** binnen een gemeente die **verantwoordelijk** is voor een obstakelvrije doorloopruimte, maakt dat goed ontworpen loopruimtes ook door de tijd heen bruikbaar en aantrekkelijk blijven. Hiernaast is het van belang om bij alle betrokkenen -van bestuurder tot beleidsmaker en ontwerper, en van bewoner tot on-dernemer en nutsbedrijven- meer **bewustzijn** te **kweken**. **Handhaving** kan **efficiënter** en **klachten** kunnen **makkelijker gemeld** worden door de inzet van (verbeterde) apps en de inzet van een wijkregisseur. Tot slot is het van belang om te zorgen voor **helder-der juridische kaders** op zowel landelijk als gemeentelijk niveau.

Aan de slag

Gemeenten die orde op zaken willen stellen, beginnen met het **in kaart brengen** van problemen rond obstakels door middel van GIS-analyses, schouwen en/of 'crowd sourcing'. De volgende stap is het **actief opruimen en ordenen van obstakels**. Soms is het nodig het **trottoir** te **verbreden** of extra ruimte te creëren voor objecten waarvoor geen plaats is op het trottoir. Voorbeelden van analysemethoden en tips om ruimte te maken staan uitgebreid beschreven in het rapport.

Problemen en oorzaken	Oplossingsrichtingen
Gebrekkige juridische kaders (met als gevolg onduidelijke regels, slechte handhaafbaarheid en gebrek aan juridische afdwingbaarheid)	■ Zorg voor duidelijke regels in de Omgevingswet, de standaard APV en in gemeentelijke APV's.
Basisbreedte trottoir niet ruim genoeg	■ Zorg voor een duidelijke visie en voor beleid met erkenning van het belang van lopen. ■ Zet duidelijke richtlijnen in gemeentelijke handboeken m.b.t. obstakelvrije ruimte, gericht op een comfortabele maat i.p.v. een minimale maat. ■ Breng het netwerk van looproutes in kaart en breng hiërarchie aan in de routes, o.a. afgestemd op loopstromen. Gebruik deze indeling voor de te hantieren maatvoering en bij afwegingen ten opzichte van andere ruimteclaims.
Slecht geplaatste of slecht zichtbare obstakels in ontwerp	■ Geef goede richtlijnen m.b.t. plaatsing van obstakels in gemeentelijke handboeken: ■ Minimaliseer het aantal obstakels, plaats obstakels in de parkeer- of groenzone, combineer obstakels, plaats obstakels op het voetpad in een voorzieningszone, geef deze zone duidelijk aan, plaats obstakels bij voorkeur parallel of loodrecht op de gevel. ■ Zorg ook voor contrastrijke en voelbare gidslijnen.
Tekort aan parkeer- en laad en losvoorzieningen (met foutgeparkeerde voertuigen tot gevolg)	■ Verminder de vraag door slimme stadslogistiek, inzet op ov, deelmobiliteit, fietsen en lopen. ■ Vergroot het aantal parkeer- en laad- en losmogelijkheden.
(Onterecht) verleende vergunningen (met o.a. te grote terrassen tot gevolg)	■ Voorkomen: wijs een verantwoordelijke aan vanuit het ruimtelijk domein en laat deze persoon meekijken bij vergunningverlening. Betrek belangenorganisaties in een vroeg stadium bij ontwerp/toekenning van terrasplaatsen. ■ Genezen: trek indien mogelijk vergunningen in of hanteer een uitsterfbeleid.

Problemen en oorzaken	Oplossingsrichtingen
Geen grip op plaatsing nieuwe obstakels	■ Wijs een verantwoordelijke aan vanuit het ruimtelijk domein die regie houdt; wees kritisch op welke objecten wel en niet in de openbare ruimte mogen worden geplaatst. Laat alle betrokkenen een helder stappenplan volgen. Houd regelmatig schouwen ter controle.
Reeds dichtgeslibde loopruimtes	■ Breng de vrije doorloopruimte in kaart d.m.v. GIS-analyse, schouwen en/of crowdsourcing. ■ Verwijder onnodige obstakels, verplaats of combineer ze. Maak indien nodig meer ruimte voor lopen door de ruimte voor andere ruimtevragers te beperken (in de praktijk zal dit meestal de auto zijn).
Bewustzijn ontbreekt bij zowel gemeenten, ondernemers als bewoners.	■ Vergroot bewustzijn bij gemeenten: organiseer een masterclass i.c.m een schouw en betrek ook belangenorganisaties hierbij. ■ Vergroot bewustzijn bij ondernemers en bewoners: ga in gesprek met winkeliers, horecaondernemers, bezorgdiensten, vuilnisophaaldiensten, bewonersverenigingen e.a.; organiseer een schouw of een bewustwordingscampagne met ludieke acties.
Handhaving schiet tekort	■ Zorg dat notoire plekken in beeld zijn zodat handhaving gericht ingezet kan worden. ■ Handhaaf ook buiten het centrum en geef handhavers onderweg inzage in verleende vergunningen.
Meldsysteem schiet tekort	■ Implementeer een goed en toegankelijk klachtensysteem of verbeter het aanwezige systeem. ■ Vergoot de bekendheid van dit systeem onder burgers ■ Zorg dat er per wijk iemand aanspreekbaar is voor klachten.

Uitgave

CROW-KpVV, Ede

Tekst

Molster Stedenbouw: Annemieke Molster
CROW: Emile Oostenbrink en Ann Lankhorst

Fotomateriaal

Molster Stedenbouw: Annemieke Molster ©

Productie

CROW

Contact

Kennisplatform CROW: klantenservice@crow.nl

Datum

September 2021

Meer weten?

De resultaten van ons onderzoek zijn gebundeld in een uitgebreid rapport. Download het gratis via <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/CROW-publicatie-Obstakels-op-voetpaden>.
Of scan de QR code.

