

**Stichting
Voetgangersbeweging Nederland**

Postbus 3014
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342
Email: info@Voetgangersbeweging.nl

KvK: 76043797
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Beleidsplan 2025-2027

ALGEMEEN

Als je geen voetgangers hebt, dan heb je geen stad of dorp

Voetgangers vormen een belangrijke, zo niet de belangrijkste basis voor het functioneren van onze samenleving. Lopen is de meest natuurlijke, gezonde en meest duurzame manier van voortbewegen, die bovendien nog eens de minste ruimte vergt. Lopen doen we allemaal en we doen het zonder er bij stil te staan. Maar juist vanwege deze vanzelfsprekendheid is er vaak niet voldoende aandacht voor.

Met de noodzaak meer te bouwen zal er op een andere manier moeten worden omgegaan met onze fysieke openbare ruimte. Meer bouwen betekent meer behoefte aan verplaatsen, maar ook aan een gezonde en leefbare omgeving. Ruimte om te spelen, om te ontmoeten en om elkaar te leren kennen. Langer thuis blijven wonen van ouderen betekent ook dat zij zich langer zelfstandig willen verplaatsen om hun boodschapje te doen, naar het gezondheidscentrum te gaan of voor hun sociale contacten. Keuzes over de manier van verplaatsen zullen daarbij moeten worden gemaakt. Niet langer zullen voertuigen bepalend kunnen zijn voor het ruimtelijk gebruik, maar wordt de beleving van lopen en verblijven bepalend. De mens als voetganger staat centraal voor een inclusieve openbare ruimte.

De Voetgangersbeweging streeft ernaar een zodanige positie te verwerven dat zij door de overheid als serieuze partij wordt gezien voor overleg bij het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en bij het opstellen van plannen voor het verbeteren van de fysieke leefomgeving. Daarbij behartigen wij de belangen van voetgangers bij zowel het functionele lopen, het recreatieve lopen, het sportieve lopen alsook het verblijven en spelen in de openbare leefomgeving.

Dat de rol van de voetganger binnen onze samenleving bij de overheid steeds meer erkend wordt, blijkt wel uit het besluit van de Minister I&W om de Voetgangersbeweging samen met vele andere maatschappelijke organisaties te benoemen als lid van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, de OFL. De Voetgangersbeweging zal daarbij mede namens de VoetgangersVereniging Nederland optreden.

Bestuur en regionale vertegenwoordigers

De Voetgangersbeweging kent een bestuur van vier personen en een bestuursadviseur. Gelet op de toenemende activiteiten zoekt het bestuur voor de beleidsperiode uitbreiding van het aantal bestuursleden.

Om de belangen van de voetganger te behartigen in plaatselijke of regionale situaties en effectief overleg te kunnen voeren met betrokken overheden, kent het bestuur regionale

vertegenwoordigers in Leiden, Haarlem, Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Midden-Brabant. Komend jaar zal het aantal regiovertegenwoordigers worden uitgebreid. Bestuursleden en regionale vertegenwoordigers genieten voor hun werkzaamheden geen enkele beloning of presentiegeld.

Denktank

Inmiddels is er veel kennis beschikbaar op het gebied van voetgangers. Via een aparte binnen de Voetgangersbeweging ingestelde 'Denktank' wordt deze kennis vanuit enkele specialisten en promovendi ingebracht voor onze adviezen op het gebied van het gezond en (sociaal) veilig lopen en verblijven in een voor eenieder toegankelijke openbare ruimte. Daarbij wordt actieve inbreng geleverd vanuit de groep mensen met een visuele, motorische of (beginnend) verstandelijke beperking. De Voetgangersbeweging kan daardoor met kennis en ervaring duidelijke inbreng leveren bij een integrale aanpak van de openbare ruimte.

In de beleidsperiode zal de Voetgangersbeweging plannen uitwerken om de beschikbare kennis en ervaring te kunnen overdragen aan maatschappelijke en ambtelijke medewerkers om daarmee de bewustwording van de belangen van de voetganger te vergroten en te doen beseffen dat het bij voetgangers niet alleen gaat om jonge gezonde mensen die gemakkelijk een obstakel kunnen ontwijken, maar juist ook om de meer kwetsbare medemensen.

STOP-principe

Als Voetgangersbeweging gaan wij voor het beoordelen van mobiliteitsplannen uit van het in Vlaanderen ontwikkelde STOP-principe (Stappen, Trappen, OV, Particulier (deel)vervoer), een uiterst krachtig statement om duidelijk te maken te stoppen met het denken vanuit de auto. Dit in tegenstelling tot het binnen Nederland door veel overheden gebruikte STOMP, waarbij wij als voetgangers dit vooral ervaren als het krijgen van een klap in het gezicht. Immers de "M" die staat voor Mobility as a Service (deelmobiliteit) is vooral ingegeven door gebruik van deelscooters en deelauto's. Blijkens onderzoek blijkt dat deelmobiliteit vooral mensen trekt die anders gebruik zouden maken van OV of de fiets en niet van de auto. En voor zover het zou gaan om de deelfiets zou deze in de belangenafweging thuis horen onder de "T" van Trappen. Wij zullen dit in de voorliggende beleidsperiode verder bij alle overheden en wegbeheerders benadrukken.

De stoep of het trottoir Juridische positie van de voetganger

De stoep is het domein van de voetganger; een verhoogde plek waar de voetganger veilig kan lopen. Binnen de bebouwde kom van dorpen en steden zijn er gelukkig veel stoepen. Er is echter een groot maar. De stoep is ook de plek waar veel meer gebeurt dan alleen lopen. Er worden fietsen en scooters gestald, terrassen uitgezet, vuil gedeponneerd, straatmeubilair geïnstalleerd, geveltuinen aangelegd, winkelwaar aangetrokken, steigers opgetrokken, verkeersborden geplaatst. en ga zo maar door. Behalve statische obstakels, wordt de stoep ook steeds meer gebruikt als een ruimte om te fietsen.

De Voetgangersbeweging is van mening dat stoep teruggegeven moet worden aan de voetganger. Als dat niet in zijn geheel kan, moet er op zijn minst een vrije doorloopruimte van 1,80 meter breed vrijgehouden worden. Als het een druk trottoir is, zelfs meer. De stoep moet weer de veilige loopruimte worden voor iedereen, jong of oud, gezond of met een beperking.

Als een van de prioriteiten voor deze beleidsperiode ziet de Voetgangersbeweging het om de

juridische status van de stoep onderzoeken te onderzoeken en deze te vergelijken met de landen om ons heen. Als daar aanleiding voor is, zullen we voor nieuwe wet- of regelgeving pleiten. En in het verlengde daarvan aandringen op handhaving van de regels.

Struikelfietsen

Volgens de verkeerswetgeving is de stoep of het trottoir de ruimte waar voetgangers moeten lopen. Echter de wet geeft ook aan dat fietsen en dergelijke niet op de rijbaan geplaatst mogen worden, maar op de stoep. Bovendien worden lantaarnpalen, verkeersborden, laadpalen, schakelkasten, afvalbakken, terrassen en uitstallingen op het trottoir geplaatst.

Inmiddels wordt de stoep een vergaarbak van alles wat men 'even of langer' kwijt wil. Er blijft voor voetgangers een hindernisbaan en zij moeten obstakels maar zien te ontwijken. Voor mensen met een beperking is de toegankelijkheid van de openbare ruimte in het geding. En dat terwijl lopen toch de primaire vorm van mobiliteit is en een belangrijke voorwaarde is voor een inclusieve samenleving.

Met name bij het stallen van fietsen en (deel)scooters) wordt vaak weinig tot geen rekening gehouden met de voetganger, ervan uitgaande dat die wel kan uitwijken. Voor veel ouderen, mensen met een beperking, mensen met een kinderwagen of kinderen vormt dit regelmatig een probleem en moeten ze zelfs uitwijken naar de rijbaan. Hierdoor ontstaan vaak uiterst verkeersonveilige situaties. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn van de openbare ruimte en de wettelijke bepalingen.

In veel gemeenten bestaat er wel een handhavingsbeleid voor het verwijderen van wrakken of langdurig geplaatste weesfietsen. Tegen de op de stoep gestalde fietsen die loopruimte blokkeren wordt geen actie ondernomen, ondanks dat deze voor verkeersonveilige situaties zorgen. Wij hebben hinderlijk gestalde fietsen inmiddels bestempeld als 'struikelfietsen'.

De Voetgangersbeweging zal het initiatief nemen om in samenwerking met organisaties van mensen met een beperking bij gemeenten aan te dringen op een handhavingsbeleid voor deze struikelfietsen, zelfs als deze maar een kwartier ergens staan. Het mag niet zo zijn dat een gestalde fiets belangrijker wordt geacht dan een voetganger, jong of oud, fit of met een beperking. Dat geldt ook voor andere obstakels op de stoep. Zonnodig zullen wij hiervoor juridische uitspraken proberen uit te lokken in relatie tot de VN-resolutie en de Wet Handicap ten aanzien van een inclusieve openbare ruimte.

Shared Space

Het begrip Shared Space blijft bij lokale overheden hardnekkig naar voren komen, met name vanuit stedenbouwkundige inrichting. Het gaat dan om een weginrichting waarbij alle functies op een gelijk niveau wegdek worden afgewikkeld en functies soms alleen optisch worden gescheiden door een ander steenverband of andere kleur steen. Juridisch gezien voldoet dit echter niet aan het begrip stoep of trottoir, maar gaat het om een inrichting die van gevel tot gevel een verkeersfunctie heeft en waarbij voetgangers geen aparte wettelijke bescherming genieten. Dit is beduidend anders dan in geval van een erffunctie (RVV G05), waarbij alle voertuigen ruimte moeten bieden aan de voetganger (lopend en spelend) en er een snelheid geldt van stapvoets, ofwel maximaal 15 km/u.

Juist door de toenemende verschillen in afmetingen en snelheden van de fiets, (e-bike, fat-bike, cargo-bike, racefietsen e.d.) ontstaat er voor met name de kwetsbare voetgangers een

gevoelsmatige sterk onveilige situatie. Door het ontbreken van een hoogteverschil fietsen ze dwars tussen niets vermoedende voetgangers door. Vanuit verschillende organisaties van mensen met een beperking komt naar voren dat de zwakkeren deze shared space locaties gaan mijden. Daarmee verliest de constructie zijn bedoeling en kan er niet langer gesproken worden van een inclusieve samenleving.



Als Voetgangersbeweging zullen wij in deze beleidsperiode bestaande en geplande situaties van Shared Space actief aan de kaak gaan stellen. Situaties in Delft en Leiden zullen daarbij als basis genomen worden. Op ministerieel niveau zullen wij bepleiten dat voor deze vorm van inrichting wettelijk zal worden geregeld dat kwetsbare voetgangers prioriteit krijgen en andere weggebruikers voldoende vrije ruimte moeten bieden, vergelijkbaar met regelgeving in Vlaanderen en Duistland.

Voetgangers, fietsers en veiligheid

Jarenlang werden de voetganger en de fiets in één adem genoemd als langzaam verkeer. Door de toename van afmetingen en snelheden van met name 'fietsen' kan er echter niet altijd meer gesproken worden over de fiets als langzaam verkeer en valt er iets voor te zeggen dit begrip in de regelgeving te herdefiniëren. Op fietspaden waar voetgangers lopen omdat er geen voetpad is, wordt het door de grote snelheidsverschillen steeds gevaarlijker.

De door ons eerder uitgebrachte 'Pleitnota voor een functionele indeling van de openbare ruimte' bepleit een andere wettelijke basis voor het gebruik van verschillende weggedeelten, niet meer op basis van type voertuigen, maar op basis van toegestane maximum snelheden. Helaas heeft onze Pleitnota als gevolg van de coronaperiode niet de gewenste aandacht gekregen. Wij zullen deze daarom opnieuw bij de Minister onder de aandacht gaan brengen.



De voetganger en het openbaar vervoer

Voor veel voetgangers is combinatie van lopen met gebruik van OV van onschatbare waarde voor hun maatschappelijke en sociale functioneren. Dit stelt behoorlijke eisen aan looproutes en maximale loopafstanden naar de haltes. Toegankelijke en sociaal veilige looproutes naar bushaltes en verlichte abri's behoren onderdeel uit te maken van de vervoersinfrastructuur. Daarbij is het voor mensen met een beperking van belang dat de toegankelijkheid niet incidenteel per halte is geregeld, maar onderdeel uitmaakt van een lijngewijze aanpak.

Door de invoering van sneldiensten (R-Net) op hoofdroutes, met weinig haltes, komt het fijnmazige OV in de dorpen en stadswijken steeds meer onder druk te staan en ontstaan loopafstanden die voor veel ouderen en mensen met een beperking niet meer te doen zijn. Met de fiets naar een halte is voor hen geen alternatief waardoor er vervoersarmoede dreigt te ontstaan. Wij hebben bij de eisen voor de aanbesteding van het OV in de regio Hollands Midden aangedrongen op goede oplossingen voor dit probleem.

Contacten en samenwerking

De Voetgangersbeweging streeft naar goede samenwerking met aanverwante organisaties, zoals MENSenSTRAAT, Wandelnet, Platform Gehandicapten, Rover en Fietzersbond.

Met organisaties in het buitenland zullen bestaande contacten worden uitgebouwd, zoals met de Voetgangersbeweging.Be, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en Fuß e.V. in Duitsland.

Namens de Voetgangersbeweging heeft onze voorzitter zitting in het reizigersoverleg van Rocov Hollands Midden (RHM). RHM verstrekt op wettelijke basis gevraagd en ongevraagd adviezen aan het provinciaal bestuur en vervoerders. De provincie Zuid-Holland verleent in

dit gebied twee concessies: die voor het stads- en streekvervoer van Zuid-Holland Noord aan Arriva (met ingang van 15 december 2024 aan QBuzz) en die voor de treindienst Alphen-Gouda aan NS. Er werd met name advies uitgebracht voor de nieuwe aanbesteding van het stads- en streekvervoer en met betrekking tot de toegankelijkheid op de stations van de lijn Alphen-Gouda.

De beleidsvoornemens voor 2025 tot 2027 op een rij:

1. Het bestuur zal zich inzetten voor uitbreiding van het aantal bestuursleden,
2. Het bestuur streeft naar uitbreiding van het aantal regionale vertegenwoordigers,
3. Deelnemen aan het landelijke Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) van het Ministerie van I&W,
4. Er worden plannen gemaakt om bij bestuurders, ambtenaren en maatschappelijke organisaties het bewustzijn van de belangen van de voetganger te vergroten,
5. Het STOP- principe zal waar mogelijk gepropageerd worden, waarbij de stapper (de voetganger dus) op één staat,
6. Het bestuur streeft ernaar jaarlijks een andere gemeente bereid te vinden om samen het “Jaar van de Voetganger” te organiseren. Voor 2024 was dit in Leiden, in 2025 is dat in Amsterdam.
7. Het bestuur zal zich verzetten tegen shared spaces, In het verlengde daarvan zal het bestuur pleiten voor stoepen die duidelijk gescheiden zijn van overige delen van de straat (ook qua hoogte)
8. Het bestuur gaat aandringen op handhaving van voldoende obstakelvrije ruimte voor voetgangers (vaak ook kwetsbare verkeersdeelnemers)
9. De Voetgangersbeweging pleit voor een andere wettelijke basis voor het gebruik van verschillende weggedeelten. Niet het soort voertuig, maar de snelheid waarmee het mag rijden, wordt het criterium.
10. We dringen aan op een fijnmazig netwerk van haltes in het OV.

Financiën

De Stichting zal haar activiteiten en kosten financieren vanuit de inkomsten via donaties en giften. Jaarlijks wordt een begroting opgesteld en na afloop van het jaar zal een Jaarverslag met financieel verslag worden opgesteld die door een onafhankelijke commissie zal worden gecontroleerd. De documenten zullen worden gepubliceerd op de website van de Stichting.

Leiden, 15 september 2025

Stichting Voetgangersbeweging Nederland

B. Leeuwenburgh, voorzitter

P.A. de Kok, secretaris

W.J. Lubbers, penningmeester

K. Rotteveel, alg. bestuurslid.