Aan alle gemeenten in Nederland

Voetgangers(beleid) in uw gemeente

Amsterdam, augustus 2025

Geachte leden van de Raad,
Geacht College van Burgemeester en wethouders,

Lopen is zo gewoon, dat niemand zich daar echt druk over hoeft te maken. Of toch wel?

De Voetgangersvereniging Nederland maakt zich sterk voor de voetgangers. Deze moeten meer aandacht krijgen in het lokale beleid en de lokale handhaving. Daarom richten wij ons op uw gemeentebestuur.

In steeds meer gemeenten wordt het STOP principe (Stappen, Trappen, OV, Particulier vervoer) gehanteerd als het ontwerpprincipe voor woonwijken. Dat juichen wij uiteraard toe. Maar de voetgangerspraktijk is vaak anders. Dat komt door auto's, fietsen en terrassen.

In bestaande wijken was de **auto** meestal leidend voor het ontwerp. Ook de oude dorps- en stadskernen werden met doorbraken bereikbaar gemaakt voor de auto. Inmiddels is in de grote steden het beleid omgebogen en gericht op een autoluwe binnenstad. De dominante positie van auto's in de binnensteden is inmiddels teruggedrongen, maar er wordt nog (te) veel ruimte ingenomen door rijdende en geparkeerde auto's. De auto's worden bovendien zwaarder, breder en hoger en vormen als zodanig een steeds groter gevaar voor voetgangers (en fietsers!)

Een tweede tendens die wij waarnemen is de sterke toename van het aantal **fietsen** in de steden. Op enkele uitzonderingen na, bij stations met fietsstallingen, worden fietsen op de stoep geparkeerd. Daardoor beperken ze de ruimte om te lopen op de stoep. Daarnaast wordt er vaak op voetgangersdomeinen, vaak kriskras, gefietst. Zeer ongewenst, zeker nu de snelheid en zwaarte van fietsers omhoog gaat, door het toenemend gebruik van e-bikes (fatbikes, speed pedelecs, urban arrows, bestel-fietsen).

Een derde ontwikkeling is de toename van **terrassen** op pleinen en stoepen. Door de Corona Crisis zijn de terrassen in omvang enorm toegenomen. Vaak belemmeren deze terrassen de vrije doorgang voor voetgangers op de stoep. Nu de crisis alweer een paar jaar achter ons ligt, moet de vrije doorloopruimte hersteld worden.

Het kan dus een stuk beter voor de voetganger..

Lopen is fysiek en mentaal gezond, iedereen kan het (mensen met een loopbeperking daargelaten), het is goedkoop, geeft kans op ontmoetingen, is onthaastend en voor verblijf heb je geen vervoermiddel nodig. Mensen met een beperking zijn zeer gebaat bij goede loopvoorzieningen!

Kortom, het is hoog tijd dat lopen op de eerste plaats komt te staan in het gemeentelijk beleid. Daarom wil de VoetgangersVereniging met u in gesprek over lopen in uw gemeente. Wij hanteren daarbij de volgende 10 speerpunten (zie bijlage), die wat ons betreft de hoogste prioriteit moeten krijgen:

1. Oversteken zonder stress
2. Een stoep om vrij te kunnen lopen; zonder obstakels
3. Terrassen, alleen op de stoep als er 2 meter brede loopruimte vrij blijft
4. Werken aan de weg met oog voor voetgangers
5. OV-haltes goed te voet bereikbaar
6. Ruimte om te slenteren, te ontmoeten en te spelen
7. Onthaaste straten met lage snelheden
8. De stoep is géén fietspad
9. Geen stoep? Maak er een woonerf van!
10. Werk aan een voetgangersvriendelijke gemeente

Als uw gemeente nog geen voetgangersbeleid heeft, kan daar een begin mee worden gemaakt. Uiteraard met een daaraan gekoppelde uitvoeringsagenda.

Misschien zijn er al bestuurders, politici, ambtenaren of burgers actief met voetgangers in uw gemeente. Wij komen graag met hen in contact! Wij zijn zeer benieuwd naar uw reactie en gaarne bereid tot een gesprek over uw beleid. Gaat u de uitdaging aan?

Met hartelijke groet,

5.1.2e
Voorzitter VoetgangersVereniging Nederland

Bijlage: Speerpunten van de Voetgangersvereniging Nederland

Speerpunten van de Voetgangersvereniging Nederland

---

1. Oversteken zonder stress

Dus: voldoende zebrapaden op logische plekken, van stoep tot stoep. Goed zichtbaar en gerespecteerd.

👉 Nu: je moet vaak rennen of slalommen – oversteken voelt dan onveilig. Waar de auto stopt voor het stoplicht, mag de fiets vaak doorrijden,dat is verwarrend en gevaarlijk.

- ☐ **Gemeente: zorg voor voldoende zebrapaden op logische plekken, van stoep tot stoep. Laat ze goed zichtbaar zijn en geef voetgangers écht voorrang – ook ten opzichte van fietsers.**

---

2. Een stoep om vrij te kunnen lopen, zonder obstakels

Dus: voetgangers hebben minimaal twee meter vrije ruimte nodig. Elk mobiliteitsplan heeft daarom een stal-plan voor alles wat nu op de stoep wordt gezet: fietsen, vuilnis, straatmeubilair ed. staan op aparte stal-plekken; niet op de stoep.

👉 Nu: obstakels versperren een vrije doorgang. De stoep is een stallingsplaats geworden voor fietsen, vuilnis, uithangborden en straatmeubilair.

- ☐ **Gemeente: zorg voor minimaal twee meter vrije loopruimte op iedere stoep. Neem in elk mobiliteitsplan een stallingsplan op voor alles wat nu op de stoep terecht komt: fietsen, vuilnis, straatmeubilair en meer.**

---

3. Terrassen, alleen als er 2 meter brede loopruimte vrij blijft

Dus: terrassen zijn toegestaan als voetgangers er veilig en ruim langs kunnen lopen. De 2 meter loopruimte wordt goed gehandhaafd met het oog op de veiligheid van voetgangers.

👉 Nu: terrassen, en soms hele bouwwerken, nemen de stoep in beslag en voetgangers moeten de rijbaan op met snel rijdende auto's en fietsers. Er wordt te weinig gehandhaafd op terrassen zonder vergunning of terrassen die zich niet aan de vergunning houden en geleidelijk uitdijen.

- ☐ **Gemeente: zorg dat terrassen alleen zijn toegestaan als voetgangers er veilig en ruim langs kunnen. Handhaaf actief op vergunningen en voorkom dat terrassen sluipenderwijs uitbreiden en de doorgang blokkeren.**

---

4. Werken aan de weg met oog voor voetgangers

Dus: ook tijdens opbrekingen en bouwwerkzaamheden kunnen voetgangers veilig en makkelijk doorlopen op afgezette weggedeelten. Omleidingen worden goed aangegeven, ook voor slechtzienden.

👉Nu: bij wegwerkzaamheden of bouwprojecten zijn veilige en toegankelijke looproutes vaak niet beschikbaar.

- ☐ **Gemeente: zorg bij opbrekingen en werkzaamheden voor veilige, duidelijke en toegankelijke looproutes – ook voor mensen met een beperking of visuele handicap.**

---

5. OV-haltes goed te voet bereikbaar

Dus: hou bushaltes en stations goed bereikbaar voor voetgangers, met name voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn.

👉 Nu: haltes worden opgeheven. Degene die overblijven zijn daardoor vaak te ver weg. Dat zorgt óf voor vereenzaming, óf voor meer autogebruik. Haltes hebben ook te vaak gevaarlijke oversteekplaatsen.

- ☐ **Gemeente: zorg dat bushaltes en stations goed bereikbaar blijven (maximaal 250 meter lopen) voor iedereen, met name jongeren, ouderen en mensen die slecht ter been zijn. Besteed aandacht aan veilige oversteken en logische routes.**

---

6. Ruimte om te slenteren, te ontmoeten, te sporten en te spelen

Dus: niet de hele stad of het hele dorp is volgebouwd. Er is ruimte voor wandelen, ontmoetingen, spelende kinderen en rustige ontmoetingsplekken met fietsvrije zones, groen en ruimte voor spelende kinderen

👉 Nu: Bijna elke woonwijk is ingericht op bereikbaarheid per auto; vaak tot aan de voordeur. Het uitgangspunt voor de inrichting van straten is (snel) doorgaand verkeer, en geparkeerde vervoermiddelen , niet op verblijven, ontspannen of spelen.

- ☐ **Gemeente: zorg voor voldoende ruimte om rustig te wandelen, elkaar te ontmoeten en te spelen. Denk aan fietsvrije zones, bankjes, groen en veilige verblijfsplekken.**

---

7. Onthaaste straten met lage snelheden

Dus:rustig verkeer met lage snelheden is veiliger voor iedereen en zorgt voor leefbare wijken en dorpen.

👉 Nu: Ook 30 km/u is vaak te snel, zeker in woonstraten. Voetgangers voelen zich opgejaagd en onveilig.

- ☐ **Gemeente: zorg voor lagere snelheden in woonwijken, stads- en dorpskernen en verblijfsgebieden. Zo kunnen voetgangers zich veilig en ontspannen bewegen, en wordt de straat weer leefbaar.**

---

8. De stoep is géén fietspad

Dus: voetgangers hebben recht op een eigen, veilige ruimte. Duidelijke inrichting, goed zichtbare scheiding tussen voet- en fietspad en de nodige handhaving zorgen daarvoor.

👉 Nu: Fietsers gebruiken stoepen als sluiproute, als inhaalstrook of gewoon als vrije fietsruimte. Fietsen op de stoep is voor voetgangers gevaarlijk en bedreigend. Gemotoriseerde fietsers rijden steeds harder en worden zwaarder. Er wordt niet of nauwelijks gehandhaafd.

- ☐ **Gemeente: zorg dat stoepen weer veilig zijn voor voetgangers. Houd fietsen van de stoep door duidelijke inrichting (goed zichtbare overgangen tussen stoep en fietspad; waar mogelijk niveauverschillen) en handhaving.**

---

9. Geen stoep? Maak er een woonerf van

Dus: als er geen plek is voor een stoep, maak dan van de straat dan een woonerf. Geef voetgangers voorrang. Met rust, overzicht en stapvoets rijden voor al het overige verkeer. Geef voorrang aan ruimte voor lopen boven geparkeerde auto's en fietsen.

👉 Nu: in smalle straten zonder stoep, worden voetgangers belaagd, weggedrukt door auto's en fietsen en hebben geen veilige, laat staan ontspannen, doorgang.

- ☐ **Gemeente: zorg in straten zonder stoep voor een echte gedeelde ruimte (geen traditionele shared space!), waar voetgangers voorrang hebben en zich veilig voelen. Rustige inrichting en lage snelheid maken dat mogelijk.**

---

10. Werk aan een voetgangersvriendelijke gemeente

Dus: ambtenaren en ontwerpers denken mee met wandelaars. Ambtenaren zijn zich bewust van wat lopen vraagt: ruimte, rust en aantrekkelijke looproutes.

👉 Nu: gemeenten denken bij het inrichten van de stad eerst aan auto's. De fietsers komen steeds vaker in beeld in het gemeentelijk beleid. Maar voor de voetgangers ontbreekt vaak een apart beleid.

- ☐ **Gemeente: zorg dat ambtenaren, ontwerpers en bestuurders weten wat voetgangers nodig hebben: ruimte, rust en logische routes. Organiseer, op welke wijze dan ook, dat er meer kennis over goed voetgangersbeleid in het gemeentelijk apparaat beschikbaar komt. Geef lopen voorrang in het beleid boven fietsen en autorijden.**

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6