

Beleidsnota Voetganger

januari 2026

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Voorwoord

We zijn allemaal voetgangers. Of we nu een ommetje maken, naar school lopen of de bus halen: lopen hoort bij ons dagelijks leven. Toch is de stad daar nog niet altijd goed op ingericht, terwijl lopen gezond is, ontspant en zorgt dat we elkaar ontmoeten.
In onze plannen voor de toekomst, de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040, vertellen we hoe we de stad gezonder en duurzamer willen maken. Lopen speelt daarin een belangrijke rol.
Iedereen moet de ruimte hebben om te kunnen lopen. Of je nu jong of oud bent, met of zonder rollator, met een kinderwagen of met een hond. Of je nu rustig slentert of haast hebt om de bus te halen.
We willen dat iedereen zich vrij kan bewegen in Utrecht. Dat je lopend ergens naartoe kunt of gewoon zin hebt om een ommetje te maken. Op veel plekken gaat dat al goed, maar nog niet overal. En dat willen we beter maken, want Utrecht is een stad waar iedereen moet kunnen meedoen.
In deze beleidsnota vertellen we hoe we de stad beter willen maken voor lopers. We kijken goed hoe we ruimte voor lopen kunnen combineren met ruimte voor groen, spelen, bewegen en elkaar ontmoeten. Soms moeten we daarbij kiezen: wat krijgt waar plek in de stad? Niet alles is altijd mogelijk.
Met deze nota zetten we de eerste stap naar beleid voor alle openbare ruimte in Utrecht. We bedenken ook wat ‘goede voetgangersruimte’ is. Die kwaliteit gebruiken we bij nieuwe bouwprojecten en bij het opnieuw inrichten van straten. In de bestaande stad doen we wat we kunnen, ook al is daarvoor niet overal genoeg plek of geld. Gelukkig hoeft dat ook niet allemaal tegelijk.
Met deze nota maken we lopen, net als fietsen, een vanzelfsprekende en leuke manier om je te verplaatsen, te bewegen of even tot rust te komen.
De voetganger hoort erbij.

Senna Maatoug
Wethouder Mobiliteit

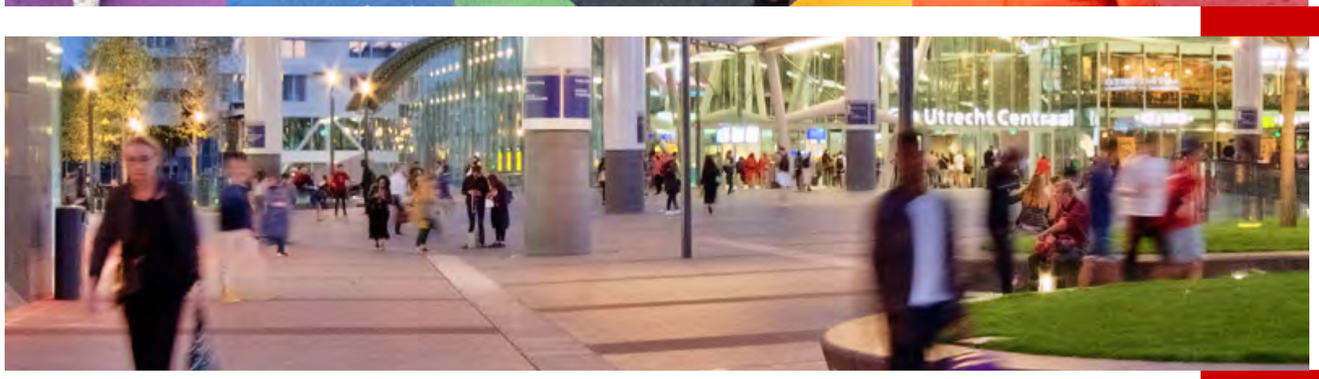


Wethouder Senna Maatoug (fotograaf Mirel Masic)

Inhoudsopgave









A Samenvatting 6
1 Introductie 8
2 Aanleiding 12
3 Doelstellingen 20

B Opgave 22
1 Trends en ontwikkelingen 24
2 Opgave 30
3 Leidende principes 34
4 Doelstellingen 36
5 Zo gaan we het doen 78

C Sturing en verantwoording 88
1 Indicatoren 90
2 Risico's 92
3 Financiën 96
4 Voortgang en verantwoording 100

D Bijlagen 102
1 Beleidsanalyse 104
2 Gebruikers van de voetgangersruimte 112
3 Ruimte maken 122
4 Literatuur 132
5 Colofon 134

Deel A Samenvatting



1 Introductie

Utrecht Voetgangersstad

Passend bij de ambities uit bestaand beleid, hebben we in Utrecht de afgelopen jaren al veel fijne ruimte gemaakt om te lopen. Maar op een heel aantal plekken kunnen we het beter doen voor voetgangers. Het is lang niet overal mogelijk of prettig om te lopen. Soms loop je bijvoorbeeld vast omdat de voetgangersruimte ineens ophoudt. Bovendien is de stad niet voor iedereen goed toegankelijk, terwijl we volgens het VN-verdrag handicap mensen met een beperking gelijke toegang moeten geven. We zijn niet gewend om voetgangersruimte te maken die uitnodigt tot lopen en bewegen. En we weten nog maar weinig van het loop- en beweeggedrag van mensen in Utrecht.

In ons Mobiliteitsplan 2040 beschrijven we dat het in Utrecht fijn en goed mogelijk moet zijn om te lopen. Lopen, fietsen en het openbaar vervoer zijn de belangrijkste manieren om je te verplaatsen in de stad. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) benoemen we dat we van Utrecht een 10-minutenstad willen maken. Met voorzieningen op loop- en fietsafstand.

Anders dan voor andere manieren van verplaatsen, hebben we nog geen duidelijke aanpak voor het maken voetgangersnetwerken. Bouwstenen voor goede, aantrekkelijke voetgangersruimte ontbreken (Voetpaden voor iedereen) of worden niet overal juist toegepast. Ook bouwstenen voor het ontwerpen van goede, toegankelijke voetgangersruimte ontbreken. Landelijke richtlijnen voor voetgangersruimte gaan al een stap verder dan onze huidige Utrechtse richtlijnen. Bovendien spreken bestaande Utrechtse richtlijnen elkaar tegen en ze passen niet (meer) bij de ambities uit onze ruimtelijke strategie en ander vastgesteld beleid.

Ook de raad vraagt om een duidelijke aanpak en kaders voor de voetganger, bijvoorbeeld met de volgende moties:

- Motie M392 - Ruimte voor lopen
- Motie M272 - Erven waar het kan
- Motie M364 - Denk andersom: Denk eerst aan mensen met een beperking
- Motie M301 - Oversteekbaarheid dankzij goede zebrapaden
- Motie M412 - Ontwikkel effectindicatoren voor toegankelijkheid
- Motie M195 - Veranker veilig oversteken aan de voorkant.
- Motie M355 - Doorlopende voetgangersroute

Doel van deze beleidsnota Voetganger

Een duidelijk kader voor het maken van voetgangersruimte en -netwerken ontbreekt. Nu is de stap van beleidsambities naar projecten in de stad vaak groot. Keuzes worden per project gemaakt, want een integrale basis ontbreekt.

Deze beleidsnota vertaalt bestaande ambities naar een tactisch niveau. Dat betekent dat we concreet maken wat we willen en hoe de voetgangersruimte eruit moet zien. We benoemen uitgangspunten voor de inrichting van voetgangersruimte en -netwerken in de stad. Deze zijn de basis voor aanpassingen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

Deze beleidsnota is niet alleen een uitwerking van het mobiliteitsbeleid. We maken met deze voetgangersnota ook ambities uit ander bestaand beleid concreet: uit het ruimtelijk, sociaal en gezondheidsdomein. Want veel opgaven kunnen we in samenhang een stap verder brengen. Denk aan het beter toegankelijk maken van de stad, het vergroenen, het verbeteren van wateropvang en het vergroten van de biodiversiteit. Maar ook aan het stimuleren van ontmoeting, het bespeelbaar maken en uitnodigen tot sportief en recreatief gebruik van de openbare ruimte. Juist door het combineren van opgaven maken we lopen aantrekkelijker. Daarmee is deze beleidsnota een stap richting een beleidsnota voor de hele openbare ruimte.

Dit is waar we voor gaan

We zetten met deze beleidsnota de stip op de horizon: we kijken vooruit naar de voetgangersstad die we in 2050 willen zijn. We beschrijven hoe we werken aan een stad waar het vanzelfsprekend is om te lopen en maken concreet hoe we de voetganger een betere plek geven in de stad. Dit draagt bij aan de ambitie uit de programmabegroting (doelstelling 1): met deze beleidsnota werken we aan een toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen.

Dit is waar we voor gaan:



Utrecht is in 2050 een echte voetgangersstad met een loopcultuur:
In een stad met een loopcultuur is het logisch dat je loopt. In 2050 waarderen Utrechters lopen in de stad met ten minste een rapportcijfer 8.



We gaan voor een hoge kwaliteit voetgangersruimte:
Uitnodigende voetgangersruimte zorgt ervoor dat mensen vaker (en verder) gaan lopen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen passen we een hoge kwaliteit voetgangersruimte toe die voor iedereen toegankelijk en uitnodigend is. In de bestaande stad verbeteren we voetgangersruimte en netwerken waar dat kan. Dit is afhankelijk van de beschikbare ruimte en geld.



We combineren voetgangersruimte met andere opgaven:
We benoemen waar we lopen belangrijker vinden dan andere manieren van verplaatsen. In die (woon)straten zetten we ruimte om te lopen, ontmoeten, spelen, vergroenen (en fietsen) vanaf nu voorop. Daarmee draaien we onze werkwijze om

Stapje voor stapje

Onze stevige ambitie betekent niet dat we de voetgangersruimte direct overal in de stad veranderen. Het is bij elke nieuwe (her)inrichting van de openbare ruimte steeds weer een afweging tussen functies binnen de schaarse openbare ruimte. Niet alles is altijd mogelijk. En we hebben er het geld niet voor om alles in één keer goed te doen. En dat hoeft vaak ook niet, omdat op een heel aantal plekken de ruimte voor de voetganger al op orde is.
In de bestaande stad doen we wat we kunnen. Verbeteringen aan de voetgangersruimte combineren we zoveel mogelijk met andere werkzaamheden. Ook past het in de bestaande stad niet altijd om de voetgangersruimte te maken die we wensen: straten zijn te smal of er zijn teveel veel andere functies een plek moeten krijgen.

Stapje voor stapje maken we van Utrecht een voetgangersstad. Dit is hoe we dat doen:



We passen nieuwe kwaliteitseisen voor voetgangersruimte toe bij alle nieuwe ruimte die we maken in de stad en op plekken waar we de ruimte opnieuw inrichten zoals bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Als we aan de slag gaan met beheer en onderhoud (vervangen van de wegverharding, riolering, warmtenet, etc.), verbeteren we de kwaliteit van de voetgangersruimte waar dat kan. We durven bij deze herinrichtingen verder te kijken dan de oorspronkelijke situatie. Als er voldoende ruimte en budget is (binnen of bovenop de vervangingsopgave vanuit beheer en onderhoud) verbeteren we de voetgangersruimte en -oversteken.



We maken scherpe keuzes. We werken een voetgangersnetwerk per wijk uit om duidelijk te maken waar we prioriteit geven aan ruimte om te lopen in combinatie met vergroenen. In deze straten starten we eerst met het wegnemen van knelpunten en verbeteren van oversteken, de looproute of - route.



We maken ruimte vrij voor lopen en groen, door bijvoorbeeld parkeerplekken op te heffen (volgens afspraken uit de Parkeervisie) of geparkeerde fietsen van de stoep te halen en met een rek op een autoparkeerplek te plaatsen.

2 Aanleiding

Lopen in Utrecht

Lopen is zo vanzelfsprekend dat we er eigenlijk niet bewust bij stilstaan. Het overgrote deel van de mensen kan het, soms met een hulpmiddel. En het is een van de eerste dingen die we leren. Lopen en fietsen worden nóg belangrijkere manieren van verplaatsen in onze stad, want lopen en fietsen zijn ruimte-efficiënt. In een stad waar het aantal inwoners groeit en het steeds drukker wordt, is er geen ruimte voor meer auto's. Daarom stimuleren we lopen en fietsen. En welke manier van verplaatsen je ook kiest, de fiets, het ov of de (deel)auto, je bent óók altijd voetganger.

Een toegankelijke loopruimte en goede routes helpen mensen om (actiever) mee te doen in de maatschappij. Lopen is laagdrempelig en voetgangers staan in contact met hun omgeving en de mensen om zich heen. En lopen is goed voor de economie. We willen dan ook graag dat meer mensen gaan lopen en zich daartoe uitgenodigd voelen. Zowel mensen die in Utrecht wonen als mensen die onze stad bezoeken.

Passend bij de ambities uit bestaand beleid hebben we de afgelopen jaren al veel fijne ruimte gemaakt voor voetgangers:

- We hebben het voetgangersgebied in de binnenstad vergroot.
- We maken steeds meer beloopbare, autoluwe wijken, zoals Beurskwartier, Cartesius en Merwede.
- We bouwen bruggen, zoals de Moreelsebrug en de Dafne Schippersbrug, zodat water of spoor geen belemmering meer vormen voor voetgangers.
- We maken aantrekkelijke looproutes, bijvoorbeeld langs de Catharijnesingel en de Oosterspoorbaan.
- We maken loopruimte in de vooroorlogse wijken obstakelvrij door extra fietsenrekken naast de stoep te plaatsen.
- We geven voetgangers bij herinrichtingen meer ruimte, zoals in de Kanaalstraat, de Voorstraat en de Nachtegaalstraat.



Merwede wordt een beloopbare, autoluwe wijk
afbeelding: LOLA Landscape



Na herinrichting ruimte voor de voetganger in de Kanaalstraat

Maar we doen het nog niet automatisch goed voor de voetganger. Op verschillende plekken in de stad kunnen we het beter doen:





Toegankelijkheid voor mensen met een hulpmiddel is op plekken onvoldoende.





Doorlopende netwerken ontbreken soms, terwijl die juist belangrijk zijn in de 10-minutenstad.





Op sommige plekken in de stad houdt de stoep ineens op.





Op andere plekken kun je niet veilig oversteken, moet je ver omlopen of als voetganger lang wachten bij een verkeerslicht.





Voetgangersruimte is op plekken te smal om naast elkaar te lopen of er zijn veel obstakels.





Looproutes zijn soms onaantrekkelijk waardoor ze niet uitnodigen om te gaan lopen.

Huidige richtlijnen en maatvoering voor voetgangersruimte spreken elkaar soms tegen. Ze passen niet bij ambities uit vastgesteld beleid en sluiten niet meer aan bij de nieuwe landelijke standaard. We hebben keuzes en handvatten nodig voor het maken van goede voetgangersruimte.

Utrechtse ontwerpeisen

De Utrechtse ontwerpeisen voor onze openbare ruimte zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Voor voetgangersruimte zijn aanvullende eisen (onder andere voor toegankelijkheid) beschreven in het document Voetpaden voor iedereen. De algemene eisen voor vrije doorloopruimte zijn:



- Rustig voetpad minstens 1,20 meter breed. Bij aanleg geveltuinen blijft deze maat geborgd.



- Vrije doorloopruimte is minstens 1,50 meter breed.



- Drukkere voetpaden minstens 1,80, maar bij voorkeur 2,40 meter breed.



- Bij een puntvernauwing (zoals een boom, lantaarnpaal of paaltje) is de vrije doorloopruimte minstens 0,90, maar bij voorkeur 1,20 meter breed.

De ontwerpeisen voor vrije doorloopruimte HOR zijn ook doorvertaald naar de regels voor terrassen, uitstallingen, geveltuinen en laadinfrastructuur:



- Bij terrassen is de vrije doorloopruimte minstens 1,50 meter breed, tenzij anders is aangegeven in inrichtingsplannen.



- Bij uitstallingen is de vrije doorloopruimte minstens 1,50 meter breed. In het voetgangersgebied is het minstens 4 meter breed.



- Bij geveltuinen is de vrije doorloopruimte minstens 1,20 meter breed.



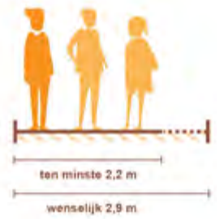
- Bij laadinfrastructuur is de vrije doorloopruimte minstens 0,90 meter breed.

Landelijke ontwerprichtlijnen (CROW)

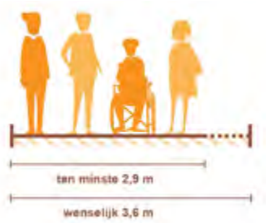
De Ontwerpwijzer voetgangers van kennisplatform CROW hanteert andere maten:



- Rustig voetpad minstens 2,00, maar bij voorkeur 2,20 meter breed.



- Drukker voetpad minstens 2,20, maar bij voorkeur 2,90 meter breed.



- Zeer druk voetpad minstens 2,90, maar bij voorkeur 3,60 meter breed.

Tot slot weten we nog maar weinig van het loopgedrag van mensen. Dat geldt niet alleen voor Utrecht, maar voor heel Nederland. Veel informatie die we bijvoorbeeld wel hebben voor de auto, fiets en het ov, hebben we niet voor lopen. We weten bijvoorbeeld niet:

- hoeveel mensen ergens lopen. Die informatie hebben we alleen voor specifieke plekken in de binnenstad en het stationsgebied;
- waar Utrechters naartoe lopen, met welk doel en hoe ze dat ervaren;
- wat Utrechters uitnodigt om vaker of verder te lopen.

Bestaand beleid als basis

Deze beleidsnota #Voordevoetganger vertaalt ambities uit bestaand beleid naar een tactisch niveau. We verbinden ambities en vertalen deze naar concrete uitgangspunten voor voetgangersruimte en -netwerken in de stad. De belangrijkste beleidsdocumenten die de basis voor de aanpak vormen staan hierna benoemd. Zie voor een uitgebreide beleidsanalyse bijlage 1.

Ruimtelijke Strategie Utrecht

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) staat hoe we werken aan een 10-minutenstad, met voorzieningen op loop- en fietsafstand. Lopen speelt een rol in alle zes stadsprofielen van de RSU.

Stedenbouwvisie

De Stedenbouwvisie 2040 beschrijft de kwaliteiten voor de stad met 11 concrete uitgangspunten waaronder: het maken van beloopbare buurten, levendige plinten (de eerste laag of lagen van een gebouw) en ruimte voor verblijf en ontmoeting.

Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan 2040 sstuurt op nabijheid van voorzieningen en een grote rol voor lopen, fietsen en OV. Voor de voetganger benoemt het Mobiliteitsplan de bereikbaarheid van A-zones, het ontwikkelen van netwerken, het maken van ruimte om te verblijven en ontmoeten en het stimuleren van sportief en recreatief lopen in de stad.

Groenstructuurplan en Schaalsprong groen

Het Groenstructuurplan 2017-2030 en de Schaalsprong groen uit de RSU 2040 beschrijven hoe Utrecht vergroent. In straten, in buurten, met parken, groene en blauwe verbindingen, en het ontwikkelen van het landschap om de stad.

Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen

Het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen beschrijft dat we in de stad groene ruimte en openbare ruimte maken die uitnodigt lopen, bewegen en ontmoeten. Deze ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn.

Gezondheid – Samen gezondheidsverschillen verkleinen

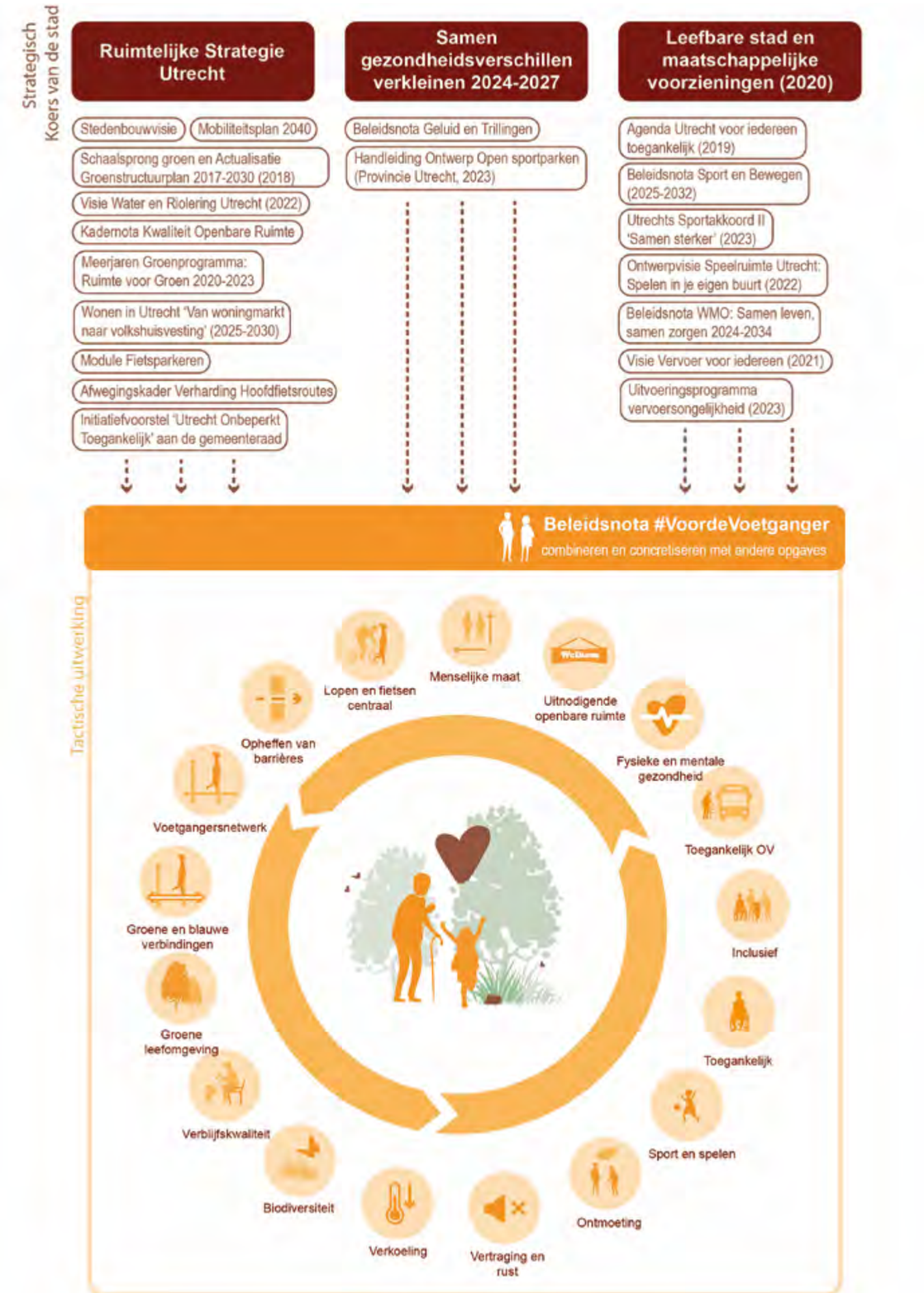
De Beleidsnota Gezondheid – Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027 beschrijft hoe het beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte helpt om gezondheidsverschillen van de inwoners te verkleinen en zelfstandigheid te vergroten.

Speelruimte

De Ontwerpvisie Spelen in je eigen buurt koppelt loopruimte aan spelen. Met speel- en sportroutes en voorzieningen als bankjes en spel- en sportaanleidingen.

Sporten en bewegen

In de Beleidsnota Sport en Bewegen benadrukt dat Utrechters de openbare ruimte steeds meer gebruiken om te sporten en bewegen. Een beweegvriendelijke ruimte nodigt uit om dagelijks te lopen, bewegen en sporten.





3 Doelstellingen

Onze voetgangersaanpak bestaat uit vier doelstellingen. Ze vormen de ruggengraat van het voetgangersbeleid. Hierna staan de doelstellingen kort beschreven, in deel B werken we ze verder uit.

Doelstelling 1

Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte voor alle nieuwe openbare ruimte die we maken of herinrichten

We introduceren een nieuwe kwaliteit voor voetgangersruimte die inclusief is, de stad voor iedereen toegankelijk maakt en het mogelijk maakt om samen te lopen. Ruimte die doorloopt, goed volgbaar, aantrekkelijk en groen is. Groen is (bijna) cruciaal voor de kwaliteit van voetgangersruimte en we zorgen ervoor dat er zo veel mogelijk groen bij komt. De nieuwe kwaliteit voor voetgangersruimte werken we uit met bouwstenen en profielen die een plek krijgen in het Handboek Openbare Ruimte. Ontwerpers kunnen die toepassen in alle projecten waar we in de stad aan werken: nieuwe gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen van de openbare ruimte. We kijken goed waar dat past, in de bestaande stad vraagt dat om maatwerk. Waar de ruimte te smal is of het budget beperkt is kunnen we in de bestaande stad afwijken van de uitgangspunten.

Doelstelling 2

Voetgangersnetwerken in de wijken, door de stad en naar buiten verbeteren

We werken voor iedere wijk een voetgangersnetwerk van Groene Ommetjes en Stedelijke Verbindingen uit. Deze voetgangersnetwerken verbinden de opgave voor lopen met andere opgaven uit het ruimtelijke, sociale en gezondheidsdomein. Denk aan vergroenen, klimaatadaptatie en opheffen parkeren, maar ook aan toegankelijkheid, spelen, ontmoeten, sporten en bewegen in de openbare ruimte. Deze voetgangersnetwerken maken duidelijk waar de voetganger prioriteit heeft en waar niet. Zo kunnen we gericht routes aanpakken, knelpunten oplossen en momenten waarop al gewerkt wordt aan de stad (bijvoorbeeld bij het vervangen van riolering) benutten om de voetgangersruimte en -netwerken te verbeteren.

Doelstelling 3

Voorzieningen zijn lopend goed bereikbaar. Op een bestemming aangekomen voelen voetgangers zich welkom en geleid.

In de 10-minutenstad willen we dat voorzieningen lopend of fietsend binnen 10 minuten bereikbaar zijn. Daarbij zijn excellente looproutes naar stations, ov-haltes, mobiliteitshubs (locaties waar verschillende soorten mobiliteit samen komen) en voorzieningen als scholen, winkels en zorgvoorzieningen als ziekenhuizen of gezondheidscentra belangrijk. Ruimte voor voetgangers is ook ruimte waar mensen verblijven, elkaar ontmoeten of even kunnen wachten. Zeker in de buurt van voorzieningen. Ook daar Parken, pleinen, speel-, sport- en hondenuitlaatplekken moeten voor iedereen toegankelijk zijn en ruimte hebben voor ontmoeting en verblijf. We beschrijven hoe een plek er aantrekkelijk uit ziet voor voetgangers.

Doelstelling 4

Lopen vanuit de voordeur is voor iedereen vanzelfsprekend(er). Voor het verplaatsen van A naar B of het maken van een ommetje

In een stad met een loopcultuur is het logisch dat je loopt. Loopstimulering en (tijdelijke) maatregelen in de openbare ruimte gericht op lopen, bewegen, spelen en ontmoeten dragen daaraan bij. Het verzamelen van data over loopgedrag en de waardering van voetgangers helpt ons om inzicht te krijgen in hoeveel mensen lopen, waar ze lopen en waarom.

Deel B Opgave

1 Trends & ontwikkelingen





Het aandeel lopen is in Utrecht minder hoog dan in de andere drie grote steden.

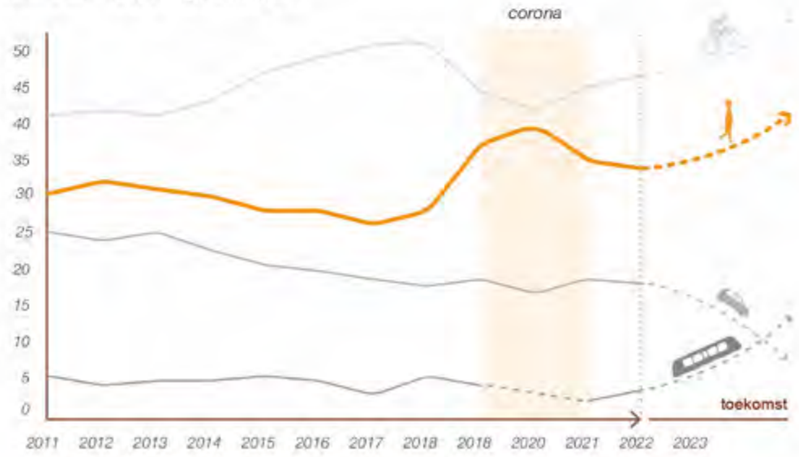




23% van de verplaatsingen in Nederland is te voet

De gemiddelde Nederlander liep in 2023 per dag

Tijdens corona is het aandeel lopen gestegen





26% van de Utrechters heeft vaak last van obstakels op de stoep

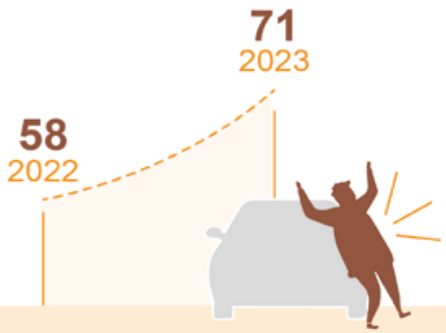




De maatschappelijke baten van lopen zijn 3 keer zo hoog als die van autorijden



53% van de jong-volwassenen in Utrecht beweegt dagelijks 30 minuten





Het aantal voetgangers dat door een verkeersongeval om het leven komt neemt toe

in 2023 kwamen er in Utrecht **197** mensen op de spoedeisende hulp terecht door een eenzijdig voetgangersongeluk



ca. 70% van alle stoepen in Utrecht zijn breder of gelijk aan 2 meter



Lopen is goed voor jezelf, de straat en de stad











Sporten in de openbare ruimte wordt belangrijker vanwege duurdere lidmaatschappen van sport- en beweeg aanbieders

Wie zijn de gebruikers van de voetgangersruimte

De gebruikers van de voetgangersruimten en hun behoeften zijn heel divers. We onderscheiden de volgende gebruikersgroepen:



Kinderen die in hun eigen buurt veilig kunnen lopen en spelen, zijn gezonder en zelfstandiger.



Ouderen blijven fit door goede loopruimte en voorzieningen op loopafstand. Bovendien kunnen ze zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen en van de stad gebruikmaken.



Vrouwen en meisjes hebben overzichtelijke en voorspelbare loop- en verblijfsruimte nodig, waar ze zich comfortabel en sociaal veilig voelen.



Hulpmiddel-/rolstoelgebruikers hebben loopruimte nodig die vlak is, zonder losliggende tegels of plotselinge obstakels. Routes met zo min mogelijk op- en afgangen en een duidelijke looplijn: een voorspelbare route.



Mensen met een visuele beperking moeten duidelijk geleid worden door de voetgangersruimte en gewezen op oversteekplaatsen of voorzieningen.



(Thuis)werkenden kunnen lopen in hun werkdag passen door lopend te bellen, een ommetje te maken of (hard) te lopen tijdens de lunchpauze. Voor een lopend overleg moet naast elkaar lopen mogelijk zijn.



Mensen met fysieke of mentale gezondheidsproblemen hebben baat bij beweging. Ze hebben aantrekkelijke routes in de omgeving van hun woon- of zorgomgeving nodig, voldoende rustige groene plekken en mogelijkheden om even uit te rusten.



Mensen met een smalle beurs of beperkte vervoerskeuze hebben lopen soms als enige optie om mee te doen in de stad. Ze hebben baat bij banen op loopafstand, goede voetgangersnetwerken naar voorzieningen en openbare ruimte om te sporten en te spelen.



Ommetjesmakers vinden het prettig om in hun eigen wijk of buurt een rondje te lopen en daarin de keuze te hebben tussen verschillende routes. Liefst door rustige straten en groen. Vaak zijn ze tussen de 20 en 60 minuten onderweg.



Sporters gebruiken de voetgangersruimte om te sporten of bewegen. Alleen, in duo's of in groepen. Vanuit de voordeur willen zij zich ongehinderd door de stad, naar de parken en het buitengebied bewegen.



Wandelaars die een uur of langer lopen zoeken doorlopende, aantrekkelijke (groene) routes waar iets te beleven is of waar het juist rustig is. Zij vragen variatie in omgeving en mogelijkheden om even uit te rusten.



Hondenbezitters lopen misschien wel het meest in de omgeving van hun eigen woning. Ze zoeken voldoende brede voetgangersruimte om met hun hond te lopen of iemand te passeren. Ze hebben behoefte aan een hondenuitlaatplek of hondenlosloopgebied in de buurt.

Zie voor een uitgebreide beschrijving van de gebruikers van de voetgangersruimte bijlage 2.

2 Opgave



Met deze beleidsnota zetten we een stap richting een echte voetgangersstad, waar het fijn wonen en wandelen is. We combineren opgaven die goed samen gaan met ruimte om te lopen en lopen daarmee vooruit op beleid voor de hele openbare ruimte. Dit is waar we voor gaan:

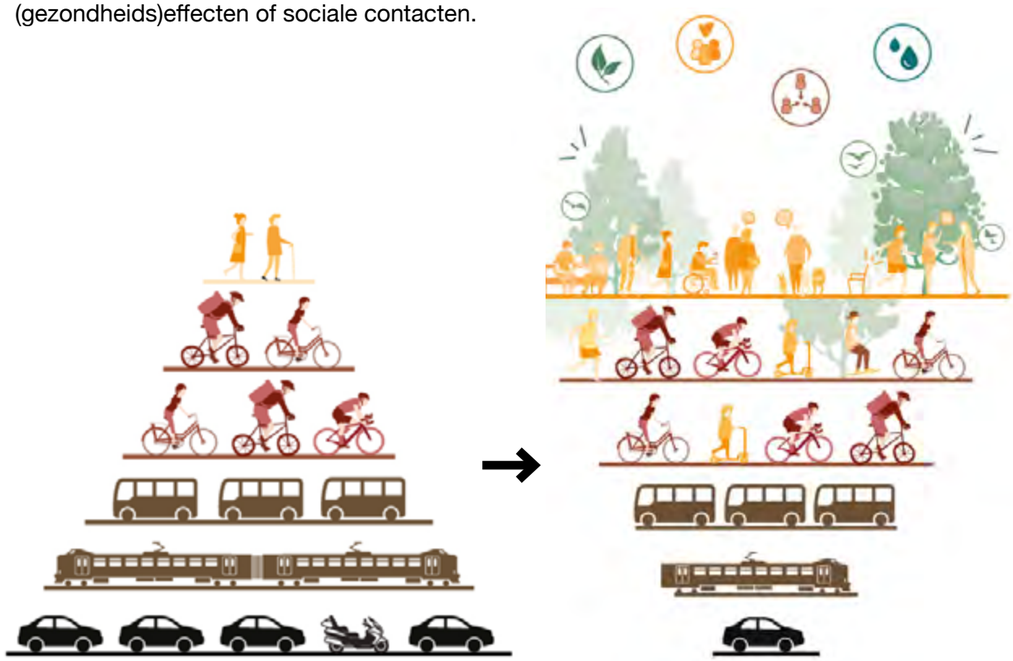
Utrecht is in 2050 een voetgangersstad met een loopcultuur

In een stad met een loopcultuur is het logisch dat je loopt. In 2050 waarderen Utrechters lopen in de stad met ten minste een rapportcijfer 8.

We hebben al de titel Wereldfietsstad en willen nu ook de voetganger op 1 zetten. Want dat is goed voor de stad, al haar inwoners en bezoekers. Lopen draagt bij aan ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Daarom gaan we werken aan een loopcultuur: we brengen lopen onder de aandacht en maken lopen vanzelfsprekender.

Belangrijk is dat mensen durven te lopen en het ook doen. Dat begint met ervaren dat lopen past binnen bestaande dagelijkse activiteiten, zoals lopen naar school of de supermarkt.

Door te bewegen voel je je fitter, lopend ontmoet je mensen op straat of je kunt samen lopen. Mensen gaan vaker lopen als ze ervaren dat het iets oplevert: ontspanning, positieve (gezondheids)effecten of sociale contacten.



De mobiliteitstransitie (lopen en fietsen op 1) combineren we met ruimte voor groen, verblijven, spelen, ontmoeten en maatregelen voor klimaatadaptatie.

We gaan voor een hoge kwaliteit voetgangersruimte

Uitnodigende voetgangersruimte zorgt ervoor dat mensen vaker (en verder) gaan lopen. Bij alles wat we doen in de stad (gebiedsontwikkeling of herinrichtingen) passen we een hoge kwaliteit voetgangersruimte toe die voor iedereen toegankelijk en uitnodigend is. Dit gaat niet alleen over de breedte van een stoep, maar vooral ook over een logische oversteek en voor iedereen toegankelijke, doorlopende ruimte.

Lopen en gebruiken van de voetgangersruimte moet voor iedereen goed mogelijk zijn: je moet ergens kunnen én willen lopen. Dat vraagt om een hogere kwaliteit van de voetgangersruimte. In ontwerp en beheer.

We zien voetgangersruimte niet alleen als ruimte om te lopen van A naar B. De voetgangersruimte moet lopen en bewegen vanuit iedere voordeur vanzelfsprekender maken. Daarvoor is het belangrijk om te bouwen aan doorlopende, aantrekkelijke voetgangersnetwerken. Net zoals we dat doen voor fiets, auto en ov. Maar dan op een manier die past bij de afstanden, beleving en het gedrag van de voetganger.

Voetgangersruimte is sociale ruimte. Toegankelijke, inclusieve voetgangersruimte maakt het voor iedereen mogelijk om mee te doen in onze stad. Toegankelijkheid vertaalt zich in bereikbaarheid, betreedbaarheid en bruikbaarheid. Voor een groep gebruikers betekent dit ook een korte afstand van een Algemene Gehandicapte parkeerplaats naar voorzieningen. Lopen wordt een sociale activiteit als mensen naast elkaar kunnen lopen, even stil kunnen staan voor een praatje en of even op een bankje kunnen zitten. Fijne, comfortabele en voldoende loopruimte brengt mensen samen: loopruimte is ruimte voor informele, korte contacten. Buurtgenoten leren elkaar kennen op straat. Een loopje naar de afvalbak, de supermarkt, de dokter, het park of het wijkcentrum moet goed mogelijk en aantrekkelijk zijn. Dit is voor sommige mensen de aanleiding om de deur uit te komen en in contact te zijn met anderen.



Met voetgangersruimte die voldoet aan het 'kunnen lopen' en 'willen lopen' gaan we voor de hoogste kwaliteit voor de voetganger.

We combineren voetgangersruimte met andere opgaven

We maken duidelijke keuzes en benoemen waar we lopen belangrijker vinden dan op andere plekken. In die (woon)straten zetten we ruimte om te lopen, ontmoeten, spelen, vergroenen (en fietsen) vanaf nu voorop. Daarmee draaien we onze werkwijze om.

Lopen is zoveel meer dan een manier van verplaatsen en ruimte om te lopen is meer dan verkeersruimte. Maar we zijn nog niet gewend om zo naar lopen te kijken.

De loopruimte gaat hand in hand met groene ruimte waar kleine dieren zoals egels, vogels en insecten hun weg en beschutting kunnen vinden. En groene, schaduwrijke plekken maken lopen aantrekkelijk. Toch worden groen, klimaatmaatregelen en voetgangersruimte nu vaak als losse opgaven gezien. We geven ze lang niet altijd samen een plek. Voetgangersruimte gaat niet ten koste van groen, maar we combineren voetgangersruimte met groen. De stad wordt drukker en het klimaat warmer en natter. Groene ruimte en koele plekken worden daar¬om steeds belangrijker en is (bijna) cruciaal voor een prettige loopruimte. Onze vergroeningsopgave, het planten van meer bomen en het kli¬maatbestendig maken van straten en wijken is goed te koppelen aan ruimte om te lopen. We zorgen ervoor dat er zo veel mogelijk groen bij komt, door verkeer te mengen, straten te versmallen of parkeerplaatsen op te heffen. Voetgangersruimte is bovendien ook goed te combineren met ruimte om te sporten en spelen in de openbare ruimte. Dat kan met sport- en spelaanleidingen in of langs de loopruimte.

Dit is hoe we dat doen:

- We combineren de groen- en klimaatopgave met het maken van aantrekkelijke loopruimte. Een goede, groene inrichting van de gevelstrook (langs een huis of ander gebouw) en functiestrook (waar bomen, geparkeerde auto's of fietsen staan) draagt bij aan een fijne loopbeleving, schaduwrijkheid en geeft een impuls aan de biodiversiteit.
- Voetgangersruimte kan ook andere vormen aannemen dan een stoep. We verkennen de herinrichting van woon-/buurtstraten altijd eerst of een erfindeling (alles op eenzelfde niveau) mogelijk is en combineren hier ruimte om te lopen met ruimte voor verblijven, spelen en vergroenen.
- We creëren ruimte door het verminderen van de ruimte voor ander verkeer (auto, fiets) door rijbanen te versmallen (ontwerpsnelheid 30 km/uur of 15 km/uur), vrijliggende fietspaden te vervangen door brede fietsstroken of fietsstraat en parkeerplaatsen op te heffen.



Ruimte voor de voetganger in woonstraten combineren we met ruimte voor andere opgaven

3 Leidende principes

Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte

We introduceren vier leidende principes voor de voetgangersruimte. Deze vertalen we naar een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte. Deze kwaliteiten zijn het vertrekpunt voor alle nieuwe voetgangersruimte die we in de stad maken



Toegankelijk voor iedereen

We maken voetgangersruimte die voor iedereen toegankelijk is: bereikbaar, betreedbaar en bruikbaar. Mensen met een hulpmiddel, (hulp)hond of kinderwagen kunnen de ruimte goed gebruiken zonder dat ze zich gehinderd voelen.



Lopen als sociale activiteit

We maken het makkelijk om naast elkaar te lopen of elkaar te passeren. Daarmee maken we lopen en bewegen als sociale activiteiten mogelijk en comfortabel.



Doorlopende ruimte

We ontwerpen doorlopende voetgangersruimte met logische looplijnen. Goed volgbare, doorgaande ruimte nodigt uit tot (verder) lopen.



Uitnodigend en groen

We maken voetgangersruimte uitnodigend en groen met voldoende afwisseling, luwte, schaduw door bomen en verkoeling. Het toevoegen van voorzieningen en sport- en spelaanleidingen vergroot de aantrekkelijkheid.

4 Doelstellingen

Onze voetgangersaanpak in vier doelstellingen

We realiseren de opgave uit hoofdstuk 2 aan de hand van vier doelstellingen.



Doelstelling 4
Lopen vanuit de voordeur is voor iedereen vanzelfsprekend(er). Voor het verplaatsen van A naar B of het maken van een ommetje.



Doelstelling 3
Voorzieningen zijn lopend goed bereikbaar. Op een bestemming aangekomen voelen voetgangers zich welkom en geleid.

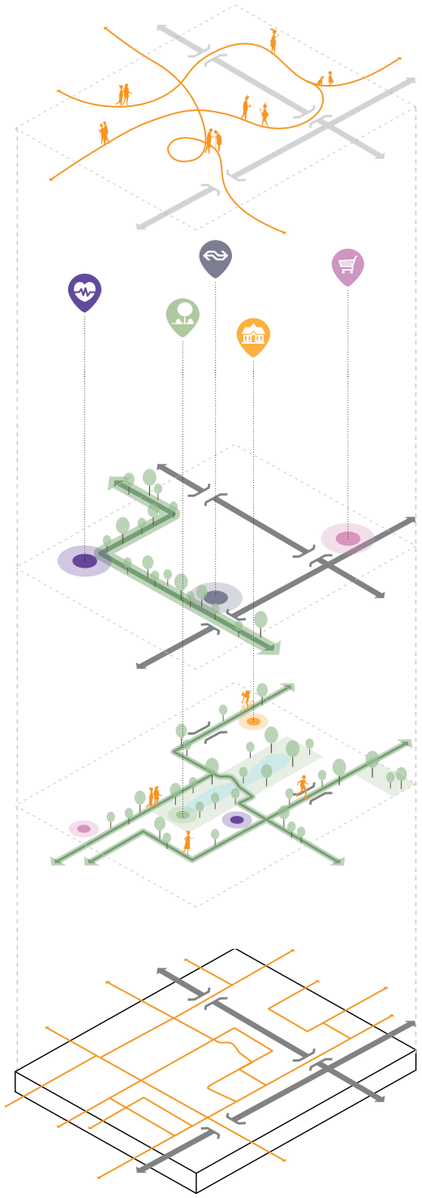




Doelstelling 2
Voetgangersnetwerken in de wijken, door de stad en naar buiten verbeteren.



Doelstelling 1
Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte voor alle nieuwe openbare ruimte die we maken of herinrichten



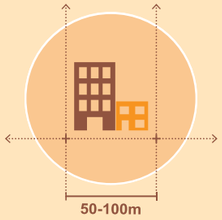
Doelstelling 1

Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte voor alle nieuwe openbare ruimte die we maken of herinrichten.

We introduceren een nieuwe kwaliteit voor voetgangersruimte die inclusief is, de stad voor iedereen toegankelijk maakt en het mogelijk maakt om samen te lopen. Ruimte die doorloopt, goed volgbaar, aantrekkelijk en groen is. Groen is (bijna) cruciaal voor de kwaliteit van voetgangersruimte en zorgen ervoor dat er zo veel mogelijk groen bij komt. De nieuwe kwaliteit voor voetgangersruimte werken we uit met bouwstenen en profielen die een plek krijgen in het Handboek Openbare Ruimte. Ontwerpers kunnen die toepassen in alle projecten waar we in de stad aan werken: nieuwe gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen van de openbare ruimte. We kijken goed waar dat past, in de bestaande stad vraagt dat om maatwerk. Waar de ruimte te smal is of het budget beperkt is kunnen we in de bestaande stad afwijken van de uitgangspunten. Hoe we dat doen beschrijven we in hoofdstuk 5.

Lopen start bij de voordeur van je huis, de school, de bus, de winkel of je werkplek. Vanuit al die voordeuren moet je je uitgenodigd voelen om te gaan lopen. Daarvoor moet de voetgangersruimte van goede kwaliteit zijn en door iedereen gebruikt kunnen worden. Dat is niet alleen een ontwerpopgave. Ook het beheer van de ruimte is belangrijk om de ruimte voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk te houden.

Uitgangspunten voor de basiskwaliteit voetgangersruimte



- Mensen moeten zich gemakkelijk lopend door de stad kunnen verplaatsen. Daarom is de maaswijdte van het stratenpatroon tussen nieuwe bouwblokken bij voorkeur niet groter dan 50 tot 100 meter.



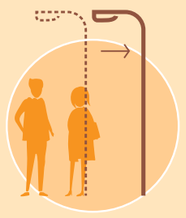
- De vrije doorloopruimte is voor iedereen toegankelijk en heeft een gewenste minimale breedte van 2,20 meter*. Drukke routes kunnen breder zijn, passend bij het aantal gebruikers.



- Voetgangersruimte combineren we met groen. Als groene ruimte in het gedrang komt door de nieuwe breedtemaat, vallen we terug op een vrije doorloopruimte van 2,00 meter.



- Soms is de bestaande voetgangersruimte nu breder dan 2,20 meter, terwijl dat niet nodig is voor het aantal voetgangers. Daar verkennen we hoe we de voetgangersruimte kunnen versmallen ten gunste van groen, wateropvang, spelen of andere functies die lopen of het functioneren van de straat aantrekkelijker maken.



- In de vrije doorloopruimte plaatsen we geen obstakels. Straatmeubilair, terrassen, groen en andere functies krijgen een plek in de functie- of gevelstrook. Een goede functie- of gevelstrook maakt de voetgangersruimte aantrekkelijker. Een puntvernauwing (bijvoorbeeld voor een boom of paal) is mogelijk. De vrije doorloopruimte is dan ten minste 1,30 meter.



- Routes zijn tenminste 30% schaduwrijk, liefst door bomen.



- Voetgangersroutes zijn ontworpen vanuit een doorlopende looplijn. Looproutes hebben formele geleidelijnen en (natuurlijke) gidslijnen. Dit maakt routes goed volgbaar en leesbaar.



- Oversteken wordt makkelijker en vanzelfsprekender. Kruisingen en oversteekplaatsen zijn veilig, prettig en logisch ingericht. Ook voor mensen met een visuele beperking en mensen die een hulpmiddel gebruiken. Oversteken zijn onderdeel van de looproute, geen onderbreking.



- Voetgangers voelen zich prettig en veilig, ook als zij de ruimte delen met fietsers en/of auto’s.



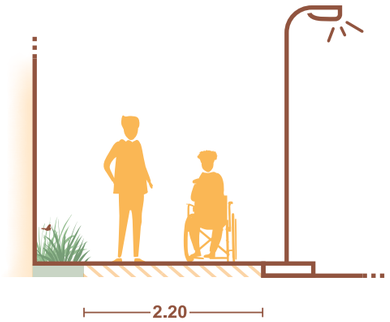
- Een aantal straten in het voetgangersnetwerk moet 24 uur per dag prettig voelen voor gebruikers. Deze 24-uursroutes zijn goed verlicht en lopen vaak langs drukke(re) straten of fietsroutes.

* Deze maat sluit aan bij de CROW-richtlijnen en is het vertrekpunt voor alle nieuwe voetgangersruimte die we maken, zoals bij nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen. Voetgangersruimte kan ook een andere vorm aannemen dan een stoep zoals een erfindeling, shared space of wandelpad. De vormgeving is altijd maatwerk.

Zo ziet de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte eruit

De vier leidende principes op pagina 35 zijn het vertrekpunt voor alle nieuwe voetgangersruimte die we maken. We gaan bovendien sturen op de gewenste kwaliteit. Dat is anders dan het borgen van de minimale toegankelijkheid of een ondergrens voor vrije doorloopruimte. In de bestaande stad is dat soms puzzelen met de ruimte. Het is bij elke nieuwe (her)inrichting van de openbare ruimte steeds weer een afweging tussen functies binnen de schaarse openbare ruimte. Niet alles is altijd mogelijk. Zie hoofdstuk 5 voor hoe we daar mee omgaan.

Minimale breedtemaat

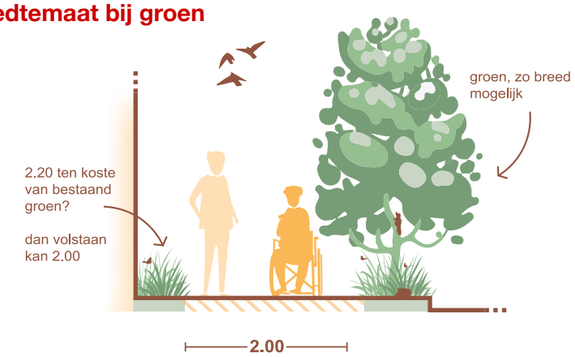


- Minimale breedtemaat voor vrije doorloopruimte is 2,20 meter, deze maat is het vertrekpunt voor alle voetgangersruimte die we maken in de stad. Deze maat sluit aan bij de ontwerpwijzer Voetgangers van CROW.



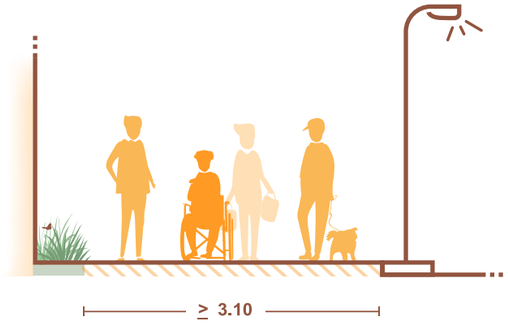
Voorbeeld van vrije doorloopruimte (Hogelanden W.Z.)

Minimale breedtemaat bij groen



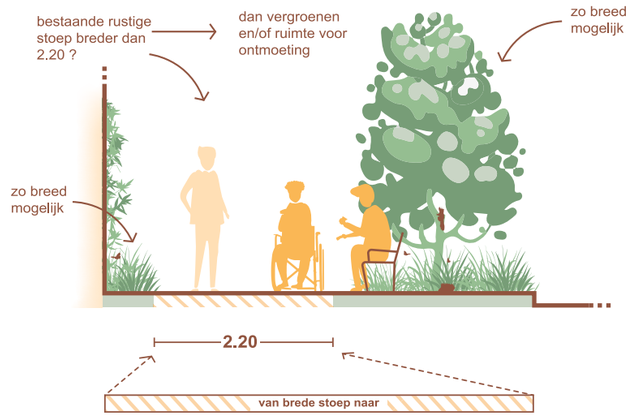
- Op plekken waar groene ruimte in het gedrang komt, kan teruggevallen worden op een minimale vrije doorloopruimte van 2,00 meter. Voor bomen gelden de regels voor een ‘puntvernauwing’.

Minimale breedtemaat voor drukke routes



- Voor drukke routes (20-30 voetgangers per minuut) – bijvoorbeeld in de binnenstad, bij voorzieningen en naar stations – hanteren we een minimale breedte van 3,10 meter voor de vrije doorloopruimte. Afhankelijk van het aantal huidige of verwachte voetgangers kan de ruimte ook breder zijn.

Te brede voetgangersruimte

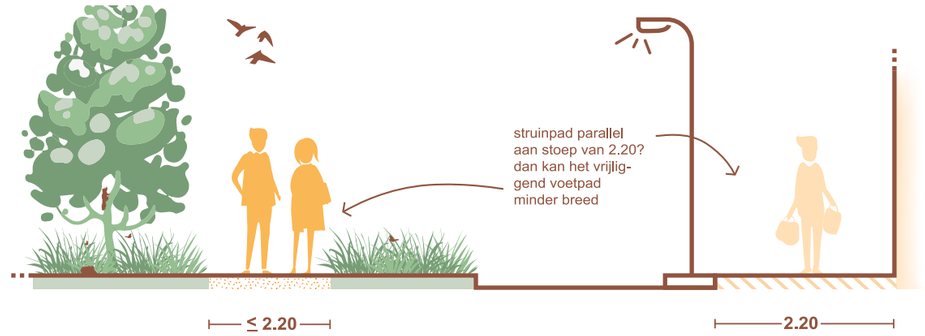


- Op sommige plekken is de voetgangersruimte nu breder dan 2,20 meter, terwijl dat niet nodig is voor het aantal voetgangers. Op deze plekken versmallen we bestaande voetgangersruimte. De ruimte die vrij komt richten we groen in of met andere functies die lopen, spelen en verblijven in de straat aantrekkelijker maken.



Voorbeeld van vergroende voetgangersruimte (Ondiep)

Parallel alternatief



- De nieuwe maten voor de vrije doorloopruimte zijn het uitgangspunt voor alle stoepen die we nieuw aanleggen. Vrijliggende voetpaden moeten aan deze maat voldoen als er geen parallel alternatief (zoals een stoep) aanwezig is. Bijzondere voetpaden als struin- en dwaalpaden hoeven niet aan de minimale breedte-eis te voldoen. De charme van deze paden is bovendien dat ze vaak onverhard zijn of met halfverharding zijn uitgevoerd. We kijken goed of bestaande waarden en de kwaliteit van groen niet in het geding komen. Ook voor plekken in de historische binnenstad en in sommige smalle straten in de bestaande stad is het maken van de voetgangersruimte maatwerk.



Voorbeeld van een parallel alternatief (Cremerstraat)

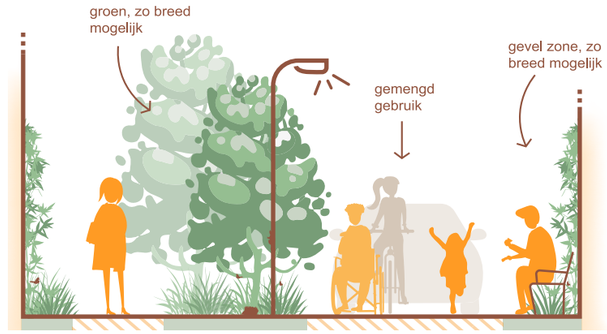
Waar het kan, gaan we het helemaal anders doen. Bij de herinrichting van woon- en buurtstraten, bijvoorbeeld bij groot onderhoud van wegen en riolering, onderzoeken we eerst of een erfinrichting mogelijk is. Dat sluit aan bij de overgenomen Motie M272 ‘Erven waar het kan’ bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2040. Met de keuze voor een erf maken we ruimte voor groen, verblijven, spelen en lopen het vertrekpunt. Nu is dat vaak de ruimte voor rijdende en geparkeerde auto’s. De ontwerpsnelheid voor buurtstraten gaat naar 15 kilometer per uur.

Op een erf delen gebruikers de ruimte. Voetgangers bepalen de snelheid van ander verkeer. Hiervoor is een andere inrichting van een straat of buurt nodig, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer, het omleiden van doorgaand verkeer, het opheffen van een deel van de autoparkeerplaatsen. Alle ruimte bevindt zich zoveel mogelijk op één niveau en er is voldoende ruimte voor waterberging, ook bij hevige neerslag. We voegen groenvakken toe en markeren waar auto’s kunnen parkeren. Als er onvoldoende budget is voor een complete herinrichting, zoeken we naar andere manieren om de snelheid te verlagen en groen en verblijfsruimte toe te voegen. Bijvoorbeeld met groenvakken, plantenbakken (zelfbeheer door bewoners), verandering van belijning, andere inrichting van oversteken en toevoeging van speel- en ontmoetingsplekken in een straat.

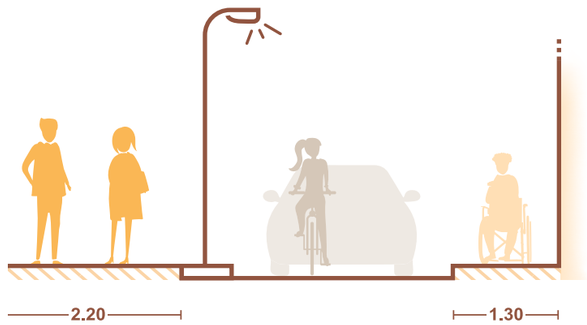


Voorbeeld van een groen erf (Vleuterweide Zuid)

Erfinrichting

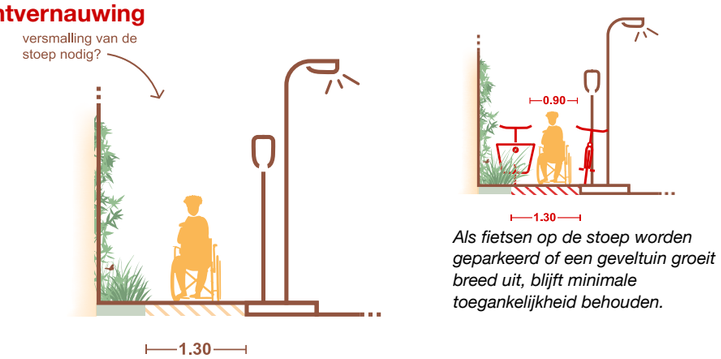


- In woonstraten kiezen we bij voorkeur voor een erfinrichting (15 km/uur) als de straat voldoet aan de uitgangspunten die daarbij horen. Voetgangers delen de ruimte met andere gebruikers. Er is dan ook voldoende ruimte voor groen, spelen en verblijven. Dit is een goede oplossing voor woonstraten met weinig ruimte.



- Als er weinig ruimte in een woonstraat is en een erfinrichting niet kan, heeft de stoep minstens aan één zijde van de straat een vrije doorloopruimte van 2,20 meter. De stoep aan de andere kant heeft een vrije doorloopruimte van minstens 1,30 meter, zodat een persoon met een hulpmiddel hier gebruik van kan maken.

Smalle stoep en puntvernauwing



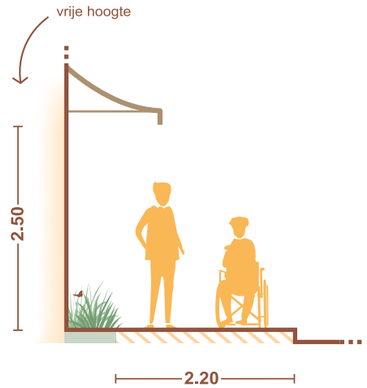
Als fietsen op de stoep worden geparkeerd of een geveltuin groeit breed uit, blijft minimale toegankelijkheid behouden.

- 1,30 meter is de minimale maat die een persoon met hulpmiddel nodig heeft om de ruimte te gebruiken. De vrije doorloopruimte is in basis altijd 2,20 meter, tenzij dit ten koste gaat van inrichting die bijdraagt aan een positieve loopbeleving. Denk aan groene boomspiegels, geveltuinen of een andere invulling van de gevelstrook. Dan kan de ruimte smaller zijn dan 2,20 meter, maar nooit smaller dan 1,30 meter.
- Objecten als lantaarnpalen, laadpalen, borden en afvalcontainers plaatsen we niet meer in de vrije doorloopruimte. Op sommige plekken is de ruimte beperkt. Dat kan ook komen door een boom. Bij zo'n 'puntvernauwing' hanteren we over een korte lengte ook een breedte van ten minste 1,30 meter.



Voorbeeld van een puntvernauwing

Vrije doorloophoogte

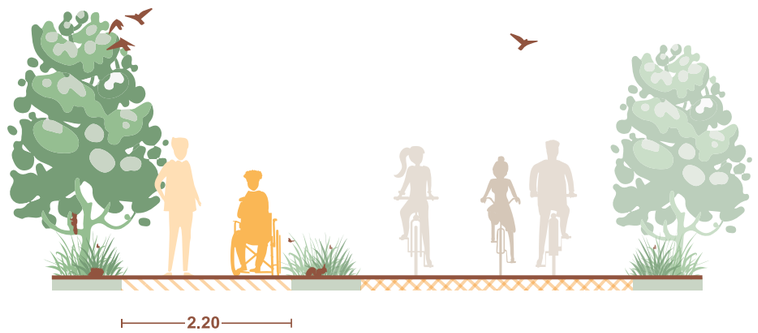


- De vrije doorloophoogte blijft 2,50 meter.



Voorbeeld van vrije doorloophoogte (Amsterdamsestraatweg)

Langs fietspaden ook voetpaden

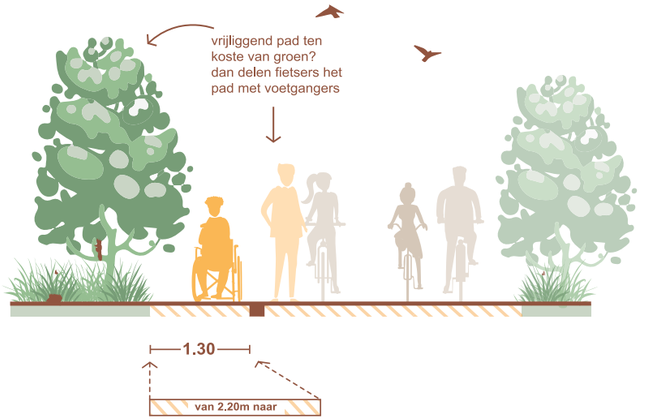


- Langs een hoofd- of doorfietsroute is voor voetgangers altijd een stoep of pad aanwezig, bij voorkeur vrijliggend. Zo zitten voetgangers en (vlotte) fietsers elkaar niet in de weg.



Voorbeeld van een voetpad langs een fietspad (J.C. Verthorenkade)

Gedeeld pad voor voetgangers en fietsers

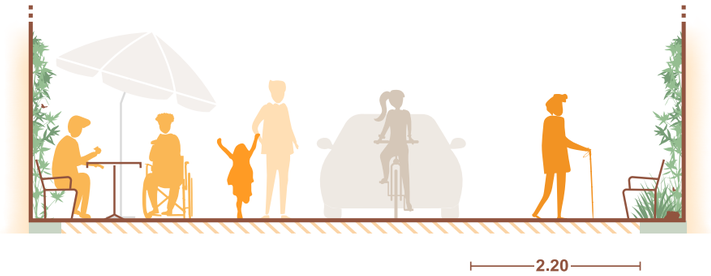


- Als fietsers en voetgangers samen een pad delen is dat pad ten minste 3,50 meter breed. De verharding doet niet denken aan een fietspad (met rood asfalt). Een gedeeld pad heeft tenministe aan één zijde een zone van 1,30 meter breed, bedoeld voor voetgangers die zich minder zeker voelen op een gedeeld pad.



Voorbeeld van een gedeeld pad (Musicallaan)

Gedeelde ruimte

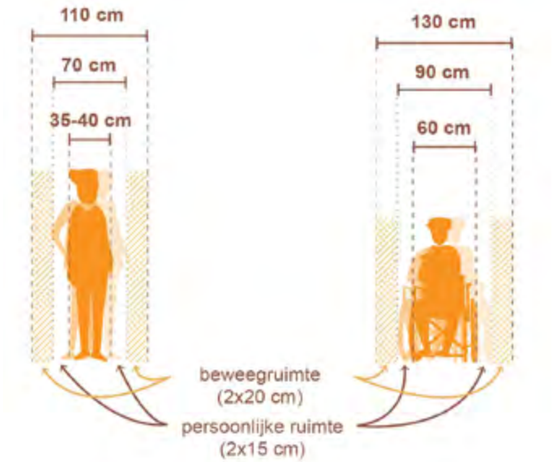


- Een shared space is een gebied (bijvoorbeeld een plein) waar alle verkeersdeelnemers dezelfde ruimte delen. Voor mensen met een beperking of mensen die zich minder zeker voelen is er een rustige looplijn buiten de (drukke) shared space om ingericht.

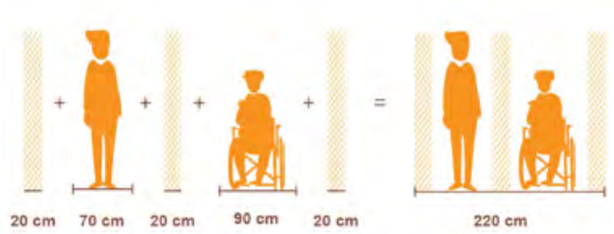


Voorbeeld van een gedeelde ruimte (Mariaplaats)

Zo hebben we de nieuwe maat voor vrije doorloopruimte bepaald



- De maat voor vrije doorloopruimte is een optelsom van:
  - De gemiddelde schouderbreedte van een persoon. Voor personen die een hulpmiddel gebruiken tellen we daar de breedte van een rolstoel bij op;
  - De 'beweegruimte' van een persoon;
  - De 'persoonlijke ruimte' van een persoon, want niemand loopt schouder aan schouder.



- We tellen de minimale breedte van een persoon en een persoon met hulpmiddel bij elkaar op. Zo komen we tot 2,20 meter als minimale breedtemaat voor de vrije doorloopruimte.

Een ruimere stoep biedt kansen om de loopruimte aantrekkelijker te maken door bijvoorbeeld vergroening en het toevoegen van speel- of verblijfsmogelijkheden. Op plekken waar de stoep smaller is dan 2,20 meter kijken we naar manieren om de voetgangersruimte beter toegankelijk te maken. In het hoofdstuk 'Ruimte maken' (Bijlage 3) staan hiervoor een aantal voorbeelden. In de bestaande stad is een stoep van 2,20 meter aan beide zijden van de straat ook niet altijd mogelijk. Zie hoofdstuk 5 voor hoe we daar mee omgaan.

De vrije doorloopruimte voor voetgangers heeft ook een relatie met de regels voor terrassen, uitstallingen, geveltuinen, laadinfrastructuur, afvalinzameling en de aanwezigheid van andere objecten in de openbare ruimte (beschreven in het Handboek Openbare Ruimte).

Doelstelling 2
Voetgangersnetwerken in de wijken, door de stad en naar buiten verbeteren

We werken voor iedere wijk een voetgangersnetwerk van Groene Ommetjes en Stedelijke Verbindingen uit. Deze voetgangersnetwerken verbinden de opgave voor lopen met andere opgaven uit het ruimtelijke, sociale en gezondheidsdomein. Denk aan vergroenen, klimaatadaptatie en opheffen parkeren, maar ook aan toegankelijkheid, spelen, ontmoeten, sporten en bewegen in de openbare ruimte. Deze voetgangersnetwerken maken duidelijk waar de voetganger prioriteit heeft en waar niet. Zo kunnen we gericht routes aanpakken, knelpunten oplossen en momenten waarop al gewerkt wordt aan de stad (bijvoorbeeld bij het vervangen van riolering) benutten om de voetgangersruimte, -oversteken en -netwerken te verbeteren.

Netwerk van Groene Ommetjes

Groene Ommetjes zijn aantrekkelijke groene looproutes, bedoeld om te lopen van A naar B of om ontspannen een wandeling te maken in de wijk. Dit netwerk van groene (woon)straten verbindt parken, plantsoenen, speeltuinen, sport- en hondenuitlaatplekken met elkaar. Ook de meeste wijkvoorzieningen, zoals scholen, winkels en zorgcentra, liggen aan de route. Daar loop je zo naartoe!

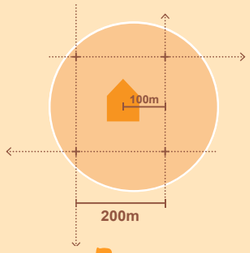
Langs een Groen Ommetje zijn voldoende rustige, koele plekken en verblijfsruimten te vinden. Idealiter is vanuit iedere voordeur een Groen Ommetje binnen ongeveer 100 meter te bereiken. Op sommige plekken met groen van belangrijke ecologische waarde is de voetganger te gast. Op andere plekken, zoals in woonstraten, gaan voetgangersruimte en vergroening hand in hand.

Stedelijke Verbindingen voor de voetganger

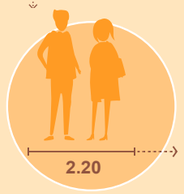
Waar Groene Ommetjes lopen in de wijk prettig maken, zijn Stedelijke Verbindingen belangrijk voor (verder) lopen door de stad en naar het buitengebied. Ze verbinden wijken en mensen met elkaar, en de stad met het landschap. Daar hoort het voorkomen of wegnemen van barrières door wegen, water en spoor bij. Wegoversteken zijn soms relatief eenvoudig te verbeteren of toe te voegen (maar ook dat kost geld). Aanpassingen van spooroverwegen en aanleggen van tunnels en bruggen (onder of over spoor/ water) is altijd duur en duurt lang. Voorbeelden van lopende projecten zijn de Demkaspoorbrug, de Boorstraattunnel, de Nicolaas Beetsstraattunnel, de De Meernbrug en aanpassingen van spoorwegovergangen zoals in de Eykmanlaan. Veel nieuwe projecten zullen we voorlopig niet starten vanwege beperkte middelen.

Stedelijke Verbindingen zijn lange doorlopende lijnen door de stad. Prachtige groen- en waterstructuren, zoals rivieren, kanalen en grachten, maar ook groene stadslanen, spoortaluds en bruisende stadsstraten. Sommige verbindingen worden al goed gebruikt door voetgangers, andere willen we aantrekkelijker inrichten. Niet alleen om te lopen, maar ook om te verblijven. Stedelijke Verbindingen kunnen uitnodigen tot sporten en bewegen, bijvoorbeeld voor wandelen, hardlopen of skaten.

Uitgangspunten voor het netwerk van Groene Ommetjes



- Een Groen Ommetje is op maximaal 100 meter vanaf een woning te bereiken. De maaswijdte, de onderlinge afstand tussen straten die onderdeel zijn van het netwerk van Groene Ommetjes, is bij voorkeur 200 bij 200 meter.



- De vrije doorloopruimte is voor iedereen toegankelijk en heeft een gewenste minimale breedte van 2,20 meter.



- Voetgangersruimte en groen gaan hand in hand. Als groene ruimte in het gedrang komt door de nieuwe breedtemaat, kan teruggevallen worden op een vrije doorloopruimte van 2,00 meter.



- Op sommige plekken is de voetgangersruimte nu breder dan 2,20 meter, terwijl dat niet nodig is voor het aantal voetgangers. Daar verkennen we hoe we de voetgangersruimte kunnen versmallen ten gunste van groen of andere functies die lopen of het functioneren van de straat aantrekkelijker maken.



- Het groen dat we toevoegen komt de biodiversiteit ten goede en is leefruimte voor de Utrechtse doelsoorten (dieren en planten).



- Routes zijn 40% schaduwrijk, liefst door bomen. Waar mogelijk voegen we voldoende zitgelegenheid (bankjes) toe.



- Groene Ommetjes zijn ‘parkeerluw’ en lopen bij voorkeur niet langs drukke wegen voor autoverkeer.



- Groene Ommetjes verbinden voorzieningen in de wijk. We trekken Groene Ommetjes door langs sportparken en door werklocaties.



- Voetgangers krijgen op een Groen Ommetje voorrang op ander verkeer. Dat maken we voor alle verkeersdeelnemers duidelijk, bijvoorbeeld met een zebrapad of een oversteek op het niveau van de voetgangersruimte.

Werkwijze Groene Ommetjes

Voor iedere wijk werken we een voetgangersnetwerk uit. We benoemen straten en plekken waar we gaan voor excellente voetgangerskwaliteit: Groene Ommetjes. Groene Ommetjes verbinden voorzieningen en groene ruimten. Het zijn fijne looproutes naar bijvoorbeeld scholen, stations, ov-haltes, en zorgvoorzieningen. Deze routes zijn nodig om (meer) mensen hier (vaker) lopend naar toe te laten gaan. Groene Ommetjes zijn ook routes om de hond uit te laten, routes naar een speelplek, sportplek of park.

Loopruimte gaat hand in hand met groen. We combineren de vergroeningsopgave van de Groene Schaalsprong en het principe ‘Groen, tenzij…’ met ruimte om te lopen én het opheffen van parkeerplekken (jaarlijks 0,5 tot 1%, zie Parkeervisie). Zo maken we aantrekkelijke groene routes, die schaduwrijk en koel zijn. Dit zijn ook plekken waar we water opvangen en die goed zijn voor (het verbeteren van) de biodiversiteit in de stad. Dit doorlopende groen in combinatie met ruimte om te lopen is niet alleen fijn voor mensen, maar ook voor kleine dieren (zoals egels, vogels en insecten) die hun weg en beschutting zoeken in de stad.

Ieder onderdeel van een Groen Ommetje kan er anders uitzien. Samen vormen deze ruimten op den duur een netwerk. Soms beginnen we klein, bijvoorbeeld met het vergroten van boomspiegels of (stimuleren van) de aanleg van geveltuinen of gevelbeplanting. Op andere plekken zijn er kansen om het profiel van de straat helemaal te veranderen. Een straat kan bijvoorbeeld transformeren naar een erf. Groene Ommetjes lopen ook door belangrijke groenstructuren. Daar is de groene ruimte leidend. We zorgen dat mensen hier fijn kunnen lopen, maar koesteren de stadsnatuur.

Door gebundeld parkeerplekken op te heffen (in plaats van in elke straat 1 of 2), kan het groene profiel doorlopen:



1. Huidige situatie.



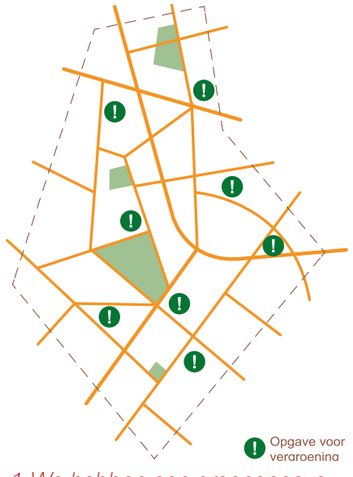
2. Groen Ommetje door kleine maatregelen.



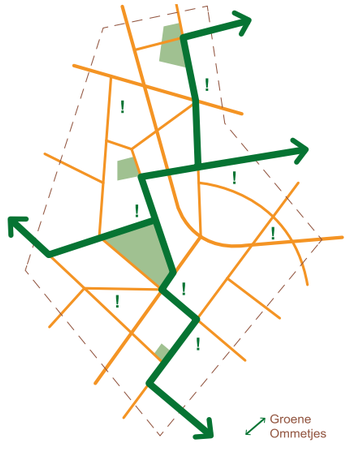
3. Groen Ommetje door grotere ingrepen.



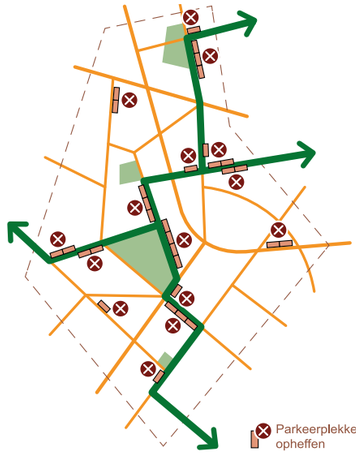
4. Groen Ommetje door groene herinrichting.



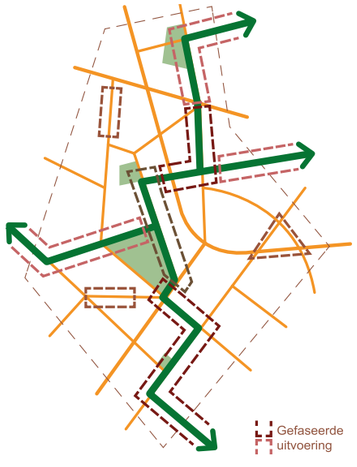
1.We hebben een groenopgave per buurt.



2. We combineren de groenopgave zoveel mogelijk met het maken van Groene Ommetjes. Zo maken we een netwerk



3.Waar mogelijk heffen we parkeerplekken zoveel mogelijk op (volgens de parkeervisie) langs Groene Ommetjes



4. We sluiten zoveel mogelijk aan bij andere werkzaamheden. Het netwerk van Groen Ommetjes wordt stap voor stap uitgevoerd.

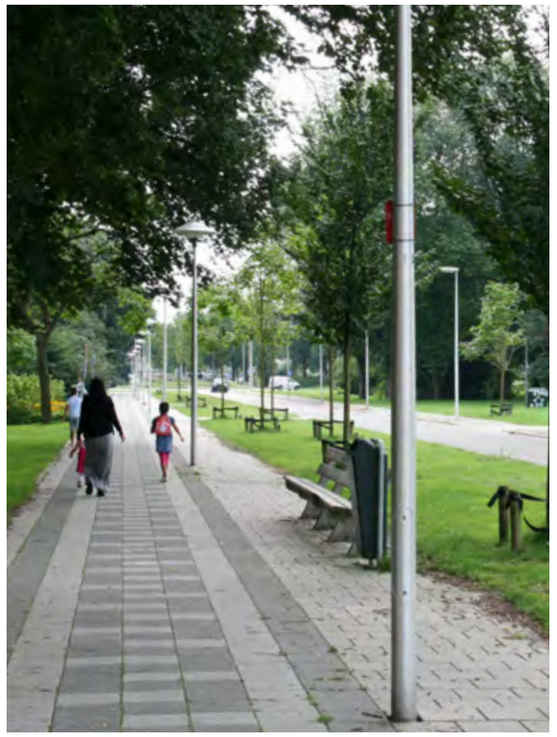


5. Het resultaat is een aaneengesloten netwerk van Groene Ommetjes in een wijk.

Voorbeelden van Groene Ommetjes



Tuinstraten (Antwerpen)
(foto: J. Broeckx)



Speelstraat Overvecht (Utrecht)



Vergroende Jekerstraat (Utrecht)

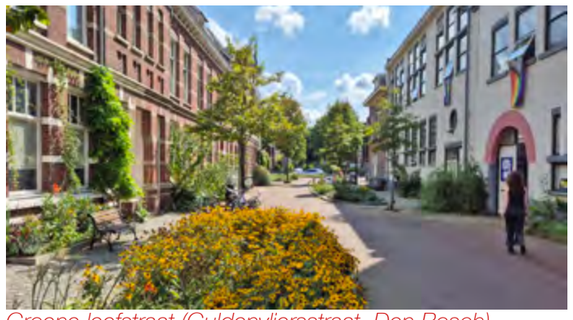


Vergroende stoep (Tilburg)





Vergroende Grebbestraat, voor en na (Utrecht)



Groene leefstraat (Guldenvliersstraat, Den Bosch)
(foto: N. Sluijsmans)

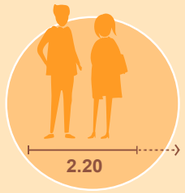


Brede groene stoepen in Zijdebalen (Utrecht)



Weelderig groene straat (Appelstraat, Groningen)
(foto: N. Sluijsmans)

Uitgangspunten voor Stedelijke Verbindingen voor de voetganger



- De vrije doorloopruimte is voor iedereen toegankelijk. De gewenste minimale breedte voor de vrije doorloopruimte is 2,20 meter. Er geldt een uitzondering voor wandelpaden (bij aanwezigheid van een alternatief) en struinpaden door het groen. Deze kunnen bovendien onverhard of met halfverharding worden uitgevoerd.



- Voetgangersroutes langs Stedelijke Verbindingen zijn doorlopend. Uitgangspunt is dat voetgangers voorrang hebben op ander verkeer als zij de looplijn van de Stedelijke Verbinding volgen.



- Barrières door water, spoor en wegen hebben idealiter om de 300 tot 500 meter een voetgangersoversteek of onderdoorgang, passend bij de afstanden die voetgangers lopen.



- Het is goed mogelijk om Stedelijke Verbindingen over te steken. Oversteken zijn bruikbaar voor mensen met een beperking en op meerdere plekken georganiseerd.

De verschillende typen Stedelijke verbindingen



Groene en blauwe verbindingen

Groene verbindingen zijn de doorgaande groenstructuren. Blauwe verbindingen zijn de waterlopen in de stad met (groene) oevers. Het zijn luwe en ruim opgezette structuren om te lopen. Bewegen en ontspannen in het groen geven we vorm op een manier die past bij de aanwezige natuur en biodiversiteit.
Voorbeelden zijn de Vecht en de Biltse Grift.



Stadslanen

Stadslanen zijn de doorgaande bomenlanen en -structuren. Vaak zijn het bredere straten met karakteristieke boombeplanting. Waar mogelijk worden het groene lanen met struin- of wandelpaden door de midden- en/of zijbermen.
Voorbeelden zijn de Croeselaan, de Maliebaan en de Rijnkennemerlaan.



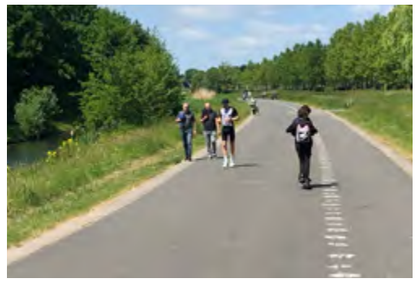
Spoortaluds

Spoortaluds zijn groene verbindingen door de stad. Vaak zijn ze ruim, groen en autoluw of -vrij. De meeste hebben schouwpaden (eigendom Prorail) en/ of (brede) groene ruimtes die vaak afgesloten zijn door hekken. Met het openstellen en toegankelijke maken van het schouwpad , creëren we nieuwe groene routes door de stad en naar buiten.
Voorbeelden zijn Baden Powellweg en Cemerstraat.



Stadsstraten

Stadsstraten zijn bruisende staten. Vaak komt (doorgaand) verkeer er samen met lopen, verblijven, winkels, horeca, voorzieningen, werken en wonen. Naast bestemming zijn het vaak aanloopstraten naar een centrum. Ze verbinden buurten aan elkaar als ze goed oversteekbaar zijn.
Voorbeelden zijn de Kanaalstraat, Nachtegaalstraat en de Amsterdamsestraatweg.



Sportroutes

Sportroutes zijn routes voor het sportief bewegen door de stad. Sommige zijn voor sportief gebruik aangelegd, andere worden zo gebruikt. Liefst koppelen we sportroutes aan sportparken en -plekken in de stad en verbeteren de kwaliteit van sportroutes als er een gelegenheid is.
Voorbeelden zijn Het Lint (aangelegd als sportroute) en Jaagpad-Vechtdijk (gebruikt als sportroute).

Stedelijke verbindingen

- Groenblauwe verbinding
- Groene verbinding
- Stadslaan
- Spoortalud
- Stadsstraat
- Sportroute
- Thematische wandelroutes

Deze kaart toont bestaande en gewenste verbindingen (gebaseerd op beleid). Bij de uitwerking in Omgevingsvisies en wijkuitwerkingen kunnen verbindingen aangepast en/of toegevoegd worden.

Doelstelling 3

Voorzieningen zijn lopend goed bereikbaar. Op een bestemming aangekomen voelen voetgangers zich welkom en geleid.

In de 10-minutenstad willen we dat voorzieningen lopend of fietsend binnen 10 minuten bereikbaar zijn. Daarbij zijn excellente looproutes naar stations, ov-haltes, mobiliteitshubs (locaties waar verschillende soorten mobiliteit samen komen) en voorzieningen als scholen, winkels en zorgvoorzieningen als ziekenhuizen of gezondheidscentra belangrijk. Ruimte voor voetgangers is ook ruimte waar mensen verblijven, elkaar ontmoeten of even kunnen wachten. Zeker in de buurt van voorzieningen. Parken, pleinen, speel-, sport- en hondenuitlaatplekken moeten voor iedereen toegankelijk zijn en ruimte hebben voor ontmoeting en verblijf. We beschrijven hoe een plek er aantrekkelijk uit ziet voor voetgangers.

Uitgangspunten voor het bereikbaar maken van voorzieningen



- Dagelijkse voorzieningen zijn zoveel als mogelijk binnen 10 minuten te lopen (of fietsen) vanuit huis te bereiken.



- Voorzieningen liggen zoveel mogelijk aan of nabij het netwerk van Groene Ommetjes of aan een Stedelijke Verbinding.



- Voor de inrichting van de directe omgeving van scholen, winkelcentra en zorgclusters introduceren we drie zones. Deze zijn te gebruiken voor nieuwe voorzieningen of om bestaande situaties te verbeteren.
  - Zone 1: direct rondom de voorziening: hier is de voetganger de enige gebruiker. Er zijn uitzonderingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen, nood- en hulpdiensten en soms logistiek verkeer.
  - Zone 2: tot hier zijn fietsers welkom. Zij kunnen hier hun fiets parkeren.
  - Zone 3: tot hier rijden auto's, zij kunnen hier parkeren. Voor voorzieningen met een functie voor de wijk, stad of regio ligt in zone 3 een (H)OV-halte. Vanaf de parkeerplek of halte is er een aantrekkelijke looproute naar de voorzieningen.



- Stations, (H)OV-haltes en mobihubs zijn te bereiken via excellente looproutes. Lopen is (met fietsen) de belangrijkste manier om bij deze voorzieningen te komen. We nemen bezoekers die hier voor het eerst komen als uitgangspunt. Naast een op- of overstapplek zijn deze voorzieningen namelijk het visitekaartje voor de stad. Mensen lopen er niet alleen, maar wachten er, stappen over, ontmoeten anderen en verblijven er enige tijd. Dat vraagt om een aantrekkelijke, (sociaal) veilige omgeving waar mensen even kunnen en willen verblijven.



- Naar parken, pleinen, speel-, sport- en hondenuitlaatplekken kun je comfortabel toe lopen. Dit geldt ook voor maatschappelijke en culturele voorzieningen als een bibliotheek, buurt- of wijkcentrum. Ze zijn goed en zonder barrières verbonden met hun directe omgeving. Parken hebben vanuit alle windstreken minstens één toegankelijke route. Er is in parken voldoende ruimte om te ontmoeten, verblijven, spelen, bewegen en ontspannen.



- De historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park zijn bijzondere gebieden in de stad. Verblijfskwaliteit is hier belangrijk: de voetgangersruimte is naast ruimte om te verplaatsen ook ruimte om te verblijven. Zeker in de historische binnenstad. In het mobiliteitsplan noemen we dit A-zones. Voetgangers zijn hier samen met fietsers de belangrijkste gebruikers. Voor A-zones werken we een netwerk van hoofdlooproutes uit met de belangrijkste routes naar en binnen deze gebieden. Mogelijk komen er in de toekomst nog meer A-zones bij.

Voorzieningen

- Treinstation
- Tramhalte
- Mobiliteitshub
- Parkeergarage
- Middelbare school
- Basisschool
- Bibliotheek
- Ziekenhuis
- Gezondheidscentrum
- Wijk- of stedelijk winkelcentrum
- Buurtwinkelcentrum
- Zwembad
- Sporthal
- Gymzaal
- Sportpark
- Stadspark

Deze kaart toont bestaande voorzieningen. Door ontwikkeling van de stad zullen ze toenemen en veranderen.

Voorbeelden van voorzieningen



Verblijfskwaliteit op het Brusselplein (Utrecht)
(foto: Baljon)



Excellente looproute naar voorzieningen (Willemstraat, Breda)
(foto: N. Sluijsmans)





Transformatie van schoolzone's (Parijs)
(foto: C. Belin, Ville de Paris)



Prettig wachten bij nieuwe OV-halte (Utrecht)
(foto: Provincie Utrecht)



Prettig overstappen in mobiliteitshub (Utrecht)
(foto: Studio SK)



Aantrekkelijke stationsomgeving (Driebergen-Zeist)
(foto: G. Serne)

Doelstelling 4

Lopen vanuit de voordeur is voor iedereen vanzelfsprekend(er). Voor het verplaatsen van A naar B of het maken van een ommetje.

Lopen stimuleren

In een stad met een loopcultuur is het logisch dat je loopt. Loopstimulering en (tijdelijke) maatregelen in de openbare ruimte gericht op lopen, bewegen, spelen en ontmoeten dragen daaraan bij.

Hoewel lopen in Utrecht op veel plekken mogelijk is, nodigen we mensen nog niet overal uit tot lopen. Indirect en op bepaalde plekken doen we dat wel. Bijvoorbeeld met het voetgangersgebied in de binnenstad en de (pop-up)fietsenstallingen aan de randen van het voetgangersgebied. Bestaande programma's die zich richten op duurzaam mobiliteitsgedrag promoten onder meer fietsen en deelmobiliteit voor woon-werkverkeer. Lopen is nu vaak nog geen onderdeel van deze programma's.

Data over lopen verzamelen

Ook weten we nog maar weinig over lopen in Utrecht. Wat beweegt mensen? Waar lopen mensen, hoe vaak en welke routes volgen ze? Wat is de impact van herinrichtingen in de stad? En wat kunnen we als gemeente doen om meer mensen vaker te laten lopen? De data over lopen, het gedrag en de motivatie van voetgangers is beperkt. Niet alleen in Utrecht, ook landelijk.

Het verzamelen van meer en specifiekere kennis en data is nodig om (gedrags)maatregelen te ontwikkelen die werken. Het verzamelen van data over loopgedrag en de waardering van voetgangers helpt ons om inzicht te krijgen in hoeveel mensen lopen, waar ze lopen en waarom. Daarmee kunnen we werken aan een aanpak én voetgangersruimte die ervoor zorgen dat Utrechters meer willen gaan lopen én dat ook doen.

Uitgangspunten voor het stimuleren van lopen



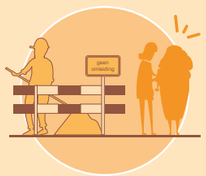
- We gaan meer en beter bruikbare voetgangersinformatie verzamelen zodat we weten hoeveel mensen in Utrecht lopen en waarom. Dit doen we door op een locatie of gekoppeld aan een project te tellen hoeveel voetgangers er passeren en mensen te vragen naar hun ervaringen en loopgedrag.



- Met stimuleringsactiviteiten gaan we mensen helpen de voordelen en mogelijkheden van lopen te ontdekken. We richten ons daarbij in eerste instantie op kinderen, ouderen en mensen die vanuit gezondheidsoogpunt meer moeten bewegen.



- We brengen lopen op een leuke manier onder de aandacht met tijdelijke aansprekende interventies in de openbare ruimte (tactical urbanism). We maken plekken waar voetgangers zich welkom voelen. Denk aan tijdelijke speel- en zitelementen of schilderingen op een plein of een route. Daarmee stimuleren we bijvoorbeeld lopen naar school of spelen en ontmoeten op straat.



- We houden de stad toegankelijk voor voetgangers, ook als er gewerkt wordt. Een tijdelijke looproute sluit zonder onderbrekingen aan op bestaande loopruimte of -netwerken, met veilige oversteken en zo min mogelijk omloop-meters. Soms kunnen we niet anders dan voetgangers omleiden. Dan kijken we niet alleen naar de kortste route, maar vooral ook naar de veiligste, comfortabelste en meest logische route die ook voor gebruikers met een hulpmiddel toegankelijk is.

Voorbeelden tactical urbanism en tijdelijkheid



Tijdelijke leefstraat (Utrecht)



Picknickbanken op parkeerplek (Delft)
foto: N. Sluijsmans



Tijdelijk zebrapad (Eindhoven)



Beïnvloeding van loopstromen (Amsterdam)
foto: Placemakers



Placemaking tussen bouwblokken, voor en na (Barcelona)
foto: Inhabitat



5 Zo gaan we het doen

De voetganger in de openbare ruimte

De voetganger is een belangrijke gebruiker van de openbare ruimte. In die openbare ruimte krijgen veel functies een plek. Die kunnen elkaar versterken, of niet. We lopen met deze beleidsnota vooruit op het beleid dat we maken voor de hele openbare ruimte. De voetgangersruimte is daar onderdeel van. Totdat we beleid voor de hele openbare ruimte hebben, helpt deze beleidsnota Voetganger ons om de voetganger een betere plek te geven in alle ruimte die we nieuw maken of verbeteren.

Hoe gebruiken we deze beleidsnota

Met deze beleidsnota maken we concreet hoe we ruimte maken voor de voetganger. We beschrijven hoe goede voetgangersruimte eruit ziet, welke ontwerpuitgangspunten we hanteren én op welke manier we prioriteit geven aan netwerken voor lopen en vergroenen. Zo maken we ambities toepasbaar. Dit hebben we voor de voetganger niet eerder zo gedaan.

We hebben niet de ruimte én het geld om de hele stad aan te pakken. Soms past de nieuwe kwaliteit voetgangersruimte niet, dan is een straat te smal. Of er is onvoldoende geld om de bestaande ruimte te verbeteren. Dan is maatwerk nodig. Hieronder beschrijven we hoe we werken aan nieuwe ontwikkelingen, herontwikkeling (en koppeling met Beheer & Onderhoud) en hoe we omgaan met de voetgangersruimte in de bestaande stad.

Werkwijze bij nieuwe gebiedsontwikkelingen

Dit beleid is leidend voor alle nieuwe gebiedsontwikkelingen in de stad. Daar geven we de voetganger Met dit beleid voor de voetganger maken we bestaande ambities voor lopen concreet. De principes uit hoofdstuk 4 ‘Doelstellingen’ passen we toe bij alle nieuwe ontwikkelingen.

Werkwijze bij herontwikkeling en Beheer & Onderhoud

We maken met kleine projecten stapje voor stapje fijne looproutes in de wijken. We combineren het verbeteren van de voetgangersruimte zoveel mogelijk met werkzaamheden vanuit Beheer & Onderhoud (BOR) voor de vervangingsopgave. Met de budgetten vanuit Beheer & Onderhoud voor de vervangingsopgave is niet altijd geld voor een kwaliteitsimpuls van de voetgangersruimte. We kijken wat er binnen het project mogelijk is en benutten waar nodig budget vanuit het thema voetganger (zie hoofdstuk financiën) of financiering van derden om onze voetgangersambitie te realiseren. We zoeken ook naar de combinatie met projecten vanuit andere programma’s binnen mobiliteit, vanuit groen, spelen, sporten bewegen en het sociaal domein.

Daar waar we aan het werk gaan, zijn de uitgangspunten uit hoofdstuk 4 ons vertrekpunt, bijvoorbeeld als we een straat opnieuw inrichten. Als dat niet past of om een andere reden niet kan, gebruiken we een stappenplan (zie hieronder bij ‘werkwijze voor de bestaande stad’) om toch tot een goede kwaliteit voetgangersruimte te komen.

Stoepbreedtes in de bestaande stad

In de bestaande stad is de ruimte soms beperkt, maar 65% van de Utrechtse stoepen is 2.20 meter of is breder. Bovendien is 28,2% van de stoepen tussen de 1.30 en 2.20 meter breed.



Overzicht van bestaande stoepbreedtes

Werkwijze voor de bestaande stad

Goede voetgangersruimte maken én andere opgaven een plek geven in de bestaande stad vraagt om maatwerk. Vaak is dat puzzelen met de ruimte. Daarbij houden we de vier kwaliteiten voor de voetgangersruimte (zie pagina 35) als vertrekpunt:

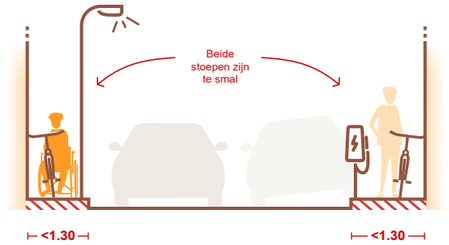
- Voetgangersruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn
- Naast elkaar lopen of elkaar passeren moet mogelijk zijn
- Voetgangersruimte loopt door
- Voetgangersruimte is uitnodigend en groen

Iedere straat of plek is anders. We maken per straat of plek een afweging. Het vertrekpunt in de bestaande stad is in de basis gelijk aan dat voor nieuwe ontwikkelingen (zie basiskwaliteit, pagina 40):

- 2.20 meter vrije doorloopruimte als vertrekpunt
- 2.00 meter vrije doorloopruimte als groen in het gedrang komt
- 3.10 meter vrije doorloopruimte op drukke routes
- 1.30 meter vrije doorloopruimte bij een puntvernauwing
- 2.50 meter vrije doorloophoogte

Stappenplan

Als een vrije doorloopbreedte van 2.20 meter in de bestaande stad niet past met een stoep aan beide zijden van een straat, zijn er andere manieren om goede voetgangersruimte te maken.



Straat in bestaande stad met smalle stoepen

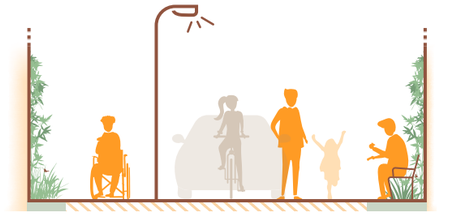
Dan doen we het als volgt:

1. We onderzoeken of een indeling zonder stoepen mogelijk is

We gaan na of het nodig is om iedere gebruiker of functie een eigen plek te geven: ruimte delen is vaak ook ruimte maken. Een gedeelde ruimte in een (woon)straat kan een goede oplossing zijn om alle functies en gebruikers een plek te geven. We laten dan het principe ‘ieder een eigen ruimte’ los.

Oplossingen:

- Een erfinrichting of shared space waarin gebruikers de ruimte delen



Straat met erfinrichting of als shared space

- Een gedeeld pad voor fietsers en voetgangers (bijvoorbeeld in een parkachtige omgeving, niet geschikt op een drukke fietsroute)



Gedeeld pad voor fietsers en voetgangers

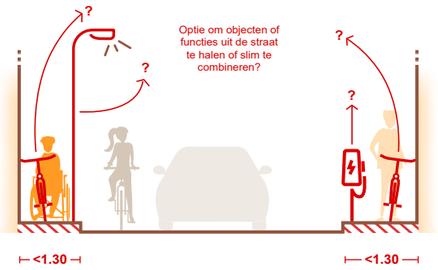
- Een gedeelde ruimte voor fietsers en auto’s (fietsstraat), waardoor er meer ruimte is voor lopen en vergroenen (niet geschikt voor routes met veel autoverkeer, veel OV en vooral bij 30 km/u).



Gedeelde ruimte voor fietsers en auto’s

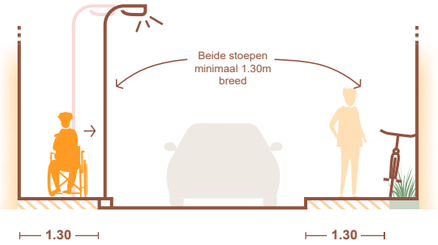
2. Als we toch (moeten) kiezen voor een stoep, doen we dat op deze manier:

- Stap 1: We bekijken of objecten en/of functies die op de stoep een plek hebben ook anders in de straat kunnen staan: bijvoorbeeld borden en fietsparkeren in de functiestrook waar we auto's parkeren. Of met stoepparkeren voor auto's: als er dan geen auto's staan, is er een bredere stoep.



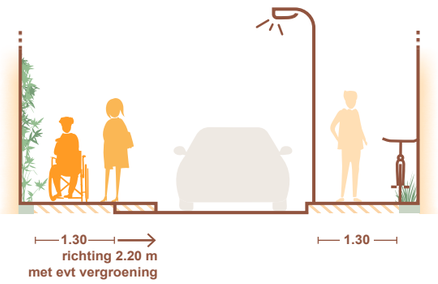
Objecten en functies combineren of verplaatsen

- Stap 2: Als stoepen wel nodig zijn en er geen ruimte is om functies naar een andere plek te verplaatsen, dan is ons vertrekpunt aan beide zijden van de straat een stoep van 1.30 meter breed (vrije doorloopruimte). Dit is de minimale maat voor toegankelijkheid. We hanteren 1.30 meter (vrije doorloopruimte) bij aanleg en houden rekening met gebruik: een geparkeerde fiets aan een lantaarnpaal of een woekerende geveltuin. Zo zorgen we dat een gebruiker met een hulpmiddel er door kan.



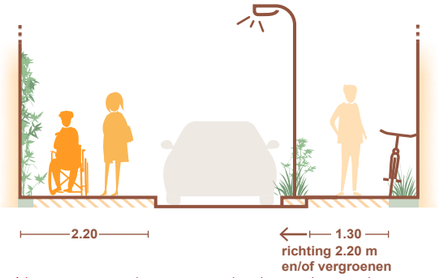
Minimale stoep met 1.30 meter vrije loopruimte

- Stap 3: We onderzoeken of het mogelijk is om in ieder geval één van de stoepen breder te maken dan 1.30 meter (vrije doorloopruimte). We kiezen daarbij eerst voor de stoep die het beste in het voetgangersnetwerk en de looplijn past. Dat is bijvoorbeeld de stoep aan de zijde van de straat waar de meeste voorzieningen of entrees zitten. We bekijken hoe we de stoep zo breed mogelijk kunnen maken, met een breedte tussen de 1.30 meter en 2.20 meter (vrije doorloopruimte).



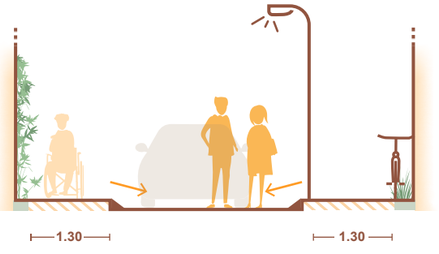
Mogelijkheid om een stoep te verbreden aan één zijde

- Stap 4: Is er dan nog ruimte over, dan kunnen we de andere stoep zo breed maken als mogelijk (tot 2.20m) óf de ruimte die overblijft vergroenen. Deze straat krijgt dan een asymmetrisch profiel: hij is niet aan beide zijden gelijk.



Als er nog ruimte over is, kan de andere stoep ook breder of groener worden

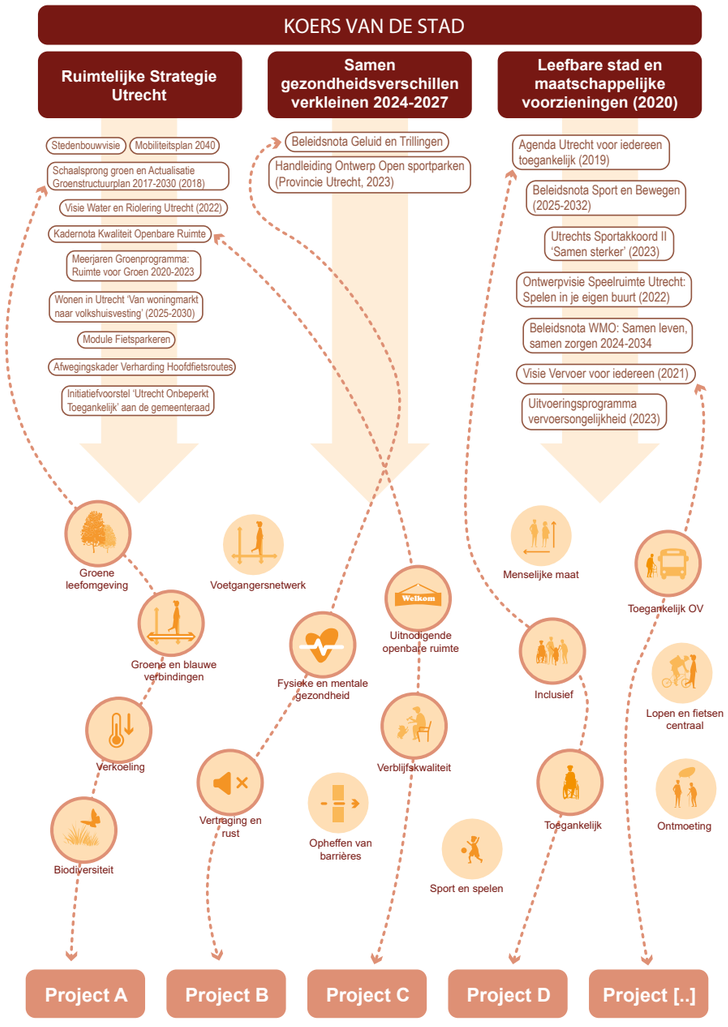
- Stap 5: Is de oplossing een straat met smalle stoepen langs beide gevels, dan kunnen voetgangers ook gebruik maken van de rijbaan. Bijvoorbeeld als ze samen willen lopen. In veel woonstraten kan en gebeurt dat al: het aantal auto's (en fietsers) is in deze straten meestal laag genoeg om dat te doen. Als we dit willen stimuleren vraagt dat om goede op- en afgangen van de stoepen, zodat ook mensen met een hulpmiddel of kinderwagen gemakkelijk op de rijbaan kunnen komen.



Goede op- en afgangen bij smalle stoepen

Van beleid naar uitvoering

Op dit moment is het lastig om beleidsdoelstellingen voor voetgangersruimte en -netwerken goed te vertalen naar projecten. Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) met ontwerprichtlijnen voor de openbare ruimte beschrijft alleen de minimale vereisten voor voetgangersruimte. De manier waarop we de richtlijnen voor voetgangersruimte hierin hebben uitgewerkt pas niet meer bij de rol die we lopen willen geven in onze groeiende stad (zie vastgesteld beleid, bijlage 1).



In de 'Koers van de stad' is de visie tot 2040 voor ruimte, gezondheid en maatschappelijke voorzieningen vastgelegd.

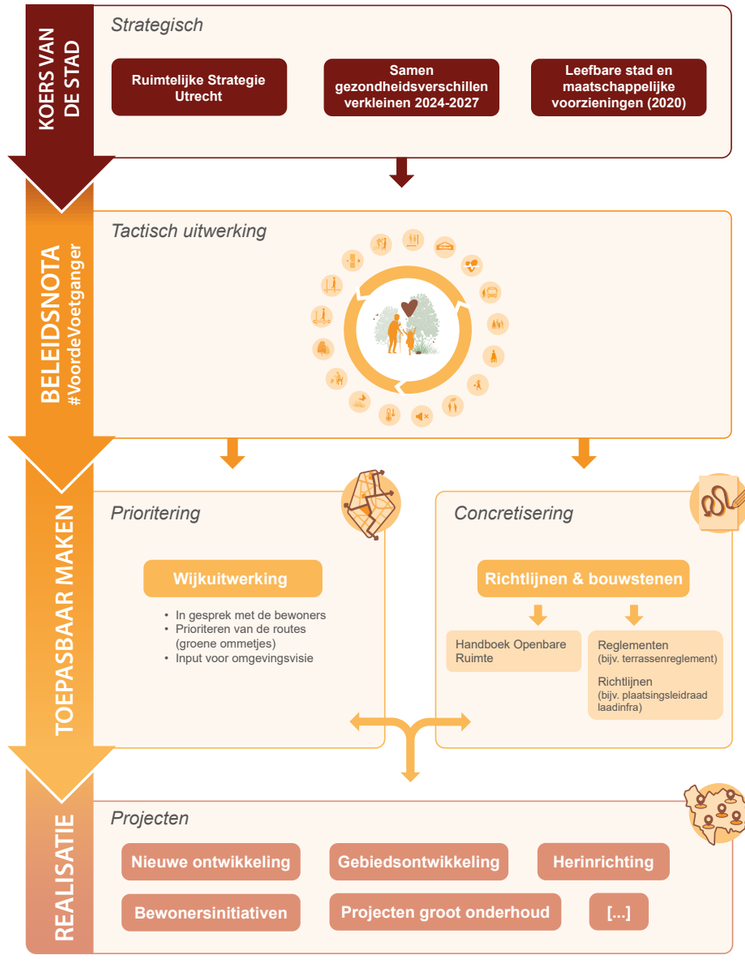
De 'koers van de stad' is per thema in verschillende beleidsnota's uitgewerkt.

De beleidsnota's hebben verschillende ambites voor voetganger en thema's die er mee samenhagen

Afhankelijk van het type project worden de ambities voor voetganger in meer of mindere mate gerealiseerd

Met dit beleid voor de voetganger maken we bestaande ambities voor lopen concreet. We beschrijven hoe we ruimte maken voor de voetganger: hoe goede voetgangersruimte eruit ziet, hoe we uitgangspunten toepasbaar maken in de stad én op welke manier we prioriteit geven aan netwerken voor lopen en vergroenen. Dit hebben we niet eerder zo gedaan.

Dit is wat we met de Beleidsnota Voetganger anders doen:



In de 'Koers van de stad' is de visie tot 2040 voor ruimte, gezondheid en maatschappelijke voorzieningen vastgelegd.

Deze Beleidsnota werkt de 'Koers van de stad' en het onderliggend beleid uit naar een samenhangend beeld voor de voetganger.

We maken de Beleidsnota toepasbaar in twee sporen: prioritering en concretisering.

Met voorgaande stappen realiseren we de ambitie voor de voetganger in de projecten.

Concretisering: We ontwikkelen ontwerpprincipes en bouwstenen voor het maken van prettige loopruimte

- In deze beleidsnota presenteren we op hoofdlijnen duidelijke, uitlegbare uitgangspunten voor voetgangersruimte. Die werken we in detail uit in ontwerpprincipes, bouwstenen en technische eisen en maken deze onderdeel van het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Ontwerpers gebruiken het HOR voor het maken van openbare ruimte. Het document ‘Voetpaden voor iedereen’ nemen we integraal op als technische eisen voor het onderdeel ‘toegankelijkheid’.
- Bij het formuleren van inrichtingsprincipes hebben we aandacht voor ontwerp, maar ook voor beheer en onderhoud (en de kosten daarvan) van de voorgestelde oplossingen.
- Met ontwerpers en beheerders van de openbare ruimte komen we met haalbare profielen (boven- en ondergrond) waar de uitgangspunten voor voetgangersruimte deel van uitmaken.
- Opgave is om na vaststelling van deze beleidsnota de principes voor vrije doorloopruimte en -hoogte in lijn te brengen met regels voor oa. terrassen, uitstallingen, laadpalen en andere objecten. Doel is om daarmee alle regels voor vrije doorloopruimte ter hoogte van een object of functie eenduidig en beter uitlegbaar te maken.

Prioritering: We werken voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) uit voor iedere wijk

- We werken voor iedere wijk (ook voor werklocaties/bedrijventerreinen) de loopnetwerken van Groene Ommetjes uit, Stedelijke Verbindingen zijn daar onderdeel van. Met deze wijkuitwerking laten we zien op welke plekken we groen en loopruimte voorop stellen. Alle wijkuitwerkingen samen bundelen we tot het stedelijk voetgangersnetwerk, dat alle wijken met elkaar en de stad met het buitengebied verbindt.
- Voor de historische binnenstad, het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en toekomstige A-zones werken we een netwerk van hoofdlooproutes uit. Dat zijn de belangrijkste voetgangersroutes naar en binnen deze gebieden. Deze hoofdlooproutes sluiten aan op de Groene Ommetjes van omliggende wijken.
- We betrekken per wijk een aantal bewoners (en/of ondernemers/belangenorganisaties) bij het uitwerken van dit netwerk van Groene Ommetjes, want zij kennen hun wijk lopend het beste.
- We brengen in beeld waar de voetgangersruimte beter kan of moet. We benoemen (kleine) knelpunten in het voetgangersnetwerk in de wijken en geven aan welke knelpunten we met beschikbaar budget kunnen oplossen.
- We realiseren stapje voor stapje fijne looproutes in de wijken met kleine projecten vanuit mobiliteit, groen, sporten spelen bewegen en het sociaal domein. Waar mogelijk koppelen we die projecten aan grotere (onderhouds)projecten vanuit Beheer & Onderhoud (BOR).
- We hebben met de uitwerking van Groene Ommetjes een duidelijk kader om bewonersinitiatieven, meldingen en wensen van inwoners aan te toetsen en waar mogelijk te realiseren.
- We verbinden nieuwe stukken stad (gebiedsontwikkelingen) met de bestaande stad: nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op voetgangersnetwerken (Groene Ommetjes) in de bestaande stad.

Vanuit het principe ‘ongelijk investeren voor gelijke kansen’ beginnen we met de wijkuitwerking in wijken waar de sociale en gezondheidsopgaven het grootst zijn. Voor wijken met een Omgevingsvisie is de Omgevingsvisie het vertrekpunt.

Deze beleidsnota als tussenstap naar een nieuwe, integrale nota voor de openbare ruimte
De beleidsnota Voetganger is een vertaling van de ambitie ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’ en de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De beleidsnota is, na vaststelling een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.
In onze stad is de ruimte schaars en moeten we keuzes maken tussen functies die we de ruimte geven, zoals fietsparkeren, groen, spelen, de voetganger, de auto en de fiets. Bij elke nieuwe (her)inrichting maken we steeds weer een afweging tussen belangen. Nu we deze beleidsnota hebben, kunnen we de belangen van de voetganger meewegen. Om goede afwegingen te maken tussen functies hebben we integraal beleid voor de openbare ruimte nodig (een beleidsnota openbare ruimte voor de hele stad). Daarmee voorkomen we dat we steeds op projectniveau de weging moeten doen. Dat scheelt uiteindelijk veel tijd en dus geld. De huidige Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte voldoet niet meer en verdient een actualisatie. Om voor de voetganger nu al stappen te kunnen zetten, publiceren we deze beleidsnota Voetganger. Het is de bedoeling om deze straks op te laten gaan in het nieuwe beleid voor de openbare ruimte. Straks is het aan een nieuw college en een nieuwe Raad om hierover te besluiten.

Deel C Sturing en verantwoording



1 Indicatoren

Doelstelling	Effect-indicator	0-meting	Vervolg-meting 1	Vervolg-meting 2	Begro-ting ja/nee
Doelstelling 1 Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte voor alle nieuwe openbare ruimte die we maken of herinrichten	% verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan. (op basis van data uit het ODiN-onderzoek (verplaatsingsonderzoek)).	13% (2018)	21% (2026 en verder) Streefwaarde al vastgesteld, niet afhankelijk van budget.	21% (2028 en verder) Streefwaarde al vastgesteld, niet afhankelijk van budget.	Ja
	% verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht dat lopend wordt gedaan. (op basis van data uit het ODiN-onderzoek (verplaatsingsonderzoek)).	33% (2023)	>33% (2026) Streefwaarde niet afhankelijk van budget.	>33% (2030) Streefwaarde niet afhankelijk van budget.	Nee
Doelstelling 2 Voetgangersnetwerken in de wijken, door de stad en naar buiten verbeteren	We brengen jaarlijks het aantal uitwerkingen van groene ommetjes (aantal wijken) in beeld.	2025: geen plannen opgesteld.	2026: tenminste 6 wijken hebben een uitwerking van groene ommetjes.	2027: alle wijken hebben een uitwerking van groene ommetjes.	Nee
	We brengen in beeld hoeveel knelpunten we oplossen en het aantal (kleine) aanpassingen of herinrichtingen waarmee we stap voor stap bouwen aan het voetgangersnetwerk.	2025: op dit mo-ment meten we dit niet.	Geen streefwaar-de, afhankelijk van beschikbare bud-get voor realisatie.	Geen streefwaar-de, afhankelijk van beschikbare bud-get voor realisatie.	Nee
Doelstelling 3 Voorzieningen zijn lopend goed bereikbaar. Op een bestemming aangekomen voelen voetgangers zich welkom en geleid.	We meten via de Inwonersen-quête (eens per 2 jaar) de tevre-denheid van inwoners over de looproute naar de supermarkt in de buurt.	2025: we meten dit voor het eerst in 2025 via een nieuwe vraag in de inwoners enquête (cijfers bekend in Q1 2026).	Streefwaarde 2027 volgt als 0-meting bekend is.	Streefwaarde 2029 volgt als 0-meting bekend is.	Nee
	We meten via de Inwonersen-quête (eens per 2 jaar) hoe vaak inwoners in hun buurt last heb-ben van obstakels op de stoep.	2023: 26%	Streefwaarde 2026: 25% afhankelijk van beschikbare bud-get voor realisatie.	Streefwaarde 2030: 23% afhankelijk van beschikbare bud-get voor realisatie	Nee
Doelstelling 4 Lopen vanuit de voordeur is voor iedereen vanzelfsprekend(er). Voor het verplaatsen van A naar B of het maken van een ommetje	We meten via de Gezondheidsmonitor (eens per 2 jaar) het aandeel van alle volwassenen tussen de 18 en 64 jaar dat minimaal 1 dag per week naar werk of school loopt.	23% (2022)	23% (2026) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten	25% (2030) Streefwaarde afhankelijk van beschikbare budget voor realisatie van (stimulerings) projecten	Nee

Aanvullend op deze indicatoren die we de komende jaren structureel volgen en rapporteren, meten we incidenteel de waardering van mensen voor lopen, de loopruimte of een route in Utrecht en het gedrag van mensen (kwalitatief), bijvoorbeeld voor en na een herinrichting.

2 Risico’s



Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Doordat de budgetten bij beheer en onderhoud voor vervangingsopgaven grote veranderingen vaak niet toelaten en de doorlooptijden voor projecten beperkt zijn bestaat de kans dat we de ruimte voor de voetganger niet verbeteren bij een herinrichting. Op plekken zakt de kwaliteit van de voetgangersruimte onder de ondergrens. Daarmee geven we geen invulling aan ambities uit onder andere de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan.	Kans van optreden is groot, zeker met beperkte (eigen) middelen om een bijdrage te doen vanuit het thema ‘voetganger’.	• We proberen in tijden van bezuinigingen zoveel mogelijk externe financieringsmogelijkheden te benutten voor het realiseren en mede-financieren van projecten. • Waar nodig en mogelijk benutten budget vanuit mobiliteit (voetganger / werk-met-werk) om extra kosten te dekken als een oplossing niet past binnen de scope (geld en ruimte) van beheer en onderhoud. • We benadrukken dat het maken van voetgangersruimte en zeker overstesteken goed mogelijk is en niet duurder hoeft te zijn. We laten zien welke mogelijkheden er zijn en nemen (de collega’s van) beheer hierin mee. • We reiken ontwerpprincipes, bouwstenen en voorbeelden aan voor het vormgeven van goede voetgangersruimte.
Bij groot onderhoud aan een kruising of een straat wordt – onder druk van tijd en geld – het profiel dat er lag teruggelegd. Hierdoor wordt de situatie voor de voetganger niet verbeterd. Daarmee laten we kansen liggen om het voor de voetganger op plekken beter te doen voor hetzelfde geld of met beperkte extra middelen.	Kans van optreden is groot. Door beperkte middelen en capaciteit moeten we keuzes maken en kunnen niet overal bijdragen aan (en adviseren over) het vormgeven van de voetgangersruimte. Daarmee worden ook kleine verbetermaatregelen of optimalisaties die geen volledige herinrichting vragen niet gerealiseerd.	• We zorgen voor een (nog) betere en vroegtijdige afstemming tussen de vervangingsopgave en de ambities vanuit voetganger en groen. • We ontwerpen nog kostenbewuster. Voorbeeld daarvan is het intact laten van de structuur van de straat, zoals putten en de rijweg, bij een herinrichting. • Met het budget voor de voetgangersaanpak kunnen we vanuit het voetgangersbudget als dat nodig is een bijdrage doen aan extra ontwerp-, participatie- of realisatiekosten. • We reiken oplossingen aan en laten zien dat je de voetgangersruimte met kleine verbetermaatregelen beter toegankelijk of aantrekkelijker kunt maken. Denk aan het plaatsen van fietsenrekken op parkeerplaatsen in plaats van op de stoep, het verplaatsen van een paal of bord, het recht leggen van tegels, het verbeteren van een oversteek of het vergroten van een groenvak of boomspiegel. • We benadrukken dat het maken van voetgangersruimte in combinatie met groen niet duurder hoeft te zijn dan profielen die we gewend zijn te maken.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
In de bestaande stad is de ruimte op sommige plekken schaars en het aantal functies dat een plek moet vraagt in de openbare ruimte groot. De gewenste maat vrije doorloopruimte (zie basiskwaliteit) past hier niet.	Kans van optreden is groot. Op een plekken in de bestaande stad past het niet als we alle functies naast elkaar een plek willen geven. Dat raagt om het maken van keuzes en maatwerkoplossingen voor het toegankelijk (en aantrekkelijk) maken van de voetgangersruimte.	• In deze beleidsnota (en de doorvertaling in het Handboek Openbare Ruimte) bieden we ontwerpoplossingen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen én de bestaande stad. In hoofdstuk 5 beschrijven we hoe we tot goede oplossingen voor toegankelijke en aantrekkelijke voetgangersruimte komen als de ruimte beperkt is. • In bijlage 3 tonen we manieren om (ook op een laagdrempelige manier) aantrekkelijkere loopruimte te maken in de bestaande stad. • Projectgewijs adviseren we over de mogelijkheden als de ruimte beperkt is.
Opgaven worden gezien als elkaars concurrent in de beperkt beschikbare ruimte. Het lukt niet om de handen ineen te slaan en opgaven die elkaar versterken te combineren. Ruimte voor de voetganger wordt gezien als ‘extra’ en een ‘luxe’, in plaats van als een manier om ruimte te maken in de stad en opgaven te combineren.	Kans van optreden is groot. Kansen voor het combineren van opgaven (en budgetten) worden gemist omdat er vaak één dominante opgave is.	• We benadrukken dat ruimte voor de voetganger ook anders vormgegeven kan worden dan met een stoep. Denk aan: erfinrichting, gedeelde ruimte, asymmetrisch profiel. • Met deze nota presenteren we het vertrekpunt vanuit het perspectief van de voetganger. Daarmee kan een integrale afweging gemaakt worden. • Kleine aanpassingen maken al een groot verschil, denk aan: objecten niet in de vrije doorloopruimte, geleidelijnen en oversteken die logisch in de looplijn liggen.
Doordat er geen duidelijkheid is over prioriteit voor de voetganger en huidige maatvoering elkaar nu tegenspreekt bestaat de kans dat er willekeur ontstaat in het toepassen van maten voor vrije doorloopruimte. De nieuwe kwaliteit voetgangersruimte komt niet overeen met de regels voor terrassen, uitstallingen, laadinfrastructuur enzovoort.	Kans van optreden is groot. Dit is op verschillende plekken in de stad al zichtbaar. Er is behoefte aan duidelijkheid over de vrije doorloopruimte en de relatie tot de gevelzone, functiestrook en objecten of activiteiten in de openbare ruimte. Ook is duidelijkheid nodig over waar welke functie of gebruik prioriteit heeft.	• We wijzigingen de maatvoering voor vrije doorloopruimte in het Handboek Openbare Ruimte. • De nieuwe maten voor vrije doorloopruimte zijn het vertrekpunt voor het in lijn brengen van regels voor terrassen, uitstallingen, geveltuinen en objecten in de openbare ruimte. We maken duidelijk waar uitzonderingen mogelijk zijn, want in de bestaande stad kan niet alles of zijn standaardoplossingen niet wenselijk. • We maken duidelijk waar voetgangers prioriteit hebben met de netwerken van Groene Ommetjes (wijken) en Hoofdlooproutes (A-zones) en waar niet.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Projecten houden op bij de grens van het project, waardoor voetgangersruimte niet of slecht aansluit op (routes in) de omgeving.	Kans van optreden is groot. De taakstelling of opdracht, inclusief bijbehorend budget, beperkt zich doorgaans tot het project of specifieke ontwikkeling.	• We plaatsen een project binnen het voetgangersnetwerk. Daarvoor werken we voor iedere wijk een netwerk van Groene Ommetjes uit. • We maken het aansluiten van projecten en ontwikkelingen op de omgeving onderdeel van de opgave/opdracht • We adviseren vanuit het team Voetganger bij gebiedsontwikkelingen en andere ruimtelijke projecten.
Prioriteit voor de voetganger bij oversteken en op kruisingen komt niet van de grond. Het vormgeven van oversteken vanuit de voetganger vraagt lef en durf van ontwerpers want we zijn gewend om juist sneller verkeer voorrang te geven. Het is veilig om vast te houden aan het bestaande, maar daarmee zetten we niet de verandering in gang die nodig is om te bouwen aan een voetgangersstad.	Kans van optreden is groot. Het goed toegankelijk en vanuit voetgangersperspectief inrichten van oversteken is al steeds vaker het vertrekpunt.	• We maken duidelijk aan ontwerpers waar voetgangers prioriteit hebben met de wijknetwerken van Groene Ommetjes. Prioriteit voor voetgangers geldt op een Groen Ommetje ook voor de oversteekbaarheid. • We werken goede, direct toepasbare voorbeelden van voetgangersoversteken met prioriteit voor de voetganger uit in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).. We benadrukken hoe die toegepast kunnen worden en brengen oplossingen actief onder de aandacht van ontwerpers/in projecten. • We maken in de eerste jaren ten minste twee uitstekende voorbeelden om de toon te zetten voor de rest van de stad.

3 Financiën



Het financiële overzicht laat zien welke bedragen per jaar nodig zijn om een start te maken met de voetgangersaanpak, gebaseerd op de doelstellingen zoals benoemd in hoofdstuk B4. Budget voor de voetgangersaanpak is afkomstig uit het programma ‘Duurzame Bereikbaarheid’ in de begroting. Voor een gezonde groei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. De stad moet aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor iedereen. Doelstelling die daarbij hoort is: Een toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Hier geven we met deze voetgangersaanpak invulling aan.

De middelen zijn de komende jaren beperkt. We leggen een basis om op zoveel mogelijk plekken de kwaliteit voor de voetganger te verbeteren met het uitwerken van netwerken en het aanpassen en uitwerken van de kwaliteit voor voetgangersruimte in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

Met eigen middelen doen we wat nodig is: met het beschikbare budget kunnen we een beperkt aantal verbeteringen doorvoeren. We benutten zoveel mogelijk kansen om het verbeteren van de voetgangersruimte te koppelen aan projecten vanuit Beheer & Onderhoud. Het aanpakken van de voetgangersruimte is niet automatisch onderdeel van de (vervangings)projecten vanuit Beheer & Onderhoud. We kijken wat mee kan in de werkzaamheden en zetten waar nodig middelen voor de voetganger (zie onderstaande budgetten) in.

Door de integrale werkwijze benutten we bovendien ook initiatieven en budgetten van andere gemeentelijke programma’s en onderhoudsbudgetten vanuit beheer. We organiseren waar mogelijk extra realisatiebudget door bijdragen van derden, zoals subsidies vanuit de provincie Utrecht, de Rijksoverheid of de Europese Unie

	2025	2026	2027	2028	2029	structureel jaarbedrag
Doelstelling 1						
Beleidsontwikkeling, coördinatie, advisering in projecten	372	372	372	372	372	372
Doelstelling 2 & 3						
Uitwerken wijknetwerken Groene Ommetjes incl. participatie	100	50				-
Oplossen knelpunten en realiseren projecten (oversteken, toegankelijkheid looproutes, toegankelijkheid ov)	206	260	550	550	550	-
Doelstelling 4						
Stimulering en tijdelijke maatregelen			50	50	50	-
Monitoring		50	50	50	50	-
Totaal benodigd budget (A)	**678**	**732**	**1022**	**1022**	**1022**	**372**
Programma duurzame bereikbaarheid	572	732	1022	1022	1022	372
Bijdragen van derden (C) Toegankelijkheid routes naar ov (subsidie provincie)	68					
Seniorvriendelijke looproutes incl. ontmoetingsplekken en bankjes (Volksgezondheid & MO eenzaamheid)	38					
Reeds in begroting gedekt (B)	**678**	**732**	**1022**	**1022**	**1022**	**372**

Bedragen in €'000

In de bestaande stad kan niet alles

In de bestaande stad kunnen we ook niet alles in één keer goed aanpakken. Daar hebben we de middelen en de menskracht niet voor. En dat hoeft ook niet. Op een heel aantal plekken is de voetgangersruimte al op orde. Vanuit het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) is in de zomer van 2025 geld beschikbaar gesteld om de kwaliteit van de voetgangersruimte (en oversteken) te verbeteren. Met dit budget kunnen we niet alle ambities realiseren. Daarom koppelen we de voetgangersaanpak waar mogelijk aan de beheeropgave. De budgetten voor beheer staan financieel onder druk, maar op momenten dat onderdelen van de openbare ruimte vanwege het einde van de technische levensduur vervangen moeten worden, zijn hiervoor (beperkte) middelen beschikbaar. Waar mogelijk benutten we deze vervangingsmomenten in de openbare ruimte en dragen we met MPR-middelen voor de voetgangersaanpak bij aan stapsgewijze verbeteringen voor voetgangers. Dit vraagt om prioritering en een lange adem. Niet alles kan in één keer, maar met deze aanpak boeken we wel structurele vooruitgang. Zo realiseren we op die plekken extra kwaliteit voor de voetganger. De leidende principes en uitgangspunten uit deze beleidsnota zijn daarvoor het vertrekpunt. Hoe we ruimte maken voor de voetganger is altijd maatwerk, passend bij de beschikbare ruimte en het budget. Hoofdstuk 5 van deze beleidsnota toont de werkwijze met oplossingen voor de bestaande stad.



4 Voortgang en verantwoording

We rapporteren jaarlijks aan de raad over de voortgang van onze aanpak Voor de voetganger.

- Via de Monitor Mobiliteitsplan stellen we de raad ieder jaar in juni op de hoogte van de voortgang van het Mobiliteitsplan 2040. Daarin is het aandeel ‘lopen’ terug te zien in de modal split ten opzichte van andere manieren van verplaatsen. Deze indicator komt terug in de programmabegroting bij doelstelling 1: Duurzame vervoersmiddelen. De Monitor Mobiliteitsplan breiden we uit met de voortgang van de realisatie van de doelstellingen uit deze beleidsnota.

Deel D Bijlagen

1 Beleidsanalyse

Ruimte

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) staat hoe we werken aan een 10-minutenstad, met voorzieningen op loop- en fietsafstand. De RSU 2040 beschrijft met 6 stadsprofielen hoe we de toekomst van de stad zien:

- We gaan voor een groene stad. Met een groene schaalsprong werken we op alle niveaus aan vergroening, bereikbaarheid van groen en het klimaatbestendig maken van de stad.
- We willen een verbonden stad zijn waarin we met een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes buurten met elkaar verbinden.
- We willen een compacte stad zijn, waar werk en voorzieningen op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn.
- We willen een inclusieve en betaalbare stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar openbare ruimte beschikbaar en toegankelijk is voor iedereen.
- We willen een toekomstbestendige stad zijn. We houden verdichten, vergroenen en water in balans.
- We koesteren in de stad plekken waar het rustig is, naast plekken met reuring. In de vertraagde stad kunnen mensen lopen, dwalen en elkaar ontmoeten.

Stedenbouwvisie

De Stedenbouwvisie 2040 benoemt de kwaliteiten voor de stad met de RSU 2040 als basis. De stedenbouwvisie geeft 11 concrete uitgangspunten waaronder voor het maken van beloopbare buurten, levendige plinten (de eerste laag of lagen van een gebouw) en ruimte voor verblijf en ontmoeting.

Mobiliteitsplan 2040

Passend bij de koers uit de RSU 2040 stuurt het Mobiliteitsplan 2040 op nabijheid van voorzieningen, inclusiviteit en geen groei van het autoverkeer. Om het autoverkeer niet te laten groeien, moeten andere manieren om je door de stad te verplaatsen van hoge kwaliteit zijn. En voorzieningen in de buurt voor iedereen toegankelijk. Het mobiliteitsplan benoemt dat we de voetganger belangrijker moeten maken en geeft deze opgaven voor lopen:

- Het aantrekkelijk bereikbaar maken van A-zones (dit zijn gebieden waar verkeersruimte schaars en verblijfskwaliteit van het grootste belang is), knooppunten en bestemmingen.
- Het ontwikkelen van voetgangersnetwerken.
- Loopruimte niet alleen inrichten om van A naar B te komen, maar ook om te verblijven en ontmoeten.
- Het stimuleren van sportief en recreatief lopen in de stad.

Schaalsprong Groen en Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
De schaalsprong groen uit de RSU 2040 en de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 benoemen het belang van groene en blauwe verbindingen. Deze verbinden het binnenstedelijke groen en water met natuur- en recreatiegebieden rond de stad. Ook het belang van parken om te wandelen, fietsen en recreëren en netwerken om bewoners via groene en blauwe verbindingen te geleiden naar groengebieden buiten de stad verdienen aandacht. De schaalsprong groen bestaat uit 5 stappen: groen in de straat, groen in de buurt, groene en blauwe verbindingen naar buiten, parken en landschap om de stad.

Visie Water en Riolering Utrecht (2022)
In de Visie Water en Riolering wordt de koppeling gemaakt tussen activiteiten in de openbare ruimte en de opgave onder de grond. Het veranderende klimaat leidt tot meer neerslag. De groei van de stad zorgt voor een toename van het verharde oppervlak, maar binnenstedelijke ontwikkellocaties bieden kansen om verharding weg te halen en meer groene plekken te maken. Die plekken hebben een rol voor ontmoeten, bewegen of sporten. Op groene plekken kan het regenwater worden vastgehouden, wat piekafvoer beperkt. De vervangingsopgave voor riolering kan worden aangegrepen om tot een herinrichting van de openbare ruimte te komen en verharding te vervangen voor bomen of ander groen.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)
Het Handboek Openbare Ruimte is de leidraad voor ingrepen in de openbare ruimte. Bovenop het handboek is in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte kwaliteiten van de openbare ruimte van gebieden, lijnen en plekken uitgewerkt. De kadernota beschrijft de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. De kadernota legt het accent op gebruiksmogelijkheden door fietsers en voetgangers en stelt dat er meer balans moet komen tussen mobiliteit en verblijven. Een omgeving waarin mensen gezond kunnen bewegen en waar meer ruimte is voor ontmoetingen. En een stad die toegankelijk is voor iedereen. Dat betekent dat mensen met een (visuele of fysieke) beperking de openbare ruimte zo gelijkwaardig mogelijk kunnen gebruiken.

Meerjaren Groenprogramma: Ruimte voor Groen 2020-2023
In het Meerjaren Groenprogramma: Ruimte voor Groen wordt benoemd dat stadsparken samen met het groen-blauwe netwerk het hart van de binnenstedelijke groenstructuur van Utrecht vormen. De inwoners en bezoekers van de stad kunnen via groene routes binnen een half uur genieten van landschappen en groengebieden om de stad. Daar dragen natuur, recreatievoorzieningen en cultuurhistorie bij aan beleving, rust, beweging en ontspanning.

Wonen in Utrecht ‘Van woningmarkt naar volkshuisvesting” (2025-2030)
De Beleidsnota Wonen in Utrecht beschrijft de uitgangspunten voor het woningaanbod dat we in Utrecht creëren. Met de woonwaaier geven we richting aan de kwaliteit van woningtypes, het woongebouw en de woonomgeving. Passend bij de beoogd bewoners van een gebouw of gebied en hun behoeften. Voor de woonomgeving geldt dat we bij het vormgeven van nieuwe buurten rekening houden met beloopbaarheid van de buurt. Bij hoge dichtheden woningen is intensief gebruik van de openbare ruimte uitgangspunt, daarvoor moet de semi-openbare ruimte van hoge kwaliteit zijn. We volgen daarbij de ambities en uitgangspunten over de woonomgeving in andere visie- en beleidsdocumenten zoals de Stedenbouwvisie.

Module Fietsparkeren (2021)
In de Module Fietsparkeren staat dat inwoners zich meer bewust moeten zijn van het belang van een vrije stoep. Om ervoor te zorgen dat de stoep vrij blijft, kunnen inwoners zonder eigen berging een aanvraag doen voor een (extra) fietsenrek in hun straat. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de situatie in de straat gebeurt dit op een autoparkeerplek of op de stoep, zodat de fietsen op één plek staan.

Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes
Het Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes biedt duidelijkheid over het gebruik van asfalt op hoofdfietsroutes. Als wandelen en fietsen in een parkachtige omgeving of groengebied gecombineerd wordt op hetzelfde pad, wordt gekozen voor een asfaltverharding. De verharding is bij gecombineerd gebruik niet rood van kleur. In de binnenstad en op bijzondere locaties buiten de binnenstad wordt gebruikgemaakt van fietsvriendelijke klinkers om gecombineerd gebruik door fietsers, voetgangers én verblijf mogelijk te maken.

De voetganger voorop in de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040
In de binnenstad zetten we de voetganger voorop. Dat is ook goed terug te zien in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, daarin beschrijven we dat we de voetganger in 2040 zien als hoofdgebruiker van de binnenstad. We vergroten het Singelpark rondom de binnenstad en het aantal verrassende binnentuinen waar je doorheen kunt lopen of even kunt gaan zitten. We maken looproutes langs hoven, door stegen en werken aan hoofdlooproutes waar we de voetgangersruimte verbreden. Een voetgangersvriendelijke inrichting en betere looproutes naar de binnenstad verleiden fietsers (wellicht) om ook vaker lopend te komen. In het domein van de voetganger zijn er minder obstakels, meer bankjes en staan verkeerslichten voor voetgangers vaker en langer op groen. Meer voetgangers in de binnenstad zorgen voor een meer ‘ontspannen’ sfeer en zijn goed voor de sociale en economische vitaliteit.

Gezondheid

Beleidsnota Gezondheid 2024-2027

In de Beleidsnota Gezondheid: Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027 staat dat we werken aan een openbare ruimte die toegankelijk en inclusief is en actief en zelfstandig vervoer stimuleert. Daarmee wordt de openbare ruimte geschikter voor ouderen en minder validen. De nota benoemt het versterken van de positie van de voetganger, bijvoorbeeld via Groene Ommetjes, sport- en beweegrondjes en verbeterde routes naar ov-haltes. We zorgen voor meer en divers aanbod van sport- en speelvoorzieningen, een betere loopinfrastructuur en versterken de gebruikswaarde van groen. We verkennen de mogelijkheden voor de inrichting van seniorvriendelijke looproutes tussen plekken waar veel ouderen wonen en wijkvoorzieningen. Focus ligt op plekken waar de gebruikswaarde van groen verbeterd kan worden en wijken waar relatief veel mensen wonen met (een risico op) gezondheidsachterstanden.

Beleidsnota Geluid en Trillingen (2024)

De Beleidsnota Geluid en Trillingen benadrukt dat we in de stad naast levendige centra en drukke straten ook plekken nodig hebben waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting. Deze plekken zijn belangrijk voor gezond stedelijk leven voor iedereen. In het Actieplan Geluid is een aanpak opgenomen om deze plekken te koesteren, te verbeteren en uit te breiden. Dat past bij de ‘vertraagde stad’ uit de RSU 2040. De Beleidsnota Geluid en Trillingen benoemt dat we ernaar streven dat iedereen binnen 10 minuten loopafstand van huis een stil gebied als een park of hofje kan vinden. Soundscaping is een manier om het ervaren geluid te verbeteren. Dat kan bijvoorbeeld door een logische ordening van drukke en stille functies. Of door geluid af te schermen. Groen kan daarin een belangrijke rol spelen.

Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht: Spelen in je eigen buurt (2022)

In de Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht: Spelen in je eigen buurt legt de koppeling tussen wandelen en spelen. Daarin staat dat we sturen op het maken van speel- en sportroutes met voorzieningen als bankjes en spel- en sportaanleidingen. Dat stimuleert wandelen in de directe woonomgeving. De openbare ruimte moet veilig en aantrekkelijk zijn, zodat kinderen veilig kunnen buiten spelen en dat jong en oud prettig kunnen wandelen door de buurt. We willen dat elk kind vanuit huis lopend een speelplek in de buurt kan bereiken. Speelbuurten voor kinderen (van circa 6-12 jaar) worden bepaald door barrières als wegen, spoor en water. Deze barrières zijn nu vaak bepalend voor de bewegingsvrijheid en zelfstandigheid van kinderen.

Handleiding Ontwerp Open sportparken (Provincie Utrecht 2023)

Met de Handleiding Ontwerp Open sportparken krijgen sportparken een minder besloten karakter. Uitgangspunt is dat een sportpark meer verweven raakt met zijn omgeving. Water- en groenstructuren lopen niet langer alleen om het sportpark heen, maar vormen waardevolle onderdelen van het sportpark. Ook fiets- en wandelpaden lopen over het sportpark. Daardoor hoef je niet langer meer om te fietsen of te lopen. De kortste weg van A naar B gaat door het sportpark. Het sportpark wordt toegankelijk voor een ommetje.

Sociaal

Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen (2020)

Het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen benoemt dat Utrecht beweegt en vergroent: we maken meer ruimte voor lopen, fietsen, groene plekken en groene verbindingen. Hierin staat ook dat we in de stad openbare ruimte maken die uitnodigt tot ontmoeten en sporten. En dat we ruimte maken die voor iedereen toegankelijk is. Sporten en bewegen maakt dat Utrechters zich beter voelen. Jongeren hebben behoefte aan plekken voor ontmoeten, sporten en bewegen op straat. De opgave is om sportparken zo in te richten dat naast reguliere sporters, ook buurtbewoners hier kunnen wandelen of hardlopen (open sportparken).

Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk (2019)

Al sinds 2007 werkt de gemeente aan een stad waar iedereen zich welkom voelt, eerst met de Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. In het VN-verdrag beschrijven de Verenigde Naties de rechten van mensen met een beperking. Met de Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk geeft Utrecht invulling aan VN-verdrag handicap. In deze agenda staat dat de openbare ruimte voor iedereen goed en vrij toegankelijk moet zijn, dus ook voor mensen met een beperking. Hiervoor is onder andere het document Voetpaden voor iedereen toegevoegd aan het Handboek Openbare Ruimte. In de Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk staat de binnenstad beter verbonden moet worden met de omliggende wijken en dat er in ieder park of plantsoen tenminste één toegankelijke route is voor ouderen, ouders met kinderen en/of een kinderwagen en mensen met een beperking. Ook is er aandacht voor het beter toegankelijk maken van bushaltes, waar mogelijk in combinatie met groot onderhoud aan wegen of herinrichting.

Beleidsnota Sport en Bewegen (2025-2032)

In de Beleidsnota Sport en Bewegen beschrijven we dat de openbare ruimte steeds meer gebruikt wordt om te sporten en bewegen. Op bestaande paden wordt gewandeld, hardgelopen of geskeelerd. Sommige plekken zijn daar speciaal voor ingericht, maar ook openbare ruimte die niet specifiek is ontworpen als sport- of beweegplek wordt door Utrechters gebruikt om te sporten en te bewegen. Een aantrekkelijke en beweegvriendelijke ruimte zorgt ervoor dat Utrechters meer bewegen bij hun dagelijkse activiteiten, bijvoorbeeld door lopend of met de fiets naar school of de winkel gaan. Daarom maken we een beweegvriendelijke openbare ruimte die uitnodigt om in beweging te komen of anderen te ontmoeten. Dat doen we bij herinrichting van bestaande wijken of de ontwikkeling van nieuwe wijken. We zorgen ervoor dat Utrechters in iedere wijk binnen 10 minuten loop- of fietsafstand kunnen sporten en bewegen in de openbare ruimte op daarvoor ingerichte sport- en beweegplekken en routes, maar ook op (school)pleinen, in parken en waterstructuren. We hebben de ambitie om op termijn op verschillende plekken in de stad sportparken open te stellen voor breder gebruik zodat ook mensen die geen lid zijn van een vereniging daar kunnen bewegen, bijvoorbeeld door doorgaande routes en openbare sport- en beweegplekken aan sportparken toe te voegen.

Utrechts Sportakkoord II ‘Samen sterker’ (2023)

Het Utrechts Sportakkoord II benoemt dat Utrecht met de opgave ‘Sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte’ werkt aan goede sportvoorzieningen in de openbare ruimte zodat Utrechters in hun eigen buurt kunnen sporten. En dat de openbare ruimte interessant is voor sport- en beweegaanbieders als plek waar zij activiteiten kunnen organiseren. We streven ernaar dat kinderen en jongeren voldoende bewegen op een dag. Door extra beweegmomenten in en rondom school te realiseren, willen we ervoor zorgen dat kinderen meer bewegen. Het Utrechts vitaal sportlandschap bestaat uit een passende en toegankelijke infrastructuur waarbij sportparken overdag en ’s avonds toegankelijk en sociaal veilig zijn en laagdrempelig in gebruik. Met openbare ruimte die zo is ingericht dat ook daar gesport en (sportief) bewogen kan worden.

Beleidsnota WMO: Samen leven, samen zorgen 2024-2034

De Beleidsnota WMO: Samen leven, samen zorgen 2024-2034 benadrukt dat we in Utrecht inclusief willen zijn. Hiervoor vergroten we de toegankelijkheid tot wonen, dienstverlening, informatie, gezondheid, openbare ruimte, sporten bewegen en vervoer. Zo voorkomen we uitsluiting en noodzaak tot hulp. Mensen met een goede gezondheid kunnen langer zelfstandig leven en wonen en hoeven minder vaak een beroep te doen op zorg en ondersteuning. Een gezonde leefomgeving en het stimuleren van gezonde leefgewoonten als wandelen, bewegen en sporten zijn daarvoor belangrijk. Net als ontmoetingen (in de openbare ruimte), want door ontmoeten beter mogelijk te maken, gaan we eenzaamheid tegen.

Visie Vervoer voor iedereen (2021) en Uitvoeringsprogramma vervoersongelijkheid (2023)

Met de Visie Vervoer voor iedereen benadrukken we dat iedereen mee moet kunnen doen in Utrecht, zowel in fysiek als in sociaal opzicht. Verschillende mogelijkheid voor mobiliteit zijn belangrijk. Lopen is een betaalbare manier om je te verplaatsen. In het Uitvoeringsprogramma vervoersongelijkheid beschrijven we dat we de stad zo willen inrichten dat lopen vanzelfsprekend is en de eerste (vervoers)keuze wordt. Dat betekent dat alle bestemmingen bereikbaar moeten zijn voor voetgangers en mensen met een beperking. En dat looproutes aantrekkelijk en barrièrevrij moeten zijn met voldoende veilige oversteekplaatsen. Daarvoor is het nodig om goede loopinfrastructuur te realiseren, de aansluitingen op andere vervoersmiddelen te verbeteren en voldoende ruimte te maken voor voetgangers en mensen met een beperking. We zetten daarbij vooral in op de buurten waar we de grootste kwetsbaarheid zien, zoals omschreven in het Scheidslijnenrapport.



2 Gebruikers van de voetgangersruimte

De gebruikers van de voetgangersruimte zijn heel divers. Net als hun mogelijkheden en motieven. Wie je ook bent, wat je doel ook is en hoe je ook loopt – slenterend, met een hulpmiddel, haastig naar de bus, met wandelschoenen aan, met een kinderwagen, rollator, een taststok of rolstoel – iedereen maakt gebruik van dezelfde loopruimte. Alleen de behoefte kan verschillen. Die hangt niet alleen samen met de leeftijd van mensen of het type gebruik, maar wensen en gebruik kunnen ook cultureel bepaald zijn. Zo lopen ouderen met een migratieachtergrond bijvoorbeeld meer omdat ze niet of weinig fietsen. Die verschillende behoeften werken door in het gebruik. En vragen iets van de inrichting van de ruimte.

Om te achterhalen hoe, waarheen en waarom Utrechters lopen, hebben we met verschillende groepen een wandeling gemaakt. Over het algemeen vinden bewoners lopen in Utrecht fijn. Maar de stad wordt – zeker door ouderen en mensen met een visuele of lichamelijke beperking – niet altijd als toegankelijk ervaren. Bewoners zien dat de kwaliteit van de loopruimte verbeterd is vergeleken met jaren geleden. Mensen geven aan dat ze graag door het groen lopen of de natuur opzoeken. Ze zien dat dit al op veel plekken kan, maar dat er ook kansen zijn voor verbetering. De mensen die wij spraken vinden de stad nog erg stenig en zijn niet altijd positief over het onderhoud en de staat van de openbare ruimte. Ook ervaren ze het oversteken van drukke wegen als een barrière om verder te lopen dan hun eigen buurt.

Dit zijn de gebruikers van de voetgangersruimte



Kinderen

Jong geleerd is oud gedaan! Als kinderen in hun eigen buurt veilig kunnen lopen en spelen, **vergroot dat de zelfstandigheid.** Bovendien is dit bepalend voor hun latere gewoontes en gezondheid. Lopen is **goed voor de motoriek en de ontwikkeling** van kinderen. **Drukke wegen, water en sporen bepalen de grenzen** van het gebied waarbinnen kinderen (van ongeveer 6-12 jaar) veilig zelfstandig kunnen lopen, fietsen en spelen. Hoe groter het gebied, hoe meer vrijheid kinderen in de stad hebben. Veilige, fijne routes en een loopvriendelijke omgeving nodigen uit om lopend naar school te gaan. Voor een kind moet de omgeving niet te complex zijn en snelheidsverschillen niet te groot: 30 km/u als maximum. Kinderen zien niets boven een hoogte van 1 meter. **Sport- en speelmogelijkheden op de route** maken lopen leuk en vanzelfsprekender. **Zichtlijnen voor kinderen** (bijvoorbeeld voor het oversteken) zijn anders dan voor volwassenen. Het zicht op en van kinderen wordt nu vaak belemmerd door geparkeerde auto's, vuilnisbakken en andere objecten nabij een oversteekpunt.

"De wijk waar we in wonen wordt door omringd door drukke straten zonder veilige oversteken. Zeker als ik met kinderen ben, blijf ik dan maar vaak binnen de wijk."



Ouderen

Naar mate mensen ouder worden, gebruiken ze steeds vaker het ov voor langere afstanden. In hun directe woonomgeving lopen ze meer. Ze kunnen op latere leeftijd vaak steeds minder goed fietsen of autorijden. We willen dat ouderen – ook mensen met dementie – zo lang mogelijk kunnen blijven lopen. De directe woonomgeving moet dat mogelijk maken. Op die manier blijven ouderen fit, kunnen ze **zo lang mogelijk zelfstandig** blijven wonen en van de stad gebruikmaken. In de loopruimte zijn ze **in contact met anderen**. En als het mogelijk is om samen, naast elkaar te lopen met familie of buurtgenoten, draagt dat bij aan sociale contacten. Goed **begaanbare, doorlopende routes zonder grote hoogteverschillen of trappen van zorgvoorzieningen of plekken waar veel ouderen wonen** naar voorzieningen in de wijk, zoals de supermarkt, huisarts of parkjes, zijn belangrijk. Net als **dagelijkse voorzieningen op korte (pantoffel)afstand**. Ouderen, mensen die slecht ter been zijn of die een hulpmiddel als een rollator gebruiken, hebben behoefte aan **loopruimte zonder oneffenheden**. Goed onderhoud is nodig, zodat **tegels op de route recht liggen**. Routes liggen liefst **beschut**, zijn **schaduwrijk**, hebben **weinig op- en afgangen** en volgen een **duidelijke looplijn** die laat zien hoe de route zich vervolgt. Ouderen hebben behoefte aan **bankjes of rustpunten** op de route, net zoals een **(openbaar) toilet**. Hierdoor kunnen ouderen langere afstanden lopen en onderweg even rusten. Ouderen die minder goed horen of zien hebben behoefte aan een omgeving die overzichtelijk en niet te complex is.



Vrouwen en meisjes

Vrouwen en meisjes willen overzicht in de openbare ruimte. Hoge obstakels kunnen het overzicht belemmeren. Op verblijfsplekken zitten ze graag hoog en het liefst in een rondje. Vrouwen en meisjes voelen zich comfortabel in **overzichtelijke, voorspelbare ruimte**. Kijkend naar routes zoeken vrouwen en meisjes sociaal veilige routes met v**oldoende overzicht en (positieve) reuring**. Ook als het schemert of donker is. Op deze **24-uursroutes** zorgt de aanwezigheid van veel voetgangers of fietsers voor ‘ogen op straat’ en daarmee voor sociale controle. 24-uursroutes zijn voldoende verlicht. Vaak zijn dit doorgaande verbindingen voor fietsers en auto’s, bijvoorbeeld stadsstraten.



Hulpmiddel-/rolstoelgebruikers

Mensen die lopen met een hulpmiddel als een wandelstok, looprek of rollator of die in een rolstoel zitten, hebben loopruimte nodig die **vlak** is, z**onder (grote) hoogteverschillen, zonder losliggende tegels of plotselinge obstakels.** Op de route zijn **zo min mogelijk op- en afgangen**. De op- en afgangen die er wel zijn, zijn breed en lopen **geleidelijk omhoog of omlaag**. Het liefst loopt de **ruimte op hetzelfde niveau** door. Om langere afstanden te kunnen lopen zijn **plekken om te rusten**, zoals een bankje, belangrijk. Aandachtspunt voor deze groep gebruikers is dat zij **dagelijkse voorzieningen** als (ondergrondse) afvalcontainers en Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen kunnen bereiken binnen korte afstand. **Duidelijke looplijnen** maken routes voorspelbaar. Belangrijk, want rolstoelgebruikers maken vaak al 50 meter vooruit een inschatting of ze hun weg kunnen vervolgen. Mensen die een hulpmiddel gebruiken willen ook **samen met iemand wandelen** óf zonder de voetgangersruimte te verlaten een **tegemoetkomende voetganger kunnen passeren**.

“Ik loop met een rollator en heb dan niet veel te kiezen. Ik heb één vaste route: naar de supermarkt en het buurtcentrum. Daar weet ik precies waar de stenen losliggen en hoe ik van de stoep moet. Op andere routes vind ik dat veel te spannend, dan kijk ik alleen maar naar de grond.”



Mensen met een visuele beperking

Voor mensen met een visuele beperking moet de loopruimte uitgerust zijn met (natuurlijke) gids- en geleidelijnen, zoals een rand of groene geleiding. Geleidestroken bij oversteekplaatsen en voorzieningen en waarschuwingsmarkeringen leiden mensen met een visuele beperking door de (voetgangers)ruimte en langs drukke plekken of bestemmingen als stations of ov- haltes. Logische, doorlopende en goed volgbare routes helpen mensen om bij de juiste oversteekplaats te komen. Dit speelt ook bij tijdelijke situaties, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Als een oversteek met een verkeerslicht is geregeld, is een goed werkende tikker letterlijk vanlevensbelang voor deze groep. Door goed volgbare, begaanbare voetgangersruimte kunnen mensen met een visuele beperking zich comfortabeler en zelfstandig door de stad bewegen. Op drukke plekken met veel verkeer en gedeelde ruimte is extra aandacht nodig voor deze doelgroep.



(Thuis)werkenden

Mensen die werken zitten gemiddeld 9,1 uur per dag stil, thuis of op kantoor. Wandelen tijdens je werkdag geeft energie, verbetert de creativiteit en helpt onthaasten. Dat kan op veel verschillende manier: een **lopend overleg, lopend bellen** of een **ommetje maken of hardlopen tijdens de lunchpauze**. Daarvoor moet de ruimte **uitnodigend** zijn en **samen lopen** mogelijk maken. Routes die **woon- en werklocaties met elkaar verbinden** maken lopen naar het werk mogelijk en aantrekkelijk. **Voetpaden en -verbindingen vanaf ov-haltes, hubs en parkeerplekken** zijn nodig om een reis met het ov of de auto te combineren met een stukje lopen. Ook (of misschien juist) op werklocaties waar auto- en vrachtverkeer domineert.



Mensen met een zorgvraag

Mensen met fysieke of mentale gezondheidsproblemen als overgewicht, een burn-out of alzheimer zijn gebaat bij meer bewegen als onderdeel van hun dagelijkse bezigheden. Bewegen is niet alleen goed voor je lijf, je spieropbouw en het verbranden van calorieën, maar ook voor je hersenen. Als je beweegt komen er groeifactoren vrij in je hersenen, die zorgen voor nieuwe hersencellen en sterkere verbindingen tussen hersencellen. Binnen deze groep vallen ook mensen met een tijdelijke fysieke beperking zoals een gebroken enkel. Voor mensen met een zorgvraag is het fijn om **via doorgaande routes in hun directe woon- of verblijfsomgeving** te bewegen, **naast elkaar** te kunnen lopen (bijvoorbeeld met een begeleider of (sport)maatje) of om samen te kunnen sporten of bewegen. **Rustige en groene plekken** in de buurt en langs de route zorgen voor **minder prikkels**. Dankzij **bankjes en rustplekken** kunnen ze pauzeren tijdens de wandeling.

“Als ik thuis werk, begin ik de dag met een ommetje. Eerst woonde ik naast het groen, nu moet ik eerst door stille en stenige straten voordat ik bij het groen ben. Dan begin je de dag toch minder goed.”



Mensen met een smalle beurs of beperkte vervoerskeuze

Niet iedereen kan kiezen uit verschillende manieren van verplaatsen. Soms is lopen de enige optie, bijvoorbeeld omdat een fiets of auto aanschaffen en onderhouden te duur is. Voor die mensen is het belangrijk dat lopen **goed, comfortabel en aantrekkelijk** mogelijk is. Lopen is goedkoop en kan ervoor zorgen dat mensen **mee kunnen doen in de stad.** Als we de stad zo inrichten dat mensen **lopend voorzieningen, banen, onderwijs en vervoersopties** (zoals het openbaar vervoer) nabij hun woning kunnen bereiken, vergroten we kansen voor mensen om mee te doen in de maatschappij. **Goede loopruimte, voetgangersoversteken** en het **wegnemen van barrières tussen wijken** dragen daaraan bij. Goede voetgangersruimte is ook voor de gezondheid van deze doelgroep belangrijk. In **openbare ruimte waar je kunt sporten met voldoende sport- en spelmogelijkheden** kun je ook zonder lidmaatschap van een sportschool of sportvereniging bewegen en sporten.

“Iedere dag loop ik veel kilometers door de stad, want ik kan niet fietsen en de bus is te duur. Lopen vind ik wel fijn, ik kom graag buiten. De routes die ik loop zijn niet altijd fijn. Het oversteken is soms gevaarlijk en stoepen zijn smal. Als ik samen met mijn vriendin boodschappen doe kunnen we niet naast elkaar lopen.”



Ommetjesmakers

84% van de Nederlanders maakt wel eens een korte wandeling variërend van 20 tot 60 minuten. Ze blijven dan vooral **in de eigen wijk, buurt of werklocatie/ bedrijventerrein.** Ommetjesmakers vinden het prettig om uit **meerdere routes te kunnen kiezen**, zodat ze niet altijd hetzelfde rondje hoeven te lopen. Fijnmazigheid van voetgangersinfrastructuur in woonwijken is daarom een pre. Mensen maken vooral ommetjes om even **te ontspannen en buiten te zijn**. Daarom zijn **rustige straten met voldoende groen** belangrijk. Als binnen de wijk drukke autostraten of fietspaden overgestoken moeten worden, vraagt dat om een **veilige oversteek**.

“Ik doe graag één of twee keer per dag een blokje om. Het frist mijn hoofd even op. Ik kies dan meestal rustige routes, maar soms ook een bruisende. Dan haal ik ergens een kopje koffie to go.



Sporters

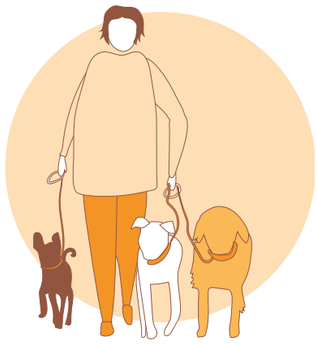
Sporters gebruiken de voetgangersruimte om te bewegen. **Alleen, in duo's of in groepen**. Zij willen vanuit hun voordeur gemakkelijk op een route komen waar ze fijn kunnen sporten. Voor sporters is het belangrijk dat ze zich niet gehinderd voelen onderweg. Ze zoeken routes waar ze **weinig kruisend verkeer, verkeerslichten of barrières** tegenkomen. Routes waar ze anderen **makkelijk kunnen passeren** en waar ze **samen of in groepen kunnen sporten.** De ruimte moet daar **breed genoeg** voor zijn. Variatie in de verharding is goed voor de motorische ontwikkeling. Naast hardlopers of actieve wandelaars gebruiken ook skeeleraars of fietsers de openbare ruimte. Zij stellen aanvullende eisen aan de verharding. Sporters zijn gebaat bij **schaduwrijke routes, groen** en voorzieningen als een **waterpunt.** Ook **sportaanleidingen** (krachttraining- of fitnessmogelijkheden) en een **rustpunt** op de route zijn belangrijk voor sporters. De **combinatie van sportroutes en sportparken** is hierbij interessant. **Goede verlichting** zorgt ervoor dat een route ook 's avonds en in de herfst en winter goed bruikbaar is.



Wandelaars

Wandelaars vinden het fijn om langere afstanden (een uur of meer) te lopen. Ze zoeken hiervoor **doorlopende, aantrekkelijke (groene) routes of routes waar wat te beleven is.** Wandelaars vinden het fijn om een **eigen plek** te hebben. Het is daarom belangrijk dat routes **niet ineens ophouden** en dat **barrières** het verder lopen naar een aantrekkelijk wandelgebied niet in de weg staan. Wandelaars lopen **langere afstanden** door de stad en naar omliggende recreatie- en groengebieden. Diverse organisaties (waaronder Wandelnet, ANWB, Routebureau Utrecht) zorgen voor aantrekkelijke en makkelijk te volgen (langeafstands)wandelroutes. Wandelaars zoeken plekken **waar iets te zien en te beleven is**, maar ook juist plekken waar ze rust vinden. Wandelaars vinden het fijn als er langs de route een **rustpunt, waterpunt, toilet en horeca** te vinden is. Om samen te lopen zijn wandelaars op zoek naar **brede** voetgangersruimte. Tegelijk zit voor deze groep de charme ook in unieke (onverharde) paden zonder ander verkeer. Denk aan grasdijkjes, **struinpaden en jaagpaden**.

"We hebben een hond en zijn nu op zoek naar een nieuw huis. Voor ons is ruimte om een stuk te lopen en groen belangrijk. Veel wijken vallen af, want er is geen doorlopende groene ruimte, alleen een poepveldje."



Hondenbezitters

Dit is de groep die misschien wel het meest loopt. Hondenbezitters gaan er meerdere keren per dag met hun hond op uit. **Vanuit hun woning** lopen ze een ommetje, bijvoorbeeld naar een **hondenuitlaatplek of hondenlosloopgebied**. Ze zoeken het **groen in de buurt** van hun woning op, maar lopen ook **langere afstanden**. Hondenbezitters zijn gebaat bij voetgangersruimte waar ze met hun hond comfortabel kunnen lopen en zonder moeite een **tegemoetkomende voetganger kunnen passeren**. Hondenbezitters zijn belangrijk voor een buurt, want ze zorgen voor 'leven' op straat, onderlinge contacten en sociale controle. Een specifieke groep hondenbezitters is de groep **hulphondgebruikers**. Boven op de aanwezigheid en goede herkenbaarheid van hondenlosloopgebieden, moeten deze gebieden ook **toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers**. Eis aan de voetgangersruimte voor deze groep is dat die **goed begaanbaar en breed genoeg** is – vanuit de voordeur – voor mensen met een **hulphond én rolstoel**.

3 Ruimte maken

Er zijn verschillende manieren om meer of prettiger ruimte te maken voor de voetganger. En dat gaat lang niet altijd om het maken van een bredere stoep.



Op sommige plekken, vooral in vooroorlogse wijken, staan veel fietsen op de stoep geparkeerd. We plaatsen fietsenrekken op een autoparkeerplek en maken zo de bestaande stoep vrij. Zo hebben we afgelopen jaar in de Rivierenwijk en Dichterswijk de voetgangersruimte beter toegankelijk gemaakt.



Op een heel aantal plekken in de stad maken we parkeerplaatsen op het niveau van de voetgangersruimte: als er geen geparkeerde auto staat is dit ruimte om te lopen, spelen of even een praatje te maken. Leidsche Rijn Centrum en Ondiep zijn hiervan een goed voorbeeld.



Bij de herinrichting van straten kijken we niet alleen naar het huidige gebruik. Juist het gewenste gebruik is het vertrekpunt. De herinrichting van de Kanaalstraat en de Nachtegaalstraat laten mooi zien hoe hier meer ruimte is gemaakt voor de voetganger, verblijven en groen.



Soms kunnen we nog een stap verder gaan, zoals in de Pieter Bothstraat in Lombok. Een deel van dit doorgaande straatje met een rijbaan en parkeerplekken is nu een groene speelplek met ruimte voor de voetganger.



foto: N. Sluijsmans

Op verschillende locaties (en uit verschillende bouwjaren) in de stad maken we al erven waar lopen, fietsen spelen en verblijven centraal staan. De auto is te gast of rijdt en parkeert op een andere plek. Voorbeelden zijn Groen Zuilen, Vondelparc, de Boomgaarden, het Antoniuskwartier en nieuwe ontwikkelingen zoals Merwede.

Hierna laten we een aantal voorbeelden zien om ruimte te maken voor de voetganger in de bestaande stad.

Voorbeeld van een kleine maatregel



Huidige situatie: veel objecten zoals laadpalen, verkeersborden en fietsenrekken staan in de vrije doorloopruimte, waardoor die slecht beloopbaar is.



Kleine maatregel: objecten zoals laadpalen, verkeersborden en fietsenrekken in een functiestrook opnemen levert een bredere vrije doorloopruimte op. Lopen is beter mogelijk en aantrekkelijker.



Voorbeeld huidige situatie: (wild)gestalde fietsen in de loopruimte (Merwedestraat, 2024).



Voorbeeld kleine maatregel: fietsenrekken op een parkeerplek in de functiestrook zorgen voor vrije loopruimte (2025).



Voorbeeld huidige situatie: lantaarnpalen in de loopruimte (Amsterdamsestraatweg, 2024.)



Voorbeeld kleine maatregel: lantaarnpalen en andere objecten in de functiestrook zorgen voor vrije loopruimte (2025)

Voorbeeld van een middelgrote maatregel



Huidige situatie: door veel ruimte voor auto- en fietsparkeren is weinig ruimte om te lopen, spelen, ontmoeten en verblijven.



Middegrote maatregel: door parkeerplekken in te richten als parkeerstoep ontstaat ruimte voor dubbelgebruik. Wanneer er geen geparkeerde auto's zijn, is er meer ruimte om te lopen, spelen, ontmoeten en verblijven.



Voorbeeld huidige situatie: autoparkeren in parkeerhavens (Larixstraat Utrecht 2008).



Voorbeeld middelgrote maatregel: een parkeerstoep (Larixstraat 2025).



Een parkeerstoep biedt minimale loopruimte als er veel geparkeerde auto's zijn (Okkernootstraat Utrecht).



Als er geen geparkeerde auto's zijn is er een brede stoep.

Voorbeeld van een grote maatregel



Huidige situatie: door veel ruimte voor auto- en fietsparkeren is er weinig ruimte om te lopen, groen, spelen, ontmoeten en verblijven.



Grote maatregel: door parkeerplaatsen op te heffen ontstaat meer ruimte om te lopen, voor groen, spelen, ontmoeten en verblijven.



Voorbeeld huidige situatie: veel ruimte voor autoparkeren (Jekerstraat Urecht, 2019).



Voorbeeld grote maatregel: parkeerplekken hebben plaatsgemaakt voor groen (2025).



Voorbeeld huidige situatie: brede rijbaan met smalle stoepen (Gangesdreef Utrecht, 2009)



Voorbeeld grote maatregel: rijbaan is smaller gemaakt voor brede stoep in het groen (2015).

Voorbeeld van een herinrichting als groen erf



Huidige situatie: de inrichting van de staat staat grotendeels in het teken van rijdende en geparkeerde auto's, waardoor er minimale ruimte voor de voetganger, groen, spelen, ontmoeten en verblijven is.



Herinrichting als erf: de voetganger staat centraal bij de inrichting als erf. Er is veel ruimte voor spelen, ontmoeten, verblijven en groen. Het beperkte auto- en fietsverkeer past zich aan en ruimte om te parkeren is beperkt.



Voorbeeld huidige situatie: een straat met rijweg en stoepen (Vrouwjuttenhof Utrecht, 2020)



Voorbeeld herinrichting als erf (2025).



Voorbeeld huidige situatie: een straat met rijweg, parkeren en stoep (Maijweg Den Bosch, 2018).



Voorbeeld herinrichting als erf (2022).

4 Literatuur



- Alles over sport: De waarde van wandelen, mei 2021
- Annemieke Molster: LOOP!, oktober 2020
- Bureau maco.broekman, Goudappel Coffeng: Merwede fiets-voetpad Rondje Stadseiland, maart 2020
- College van Rijksadviseurs: Naar een gezonde stad te voet, mei 2020
- CROW: ASVV 2021, juli 2021
- CROW: Ontwerpwijzer voetgangers, november 2023
- CROW: Oversteekwijzer, 2018
- CROW: Stromen en verblijven, september 2013
- CROW-Fietsberaad: Mengen van fietsers en voetgangers?, januari 2022
- CROW-KpVV: Handleiding voor de OV-halte, september 2015
- CROW-KpVV: Verkenning effecten van investeren in lopen
- CROW-KpVV: Verkenning woonerven 2.0, mei 2023
- David Sim, Jan Gehl: Zachte stad, april 2022
- Gemeente Amsterdam: Onderzoek stadsstraten, juli 2017
- Gemeente Amsterdam: Ruimte voor de voetganger, april 2023
- Gemeente Eindhoven: Eindhoven te voet op weg, november 2023
- Gemeente Leiden: Beleidsprogramma voetganger 2020-2030, april 2021
- Gemeente Rotterdam: Ontwerpwijzer voetganger, juni 2023
- Gemeente Rotterdam: Rotterdam loopt 2025, oktober 2020
- Gemeente Tilburg, Tilburg loopt!, april 2020
- Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM): Loopfeiten 2024, oktober 2024
- Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM): Fietsfeiten 2023, november 2023
- Kenniscentrum Sport en Bewegen: Argumenten voor een beweegvriendelijke omgeving, juli 2023
- Marjo de Kraker, Kunnen of Willen lopen? Onderzoek naar de loopvriendelijke stad, 2024
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Stationsagenda, visie voor 2040, januari 2023
- Ruimte voor lopen, Agenda ruimte voor lopen, 2021
- Ruimte voor lopen, Toolbox loopbeleid, 2023
- Ruimte voor lopen, CROW-KpVV: Handreiking voetgangersnetwerk, januari 2024
- Ruimte voor lopen, CROW-KpVV: Verkenning zebrapaden, september 2023
- Urhahn, Gemeente Amsterdam: De beweegvriendelijke stad, oktober 2017
- Verenigde Naties: Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, december 2006
- Wageningen Universiteit: Aantrekkelijke en koele plekken en routes, mei 2023
- World Health Organization: Walking and cycling, latest evidence to support policy-making and practice, 2022

5 Colofon



Wij hebben deze Beleidsnota niet alleen opgesteld. Om behoeften van specifieke gebruikersgroepen goed mee te nemen, hebben we gewandeld met mensen met een (tijdelijke) fysieke beperking, mensen in een rolstoel, mensen met een visuele beperking, ouderen (met een rollator) en een groep dames met een migratieachtergrond. Ook hebben we verschillende belangengroepen betrokken. Verder liepen we in Tolsteeg, de Rivierenwijk, Hoograven, Ondiep en Zuilen een stukje met mensen mee om te horen hoe, waarom en waarheen zij lopen. Zo maakten we bijna 90 wandelingetjes met Utrechters. Van jong tot oud. Mensen met kinderen, baasjes met honden, ouderen, thuiswerkers die een ommetje maakten en mensen die lopend een boodschap deden of onderweg waren naar de bus.

De inzichten zijn meegenomen in de beschrijving van gebruikers van de voetgangersruimte. Dank aan Revalidatiecentrum Hoogstraat, Solgu, UopLeeftijd, SOMNL, Sociaal Vitaal in Kleur, De Wilg, Voetgangersvereniging Utrecht Oost, Wandelnet, Platform Ruimte voor Lopen, Sport Utrecht en de Beweegalliantie.

Dank ook aan de gemeenten Rotterdam, Den-Haag, Amsterdam, Arnhem, Tilburg en de provincies Utrecht en Zuid-Holland voor het inbrengen van jullie ervaring en kennis.



Op straat in gesprek over de voetganger

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Verantwoordelijk wethouder: Senna Maatoug

Ambtelijk opdrachtgever: Adriaan van Doorn

Projectteam: Birgit Cannegieter, Werner de Feijter

Met medewerking van: Ruud Diteweg, Maja van der Voet, Mariëlle Versteeg, Albin Hunia, Esther Goes, Ties Beekman, Giulia Fermo, Marijn Kik.

Datum: Januari 2026

Status: Definitief

lopen@utrecht.nl

Utrecht.nl