

Beleidsverkenning Lopen

Een verkenning naar de maatschappelijke kosten en baten van lopen en naar loopbeleid nationaal, provinciaal en gemeentelijk

Een eerste stap op weg naar loopinclusief omgevingsbeleid en een veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving



Met meer stappen van onze inwoners zet Zuid-Holland een grote stap vooruit.



Provincie Zuid-Holland, 25 mei 2020

Lopen: van een witte vlek naar een plek op de beleidsagenda?

Want lopen draagt als robuuste no / low tech en low cost oplossing bij aan veel samenhangende en complexe maatschappelijke opgaven en heeft veel private en publieke baten:



Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave	1
Leeswijzer	7
Bestuurlijke samenvatting	8
Toenemend belang lopen in en na de coronacrisis	10
Samenvatting	16
Investeren in lopen heeft een hoog maatschappelijk rendement	16
Gezondheidswinst en hogere vastgoedwaarden	16
Investeren in lopen rendeert ook financieel en economisch	17
Europees en nationaal loopbeleid	18
Vlaams loopbeleid	19
Provinciaal loopbeleid	19
Loopbeleid Zuid-Holland	20
Gemeentelijk loopbeleid in Nederland	21
Gemeentelijk loopbeleid buiten Nederland	22
Kwaliteit voetpaden in Nederland nog niet op orde	22
1. De maatschappelijke baten van lopen	23
2. Baten in beeld	25
Leefomgeving beter beleven	25
Gezondheid (actief)	25
Verblijfskwaliteit	28
Welzijn	31
Participatie	32
Leefomgeving beter benutten	33
Bereikbaarheid	33
Vastgoedwaarden	34
Intensief ruimtegebruik	34
Leefomgeving beter beschermen	35
Gezondheid (passief)	35
Sparen energie en grondstoffen	36
3. Onderbouwing maatschappelijke baten	37
Verkenning effecten van investeren in lopen	37
Gezondheidswinst: fysiek, sociaal en mentaal	37
Hogere vastgoedwaarden	39

Bereikbaarheid	43
Utrecht buiten.....	45
Making the case for investment in the walking environment.....	46
Gezondheid en gebruik van actieve vervoerwijzen.....	47
The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union	48
Loopfeiten	49
Pedestrian Safety, Urban Space and Health (OECD).....	53
Overige bronnen	54
4. Europees loopbeleid	56
5. Nationaal loopbeleid	57
Finland	58
Nationaal loop- en fietsbeleid	58
Nederland.....	58
Lopen in het nationale mobiliteitsbeleid	58
Lopen in het OV-beleid.....	58
Lopen in het concept nationale omgevingsbeleid	58
Noorwegen.....	60
Nationaal loopbeleid	60
Lopen in het nationale mobiliteitsbeleid	61
Oostenrijk	61
Nationaal loopbeleid.....	61
Schotland.....	62
Nationaal loopbeleid.....	62
6. Gewestelijk loopbeleid	64
Vlaanderen.....	64
STOP-principe.....	67
7. Provinciaal loopbeleid	72
Overzicht lopen in provinciaal beleid	72
Overzicht lopen in provinciaal omgevingsbeleid	73
Overzicht voorgenomen provinciaal loopbeleid	74
Drenthe	75
Lopen in het omgevingsbeleid.....	75
Voorgenomen loopbeleid.....	75
Flevoland.....	75
Lopen in het omgevingsbeleid.....	75
Voorgenomen loopbeleid.....	75

Friesland	76
Lopen in het fiets- en wandelbeleid	76
Lopen in het omgevingsbeleid	76
Voorgenomen loopbeleid.....	76
Gastheer Nationaal Voetgangerscongres 2020	76
Gelderland.....	76
Lopen in het omgevingsbeleid.....	76
Voorgenomen loopbeleid.....	76
Groningen	77
Lopen in het omgevingsbeleid.....	77
Voorgenomen loopbeleid.....	77
Limburg	77
Lopen in het omgevingsbeleid.....	78
Voorgenomen loopbeleid.....	78
Noord-Brabant.....	79
Lopen in het omgevingsbeleid.....	79
Voorgenomen loopbeleid.....	79
Noord-Holland	79
Lopen in het omgevingsbeleid.....	79
Voorgenomen loopbeleid.....	79
Lopen (en fietsen) in het Programma OV-knooppunten.....	80
Overijssel	80
Lopen in het omgevingsbeleid.....	80
Voorgenomen loopbeleid.....	80
Utrecht.....	80
Lopen in het omgevingsbeleid.....	80
Voorgenomen loopbeleid.....	82
Utrecht Buiten.....	82
Zeeland	85
Lopen in het omgevingsbeleid.....	85
Voorgenomen loopbeleid.....	85
Zuid-Holland.....	85
Lopen in het omgevingsbeleid.....	85
Voorgenomen loopbeleid.....	85
Lopen in overig provinciaal beleid	86
8. Regionaal loopbeleid	87

Greater Manchester (Engeland).....	87
MRDH (Nederland)	89
Victoria (Australië).....	91
9. Gemeentelijk loopbeleid Nederland.....	92
Overzicht lopen in de 4 grote gemeenten (G4).....	92
Algemeen	92
Amsterdam.....	95
Ruimte voor de voetganger	95
Lopen in de Agenda Amsterdam autoluw	96
Lopen in de Visie openbare ruimte.....	99
Lopen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.....	101
Lopen in het ruimtelijk beleid	101
Den Haag	102
Lopen in het ruimtelijk beleid	104
Lopen in het mobiliteitsbeleid	109
Lopen in het woonbeleid.....	113
Lopen in het sportbeleid	113
Eindhoven	113
Lopen in het mobiliteitsbeleid	115
Lopen in beleid voor de openbare ruimte	115
Groningen	116
Leiden	116
Rotterdam	116
Lopen in het economisch en vrijetijdsbeleid	116
Binnenstad als City Lounge.....	117
Factsheet lopen in Rotterdam	118
De waarde van actieve mobiliteit.....	118
Lopen in het omgevingsbeleid.....	118
Lopen in het mobiliteitsbeleid	119
Lopen in het ruimtelijk beleid	120
Lopen in het sportbeleid	121
Staphorst.....	122
Lopen in het omgevingsbeleid.....	122
Utrecht.....	123
Lopen in het mobiliteitsbeleid	123
Lopen in het ruimtelijk beleid	124

Lopen in het gezondheidsbeleid.....	126
Verder voor lopen relevant beleid.....	126
Zwolle.....	127
Lopen in het mobiliteitsbeleid	127
Lopen in het omgevingsbeleid.....	127
Lopen in het toegankelijkheidsbeleid	127
10. Gemeentelijk loopbeleid buitenland.....	128
Oslo (Noorwegen).....	128
Verkeersveiligheidsbeleid.....	128
Lopen in het mobiliteitsbeleid	130
Trondheim (Noorwegen).....	131
Loopbeleid.....	131
Lopen in het mobiliteitsbeleid	131
Bijlage 1 Lopen in de Ontwerp NOVI	133
Bijdrage lopen aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.....	133
Bijdrage lopen aan verstedelijking	134
Bijdrage lopen aan een kennisintensieve, circulaire economie	135
Bijdrage lopen aan bereikbaarheid	135
Bijdrage lopen aan klimaatbestendigheid	135
Bijdrage lopen aan energietransitie	136
Bijlage 2 Lopen in het coalitieakkoord Zuid-Holland ‘Loop je elke dag beter’	137
Bijdrage lopen aan een bereikbaar Zuid-Holland.....	137
Bijdrage lopen aan een concurrerend Zuid-Holland	138
Bijdrage lopen aan een gezond en veilig Zuid-Holland.....	138
Mogelijke verdere bijdrage coalitieakkoord aan een beter beloofbare leefomgeving	139
Verdere bijdrage lopen aan de Introductie	139
Verdere bijdrage lopen aan een Bereikbaar Zuid-Holland	139
Verdere bijdrage lopen aan een concurrerend Zuid-Holland.....	140
Bijdrage lopen aan versterken natuur(beleving) in Zuid-Holland.....	140
Verdere bijdrage lopen aan een gezond en veilig Zuid-Holland.....	140
Bijlage 3 Relevantie lopen voor provinciale beleidsvelden.....	141
Cultuur en erfgoed.....	141
Detailhandel.....	141
Economie en innovatie	141
Energie	141
Gezondheid en veiligheid	141

Human Capital Agenda	141
Land- en tuinbouw	141
Natuur	141
Ruimte	141
Sport en recreatie	142
Verkeer en vervoer	142
Water	142
Wonen	142
Bijlage 4 Lopen in het omgevingsbeleid	143
Aanvullende beleidskeuze	143
Veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving.....	143
Mogelijke aanpassing van bestaande beleidskeuzes	143
Gezonde leefomgeving.....	144
Knooppunten en stedelijke centra	144
Recreatie en groenbeleving.....	144
Compleet mobiliteitsnetwerk.....	145
Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD)	145
Verstedelijking en wonen.....	145
Versterking groenblauwe structuur.....	145
Bijlage 5 Gemeentelijke richtlijnen voor voetpaden.....	147
Bijlage 6 Omvang en kwaliteit wandelroutenetwerk Zuid-Holland	149
Bijlage 7 Lopen in het stadsverkeer	155

Leeswijzer

Over de maatschappelijke baten van lopen

Hoofdstuk 1 biedt in twee pagina's in woord en beeld een snel inzicht in de maatschappelijke baten van lopen voor het beter beleven, benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. In hoofdstuk 2 'Baten in beeld' worden deze baten in woord en beeld nader toegelicht.

Lopen en de coronacrisis

Het toenemend belang van lopen in - en naar verwachting ook na - de coronacrisis wordt vanaf pagina 10 toegelicht (na de bestuurlijke samenvatting). Mensen blijken tijdens de intelligente lockdown vaker en veel verder te lopen en 1 op de 5 heeft het voornemen om ook na deze crisis vaker te lopen en fietsen. De gemeente Amsterdam biedt nu in de anderhalvemetersamenleving zowel in het centrum als daarbuiten tijdelijk extra ruimte ('ruim baan') aan voetgangers en fietsers.

Voor bestuur en politiek

Voor bestuur en politiek zijn met name de Bestuurlijke samenvatting en de Samenvatting (die meer inhoudelijk van aard is) van belang. Deze samenvattingen gaan in op de grote maatschappelijk bijdrage en het hoge maatschappelijke rendement van investeringen in lopen, die kan worden verzilverd door loopbeleid te formuleren, door lopen beter op te nemen in het (omgevings)beleid en door de daarbij passende investeringen en maatregelen te treffen. Lopen blijkt beleidsmatig nog in hoge mate een blinde vlek, met nog veel laaghangend fruit (er zijn veel maatregelen met een hoog maatschappelijk rendement die vaak nog maar beperkt zijn doorgevoerd). Meer informatie over de maatschappelijke baten van lopen treft u in hoofdstukken 1 en 2.

Voor beleid

Naast wat voor bestuur en politiek relevant is (zie boven) kunnen beleidsmakers ook kennisnemen van loopbeleid en voor lopen relevant beleid op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau (respectievelijk beschreven in hoofdstukken 4, 5, 6, 7 en 8).

Op nationaal niveau lopen Noorwegen, Oostenrijk en Schotland hierin voorop. Ook Nederland heeft in de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) veel aandacht voor lopen en bewegen.

Op provinciaal niveau zijn in Nederland Gelderland en Utrecht - en qua voornemens ook Zuid-Holland - voorlopers in loopbeleid.

Op regionaal niveau heeft Greater Manchester stevige ambities geformuleerd om het lopen en fietsen te bevorderen, met een investeringsprogramma van 160 miljoen pond voor de periode 2018-2022.

Op gemeentelijk niveau lopen Amsterdam en Utrecht voorop en zijn ook Den Haag en Rotterdam hard bezig om op die voorlopers in te lopen.

Voor onderzoek

Voor onderzoekers is met name hoofdstuk 3 van belang. Hierin worden de maatschappelijke baten van lopen onderbouwd met de resultaten van wetenschappelijk en beleidsonderzoek (waaronder maatschappelijke kosten baten analyses) dat hier wereldwijd naar is gedaan.

Voor de uitvoeringspraktijk

Voor wie in praktijk de kwaliteit van voetpaden wil verbeteren is vooral bijlage 4, over de gemeentelijke richtlijnen voor voetpaden, van belang.

Bestuurlijke samenvatting

Agenderende verkenning

Deze verkenning beschrijft de maatschappelijke kosten en baten van lopen, zoals die uit onderzoek naar voren komen. Met de intelligente lockdown als gevolg van de coronacrisis nemen die baten sterk toe, omdat mensen in deze periode veel verder en ook vaker lopen (verdubbeling van het aandeel in het aantal verplaatsingen), waarbij 20% het voornemen heeft om ook na deze crisis vaker te lopen en fietsen. Verder biedt deze verkenning een overzicht van loopbeleid in Nederland en daarbuiten, o.a. op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Doel van deze verkenning is om lopen (beter) op de provinciale beleidsagenda te zetten, vanwege het hoge maatschappelijke rendement van investeren in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen.

Lopen heeft een (ongekend) hoog maatschappelijk rendement

Met meer stappen van onze inwoners zet Zuid-Holland maatschappelijk gezien een grote stap vooruit. Investeren in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen heeft een zeer hoog maatschappelijk rendement (een factor tien meer baten dan kosten is eerder regel dan uitzondering).

De twee belangrijkste maatschappelijk baten van lopen zijn **gezondheidswinst** (door meer mensen die meer lopen) en **hogere vastgoedwaarden** (door een hogere verblijfskwaliteit van een beter op lopen ingerichte leefomgeving met veel voorzieningen en bestemmingen op loopafstand).

Alle onderzoeken wijzen uit dat de maatschappelijke baten van investeringen in loopmaatregelen de kosten doorgaans verre overstijgen. Alleen al vanuit gezondheidsoogpunt blijken investeringen in de actieve vervoerwijzen lopen en fietsen zeer rendabel (factor 5 of meer baten dan kosten).

Daarnaast heeft lopen ook nog vele andere maatschappelijke voordelen, zoals het sparen van ruimte en energie en de bijdrage aan compacte, vitale, schone en veilige steden en dorpen.

Door te investeren in een veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving waarin meer mensen meer lopen loop je maatschappelijk binnen en word je als samenleving niet slapend maar wel lopend rijk. Die rijkdom geldt zowel individueel (fysiek, mentaal en sociaal) als collectief (maatschappelijk, economisch, ecologisch en financieel).

Dit komt doordat **meer mensen die meer lopen door een omgeving die dit faciliteert en stimuleert zowel bijdraagt aan het beter benutten, beleven als beschermen van de leefomgeving**, ofwel respectievelijk aan welvaart, welzijn en aan een veilige, gezonde en volhoudbare leefomgeving.

Investeren in een betere loopomgeving voorziet ook in een behoefte, want waar in Nederland (o.a. via de landelijke Agenda Fiets van de Tour de Force) de afgelopen jaren wel in toenemende mate is geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur, met name door een aantal ambitieuze steden, geldt dit veel minder voor lopen (waarvoor ook geen landelijke agenda is). Desondanks groeide het lopen de afgelopen jaren en ook tijdens de coronacrisis harder dan het fietsen, wat wijst op de aanwezigheid van een nog **on(der)benut looppotentieel**.

Voor lopen geldt dat er - bij deze in beleidsmatig opzicht nog in hoge mate **witte vlek** - door meer hierin te investeren **veel laaghangend fruit valt te plukken met een hoog maatschappelijk rendement**. Dit vraagt om **maatregelen en investeringen, veelal in de publieke ruimte waar de overheid voor aan zet is**, omdat marktpartijen dit veelal niet snel zullen doen (mede omdat zij vooral kijken naar het financieel en economisch en niet zozeer naar het maatschappelijk rendement).

Aangezien in de stads- en dorpscentra het meest wordt gelopen - en door de hoge bevolkingsdichtheid hier ook het grootste potentieel is om meer te lopen - zullen daar deze investeringen maatschappelijk gezien doorgaans het meest renderen. Dit rendement kan overigens ook hoog zijn bij lagere dichtheden, als hier een groot potentieel is om de kwaliteit van de loopomgeving te verbeteren waardoor ook hier meer mensen gaan lopen.

De financiering van investeringen in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen kan vermoedelijk ruimschoots worden gedekt uit de **extra belastinginkomsten** (voor het Rijk, de gemeente en het waterschap) door de **extra waardestijging van het vastgoed**. Meer mensen die meer lopen draagt ook sterk bij aan het **beperken van de kosten voor zorg en gezondheid**. Deze zijn doorgaans hoger in wijken met een lage sociaal-economische status (SES), wat aanleiding kan zijn om (ook) hier in een betere loopomgeving te investeren (vooral als hierin nog veel te verbeteren is).

Loopbeleid in Nederland en daarbuiten is nog relatief jong en schaars

Op nationaal niveau zijn Noorwegen, Oostenrijk en Schotland voorlopers in loopbeleid. In Noorwegen en Schotland staat hierin de gezondheidsbijdrage voorop. In Oostenrijk is er met name oog voor het verbeteren van de bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. **Nederland** heeft met de ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) ook op nationaal niveau veel aandacht voor lopen en bewegen, zowel uit oogpunt van gezondheid als omgevingskwaliteit.

In Nederland blijft op **provinciaal niveau** zowel in het omgevingsbeleid als daarbuiten de aandacht voor lopen beperkt. Deze is met name gericht op **recreatief** lopen (wandelen) en sinds vorig jaar (in de vigerende coalitieakkoorden) ook in toenemende mate op **gezondheid en bereikbaarheid**.

Op **gemeentelijk niveau** lopen met name onze **vier grote steden** (G4: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) voorop in loopbeleid. Amsterdam en Utrecht hebben voetgangersbeleid en Rotterdam is hier nu mee bezig. De insteek is hierbij vrij breed. Belangrijkste argumenten hiervoor zijn de wens tot verhoging van de **verblijfskwaliteit** en voortgaande **verdichting**.

In Noorwegen geeft **Oslo** het goede voorbeeld met in 2019 **nul doden onder voetgangers en fietsers** door het consequent inzetten op en beschermen van deze actieve vervoerwijzen. Het stadshart is hier volledig voor voetgangers en het centrum is op lopen en fietsen ingericht. Ook hier zijn de belangrijkste argumenten voor die inzet de wens tot verhoging van de **verblijfskwaliteit** en voortgaande **verdichting**. Sleutel voor dit succes is dat de bewoners van Oslo vrijwel altijd en overal kunnen beschikken over alle vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV, auto en taxi).

Zowel in Nederland als daarbuiten geldt dat bij loopbeleid de **gehele beleidscyclus nog zelden volledig is doorlopen** (van agendering via beleidsformulering en het nemen van maatregelen tot monitoring en evaluatie). Zo zijn er zowel in Nederland als daarbuiten maar zeer beperkt loopdata voorhanden en beleidsevaluaties gedaan (de beleidsmatige witte vlek). Terwijl onderzoek dat, met name in de Angelsaksische wereld, gedaan is naar de effectiviteit van investeringen in loopmaatregelen uitwijst dat het maatschappelijk rendement hiervan zeer hoog is.

Potentieel grote betekenis van lopen voor provinciaal beleid

Deze verkenning wijst uit dat het beter opnemen van lopen in provinciaal (omgevings)beleid van grote maatschappelijk meerwaarde kan zijn voor diverse beleidsvelden en portefeuilles.

Zo kan lopen een belangrijke bijdrage leveren aan de hoofdstukken **Gezond en veilig Zuid-Holland** en **Bereikbaarheid Zuid-Holland** uit het vigerende provinciale coalitieakkoord. Lopen draagt immers bij aan de gezondheid en speelt ook een belangrijke rol in de ketenmobiliteit (met name in combinatie met het Openbaar Vervoer, vooral in het voor- en natransport: de 'first and last mile'). In het provinciale mobiliteitsbeleid is voor lopen tot op heden vrijwel geen oog ('witte vlek').

Bijlage 3 van deze verkenning laat zien dat lopen o.a. ook van groot belang kan zijn voor provinciaal beleid voor **ruimte en economie**, gezien de grote bijdrage van een betere loopomgeving aan de **vastgoedwaarden** van o.a. winkels, kantoren en huizen. Bovendien past lopen bij de wens te komen tot **compactere en vitalere steden en dorpen met meer nabije en beter bereikbare bestemmingen en voorzieningen**. Een betere loopomgeving draagt ook bij aan **de beleving van groen, water, landschap en erfgoed** en daarmee ook aan **recreatie en toerisme**.

Toenemend belang lopen in en na de coronacrisis

Gedragseffecten coronacrisis

Onderzoek (dat hieronder wordt toegelicht) wijst uit dat er meer gelopen wordt tijdens en naar verwachting ook na de coronacrisis. Tijdens deze coronacrisis laat het gebrek aan loopruimte zich nadrukkelijk gelden. Zo werden bij mooi weekendweer met name stadsparken dermate druk bezocht dat 'social distancing' onder druk kwam te staan en niet altijd werd nageleefd, waardoor er gezondheidsrisico's optraden en er ook verbaliserend moest worden opgetreden. Zie o.a. op Nu.nl van 19/4/2020: [Politie grijpt in bij Zuiderpark Den Haag wegens grote drukte](#). Op Telegraaf.nl verscheen die dag het bericht [Politie stuurt mensen weg uit te drukke parken](#), dat meldde dat het ook veel te druk was in het Westerpark in Amsterdam en op de Lijnbaan in Rotterdam.

Er is vooral gebrek aan loopruimte in het groen bij mooi weer in het weekend



Bron: [Nu.nl](#).

Blijvende gedragsverandering?

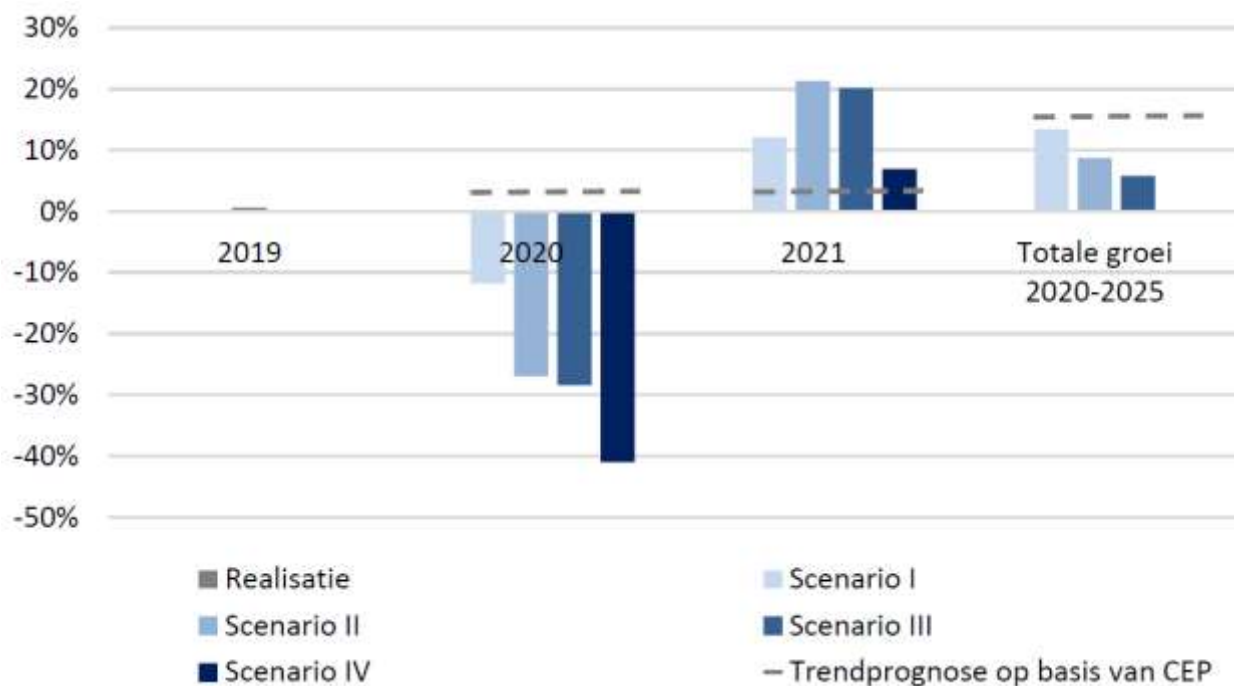
Wellicht is de hierna beschreven gedragsverandering door de coronacrisis deels blijvend, zie het persbericht ['Coronacrisis verandert werksituatie en mobiliteit mogelijk blijvend'](#) dat verscheen bij het rapport [Mobiliteit en de coronacrisis](#) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Zo denkt in de toekomst **een op de vijf Nederlanders vaker te gaan lopen of de fiets te pakken**.

Tot 2025 minder groei wegverkeer

Verder meldt de [Trendprognose wegverkeer 2020-2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis](#) van het KiM dat als deze coronacrisis nog lang aanhoudt en een economische recessie veroorzaakt (scenario 4) het totale wegverkeer in Nederland pas in 2025 op het niveau van 2019 is.

De prognoses in dit trendrapport zijn gebaseerd op CPB-gegevens die uitgaan van een lange termijn economische groei van 1,5%. In de vier in volgende figuur weergegeven KiM-scenario's voor de ontwikkeling van het verkeer op het hoofdwegennet (HWM) is gerekend met contactbeperkingen door de coronacrisis voor een periode van 3 (scenario 1), 6 (scenario's 2 en 3) en 12 (scenario 4) maanden. In dit laatste scenario is het wegverkeer pas in 2025 weer op het niveau van 2019.

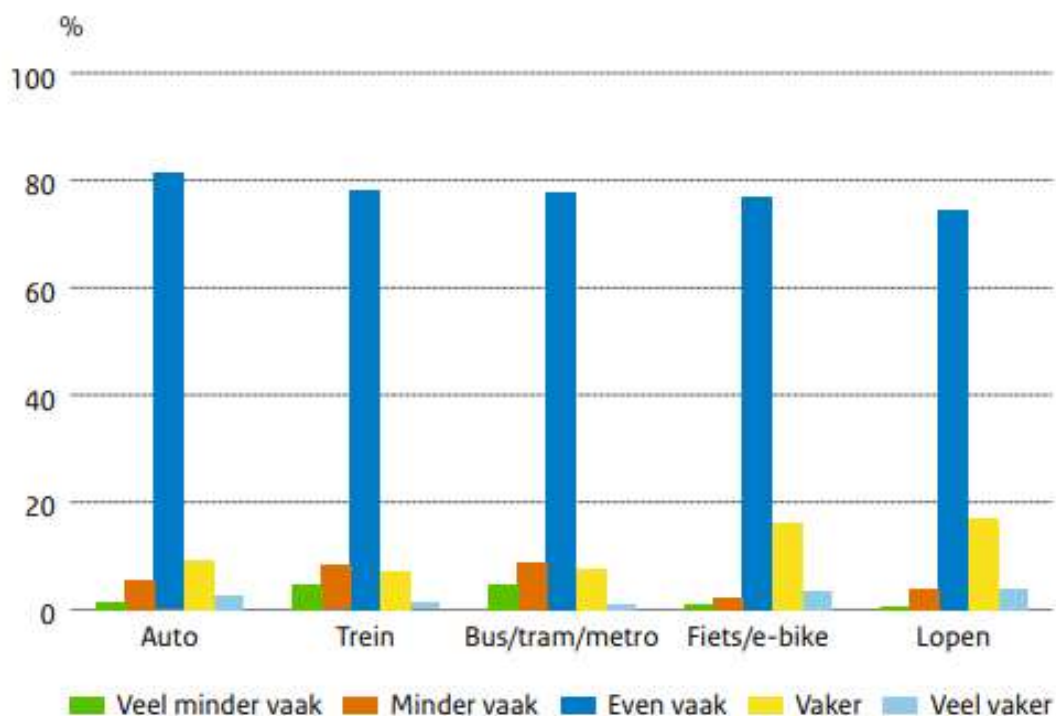
In scenario 3 zijn de mondiale economische effecten van de coronacrisis iets sterker dan in scenario 2, met ook negatieve effecten op de groei van onze economie en het wegverkeer. Met lange termijn gedragsveranderingen, zoals meer thuiswerken of minder OV-gebruik, is in deze scenario's geen rekening gehouden. Eind april 2020 werd er volgens [Zorgwijzer.nl](#) niet eerder dan eind 2020 tot niet binnen 1 jaar een vaccin verwacht, wat scenario 4 niet onwaarschijnlijk maakt.



Bron: KIM, [Trendprognose wegverkeer 2020-2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis](#) (p. 6)

Ook in de toekomst meer lopen en fietsen?

Figuur 29: Verwachting gebruik vervoerwijzen in de toekomst na corona in vergelijking met de situatie voor corona

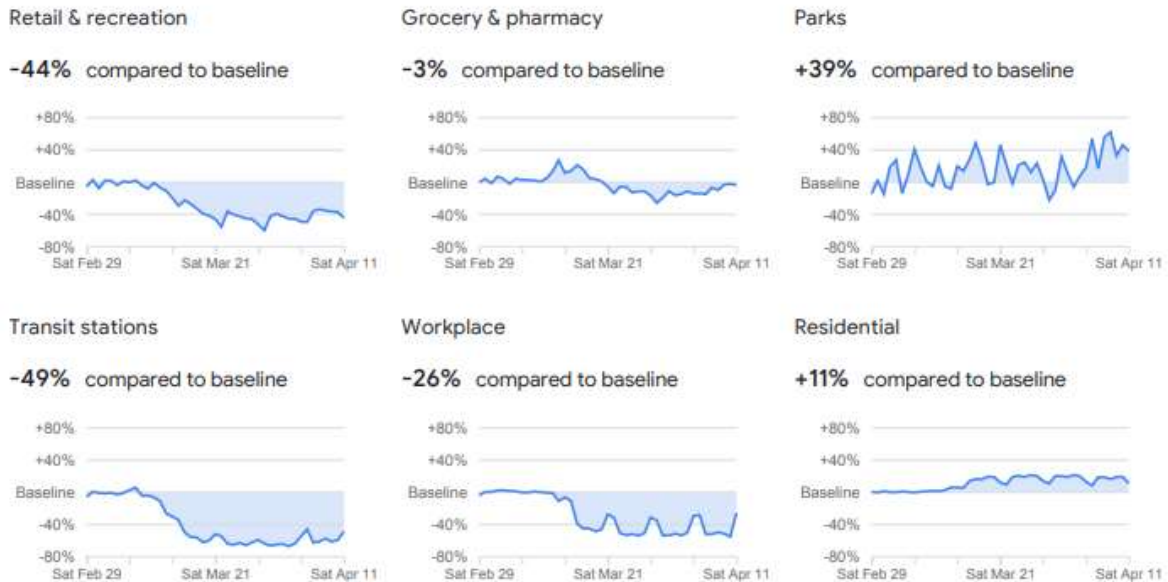


Bron: KIM, rapport [Mobiliteit en de coronacrisis](#)

Gedragsverandering door de coronacrisis

Deze crisis blijkt van grote invloed op ons reisgedrag. Zo toont Google in haar [Mobility Report Netherlands](#) voor de periode 29 februari t/m 11 april de volgende gedragsveranderingen door het coronavirus voor Nederland en per provincie, waaronder ook voor Zuid-Holland, waarbij de volgende figuur laat zien dat in deze periode vooral het bezoek aan parken (parks) sterk toenam, terwijl als gevolg van de intelligente lockdown vooral het winkelen en de horeca pijn leden (retail&recreation):

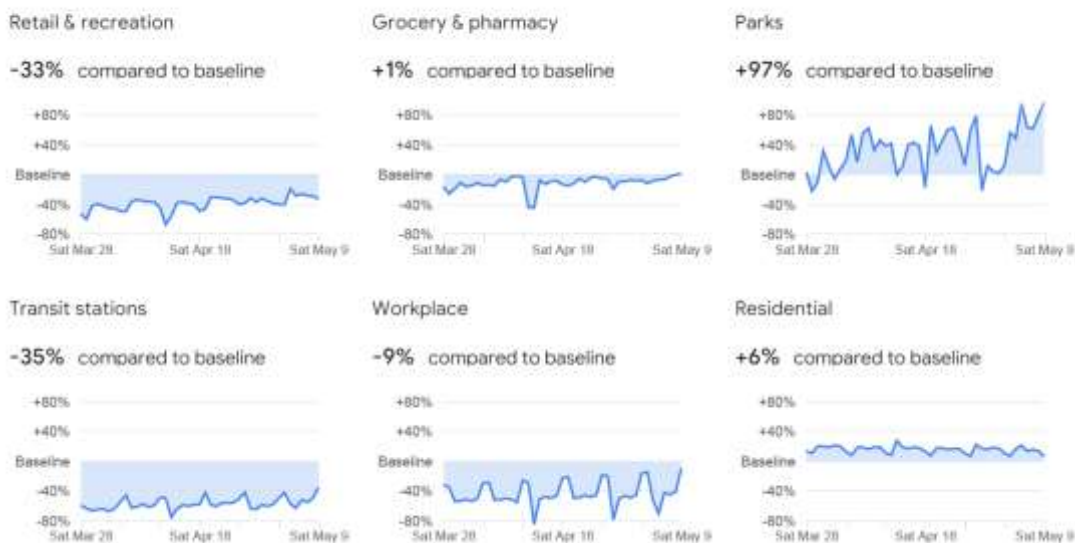
South Holland



Google.com, 11/4/2020: [Mobility Report Netherlands](#)

In de periode van 28 maart t/m 9 mei (dus deels overlappend met de periode hierboven) komt het beeld in behoorlijke mate overeen, waarbij (wellicht mede door het mooie weer) het parkbezoek bijna verdubbelde en ook nu de sector 'retail&recreation' achterbleef bij de normale situatie.

South Holland



Google.com, 21/5/2020: [Mobility Report Netherlands](#)

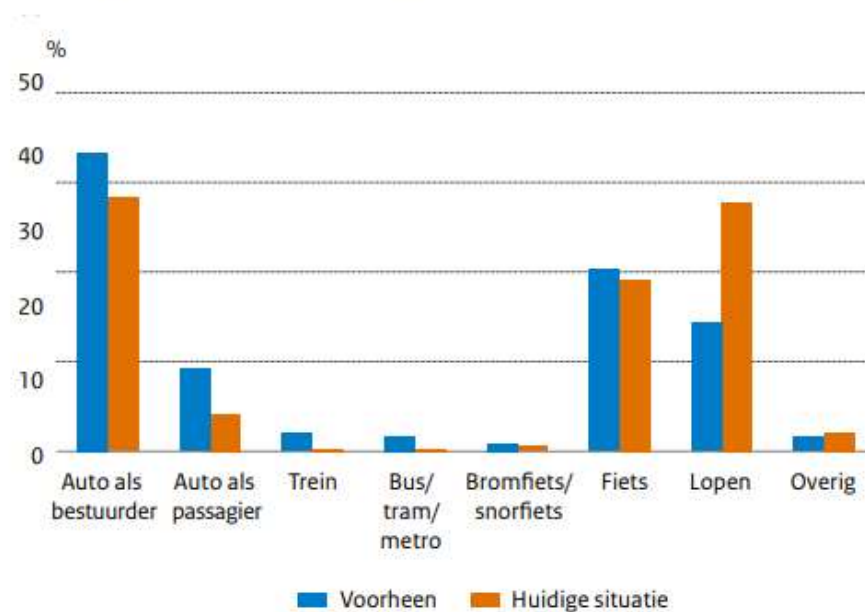
Tweederde van de wandelaars maakt vak een ommetje

Ook onderzoek van Stichting Wandelnet wijst uit: [Meer dan tweederde van wandelaars gaat tijdens coronacrisis vaker een rondje lopen vanuit huis](#), aldus het persbericht met deze titel. Later verscheen ook het [Factsheet met alle onderzoeksresultaten - wandelen in coronatijd](#). Uit hun onderzoek blijkt dat 72% van de respondenten vaker een rondje loopt vanuit huis dan voor de coronacrisis. De belangrijkste redenen die worden genoemd om nu te gaan wandelen zijn om fit en gezond te worden of te blijven, voor ontspanning en om 'er even tussenuit' te gaan. Bijna iedereen geeft aan nog te wandelen, slechts 2% doet dat niet meer. Voornamelijk omdat zij aangeven moeite te hebben om 1,5 meter afstand te houden of ze vinden dat anderen niet voldoende ruimte geven.

Als mensen de deur nog uitgaan, is dat vaak voor een ommetje

Dit meldt het rapport [Mobiliteit en de coronacrisis](#) met als ondertitel 'Effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het bijbehorende [Persbericht](#). De volgende figuur uit dit rapport toont dat mensen **vaker lopen en zich minder vaak verplaatsen per auto, fiets en OV**. Dit onderzoek is uitgevoerd met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) dat bestaat uit een representatieve groep Nederlanders die gedurende een reeks van jaren over hun reisgedrag worden bevraagd.

Figuur 23: Aandeel vervoerwijzen in huidige situatie met corona (in verplaatsingen)



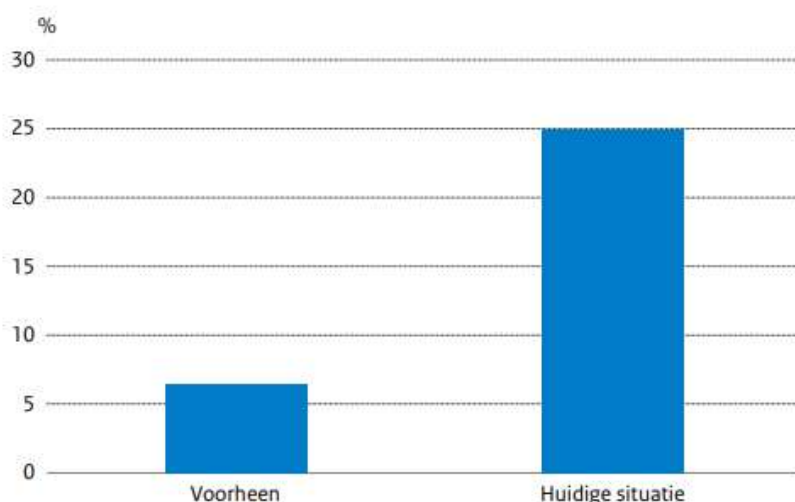
Bron: KiM, rapport [Mobiliteit en de coronacrisis](#)

Voor de coronacrisis was de hond uitlaten de belangrijkste reden voor een zogeheten rondevaart, nu is dat een blokje om, **meestal te voet of op de fiets**. De afstand die mensen lopend of fietsend afleggen is in de onderzochte periode (de week van eind maart begin april 2020) per verplaatsing fors gestegen.

Lopen doet men nu gemiddeld over een afstand van 2,2 kilometer, tegen 1,2 kilometer voor de coronacrisis (+83%); een fietsverplaatsing is gemiddeld ook 1 kilometer langer dan voorheen: 4,3 in plaats van 3,3 kilometer gemiddeld (+30%).

Vooral veel meer 'ommetjes'

Figuur 25: Aandeel rondevaartplaatsingen



Bron: KiM, rapport [Mobiliteit en de coronacrisis](#)

Amsterdam

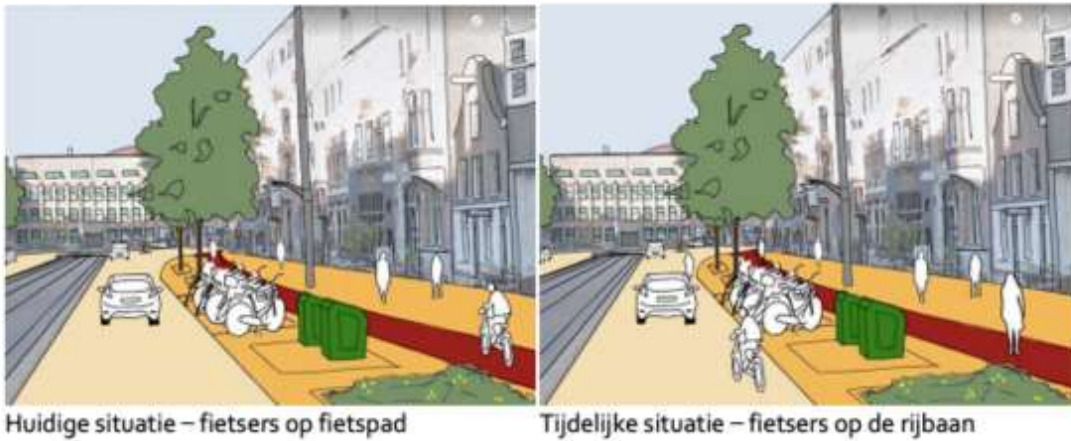
De gemeente Amsterdam heeft op 8 mei de [Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte - we geven elkaar de ruimte](#) uitgebracht (70 pagina's). In dit kader zijn o.a. de volgende maatregelen voor voetgangers (p. 13-26) doorgevoerd in deze coronacrisistijden, die in volgende figuur (p. 13) zijn weergegeven en daarna in woord en beeld worden toegelicht:

	Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)	Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)	Kruispunten	Stedelijk College besluit	Lokaal DB besluit
v1 Trottoirs vrijmaken van objecten	✓	✓	✓	✓	✓*
v2 Eenrichtingsverkeer voor voetgangers	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v3 Fietspad wordt trottoir	✓	n.v.t.	✓	✓	✓*
v4 Anders gebruik parkeerplaatsen	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v5 Voetganger op rijbaan, 'shared space'	✗	✓	n.v.t.	✓	✓*
v6 Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v7 Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer	✗	✓	n.v.t.	✓	✓*
v8 Aanpassing programma VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	✗
v9 Uitschakelen VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	✗
v10 Anders inzetten ruimte rijdend autoverkeer	✓	✓	✗	✓	✓*
v11 Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen	✓	✓	✓	✓	✓*

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

Hierover verscheen het volgende artikel op Parool.nl van 8 mei: [Maatregelen: fietsers naar de rijbaan, maximumsnelheid naar 30 km](#). Hierbij gaan fietsers naar de rijbaan, voetgangers naar de fietspaden

én de maximumsnelheid wordt teruggebracht van 50 naar 30 kilometer. Rustige straten worden wellicht zelfs afgesloten voor ál het autoverkeer.



Fietsers verhuizen op veel plekken naar de rijweg om ruimte te maken. De snelheid voor auto's gaat omlaag. BEELD GEMEENTE AMSTERDAM

Zie voor meer informatie ook het gemeentelijke persbericht [Openbare ruimte tijdelijke ingericht op anderhalvemetersamenleving](#) en het bericht op khn.nl: [Tijdelijk meer ruimte voor terrassen in 1,5 meter samenleving](#).

Samenvatting

Investeren in lopen heeft een hoog maatschappelijk rendement

Investeren in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen heeft een zeer hoog maatschappelijk rendement (een factor tien meer baten dan kosten is eerder regel dan uitzondering). Dit komt doordat meer mensen die meer lopen door een omgeving die dit faciliteert en stimuleert zowel bijdraagt aan het beter benutten, beleven als beschermen van de leefomgeving, ofwel respectievelijk aan welvaart, welzijn en aan een gezonde, veilige en volhoudbare leefomgeving. Lopen wordt bevorderd door een fijnmazig loopnetwerk met veel nabije voorzieningen en bestemmingen (op loopafstand) in een omgeving die voor lopen veilig, gezond en aantrekkelijk is. Lopen vormt een zelfstandige en volwaardige vervoerwijze die mede uit oogpunt van verkeersveiligheid vraagt om een eigen infrastructuur (zie bijlage 7).

Beter benutten

Dit komt doordat een beter op lopen ingerichte leefomgeving (in het vervolg verkort tot 'loopomgeving') bijdraagt aan steden en dorpen die compacter, aantrekkelijker en beter bereikbaar zijn. En een beter beloopbaar stedelijk en buitengebied draagt bij aan het **woon- en vestigingsklimaat, de vastgoedwaarden en b.v. ook aan recreatie en toerisme**. Waar internationaal gezien Zuid-Holland zich voor kenniswerkers en toeristen al onderscheidt met fietsen en varen, kan lopen daar mogelijk aan worden toegevoegd (**"Holland by boot, bike and boat"**).

Beter beleven

Dit komt doordat een betere loopomgeving bijdraagt aan de verblijfskwaliteit en daarmee het **buiten zijn en bewegen**, wat bijdraagt aan **sociaal contact** (ontmoeting) en **sociale veiligheid** ('ogen op straat') en daarmee aan **de fysieke, sociale en mentale gezondheid**.

Beter beschermen

Dit komt doordat lopen de **meest schone, stille en energie- en ruimtesparende vervoerwijze** is (zowel in beweging als bij stilstand), wat bijdraagt aan een gezonde en volhoudbare leefomgeving.

Gezondheidswinst en hogere vastgoedwaarden

In geld uitgedrukt zijn de **belangrijkste maatschappelijke baten** van een betere loopomgeving **gezondheidswinst** (doordat meer mensen meer lopen) **en hogere vastgoedwaarden** (door een hogere leef- en verblijfskwaliteit van een betere loopomgeving, vooral als die rijk is aan nabije voorzieningen en bestemmingen).

Gezondheidswinst

Als alle Zuid-Hollanders per dag één kilometer extra lopen levert dit maatschappelijk gezien jaarlijks ca. €500 miljoen aan baten op. Deze baten zijn er vooral in de vorm van gezondheidswinst (de stijging van de vastgoedwaarden zijn hierin niet meegenomen).

Hogere vastgoedwaarden

In de VS geldt dat de woningwaarde gemiddeld met ca. 50% stijgt als de loopscore stijgt van 20% naar 80%. Een betere beloopbaarheid draagt ook bij aan andere vastgoedwaarden, zoals van winkels en kantoren. Als in Zuid-Holland door een betere beloopbaarheid **alle vastgoedwaarden de**

komende 20 jaar jaarlijks met gemiddeld 0,5% extra stijgen (dus in 20 jaar met 10% in totaal) dan gaat het om een bedrag van **ruim twee miljard euro per jaar** (en een bedrag van ca. duizend euro per woning per jaar). Deze waarde­stijging komt met name doordat het voor iedereen prettiger vertoeven is in een omgeving die **rijk is aan nabije bestemmingen en voorzieningen**, met een **hoge loop- en verblijfskwaliteit**, wat zich ook vertaalt in een **beter woon- en vestigingsklimaat** in de regionale, nationale en internationale strijd om (creatief) talent en kenniswerkers die in hoge mate (bovenproportioneel) bijdragen aan onze huidige en toekomstige welvaart in een steeds meer op kennis, innovatie en diensten gebaseerde economie.

Deze redenen en versterking van de **quality of life** vormen voor het sterk groeiende **Oslo** redenen om stevig en succesvol in actieve vervoerwijzen (lopen en fietsen) te investeren, waardoor gezinnen hier nu ook weer naar het stadscentrum trekken. De veiligheid van deze kwetsbare verkeersdeelnemers staat hierbij voorop, met nul verkeersdoden onder hen in heel Oslo in 2019.

Rotterdam ontwikkelt haar binnenstad tot **city lounge**, waarbij het draait om het ontwikkelen van interessante verblijfsgebieden met ruimte voor ontmoeting, voetgangers, fietsers, groen en water.

Daarnaast past lopen prima bij **compactere steden (en dorpen)** met minder infrastructuur **en een compacter stedelijk netwerk met meer agglomeratiekracht**, wat ook extra economische groei oplevert.

Investeren in lopen rendeert ook financieel en economisch

De verwachting is dat overheidsinvesteringen in een betere loopomgeving zich via extra belastinginkomsten en besparingen op infrastructuur, zorg en gezondheid (ruimschoots) terug zullen betalen.

Kosten

Deze zijn beperkt: aan goed toegankelijke voetpaden zijn namelijk nauwelijks meerkosten verbonden en deze kunnen binnen 15 jaar overal zijn gerealiseerd, als aanleg en onderhoud goed worden uitgevoerd als onderdeel van de reguliere plannen en cycli hiervoor. Om aanvullend aan het verbeteren van bestaande voetpaden ook daadwerkelijk meer fysieke ruimte te maken voor voetgangers zullen soms ook ingrijpendere maatregelen en investeringen nodig zijn (deze zijn echter beperkter en voordeliger dan investeringen in andere vervoerwijzen).

Financiering

De financiering van (overheids)investeringen in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen **kan o.a. worden gedekt uit de waarde­stijging van het vastgoed**, wat **extra belastinginkomsten** oplevert (voor het Rijk, de gemeente en het waterschap en bij verkoop ook extra inkomsten voor de vastgoedeigenaren en het Rijk). Bij een extra waarde­stijging van het vastgoed van 0,5% per jaar gaat het **over 20 jaar om grofweg €100 miljoen extra belastinginkomsten per jaar** hieruit **in Zuid-Holland**.

Ook levert de verwachte **extra en schone economische groei** van een betere loopomgeving, **die dus ook bijdraagt aan meer toekomstvaste welvaart, meer belastinginkomsten op**.

Verder zijn er voor de overheid ook **diverse besparingen**, zoals op **zorg en gezondheid** en op aanleg en onderhoud van **weg- en andere infrastructuur**, want van alle vervoerwijzen (per reizigerskilometer) vergt lopen de minste ruimte en energie en de minste kosten voor aanleg en onderhoud, waardoor steden compacter kunnen blijven en de agglomeratiekracht wordt versterkt.

Daarnaast is lopen schoon, stil en energiezuinig, waardoor **milieu- en klimaatdoelen** kosteneffectiever worden bereikt (dan bij investeringen in andere vervoerwijzen).

Aangezien in de stads- en dorpscentra het meest wordt gelopen en door de hoge bevolkingsdichtheid ook het grootste potentieel is om meer te lopen zullen daar deze investeringen doorgaans het meest renderen. Dit geldt daarnaast ook voor andere drukke en drukbezochte plekken, waaronder **recreatieve en toeristische hotspots**, want wandelen is veruit de meest verrichte uithuizige vrijetijdsactiviteit. Dit rendement kan ook hoog zijn bij lagere dichtheden in combinatie met een groot verbeterpotentieel in de kwaliteit van de loopomgeving.

Maar **ook daarbuiten wordt steeds meer gelopen en is er nog looppotentieel**, zo steeg het aantal Nederlanders dat maandelijks sportief wandelt het afgelopen decennium (2008-2018) met 50 procent.

Vanuit sociale overwegingen kunnen uiteraard ook andere keuzes worden gemaakt, waarbij **naast doelmatigheid ook rechtvaardigheid** een rol speelt. Zo kunnen investeringen in lopen bijvoorbeeld ook gericht zijn op **specifieke doelgroepen**, zoals jongeren of ouderen, die door in de benen te komen en te blijven beter kunnen deelnemen aan de samenleving, hun leven meer naar eigen inzicht in kunnen richten en ook langer zelfstandig kunnen blijven wonen en leven. Dit **langer zelfstandig kunnen leven draagt overigens ook weer bij aan kostenbesparingen en daarmee aan doelmatigheid, waaronder aan kosten voor zorg en gezondheid**. Deze zijn doorgaans hoger in **sociaal-economisch zwakkere wijken**, wat aanleiding kan zijn om (ook) hier in een betere loopomgeving te investeren. De loopomgeving is daar vaak nog op veel punten te verbeteren, o.a. op het vlak van sociale en verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid en nabijheid en aanwezigheid van bestemmingen en voorzieningen (dit geldt bijvoorbeeld voor diverse voor- en naoorlogse (stads)wijken).

Verder geldt dat zorg in instellingen (intramuraal) doorgaans veel kostbaarder is dan daarbuiten (extramuraal), waarbij het **langer in de benen blijven intramurale zorg voorkomt en beperkt** en bijdraagt aan de kwaliteit van leven. Mensen die meer lopen en bewegen zijn vitaler en productiever en doen ook minder (en later) een beroep op de zorg.

Europees en nationaal loopbeleid

Indicatie lopen in nationaal beleid										
Maatschappelijke baten										
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Ge-zond-heid (actief)	Recre-atie (en toeris-me)	Wel-zijn	Partici-Patie	Bereik-baar-heid	Verblijfs-kwaliteit	Ruimte (spa-ren)	Gezond-heid (passief: schoon en stil)	Veilig-heid (ver-keer)	Sparen Energie / Materie
Land										
Nederland										
Noorwegen										
Oostenrijk										
Schotland										

Er is (nog) geen Europees loopbeleid en nationaal loopbeleid is schaars. Alleen **Noorwegen, Schotland en Oostenrijk** hebben **nationaal loopbeleid**. Deze landen zijn behoorlijk volledig qua aandacht voor het brede spectrum van de in de voorgaande tabel vermelde maatschappelijke baten van lopen. In Noorwegen en Schotland ligt de focus met name op gezondheid. De loopstrategie van Noorwegen is met 5 pagina's

bovendien zeer compact. In Oostenrijk is het loopbeleid met name gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en omgevingskwaliteit en iets minder sterk op gezondheid,

In Nederland is in de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) veel aandacht voor lopen en bewegen, ook weer met name in het kader van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, maar ontbreekt aandacht voor de bijdrage van lopen aan deelname aan de samenleving (participatie) en aan het sparen van ruimte, energie en materie (zoals de tabel ook toont).

Vlaams loopbeleid

Dit beleid kan samengevat worden met **'meer woorden, dan daden'**, dit geldt zowel op gewestelijk als gemeentelijk niveau. Zo wordt er sindsdien in Brussel en Vlaanderen nauwelijks extra gelopen en is sindsdien ook de verkeersveiligheid voor de voetganger slechts beperkt verbeterd. Vlaanderen hanteert in haar mobiliteitsbeleid al sinds 1997 het **STOP-principe: eerst Stappen, dan Trappen, dan OV en ten slotte de Personenwagen**, waar in praktijk weinig mee is gewerkt. Van alle gemeenten heeft Gent hier nog het meest invulling aan gegeven. Hierdoor is hier het fietsen de afgelopen jaren sterk gegroeid, maar het lopen gelijk gebleven. Wel zal hier met name uit oogpunt van leefbaarheid de komende jaren het lopen verder worden gestimuleerd, o.a. via meer Park+Walk voorzieningen en door te werken aan een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk dat maximaal verknoopt is met het OV-netwerk.

Provinciaal loopbeleid

Indicatie lopen in provinciaal beleid										
Maatschappelijke baten										
Provincie	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Drenthe										
Flevoland										
Friesland										
Gelderland										
Groningen										
Limburg										
N-Brabant										
N-Holland										
Overijssel										
Utrecht										
Zeeland										
Z-Holland										

De voorgaande tabel toont hoe lopen is opgenomen in de provinciale omgevingsvisies en/of de coalitieakkoorden. De witte vlakken geven aan dat er in dit beleid voor veel baten van lopen (nog) geen oog is.

In de **coalitieakkoorden** is er vaak aandacht voor **recreatief wandelen** en voor de bijdrage van lopen aan **gezondheid**. Gezondheid vormt een nieuw en opkomend thema dat deze collegeperiode in veel provincies in beleid zal worden vertaald. Ook wordt **bereikbaarheid** geregeld genoemd. Van deze akkoorden scoren Gelderland en Noord- en Zuid-Holland het best op lopen. Waar bij Gelderland de focus ligt op welzijn (gezondheid, recreatie en sport), ligt dit in Noord-Holland met name bij (gezonde) bereikbaarheid en in Zuid-Holland bij beide.

In het provinciale **omgevingsbeleid** is er bij de meeste provincies vooral aandacht voor **recreatief wandelen**. Voor de bijdrage van lopen aan gezondheid is hierin veel minder aandacht. De afgelopen december uitgekomen concept **omgevingsvisie van Utrecht scoort het best op lopen**, met oog voor 6 van de 10 baten, terwijl het Utrechtse coalitieakkoord hier nog weinig oog voor had. Die achterstand wordt hier kennelijk snel ingelopen.

Loopbeleid Zuid-Holland

Zoals onderstaande tabel laat zien is er voor lopen aandacht bij drie van de zes inhoudelijk thema's van het coalitieakkoord, te weten een bereikbaar, concurrerend en gezond&veilig Zuid-Holland:

Indicatie lopen in coalitieakkoord Zuid-Holland										
Maatschappelijke baten										
Thema	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Bereikbaar										
Concurrerend										
Gezond&veilig										

Bij een **bereikbaar Zuid-Holland** gaat het met name om **utilitair lopen**: lopen als onderdeel van de mobiliteitsketen, met name in het kader van het woon-werkverkeer. Hierbij geldt dat goede voetgangersroutes kort, direct, helder, veilig, comfortabel en aantrekkelijk zijn.

Bij de andere twee thema's gaat het met name om **recreatief en toeristisch lopen**: lopen als onderdeel van de vrijetijdsbesteding. Bijlage 6 laat zien dat Zuid-Holland over het geheel gezien beschikt over een in omvang (4.400 km) en dichtheid goed en kwalitatief redelijk wandelrouten netwerk

Bij een **concurrerend Zuid-Holland** gaat het om de bijdrage van lopen aan een voor bezoekers aantrekkelijk Zuid-Holland.

Bij een **gezond en veilig Zuid-Holland** gaat het over recreatie 'om de hoek', het bevorderen van sport en bewegen, waaronder ook (hard)lopen en mogelijk ook over een te voet betere ontsluiting van het agrarisch gebied.

	Indicatie waar lopen nog meer aan kan bijdragen									
	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
Thema	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Introductie										
Bereikbaar										
Concurrerend										
Natuurlijk Zuid-Holland										
Gezond&veilig										

In dit coalitieakkoord kan bij de **Introductie** lopen ook bijdragen aan het verbinden van stad en dorp, aan een inclusieve samenleving met gelijke kansen voor iedereen en aan het beleven van erfgoed. Zo levert lopen vaak een belangrijke bijdrage aan het zelfstandig kunnen leven, zoals voor het uitoefenen van de dagelijkse bezigheden (ADL: 'Activities of Daily Life') en om zelfstandig gebruik te kunnen maken van allerlei voorzieningen buiten de deur (met of zonder gebruik van auto, OV of fiets).

Bij een **bereikbaarheid Zuid-Holland** vormt lopen de meest inclusieve, gezonde en energiesparende modaliteit, die bovendien relatief eenvoudig en voordelig voor iedereen mogelijk (te maken) is, die bijdraagt aan goed ontsloten OV-locaties en waarbij verhoging van de veiligheid van deze kwetsbare verkeersdeelnemer ook sterk kan bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Bij **versterken natuur** draagt een voor voetgangers beter ontsloten buitengebied bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied.

Bij een **gezond en veilig Zuid-Holland** draagt een voor iedereen toegankelijke, gezonde en veilige loopomgeving bij aan deelname aan de samenleving, aan gezondheid en aan het verkleinen van gezondheidsverschillen (dit geldt vooral als de helft van onze bevolking die de beweegnorm nu niet haalt meer gaat lopen).

Gemeentelijk loopbeleid in Nederland

Diverse middelgrote en grote steden in Nederland hebben aandacht voor de voetganger in hun beleid en zijn vaak ook voornemens om dit beleid te intensiveren. Ook voor kleinere en groenere gemeenten is lopen van belang, zoals Staphorst laat zien. In Staphorst vinden bewoners dit belangrijk en is lopen o.a. ook van groot belang voor recreatie en toerisme. Deze gemeente heeft in haar omgevingsvisie het fysieke en sociale domein met elkaar verbonden, waardoor de gezondheids- en welzijnsbaten van lopen, fietsen en bewegen beter in beeld komen.

De gemeenten Amsterdam en Utrecht hebben tot op heden als enigen voetgangersbeleid ontwikkeld. Rotterdam werkt hier nu ook aan en heeft al vrij veel aandacht voor lopen in haar Verkenning Omgevingsvisie, Visie Openbare Ruimte en Mobiliteitsaanpak. Den Haag heeft vooral aandacht voor lopen in het centrum (het Central Innovation District).

Van de grotere gemeenten lopen de vier grote steden (G4) voorop in loopbeleid. De insteek is daarbij vaak behoorlijk breed, met oog voor een groot deel van het brede spectrum aan maatschappelijke baten van lopen, zoals de volgende tabel toont. Hoewel de gemeente Utrecht in

haar Actieplan Voetganger het volledige spectrum van die loopbaten noemt, geldt tegelijkertijd dat dit plan vooral verkennend van karakter is en nog geen uitgebreide actielijst bevat.

Indicatie lopen in gemeentelijk beleid (G4)										
Maatschappelijke baten*										
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Gemeente										
Amsterdam										
Den Haag										
Rotterdam										
Utrecht										

* Deze inzet op lopen geldt met name voor het stadscentrum, daarbuiten is die inzet veel beperkter

Gemeentelijk loopbeleid buiten Nederland

In Noorwegen geeft **Oslo** het goede voorbeeld met in 2019 **nul doden onder voetgangers en fietsers** door het consequent inzetten op en beschermen van deze actieve vervoerwijzen. Het stadshart is volledig voor voetgangers en het centrum is op lopen en fietsen ingericht. Belangrijkste redenen voor deze aanpak zijn de sterke **bevolkingsgroei** en het streven naar een betere **quality of life**. Zaken die ook in Zuid-Holland spelen en ook gelden voor de in inwoneraantal vergelijkbare steden Den Haag en Rotterdam (waar de bevolkingsdichtheid wel een factor 3 groter is dan is Oslo, dus met hier meer kansen voor lopen, fietsen en OV). Sleutel voor dit succes is dat de bewoners van Oslo vrijwel altijd en overal kunnen beschikken over alle vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV, auto en taxi). Dit succes neemt uiteraard toe naarmate die alternatieven in reistijd, kosten en kwaliteit hoogwaardiger en concurrerender zijn. Ook het geaccidenteerde Noorse **Trondheim** heeft de afgelopen jaren door stevig te investeren in hoogwaardig OV, fiets en lopen aanzienlijke resultaten geboekt (OV-gebruik +70% in de periode 2008-2017 en fietsen en **lopen van en naar het centrum** resp. +51% en **+39%** in de periode 2010-2017).

Kwaliteit voetpaden in Nederland nog niet op orde

Deze kwaliteit is in Nederland nog onvoldoende voor mensen met een beperking. Dit blijkt uit onderzoek bij meerdere gemeenten in de provincie Utrecht. Zowel de bruikbaarheid als toegankelijkheid van voetpaden in zowel bestaande als nieuwbouwwijken blijkt onvoldoende. Kleine aanpassingen volstaan niet. Het scoren van een voldoende vraagt om herbestrating of reconstructie. Om iedereen mee te kunnen laten doen (participatie) is er dus nog heel wat werk aan de winkel. Het goede nieuws is dat aan goed toegankelijke voetpaden nauwelijks meerkosten zijn verbonden en dat deze binnen 15 jaar overal kunnen zijn gerealiseerd. Dit vormt vooral een taak van de gemeenten, maar ook van andere wegbeheerders. Om meer mensen meer te laten lopen vraagt uiteraard meer dan alleen fysiek veilige en toegankelijke voetpaden. Ook een grote rijkdom en nabijheid van bestemmingen / voorzieningen en een fijnmazig loopnetwerk in een veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving dragen hieraan bij.

1. De maatschappelijke baten van lopen

Lopen is de meest toegankelijke wijze van verplaatsen. De maatschappelijke baten van lopen voor en door het beter beleven, benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving staan hieronder afgebeeld en beschreven en op de volgende pagina nader toegelicht.

Waarom lopen loont

Omdat lopen bijdraagt aan welvaart en welzijn, zowel op de korte als langere termijn.
Dus door meer naar buiten te gaan, loop je maatschappelijk binnen!



Bron: [Ruimte voor Lopen](#)

Beleven (Welzijn)

Lopen bevordert de verblijfskwaliteit en daarmee het buiten zijn en bewegen, wat bijdraagt aan sociaal contact (ontmoeting) en sociale veiligheid ('ogen op straat') en daarmee aan de fysieke, sociale en mentale gezondheid.

Benutten (Welvaart)

Lopen draagt bij aan compacter, bereikbaarere en aantrekkelijker steden en dorpen. En een beter beloopbaar stedelijk en buitengebied draagt bij aan het woon- en vestigingsklimaat, de vastgoedwaarden en b.v. ook aan recreatie en toerisme.

Beschermen (Gezonde en volhoudbare leefomgeving)

Lopen is de meest schone, stille en energie- en ruimtesparende wijze van vervoer, waardoor lopen bijdraagt aan een gezonde en volhoudbare leefomgeving.

Vereisten

Om die maatschappelijke vruchten optimaal te kunnen plukken is het uiteraard wel zaak dat de loopomgeving bekend, toegankelijk, veilig en aantrekkelijk is, zodat mensen ook daadwerkelijk meer naar buiten gaan en lopen. Wandelen vormt nu al veruit de vaakst ondernomen vrijetijdsactiviteit van Nederland (aldus het CBS [Trendrapport toerisme en vrijetijd 2018](#)).

Maatschappelijke baten van lopen

Deze baten worden in onderstaande tabel nader toegelicht, waarbij ze zijn ingedeeld naar de drie waarden waarmee invulling wordt gegeven aan ruimtelijk of omgevingskwaliteit, te weten:

- **belevingswaarde** (beleven/welzijn),
- **gebruikswaarde** (benutten/ welvaart) en
- **toekomstwaarde** (beschermen,

op weg naar een gezonde, veilige en volhoudbare leefomgeving).

Beleven (Welzijn)
Gezondheid: actieve bijdrage hieraan doordat een betere beloopbaarheid het bewegen bevordert en zodoende bijdraagt aan de fysieke en mentale gezondheid en o.a. bewegingsarmoede, overgewicht en hoge bloeddruk bestrijdt.
Verblijfskwaliteit: een betere beloopbaarheid bevordert de beleving en daarmee de verblijfskwaliteit. Dit geldt zowel binnen bebouwd gebied als daarbuiten, dus zowel voor b.v. woon- werk-, en winkel-, als voor natuur-, recreatie en landbouwgebieden. Daarmee draagt lopen o.a. ook bij aan de recreatieve en toeristische waarden (en daarmee ook aan de werkgelegenheid en economie (zie ook onder 'benutten').
Welzijn: een betere beloopbaarheid draagt bij aan de sociale veiligheid ('ogen op straat'), sociaal contact en sociale samenhang .
Participatie (en zelfredzaamheid): een te voet voor iedereen toegankelijke leefomgeving draagt bij aan het VN-Handvest dat alle mensen het recht geeft op deelname, waaronder ook mensen met beperkingen. Dit draagt ook bij aan zelfredzaamheid van iedereen, waaronder van jongeren, ouderen en gehandicapten (en dit beperkt daarmee o.a. ook vervoersarmoede en zorgkosten).
Benutten (Welvaart)
Bereikbaarheid: een betere beloopbaarheid als onderdeel van de verplaatsingsketen van A naar B (o.a. first and last mile, b.v. bij OV), bevordert de bereikbaarheid van gebieden, voorzieningen en bestemmingen voor bewoners en bezoekers.
Economie: een betere beloopbaarheid bevordert de verblijfskwaliteit en daarmee ook de vitaliteit en de vastgoedwaarden , waaronder van woningen, kantoren en winkelcentra, maar ook van andere voorzieningen, zowel binnen als buiten bebouwd gebied.
Ruimte: doelmatig ruimtegebruik, een betere beloopbaarheid bevordert de mogelijkheden tot stedelijke verdichting , want lopen is een schone, stille en ook de meeste ruimtesparende modaliteit (zowel in beweging als stilstand)
Beschermen (Gezonde en volhoudbare leefomgeving)
Gezondheid: passieve bijdrage hieraan (voor iedereen) doordat het lopen in een gezonde en verkeersveilige loopomgeving de uitstoot van (en bij voorkeur ook blootstelling aan) fijnstof en geluid en het aantal verkeersslachtoffers beperkt
Energie, ruimte en grondstoffen: lopen is de meest energie- ruimte- en grondstoffenparende vervoersmodaliteit en beperkt dus het energie- en ruimte- en materiaalgebruik (gebruik van eindige (waaronder fossiele) bronnen en ruimte). Lopen draagt daarmee bij aan een volhoudbare samenleving.

Lopen en water en groen versterken elkaar

Voor zowel lopen als water en groen geldt dat ze bijdragen aan gezondheid, vastgoedwaarden en welzijn. Bovendien versterken lopen en water en groen elkaar: water en groen nodigen immers uit tot meer naar buiten gaan, bewegen en sociaal contact en een betere beloopbaarheid draagt bij aan een betere beleving van groen en water.

Deze baten worden hierna nader toegelicht en zijn beschreven en onderbouwd in vele documenten, waarvan een aantal belangrijke in hoofdstuk 3 staan beschreven.

2. Baten in beeld

Leefomgeving beter beleven

Gezondheid (actief)

Impact wandelen op sterftecijfer in Nederland

Volgens het artikel [De waarde van wandelen](#) op Allesoversport.nl blijkt uit gegevens van het Continu Vrijtijdsonderzoek (CVTO, TNS-NIPO, 2018) dat de leeftijdsgroep van 20 tot 74 jaar gemiddeld 10 minuten per persoon per dag wandelt (zowel recreatief als sportief). Hiermee wordt jaarlijks de vroegtijdige dood van 6.353 mensen voorkomen. Bij een statistische waarde van een mensenleven in Nederland (€3,9 miljoen per overledene) bedragen **de economische baten van lopen €24,8 miljard per jaar** (Werensteijn, 2020 Wandelnet)

Volgens het [Advies beweegrichtlijnen 2017](#) van de Gezondheidsraad lijdt ca. 70% van onze tieners aan bewegingsarmoede (zie onderstaande figuur) en wereldwijd is dit zelfs 80%, aldus de [WHO](#).



Bron: [Gezondheidsraad](#)

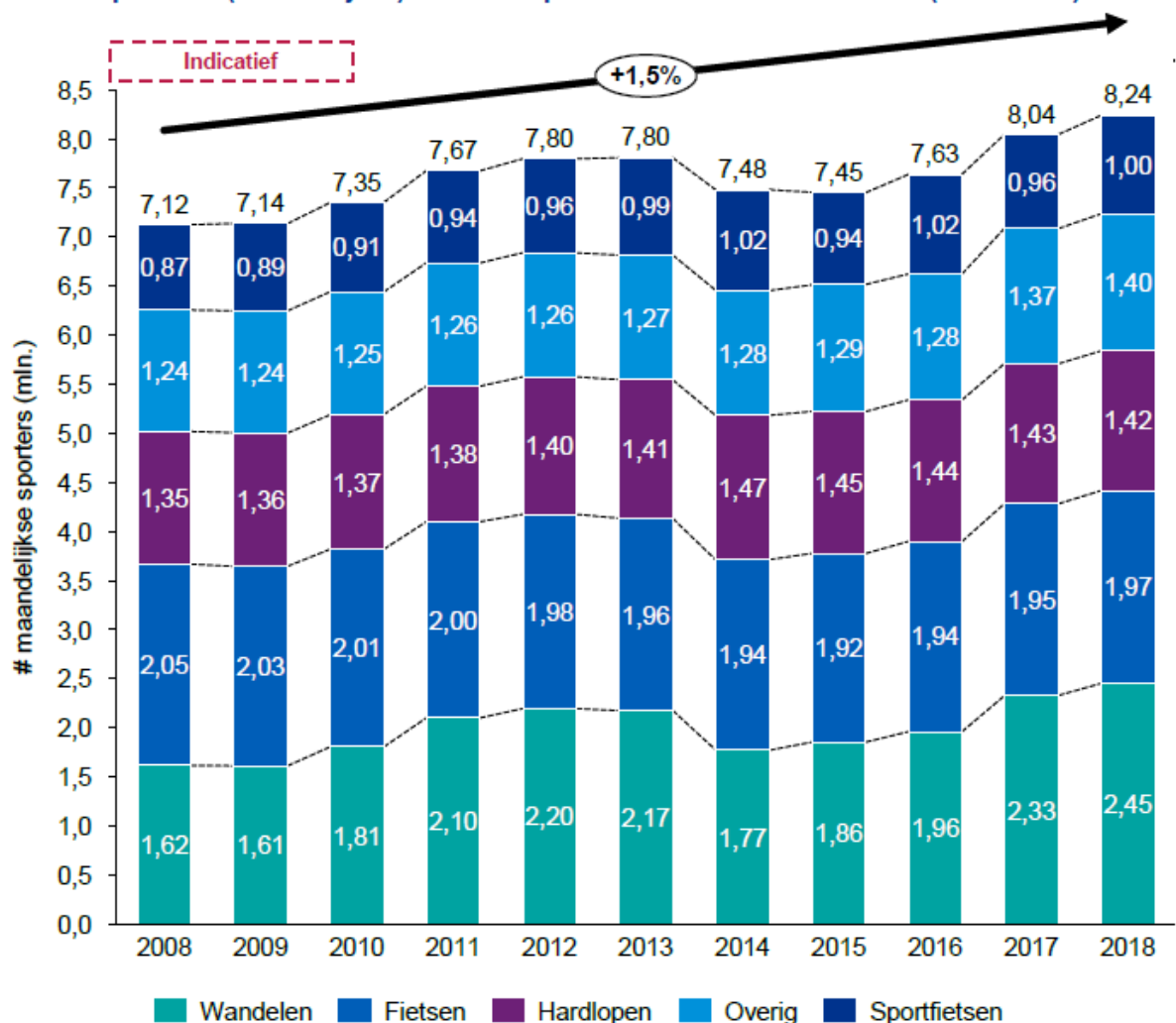
Meer lopen draagt aantoonbaar bij aan een gezonder en langer leven. Zo halveert vijf dagen per week een half uur lopen de kans op hart- en vaatziekten en halveert drie kwartier per dag lopen de kans op een verkoudheid (aldus de poster 'Health benefits of walking' van Everybodywalk.org op de site van [Wandelnet](#)).

Meer mensen die meer lopen levert een belangrijke bijdrage aan de volksgezondheid. Zo lijdt meer dan de helft van de volwassenen in Nederland aan bewegingsarmoede ([RIVM](#)) en overgewicht ([Volksgezondheid en zorg](#)), waarvan 100.000 met morbide obesitas ([CBS](#)).

Volgens een rapport van de Britse overheid (van the Department of Transport) [Claiming the health dividend](#) (2014) levert iedere euro die geïnvesteerd wordt in lopen of fietsen gemiddeld ca. 6 euro aan gezondheidswinst op. Ook met de Health Economic Assessment Tool ([HEAT](#)) van de WHO is de maatschappelijke gezondheidswinst van lopen in geld uit te drukken.

Hardlopen en sportief wandelen

Aantal sporters^a (5 t/m 80 jaar) actief in openbare ruimte in Nederland (2008-2018)^b

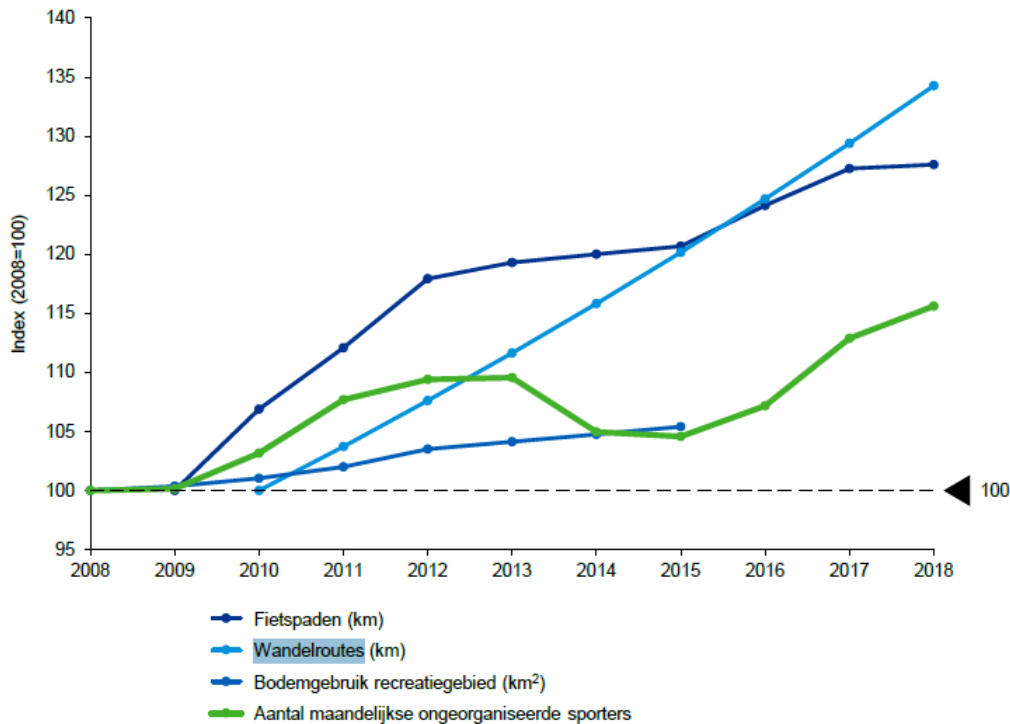


Volgens het [Brancherapport Sport](#) van KPMG, dat is opgesteld in opdracht van het Rijk en NL Sportraad (2019) wordt er in Nederland steeds meer gesport in de openbare ruimte, in tegenstelling tot de georganiseerde sport, waaraan deelname het afgelopen decennium is gestabiliseerd. Die groei zit vooral in een toename van het aantal (sportieve) wandelaars in de openbare ruimte (+50% maandelijkse wandelaars in de periode 2008-2018), waarbij met name onder de groeiende groep oudere sporters de populariteit

hiervan toenam. In deze periode nam het aantal maandelijkse beoefenaars aan hardlopen licht toe (+5%), evenals aan sportfietsen (+5%), waar dit aan gewoon fietsen licht afnam (-4%) (p. 54).

Deze groei van het aantal maandelijkse recreatieve wandelaars in de periode 2008-2018 (+50%) is gefaciliteerd en gestimuleerd door de groei van het recreatief wandelnetwerk (in lengte +35%), waarbij dit wandelnetwerk kennelijk voorziet in een behoefte. Wat opvalt is dat de groei van het gewoon (-4%) en sportief (+5%) recreatief fietsen veel minder in de pas loopt met de groei van het fietsnetwerk (in lengte +28%), zoals te zien is in de volgende figuur:

Ontwikkeling van sportgeschikte faciliteiten in de openbare ruimte in Nederland (2008-2018)^a



Voldoen aan de beweegrichtlijn

Het voldoen aan de beweegrichtlijn is geografisch ongelijk verdeeld en verschilt per gemeente en wijk, zo laat onderstaande figuur zien. In den Haag geldt dat in de vrij gegoede Archipelbuurt 60% van de volwassenen de beweegnorm haalt, terwijl dit in 'krachtwijk' Moerwijk (Den Haag Zuidwest) maar 42% is. In Rotterdam centrum haalt 54% de beweegnorm, terwijl dit op Zuid (wijk Waal- en Eemhaven, bij de maastunnel) 39% is.

Voldoen aan Bewegrichtlijnen 2016

Per wijk*, personen van 19 jaar en ouder



Percentage

27 - 41

41 - 46

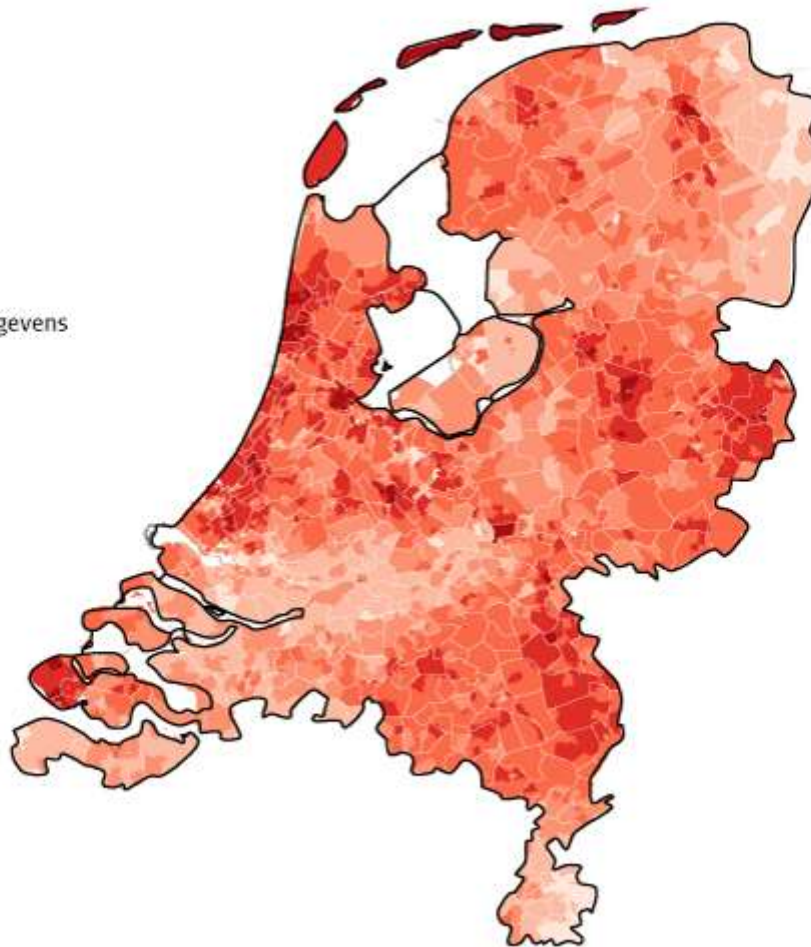
46 - 50

50 - 54

54 - 59

59 - 68

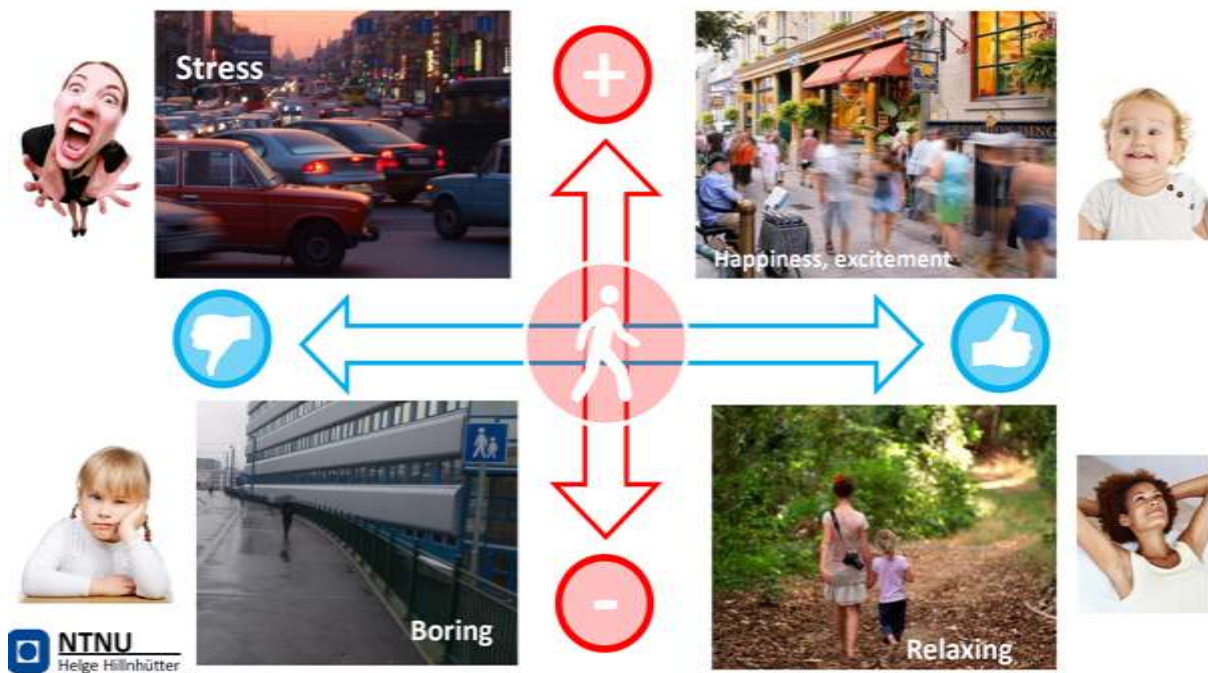
Geen gegevens



Bron: [Volksgezondheidenzorg](https://www.volksgezondheidenzorg.nl/)

Verblijfskwaliteit

Een te voet betere ontsluiting en beleving van de leefomgeving draagt o.a. bij aan het woon- en vestigingsklimaat aan de recreatieve en toeristische waarden (en daardoor ook aan de vastgoedwaarden en aan economie en werkgelegenheid). Een aantrekkelijke loopomgeving kan zowel druk als rustig zijn, maar is vooral niet saai. De volgende figuur laat zien dat de loopomgeving aantrekkelijker is naarmate deze meer positieve emoties oproept, zowel opwindend (rechtsboven, zonder angst: linksboven) als ontspannend (rechtsonder zonder saai te worden: linksonder).



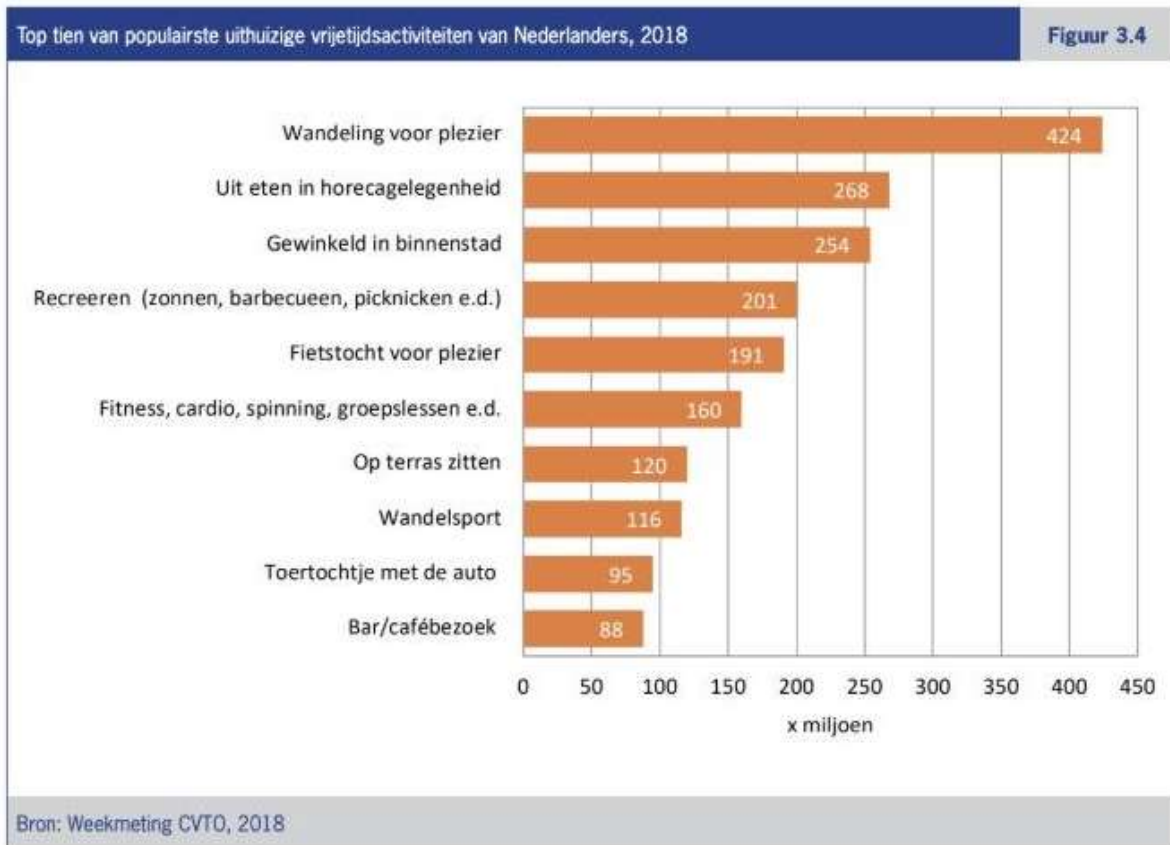
Bron: Helge Hillnhütter, NTNU (presentatie op Walk 21 2019)

Een aantrekkelijke loopomgeving is ook van belang voor recreatie en toerisme:



Voetgangers zijn essentieel voor een economisch vitale (binnen)stad. Winkels, terrassen en musea worden immers vooral al wandelend bezocht.

In de vrijetijd is wandelen voor het plezier de veruit mees verrichte uithuizige activiteit:



Een aantrekkelijke loopomgeving is ook goed voor de winkel- en horecaomzet:



Welzijn

Lopen en buiten zijn bevorderen sociaal contact:



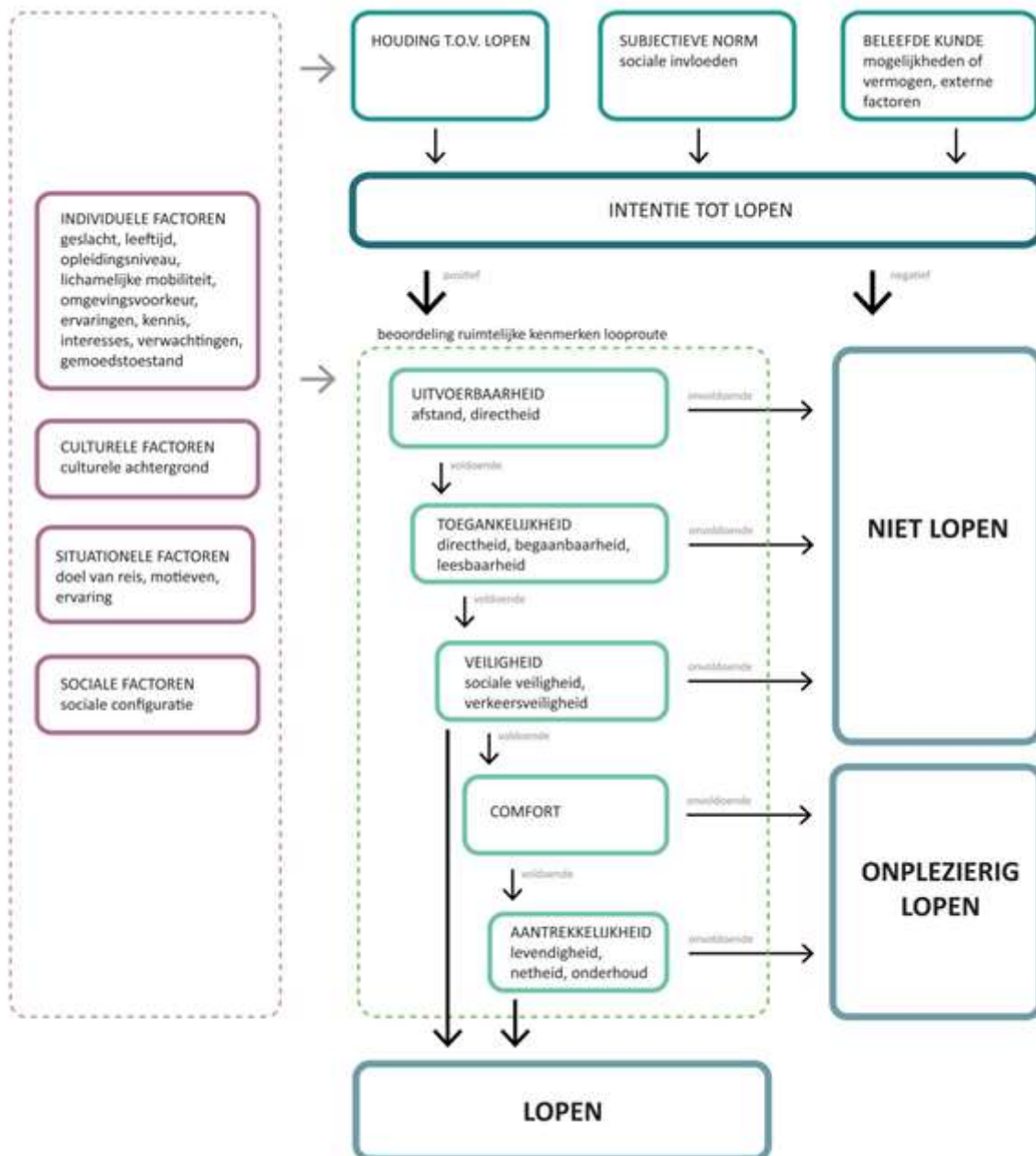
Dit is van toenemend belang in onze vergrijzende samenleving. Daarin kunnen mensen zich tot op latere leeftijd zelfstandig te voet verplaatsen als hier in de gebouwde omgeving rekening mee is gehouden. Dit sluit ook aan bij veel bereikbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen van gemeenten die zelfstandig bewegen onder ouderen hoog op de agenda plaatsen, want bewegen in een omgeving waar ontmoetingen worden gefaciliteerd vermindert (de kans op) sociaal isolement.

Groen als aantrekkelijk decor om in te bewegen:



Bron: [Ggdghorkennisnet](https://www.ggdghorkennisnet.nl/)

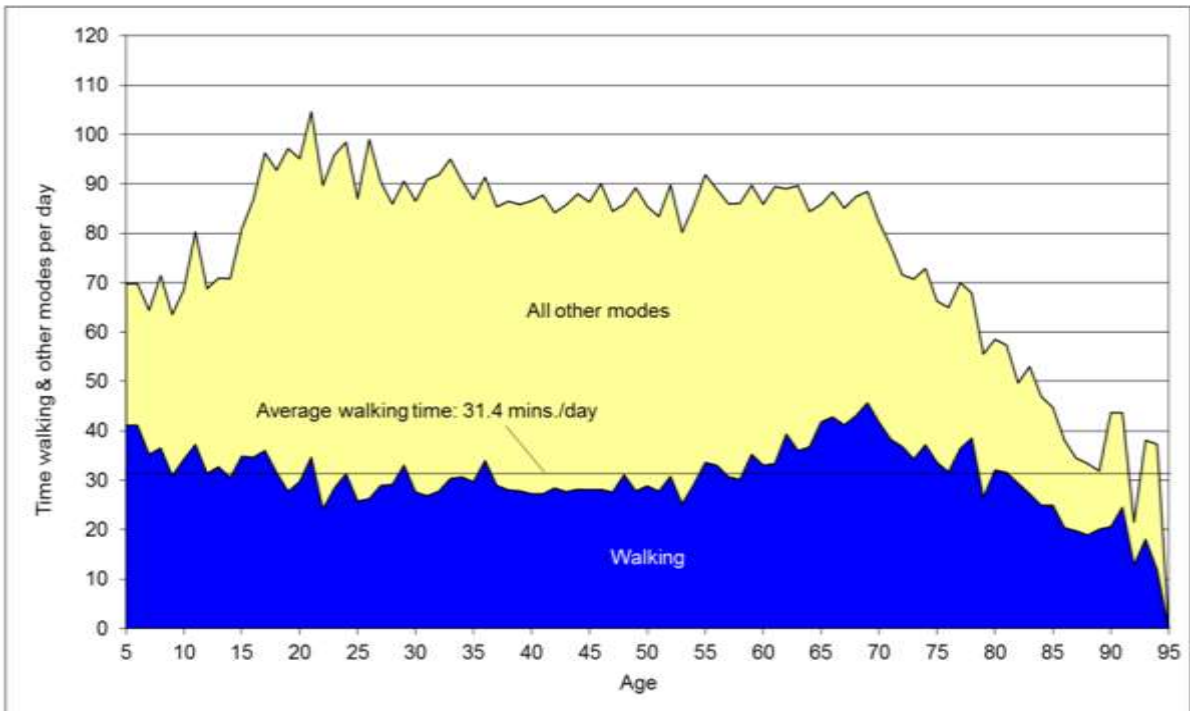
Of en hoe vaak en ver mensen gaan lopen hangt mede af van de kwaliteit van de loopomgeving, maar blijft uiteindelijk een individuele keuze, waarbij de volgende factoren een rol kunnen spelen:



Bron: [Molster Stedenbouw](#)

Participatie

Vrijwel iedereen loopt gedurende vrijwel zijn hele leven gemiddeld zo'n half uur per dag (of wil dit kunnen) om het leven naar eigen inzicht in te kunnen richten en om deel te kunnen nemen aan de samenleving:

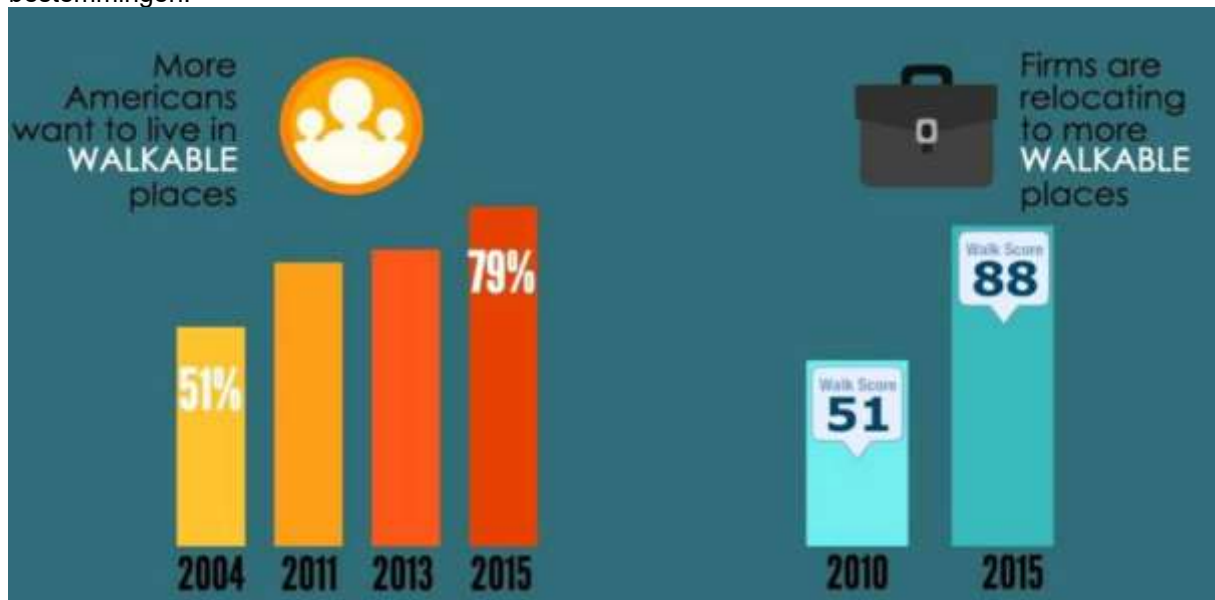


Bron: Zwitserland; International Walking Data Standard (2016)

Leefomgeving beter benutten

Bereikbaarheid

Burgers en bedrijven trekken wereldwijd (waaronder in de VS) steeds meer naar goed loopbare bestemmingen:

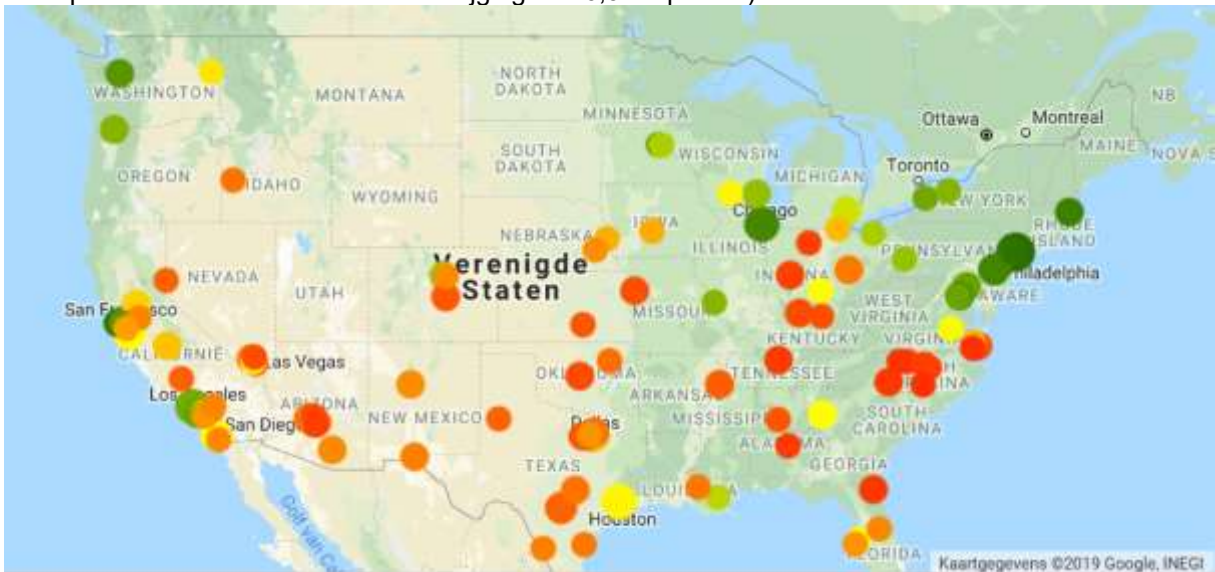


Bron: Walkscore.com

Een vergelijkbare ontwikkeling vindt ook plaats in Nederland, waar onze werknemers aangeven het liefst in een levendige omgeving te werken, waarbij bedrijventerreinen volgens de Grote Omgevingstest het minst populair zijn als werkomgeving.

Vastgoedwaarden

Hoe hoger de Walk Score, hoe hoger de huizenprijzen (waarbij iedere procentpunt betere loopbaarheid in de VS een waardeinstijging van 0,9% oplevert):



Bron: [Walk Score cities and neighborhoods](#), zie voor meer informatie op [Walkscore.com](#)

Intensief ruimtegebruik

Van alle vervoerwijzen vraagt lopen de minste ruimte (zowel in beweging als stilstand), wat bijdraagt aan de mogelijkheden tot stedelijke verdichting, waar ook functiemenging en fijnmazigheid aan bijdragen, die er bovendien voor zorgen dat de onderlinge afstand tussen bestemmingen korter en beter loopbaar wordt (in een steeds meer op diensten gebaseerde samenleving, waarin functies steeds beter kunnen worden gemengd), wat weer verdere verdichting bevordert:



Lopen is ruimtesparend: een lopende voetganger neemt 70 keer zo weinig ruimte in als een rijdende auto. Lopen creëert dus ruimte, die met name in dichtbevolkte binnensteden schaars is en bij de beoogde stedelijke verdichting steeds schaarser wordt:

Figuur 20: Ruimtebeslag per vervoerwijze



Bron: [Loopfeiten](#) (KiM)

Leefomgeving beter beschermen

Gezondheid (passief)

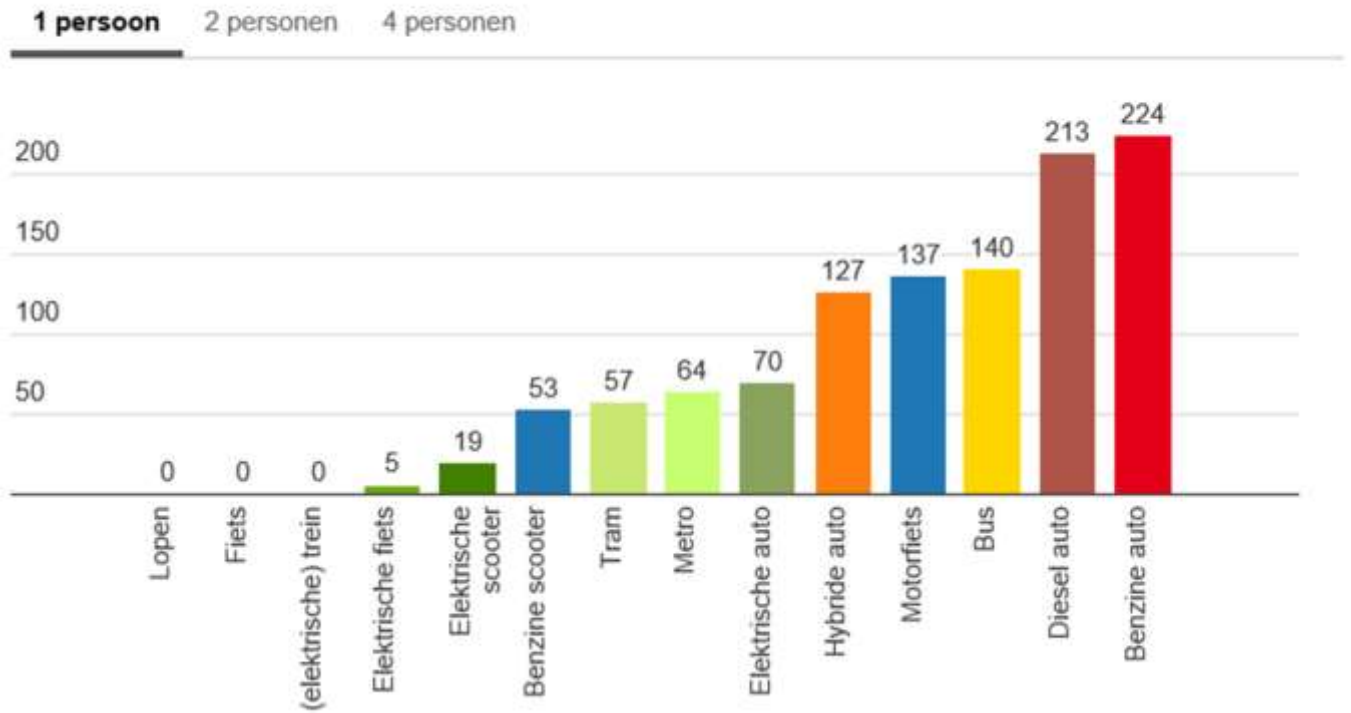
Een gezonde en (verkeers)veilige loopomgeving beperkt de uitstoot van (en bij voorkeur ook blootstelling aan) fijnstof en geluid en het aantal verkeersslachtoffers. Lopen is immers voor de leefomgeving de meest schone, stille en veilige modaliteit.



Sparen energie en grondstoffen

Lopen is (net als fietsen) een energiesparende vervoerwijze:

CO2-uitstoot per reizigerskilometer (in gram)



Bron: [Milieucentraal](#)

3. Onderbouwing maatschappelijke baten

Verkenning effecten van investeren in lopen

In de [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) uit 2018 van Decisio en Molster Stedenbouw, in opdracht van CROW en het KPVV, is wereldwijd onderzocht wat de maatschappelijke kosten en baten van lopen zijn. In deze verkenning worden veel van de hiervoor genoemde baten beschreven en een aantal hiervan ook gemonetariseerd (in geld uitgedrukt).

Uit deze verkenning blijkt dat iedere euro die in lopen wordt geïnvesteerd maatschappelijk gezien doorgaans meer dan het tienvoudige oplevert, met gezondheidswinst (door meer bewegen) en hogere verblijfskwaliteit (dit laatste vertaalt zich ook in hogere vastgoedwaarden) als twee grootste gemonetariseerde maatschappelijke baten.

De belangrijkste conclusie van deze verkenning is dat de maatschappelijke baten van lopen zeer divers zijn: naast gezondheid en vastgoedwaarden, hebben ze ook te maken met bereikbaarheid, milieu, veiligheid, economie, ruimte en sociale aspecten, waaronder welzijn, zelfredzaamheid en participatie.

Deze verkenning laat zien dat wetenschappelijk onderzoek naar voetgangers in Nederland schaars is. In bijvoorbeeld de Verenigde Staten is hier veel meer onderzoek naar gedaan en zijn hierover ook veel meer publicaties beschikbaar. En dit terwijl de loopfaciliteiten hier doorgaans veel minder zijn (o.a. in de vorm van vaker ontbrekende stoepen) dan in Nederland (aldus het artikel [Waarom de voetganger meer aandacht verdient](#) op Verkeerskunde.nl).

Gezondheidswinst: fysiek, sociaal en mentaal

Deze verkenning laat zien dat de belangrijkste baat van meer lopen gezondheidswinst is.

Fysieke gezondheidseffecten

Direct:

- + (Uitgespaarde) medische kosten
- + Arbeidsproductiviteit (lager door ziekte, hoger door voldoende bewegen)
- + Immateriële kosten of opbrengsten (pijn, verdriet en verlies van levensvreugde door ziekte of juist fitheid door voldoende bewegen)
- + Vermeden reis- en tijdskosten van patiënten en mantelzorgers

Indirect:

- + Betere leefbaarheid, bijvoorbeeld door minder schooluitval (of het omgekeerde door onvoldoende bewegen).
- + Hoger inkomen (en bijbehorende belastinginkomsten) door betere leer- en werkprestaties (of het omgekeerde door onvoldoende bewegen).

Lange termijn:

- + Vermeden verlies van productie (door verloren levensjaren)
- Hogere kosten door hogere leeftijdsverwachting (zorgkosten, pensioen en AOW) (of juist lagere kosten door een lagere levensverwachting).

Vormen van fysieke gezondheidswinst

Er is hard wetenschappelijk bewijs dat lopen helpt tegen coronaire hartziekten, beroertes, diabetes, borst- en darmkanker. Verder is er een verband aangetoond met het tegengaan van overgewicht,

hoge bloeddruk, botontkalking, dementie en depressie. Ook is er een verband met meer kracht, balans, uithoudingsvermogen, flexibiliteit en coördinatie.

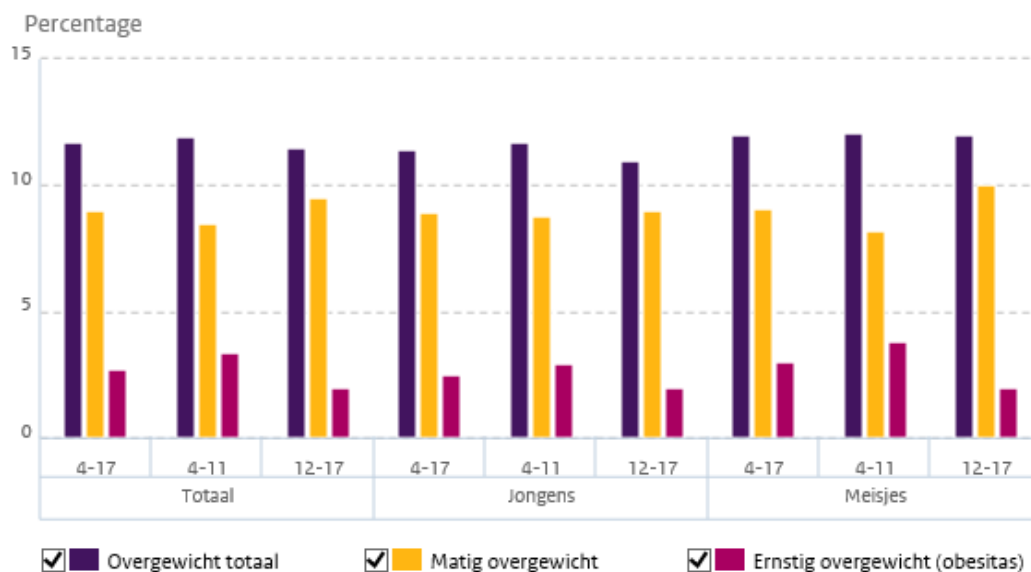
Fysiek: tegengaan overgewicht

Niet vreemd als je bedenkt dat de helft van onze volwassenen overgewicht heeft (in 2018 50.2%, zie Volksgezondheidszorg.info/overgewicht). Onder jongeren is er veel minder sprake van overgewicht, zie onderstaande grafiek:

Kinderen met overgewicht en obesitas naar leeftijd 2018



4 t/m 17 jaar



Fysiek: tegengaan bewegingsarmoede

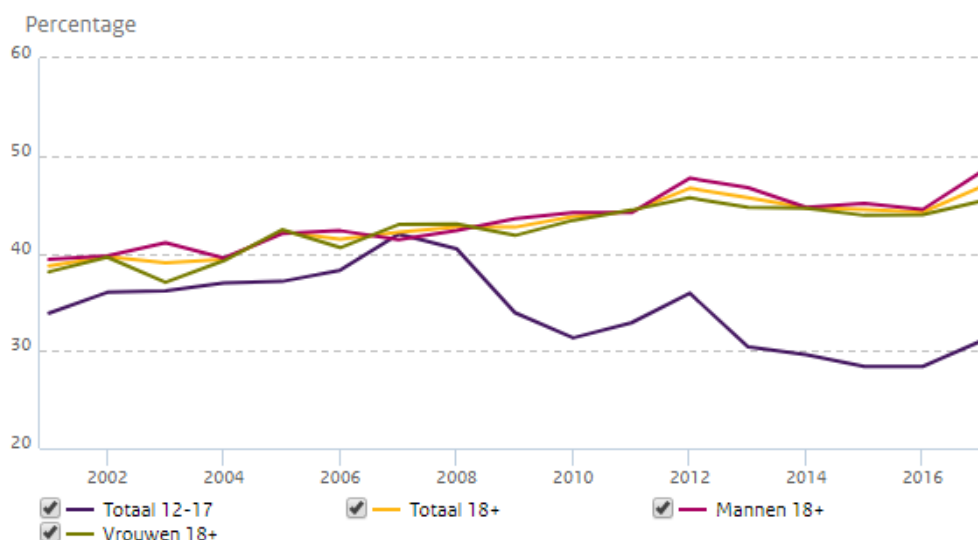
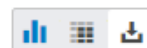
Ook beweegt meer dan de helft van de volwassenen in Nederland te weinig (in 2018 voldeed 47,1% aan de bewegnorm, zie Volksgezondheidszorg.info/bewegen en zie de volgende figuur). Deze bewegnorm bevat de volgende richtlijnen:

- Doe minstens 150 minuten per week aan matig intensieve inspanning, zoals wandelen en fietsen, verspreid over diverse dagen. Langer, vaker en/of intensiever bewegen geeft extra gezondheidsvoordeel.
- Doe minstens tweemaal per week spier- en botversterkende activiteiten, voor ouderen gecombineerd met balansoefeningen.
- En: voorkom veel stilzitten.

Onder jongeren ligt het percentage dat de bewegnorm haalt nog veel lager (ca. 30% in 2016, zie onderstaande figuur). Die bewegnorm voor jongeren is als volgt:

- Doe minstens elke dag een uur matig intensieve inspanning. Langer, vaker en/of intensiever bewegen geeft extra gezondheidsvoordeel
- Doe minstens driemaal per week spier- en botversterkende activiteiten

Gestandaardiseerde trend voldoen aan Bewegrichtlijnen 2001-2017



Ook hardlopen levert een bijdrage aan de gezondheid. Want net als voor fietsen geldt dat een hogere mate van inspanning dan bij 'gewoon' wandelen meer gezondheidswinst per tijdseenheid oplevert. Hardlopen wordt veel beoefend, zo loopt in Rotterdam 30% van de bevolking wel eens hard, waarbij de belangstelling hiervoor landelijk sterk toeneemt (Bron: Bureau Buiten, rapport [Utrecht Buiten: Groene recreatie voor gezond stedelijk leven](#)).

Sociaal: meer onderling contact en vertrouwen

Lopen draagt bij aan het kunnen onderhouden van een sociaal netwerk (meer 'face tot face' contact). Het meer buiten zijn, bij voorkeur in een aantrekkelijke loopomgeving (dat het naar buitengaan bevordert), versterkt ook het sociaal vertrouwen en de sociale veiligheid (meer 'ogen op straat' en meer sociaal contact). Of zoals Jane Jacobs al in de jaren zestig wist te melden: mensen maken de stad.

Mentaal: meer vitaliteit

Er zijn volgens deze verkenning (maar b.v. ook volgens de bekende neuropsycholoog Erik Scherder) sterke aanwijzingen dat lopen bijdraagt aan de mentale fitheid, prestaties en gezondheid. Lopen draagt onder meer bij aan de zelfredzaamheid en daarmee ook aan het welbevinden. Een veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving met voldoende rust- en ontmoetingsplaatsen en veilige en bij voorkeur ook drempelloze oversteekplaatsen dragen hieraan bij.

Hogere vastgoedwaarden

Volgens deze verkenning draagt een verbeterde loopomgeving bij aan de verblijfskwaliteit en aan de gebruikerservaring, wat zich ook vertaalt in hogere vastgoedwaarden (en daarnaast ook bestedingen). Een betere beloopbaarheid gaat samen met hogere huizen- winkel- en kantoor(huur)prijzen, hogere winkel- en horecaomzetten en een lagere winkelleegstand. Deze relatie tussen beloopbaarheid en vastgoedwaarden is aangetoond via de volgende wijzen van onderzoek naar het verband tussen:

1. de 'Walk Score' en vastgoedwaarden (positief verband: hoe beter de beloopbaarheid, hoe hoger de vastgoedwaarden);

2. de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte en vastgoedwaarden (positief verband: hoe beter beloopbaar de openbare ruimte, hoe hoger de vastgoedwaarden);
3. de hoeveelheid autoverkeer en de vastgoedwaarden (negatief verband: hoe meer verkeer, hoe lager de vastgoedwaarden);
4. de leegstand en de voetgangersvoorzieningen (negatief verband: hoe beter de beloopbaarheid, hoe lager de leegstand).

Hoe beter de beloopbaarheid, hoe hoger de huizenprijzen

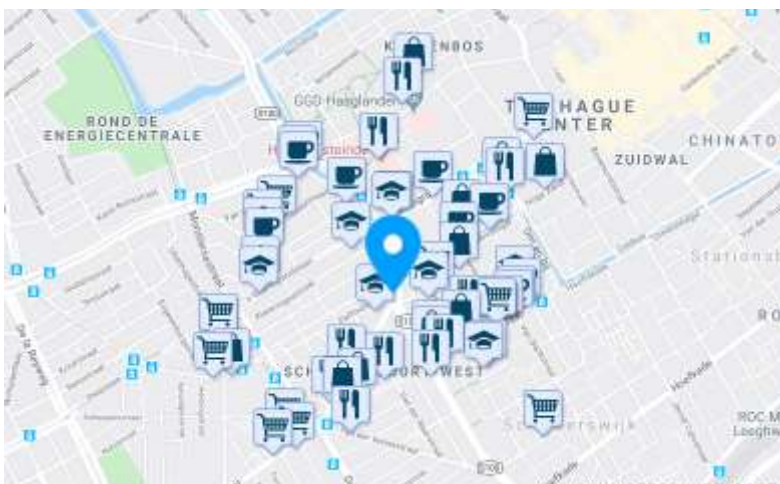
In de VS geldt dat als de beloopbaarheid van wijken met 1 procentpunt stijgt de woningwaarde gemiddeld met \$3,250 of 0.9% stijgt. Dit blijkt uit onderzoek VS-breed op basis van meer dan 1 miljoen verkochte huizen, aldus het artikel [How much is a point of Walk Score Worth?](#) ***Dit betekent dat als de loopscore stijgt van 20% naar 80% van de maximale loopscore de woningwaarde met gemiddeld 54% stijgt!***

Dit artikel meldt ook dat, hoewel in de stad huizen op loopafstand van banen, school, winkel, parken en andere stedelijke bestemmingen zeer gewild zijn, terwijl slechts 2% van de stedelijke woningen in de VS een Walk Score heeft boven de 90(%). En dit terwijl 56% van de Millennials en 46% van de Babyboomers graag wonen in goed beloopbare wijken, aldus het rapport [Investing in place for economic growth and competitiveness](#) (2014). Het centrum van Den Haag (binnenhof) steekt hier qua indicatieve Walk Score 95(%) zeer gunstig tegen af (zie [Walk Score The Hague](#)).



This location has a Walk Score of 95 out of 100. This location is a Walker's Paradise so daily errands do not require a car.

Nearby parks include Jacobahof, stadsboerderij, De Woelige Stal and Wijkpark Transvaal.



Hierbij wordt wel vermeld dat het om een land gaat (Nederland) gaat waarvoor deze loopscore niet wordt ondersteund (waarbij niet is toegelicht hoe tot deze score tot stand is gekomen). Onderstaande kaart ('Travel Time Map'), ook op [Walk Score The Hague](#), toont wat er vanuit een bepaalde locatie in het centrum binnen een vrij te kiezen tijdsperiode (hieronder ingesteld op 24 minuten) te belopen is.

Travel Time Map

[Add to your site](#)

Explore how far you can travel by car, bus, bike and foot from this location.



De [Walk Score](#) is gebaseerd op de afstand van looproutes (vanaf de woning) naar (dagelijkse) voorzieningen / bestemmingen ('amenities' / errands) als winkels, scholen, parken en restaurants. Binnen 5 minuten lopen van een bestemming is de score 100 en boven een half uur lopen is deze 0).

De betrouwbaarheid en validiteit van de Walk Score zijn aangetoond voor 13 categorieën bestemmingen, aldus het artikel [Validation of Walk Score for estimating access to walkable amenities](#)).

Het artikel [Validating walkability indices](#) meldt dat voor Montreal de onderzochte indices (waaronder de Walk Score) in hoge mate correleren met daadwerkelijk loopgedrag voor niet-werkgelateerde bestemmingen. Ook sociaaleconomische kenmerken blijken ertoe te doen. De correlatie tussen beloopbaarheid en daadwerkelijk lopen blijkt laag bij huishoudens met een lage SES (Sociaal Economische Status). Verder geldt dat vrouwen die onderdeel vormen van jonge en van grote huishoudens significant meer lopen.

Daarnaast meldt [Walk Score Professional](#) dat er ook een aparte score voor de voetgangersvriendelijkheid is, waarbij o.a. gekeken wordt naar de bevolkingsdichtheid, fijnmazigheid en het aantal kruisingen.

Hoe beter de beloopbaarheid, hoe hogere alle vastgoedwaarden

Ook bij b.v. winkelcentra en kantoorparken in de VS de vastgoedwaarden aanzienlijk als de 'beloopbaarheid', te bepalen met de Walk Score, stijgt (wel met een stevige bandbreedte: 0.1 tot 0.9% per procentpunt hogere score, zie [The walkability premium in commercial real estate](#)). Zie voor meer informatie hierover op [Walkscore.com](#).

Stijging van vastgoedwaarden door een betere beloopbaarheid

Op 1 januari 2019 waren er 3.674.146 Zuid-Hollanders, waarmee zij toen 21,3% van de Nederlandse bevolking uitmaakten (bron: [Metatopos.eu](#)). Als in Zuid-Holland uitgegaan wordt van een voor Nederland gemiddelde vastgoedwaarde (en een gemiddeld aantal bewoners per woning), dat een evenredig deel heeft in de totale marktwaarde van al het vastgoed in Nederland (door de [Rabobank](#) in haar [Vastgoedbericht 2018](#) (p. 6) grofweg geschat op €2.000 miljard, waarvan driekwart voor woningen), dan bedroeg de marktwaarde van al het vastgoed in Zuid-Holland toen ca. €426 miljard. Volgens de [Woonbarometer 2018](#) lag de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in Zuid-Holland wel iets onder het landelijk gemiddelde en was de waardeontwikkeling vergelijkbaar met het gemiddelde van Nederland. In 2019 is volgens het [CBS](#) de verkoopprijs van woningen in Zuid-Holland met 7,2% gestegen. Volgens de [Woonbarometer 2018](#) waren er in Zuid-Holland begin 2018 1.677.634 woningen. Ook de [Staat van Zuid-Holland](#) biedt informatie over de woningvoorraad. Volgens het [CBS](#) groeide in Zuid-Holland de woningvoorraad (saldo van toevoegingen en onttrekkingen) in 2018 met bijna 11.000 woningen. Dit geeft een gemiddelde waarde per woning per 1 januari 2019 van ca. €190.000 (€426 miljard maal 0,75 / 1.688.578 woningen). Als hier die 7,2% waardeverhoging bij wordt opgeteld dan bedroeg de gemiddelde woonwaarde in Zuid-Holland per 1 januari 2020 van €202.836,- ofwel grofweg twee euroton per woning. Bij een waardeverhoging van al het vastgoed in Zuid-Holland in 2019 van 7,2 procent bedroeg de totale waarde van al dit vastgoed per 1 januari 2020 ca. €450 miljard (€456 miljard om precies te zijn). Als de totale vastgoedwaarde in Zuid-Holland jaarlijks met 0,1% extra stijgt door een betere loopomgeving, dan gaat het dus om een extra waardeverhoging van ca. €450 miljoen per jaar en ca. 200 euro per woning.

Bij jaarlijks 0,5% extra waardeverhoging van al het vastgoed in Zuid-Holland door een betere loopomgeving gaat het dus om grofweg twee miljard euro per jaar en duizend euro per woning. Die waardeverhoging komt met name doordat het prettiger vertoeven is in een omgeving rijk aan nabije en hoogwaardige bestemmingen en voorzieningen, met een hoge loop- en verblijfskwaliteit, wat zich ook vertaalt in een beter woon- en vestigingsklimaat in de regionale, nationale en internationale strijd om creatief talent en kenniswerkers die in hoge mate bijdragen aan onze huidige en toekomstige welvaart in een steeds meer op kennis, innovatie en diensten gebaseerde economie.

Zo groeiden de afgelopen jaren in Nederland de creatieve sector (zie o.a. [Creatieve sector aanjager van economische groei](#)) en de vrijetijdssector (zie o.a. het [Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2018](#)) (ruim) tweemaal zo hard als onze economie in totaal. En het dienstenaandeel in onze economie neemt jaarlijks toe en bedroeg in 2017 al 79% van onze totale economie ([Compendium voor de Leefomgeving](#)).

Financiering betere beloopbaarheid uit stijgende belastinginkomsten en besparingen

Financiering van (overheids)investeringen in een betere loopomgeving waarin meer mensen meer lopen kan mogelijk worden gedekt uit de ***extra waardeverhoging van het vastgoed***, wat immers ook ***extra belastinginkomsten*** oplevert (en bij verkoop ook extra inkomsten voor het Rijk en de vastgoedeigenaren).

De [WOZ-bespaarcalculator](#) van Vereniging Eigen Huis toont dat een extra woonwaardeverhoging van duizend euro (0,5%) van een eigen woning in Den Haag (volgens [Coelo](#) een gemeente met een gematigd Ozb-tarief) de gemeente €0,50 extra OZB-inkomsten oplevert, het Rijk €2,40 extra inkomstenbelasting (volledig uitgaande van het laagste inkomstenbelastingtarief van 36,65%) en het Waterschap €0,30 extra waterschapsbelasting. ***Dan gaat dus in totaal jaarlijks om een bedrag van €3,20 per duizend euro (ofwel 0,32%) aan extra belastinginkomsten.*** Voor een extra waardeverhoging van ca. anderhalf miljard voor alle huizen ***in Zuid-Holland*** (2 miljard maal 0,75) door een betere beloopbaarheid gaat het dus ***jaarlijks om een bedrag van grofweg 5 miljoen euro extra belastinginkomsten*** (4,8 miljoen euro, dit is dus exclusief de extra belastinginkomsten van de waardeverhoging van ander vastgoed als woningen). ***Over***

20 jaar gaat het dus bij elkaar opgeteld (cumulatief) **om extra belastinginkomsten in Zuid-Holland van in totaal ca. € 100 miljoen** (20 maal 5 miljoen euro) **per jaar**.

Ook levert de verwachte **extra en schone economische groei** van een betere loopomgeving, **die dus ook bijdraagt aan meer toekomstvaste welvaart, meer belastinginkomsten op**.

Aangezien **in de stads- en dorpscentra** (waar de bevolkingsdichtheid doorgaans het hoogst is en ook de dichtheid aan voorzieningen en bestemmingen binnen 1 kilometer loopafstand) het meest wordt gelopen en ook het grootste potentieel is om meer te lopen **zullen investeringen in een betere loopomgeving doorgaans het meest renderen**.

Verder zijn er voor de overheid ook **besparingen op kosten voor zorg en gezondheid**, zo is intramurale zorg (in instellingen) doorgaans veel kostbaarder dan extramurale (daarbuiten, zie o.a. het rapport [Ouderenzorg 2013-2016](#) van het Zorginstituut Nederland, waaronder de conclusies in hoofdstuk 8 van dit rapport). Ouderen blijven volgen het CBS bij voorkeur ook zo lang mogelijk zelfstandig wonen (zie het bericht [55-plussers liefst zo lang mogelijk in eigen woning](#)).

Ook zijn er voor de overheid **besparingen op aanleg en onderhoud van weg- en andere infrastructuur**, want van alle vervoerwijzen (per reizigerskilometer) vergt lopen de minste ruimte en energie en de minste kosten voor aanleg en onderhoud, waardoor steden **compact** kunnen blijven en de **agglomeratiekracht** wordt versterkt. Het PAL-advies [Samen verder voor een sterk stedelijk netwerk](#), waarbij de gelijknamige PAL-notitie [Samen verder voor een sterk stedelijk netwerk](#) verder ingaat op die agglomeratiekracht. Deze notitie wijst ook op het belang van samenhang in dit netwerk, omdat grootstedelijke interactiemilieus de regio nodig hebben om te functioneren en de regio de grootstedelijke interactiemilieus. Er kan echter een ongewenste tweedeling ontstaan tussen de ontwikkeling van een automilieus in de regio en een fiets- en voetgangersmilieu in het stadscentrum, waardoor er geen als geheel goed bereikbaar en functionerend stedelijk netwerk ontstaat. In de praktijk kan dit bijvoorbeeld leiden tot filevorming bij afslagen, wachtrijen bij parkeergarages en lange looproutes en onprettige drukte bij stations.

Daarnaast is lopen schoon, stil en energiezuinig, waardoor **milieu- en klimaatdoelen** kosteneffectiever worden bereikt (dan bij investeringen in andere vervoerwijzen).

De verwachting is dat overheidsinvesteringen in een betere loopomgeving zich via extra belastinginkomsten en besparingen op infrastructuur, zorg en gezondheid naar verwachting ruimschoots terugverdienen.

Bereikbaarheid

Lopen belangrijk in aantal verplaatsingen en bestede tijd

Tabel 1.2 Mobiliteit in Nederland per persoon in 2017, naar vervoerswijze^(a)

	Verplaatsingen per jaar	Kilometers per verplaatsing	Kilometers per jaar	Reisduur in minuten per verplaatsing	Uren per jaar
Autobestuurder	290	18	5.200	24	115
Autopassagier	120	17	2.100	24	50
Trein	20	51	1.200	80	30
Bus/tram/metro	20	13	300	45	15
Fiets	230	3	800	17	65
Lopen	150	1	200	20	50
Overig	20	14	300	27	10
Totaal	870	12	10.100	23	335

Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag in Nederland 2017, bewerking PBL

(a) Verplaatsingen waarbij meerdere modaliteiten zijn gebruikt, zijn toegerekend aan de modaliteit met de langste afstand.

Het PBL en CPB geven in hun rapport [Ontwikkeling Mobiliteit](#) (2020) op basis van het Onderzoek verplaatsingsgedrag in Nederland (2017) aan: 'In afgelegde kilometers is de auto het meest belangrijk, maar in aantal verplaatsingen en in uren per jaar zijn fiets en lopen ook belangrijk' (p. 9). Dit is ook te zien in de voorgaande tabel, waarbij het gemiddeld aantal uren dat er jaarlijks wordt gelopen en gefietst (115) samen gelijk is aan het aantal uren achter het autostuur (ook 115).

Modal shift: OV en lopen versterken elkaar

Volgens de [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) kan lopen bijdragen aan de modal shift, wat vooral van belang is voor de stedelijke bereikbaarheid, met name in het voor- en natransport in combinatie met OV. Een studie van Keijer en Rietveld laat zien dat in het voortransport tot 1,4 km mensen een voorkeur hebben voor lopen naar de trein en tot 3,6 km voor de fiets en daarna voor de bus. Voor het natransport geldt dat de meeste mensen tot een afstand van zo'n 2,2 kilometer lopen, daarboven nemen meer mensen de bus, tram of de metro (ten tijde van dit onderzoek was er nog geen OV-fiets). In verschillende onderzoeken is aangetoond dat openbaar vervoer en voetgangersvriendelijkheid elkaar versterken. Maar er wordt ook in totaal meer gelopen (afgezien van voor- en natransport) doordat de noodzaak om auto te rijden afneemt naarmate het openbaar vervoer beter is.

Lopen is bij het OV belangrijk in het voor- en vooral natransport

Volgens het rapport [Ontwikkeling Mobiliteit](#) gaat in het Openbaar Vervoer bij treingebruik bijna 60% lopend naar de eindbestemming. Verder blijkt de combinatie trein en fiets nog niet optimaal, zo kost de laatste kilometer naar het station de fietser relatief veel tijd voor het vinden van een veilige parkeerplek en het lopen naar het perron.

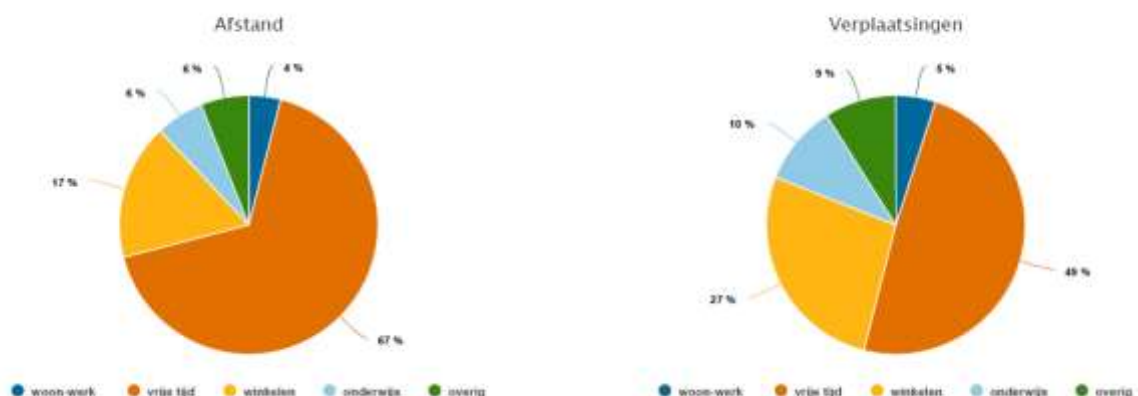
Bereik / loopafstand sterk afhankelijk van bestemming en loopomstandigheden

Volgens de [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) speelt bij utilitair lopen, o.a. in het kader van ketenmobiliteit, de bestemming een belangrijke rol. Bij recreatief lopen blijkt de acceptabele loopafstand vele malen groter dan bij utilitair lopen. Meer dan andere verkeersdeelnemers laten voetgangers zich beïnvloeden door de omstandigheden. Zij zijn bereid om verder te lopen als de situatie gunstig is (o.a. gezond, veilig, comfortabel en aantrekkelijk).

Lopen gebeurt vooral in de vrijetijd en is vooral van belang voor jongeren en ouderen

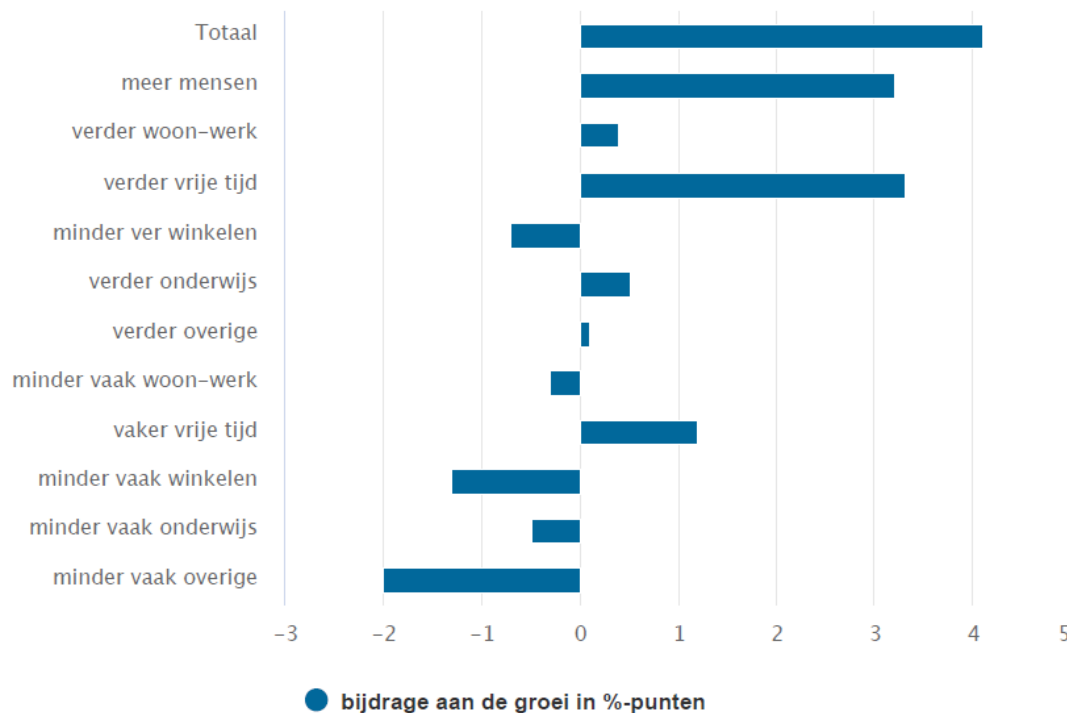
Het [Mobiliteitsbeeld 2019](#) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019, p. 22) meldt dat Nederlanders in 2017 bijna 2,6 miljard verplaatsingen en daarbij 3,9 km te voet aflegden. De gemiddelde verplaatsingsafstand per verplaatsing was dus 1,5 km. De volgende figuur (p. 22) toont dat wij in de vrije tijd steeds vaker en verder lopen.

Vooral in de vrije tijd zijn we steeds vaker en steeds verder te voet onderweg



In de vrijetijd is die afstand gemiddeld 2,1 km en daarmee aanzienlijk groter dan voor winkelen, onderwijs en overige verplaatsingen, die gemiddelde onder 1 kilometer zijn. Tweederde van de te voet afgelegde afstand is voor vrijetijdsdoeleinden. De afstand die de Nederlandse bevolking in totaal te voet aflegt, is sinds 2010 met 4,1% toegenomen. Dit komt voornamelijk door de groei van het aantal mensen en door het feit dat Nederlanders vaker en verder lopen voor vrijetijdsdoeleinden, zoals de volgende figuur (p.23) laat zien:

1.4.2 Analyse ontwikkeling lopen



In aandeel van het aantal verplaatsingen is lopen met name belangrijke voor kinderen tot en met 12 jaar (26%), voor 65-tot 75-jarigen (21%) en voor 75-plussers (25%), waar dit voor alle Nederlanders gemiddeld 15% is (p. 22).

Utrecht buiten

Hardloop- en wandelkwaliteit leefomgeving

Bij recreatief (hard)lopen vanaf de voordeur ('ommetjes maken') zijn het vertrekpunt en de beoogde duur/afstand van belang. De Nationale wandelmonitor (2016) geeft hierin inzicht:

- 87% van alle wandelingen voor het plezier is korter dan 10 kilometer, 49% valt binnen de 5 kilometer.
- Bijna de helft van de wandelingen (45%) vertrekt direct vanuit huis waarbij de wandeling als geheel de bestemming. Een kwart (26%) loopt te voet naar 'het startpunt' (het gebied dat wordt gezien als de kern/bestemming van de wandeling).
- In zowel afstand als vertrekpunt zijn wandelaars en hardlopers behoorlijk gelijk, hardlopers lopen het vaakst 5 kilometer en beginnen ook meestal bij de voordeur.
- Wandelaars lopen niet graag dezelfde weg terug, maar willen een echt rondje kunnen lopen.

Veruit het grootste deel van de wandelingen begint bij de voordeur (71%). Het overgrote deel van deze wandelingen gaat 'op de bonnefooi', zonder directe hulpmiddelen. Daarbij is voor mensen bepalend wat zij kennen, wat zichtbaar, vindbaar en logisch is en wat ze fysiek kunnen belopen. (Bron: Bureau Buiten, rapport [Utrecht Buiten: Groene recreatie voor gezond stedelijk leven](#)).

Making the case for investment in the walking environment

Lopen heeft een hoog maatschappelijk rendement

Alle in de [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) (2018) bestudeerde onderzoeken laten zien dat investeringen in voetgangersvoorzieningen een positieve kosten-batenverhouding hebben. Een eerder overzichtsstudie van Sinnett D. et al [Making the case for investment in the walking environment](#) (2012), met als ondertitel 'A review of the evidence', benoemt ook veel van die baten en geeft een kosten-batenratio tot 37,6 (p. 8 en 68). Het maatschappelijk rendement van maatregelen om het lopen en fietsen te bevorderen loopt in deze studie uiteen van 14,9 tot 37,6 (p. 38). Een compleet overzicht van de maatschappelijke baten en het maatschappelijk rendement van programma's om het lopen (en vaak ook fietsen) te bevorderen is beschreven in de tabel op pagina 41 van deze studie. Volgens de [Agenda Fiets 2017-2020](#) (2016) van de Tour de Force, en initiatief van de decentrale overheden en de rijksoverheid, werd destijds in Nederland per inwoners jaarlijks gemiddeld € 33 besteed aan fietsinfrastructuur, € 133 aan spoorwegen en € 342 aan wegen. Over de bestedingen aan de loopinfrastructuur staat (helaas) niets vermeld (en ook over lopen in het algemeen staat er in deze agenda vrijwel niets). De steden met grote fietsambities gaven zowel voor als na 2016 veel meer uit aan de fietsinfrastructuur, namelijk gemiddeld €80,- per inwoner per jaar. Daarbovenop zouden deze steden de komende vier jaar (red. dus t/m 2020) jaar liefst nog eens het dubbele willen investeren in fietsprojecten, als ze daarvoor de middelen hadden. Wat in deze agenda en in de bijgaande [Kamerbrief](#) wordt ingegaan op de maatschappelijke baten van fietsen, gelden die baten doorgaans (en soms in sterkere mate) ook voor lopen.

Maatregelen, maatschappelijke effecten en baten

De 'key findings' van deze studie opent met de volgende figuur:

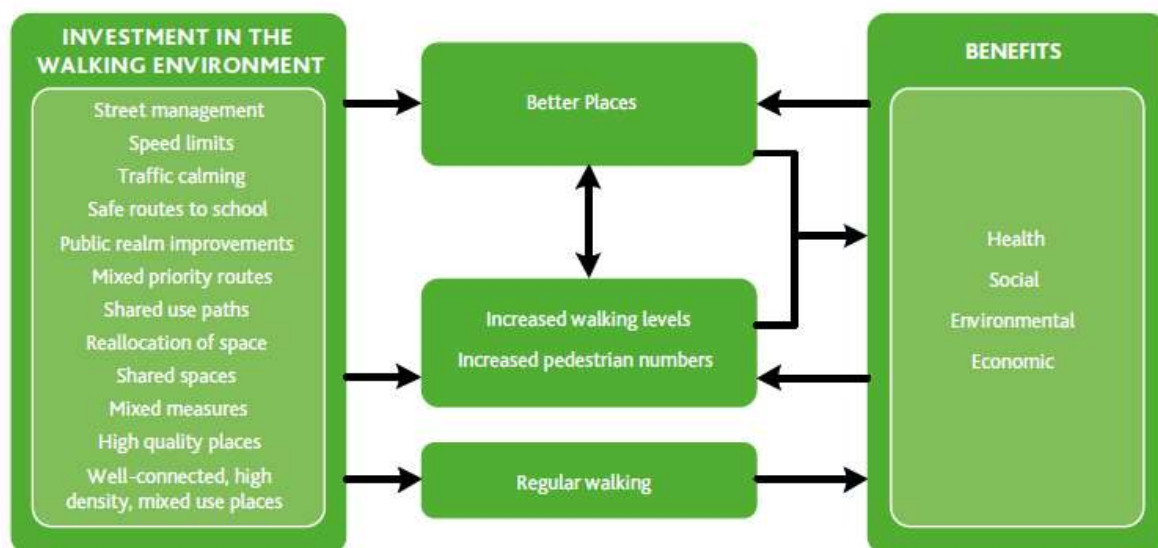


Figure 1. The relationships between investments in the walking environment and their benefits

Deze figuur toont **maatregelen** die de beloopbaarheid bevorderen, wat leidt tot betere omgevingen waarin meer gelopen wordt (**effecten**), wat leidt tot maatschappelijke **baten** doordat de leefomgeving beter benut beleefd en beschermd wordt, wat weer zorgt voor winst op het vlak van **gezondheid, welvaart, welzijn en leefomgevingskwaliteit**.

Loopbevorderende maatregelen

Die in deze studie worden beschreven, die o.a. bijdragen aan dat er meer gelopen wordt en dat de verkeersveiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit toenemen. Deze gaan in de UK o.a. over:

- **Snelheid:** van overig verkeer beheersen en evt. verlagen.
- **Veiligheid:** van voetgangersrouters verhogen (o.a. naar school).
- **Loopruimte:** investeringen in verbetering van de omvang en kwaliteit, o.a. door herinrichting en herverdeling van de publieke (vervoers)ruimte ten gunste van voetgangers / verblijfsruimte.
- **Gemengde verkeersstromen:** deze beter op voetgangers inrichten, o.a. via de voornoemde maatregelen, waaronder b.v. ook een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en versmalling van rijbanen voor gemotoriseerd verkeer.
- **Shared spaces:** door waar geen ruimte is voor voetpaden verkeersstromen verantwoord te mengen, waarbij voetgangers veelal prioriteit hebben en zo min mogelijk gehinderd worden door gemotoriseerd verkeer en tweewielers.

Maatschappelijke baten

De matrix op pagina 66 van deze studie laat zien welke onderzoeken wereldwijd aangeven welke maatschappelijke baten de diverse loopbevorderende maatregelen opleveren, waarbij het gaat om de volgende baten:

- Meer voetgangers die meer lopen
- Gezondheidswinst
- Verkeersveiligheidswinst
- Bereikbaarheidswinst / minder filedruk
- Sociale winst door meer sociale interactie
- Aantrekkelijker leefomgeving / openbare ruimte
- Milieuwinst (betere luchtkwaliteit en verminderde CO₂-uitstoot en geluidsbelasting).
- Vastgoedwinst / hogere vastgoedwaarden

Gezondheid en gebruik van actieve vervoerwijzen

Fietsers halen veel vaker de beweegnorm

In het rapport [Gezondheid en gebruik van actieve vervoerwijzen](#) (2019) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), met cijfers voor Nederland, blijkt dat vooral fietsers, maar ook OV-gebruikers, veel vaker met hun dagelijkse mobiliteit de beweegnorm (150 minuten per week) halen dan automobilisten (respectievelijk 80%, 48% en 7%). Dit is ook in lijn met de resultaten van het rapport over de maatschappelijke baten en kosten van de auto, lopen en fietsen in de EU ([The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union](#)).

Fietsen en lopen kunnen de bereikbaarheid en duurzaamheid sterk vergroten

De samenvatting van dit KiM-rapport opent met de volgende alinea:

‘Hoewel Nederland bekend staat als hét fietsland is de helft van de autoritten in Nederland korter dan 7,5 kilometer en eenderde korter dan 5 kilometer. Dit zijn afstanden die ook goed af te leggen zijn per fiets.’

Een van de opties om de bereikbaarheid te verbeteren en duurzaamheid te vergroten is in te zetten op het overstappen van de auto naar de fiets of om te gaan lopen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

heeft de ambitie om binnen de huidige regeerperiode 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen (red. maar kennelijk geen loopambities). Naast effecten voor de bereikbaarheid laten verschillende onderzoeken zien dat fietsen en lopen een positief effect hebben op de gezondheid en het milieu.'

Bijdrage fietsen en lopen groot in halen beweegnorm

Dit rapport meldt dat 54% van de volwassenen in Nederland de beweegnorm haalt (150 minuten bewegen per week). Eenderde van alle volwassenen haalt die norm door te reizen met de fiets en te voet. Van de mensen die de beweegnorm halen komt dit dus grofweg voor tweederde doordat ze voor hun dagelijks vervoer fietsen en lopen. Dan houd je dus nog grofweg eenderde van de mensen die de beweegnorm niet bereiken door voor hun dagelijks vervoer te fietsen en lopen, maar door andere vormen van beweging, zoals door sport, huishoudelijke activiteiten en tuinieren.

Zeer grote invloed vervoersvorm op het met de dagelijkse mobiliteit halen van de beweegnorm:

- 80% van de fietsers: mensen die in hun dagelijkse reispatroon voornamelijk fietsen;
- 48% van de OV-gebruikers: in combinatie met lopen en soms ook fietsen in het voor- en natransport, mensen die regelmatig gebruik maken van het OV bewegen door hun reizen gemiddeld ongeveer 25 minuten per dag;
- 7% van de verstokte automobilisten: mensen die een reispatroon hebben waarbij bijna alleen maar de auto wordt gebruikt, zij zijn voor hun dagelijkse mobiliteit gemiddeld 5 minuten actief.

Sterke correlatie lopen en fietsen met gezondheid en een gezond gewicht

Dit rapport meldt: 'Literatuur laat zien dat fysieke activiteit, waarbij het niet altijd specifiek over lopen en fietsen gaat, is geassocieerd met lagere kans op vroegtijdig overlijden en diverse ziektes zoals hart- en vaatziekten, diabetes en depressie.' (p. 17). Er is ook een sterke (cor)relatie tussen voldoende bewegen en een gezonde BMI (Body Mass Index: wat staat voor gewicht gedeeld door lengte in het kwadraat). Mensen met een gezonde BMI fietsen vaker en gebruiken minder de auto dan mensen met een (te) hoge BMI. De onderzoeksperiode (2 jaar) was echter te kort voor het aantonen van causaliteit.

The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union

Maatschappelijk rendement van lopen het hoogst (ca. het dubbele van fietsen)

Volgens het rapport [The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union](#), dat over de maatschappelijke baten en kosten van deze drie vervoerwijzen gaat, is het gemiddeld saldo van alle maatschappelijke baten en kosten per reizigerskilometer per saldo voor lopen met +€0,37 het best, gevolgd door fietsen (+€0,18). Het autorijden heeft per saldo meer kosten dan baten (-€0,11). Het OV is in deze MKBA niet meegenomen. Dit rapport beschouwt 14 categorieën van effecten van de verschillende modaliteiten (deze zijn hieronder verdeeld naar hun bijdrage aan welzijn, welvaart en leefomgeving):

- welzijn: luchtvervuiling, geluidsoverlast, gezondheid, veiligheid, comfort en levenskwaliteit;
- welvaart: onderhoudskosten, constructiekosten, reiskosten, reistijd, betrouwbaarheid;
- leefomgeving: klimaatverandering, water- en bodemkwaliteit en ruimtegebruik.

Dit rapport concludeert dat een groot aantal van deze effecten niet wordt meegenomen in maatschappelijke kosten-batenanalyses in Europese landen.

€500 miljoen maatschappelijke baten per jaar als al onze inwoners 1 km per dag extra lopen

Het gaat dan om 135 euro per inwoner per jaar om (365 dagen maal 1 km maal €0,37 per km = €135,05). Voor heel Zuid-Holland bedraagt de jaarlijkse maatschappelijke baat van lopen dan zo'n 500 miljoen euro. (€135,05 maal 3.674.146 inwoners (per 1-1-2019, aldus Metatopos.eu) = €496.193.417,30). In 2017 bedroeg het Bruto Regionaal Product van Zuid-Holland €157.453 miljoen euro (bron: Waarstaatjeprovincie.nl). De maatschappelijke baten van al onze inwoners die 1 km extra per dag lopen vormen hier 0,3% van. Die baten zijn overigens niet zo eenvoudig te innen, want dit betekent dat waar er nu gemiddeld per inwoners zo'n half uur per dag gelopen wordt, dit met bijna de helft (12 minuten bij een loopsnelheid van 5 km/u en 15 minuten bij 4 km/u) toe moet nemen. Dat er maatschappelijk gezien veel te winnen valt met meer mensen die meer lopen is evident.

Gezondheidswinst dominant en bij lopen het dubbele van fietsen

Bij lopen vormt de **gezondheidswinst** met €0,386 per km **de belangrijkste en dominante maatschappelijke baat**. Dit geldt ook voor fietsen, waar die baat €0,193 per km is. Dat die gezondheidsbaat zo groot is komt wellicht mede omdat volgens het CBS in Nederland de helft van de bevolking leidt aan bewegingsarmoede (en ook aan overgewicht). Onder jongeren is er (zelfs) mondiaal een beweegcrisis: [WHO: Meer dan 80 procent van jongeren wereldwijd beweegt te weinig](#). Die gezondheidswinst brengt door een langer leven wel weer (bepaalde) extra maatschappelijke kosten met zich mee (€0,014 voor lopen en 0,007 voor fietsen). Voor de auto zijn er geen gezondheidsbaten (red. deze studie rekent ook geen gezondheidslasten toe aan autorijden, doordat dit bewegingsarmoede en overgewicht in de hand werkt, zoals het vorige rapport laat zien).

Fietsen is wel per tijdseenheid gezonder dan lopen

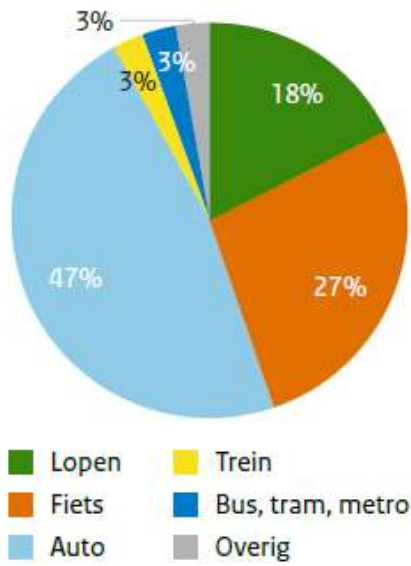
Dit komt doordat fietsen een intensievere bezigheid is. De [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) (p. 39) haalt onderzoek aan waaruit blijkt dat om hetzelfde gezondheidseffect er langer gelopen dan gefietst moet worden. Zo blijkt dat 168 minuten per week lopen samengaat met een reductie van het overlijdensrisico van 11 procent, terwijl 100 minuten fietsen 10 procent reductie oplevert. Daarmee daalt per tijdseenheid met fietsen het overlijdensrisico grofweg 1,5 zoveel als met lopen.

Loopfeiten

In het najaar van 2019 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) de beknopte uitgave [Loopfeiten](#) uitgebracht (16 pagina's).

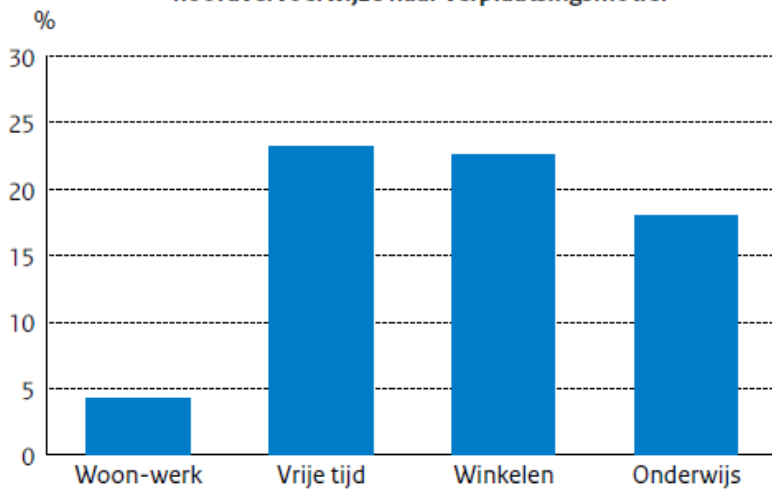
In 2017 verplaatsten Nederlanders zich grofweg 2,6 miljard keer te voet. Hierbij werd ongeveer 3,9 miljard km afgelegd, ofwel gemiddeld 1,5 km per verplaatsing. Het gaat hierbij om 18% van het totale aantal verplaatsingen. **De helft van de verplaatsingen en tweederde van de loopafstand is in de vrijetijd**. De andere helft van de verplaatsingen is utilitair: woon-werk, onderwijs en winkelen, hoewel dit laatste ook vaak een recreatief karakter heeft ('funshoppen', in tegenstelling tot dagelijkse boodschappen doen, ofwel 'runshoppen').

Figuur 1: Verdeling van het aantal verplaatsingen naar vervoerwijze



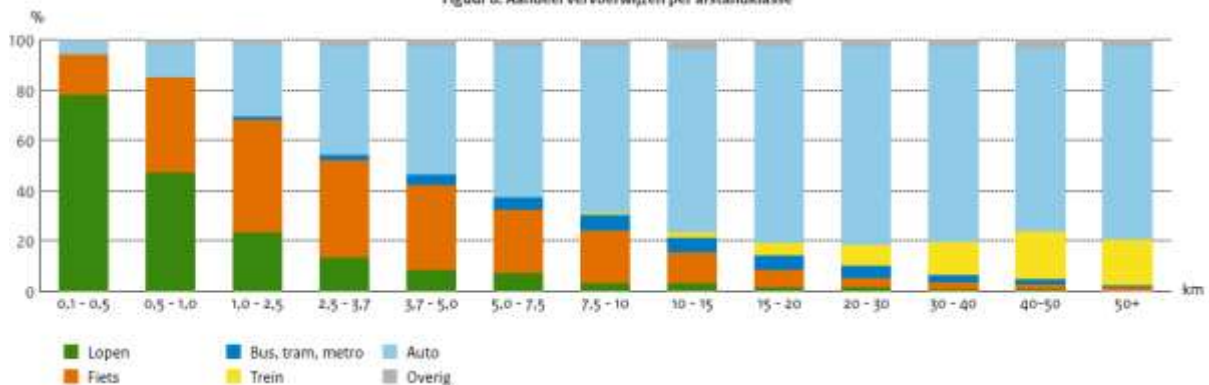
Hoog aandeel in de vrijetijd, bij winkelen en het volgen van onderwijs: dan is het loopaandeel in het aantal verplaatsingen meer dan 15%:

Figuur 5: Aandeel van de verplaatsingen met lopen als hoofdivervoerwijze naar verplaatsingsmotief



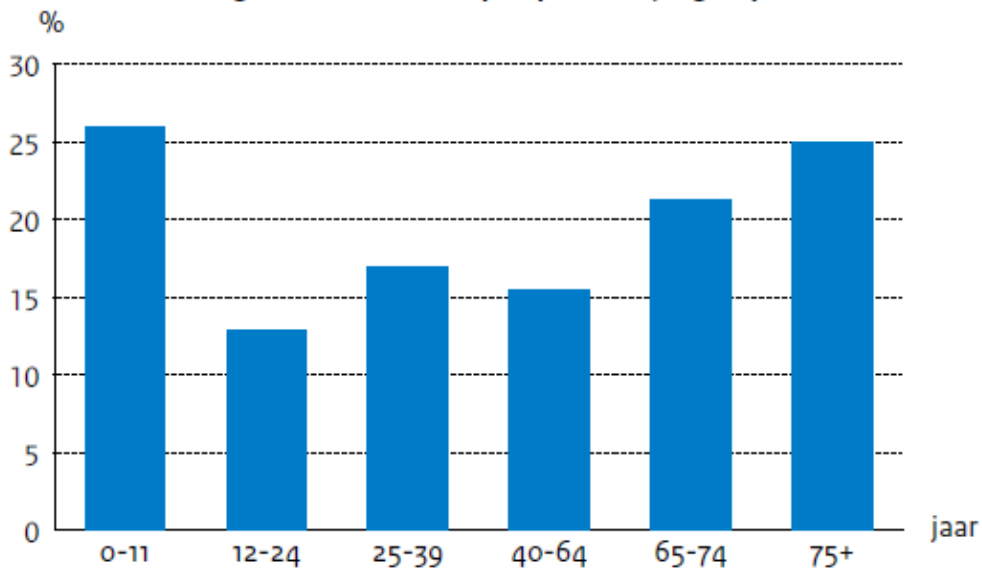
Het loopaandeel neemt sterk af met de lengte van de verplaatsing, **Tot 1 km is lopen marktleider** / de meest gebruikte vervoerwijze:

Figuur 8: Aandeel vervoerwijzen per afstandsklasse



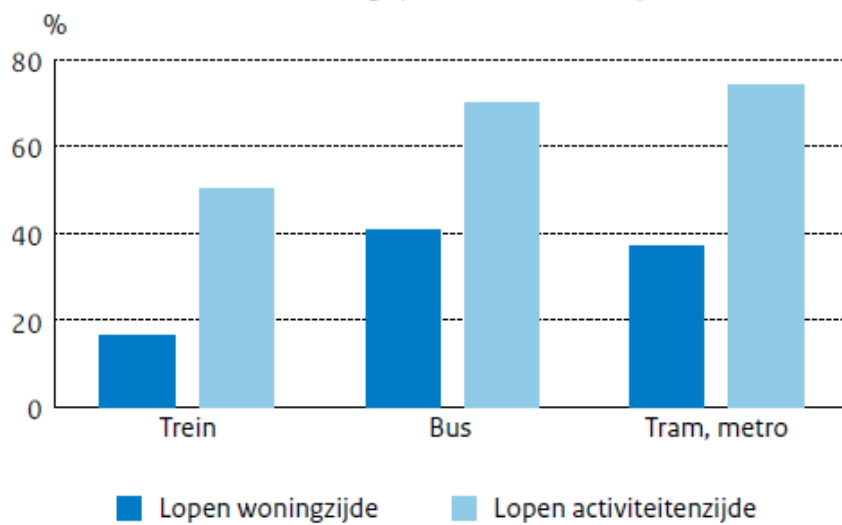
Vooraf jongeren en ouderen zijn op lopen aangewezen:

Figuur 10: Aandeel lopen per leeftijdsgroep



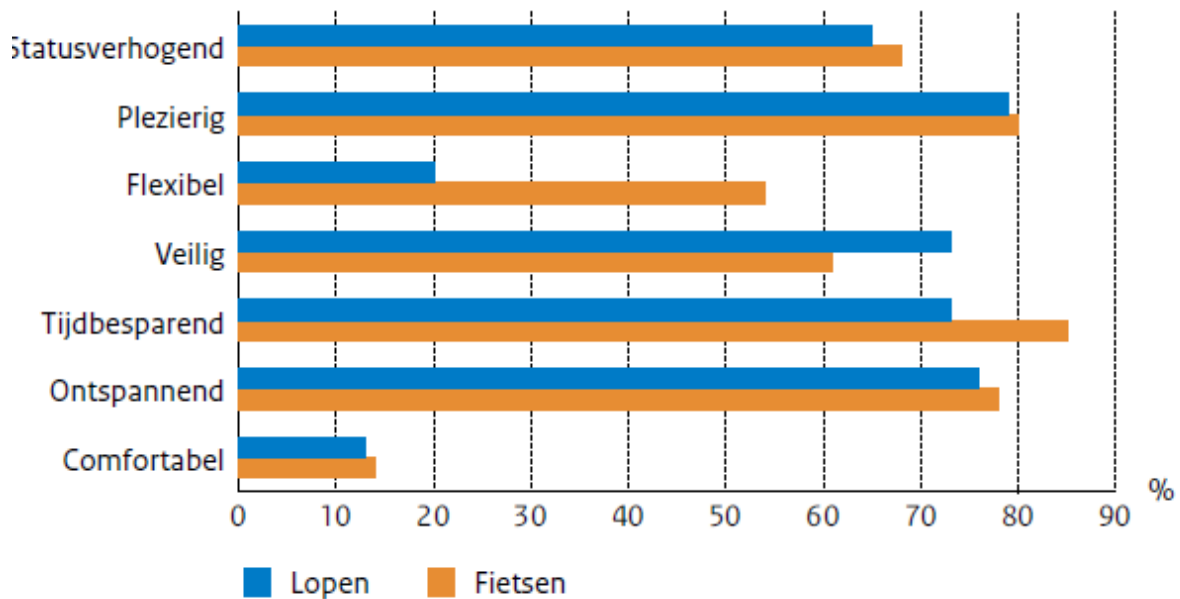
In combinatie met OV heeft lopen vooral **een groot aandeel in het natransport**:

Figuur 12: Lopen als voor- en natransport aan woningzijde en activiteitszijde



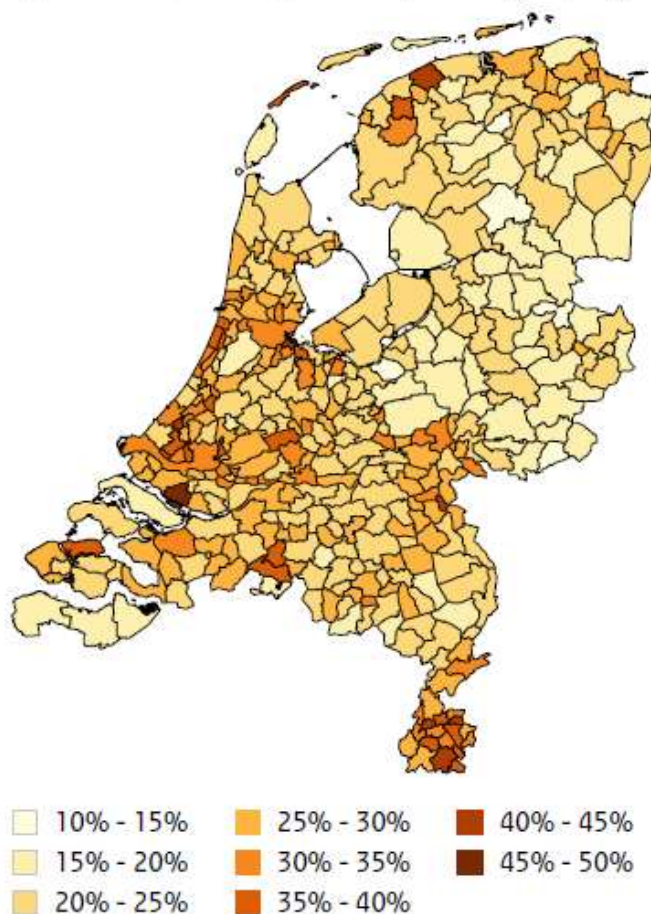
Lopen heeft een positief imago (84% van de Nederlanders kijkt hier positief naar):

Figuur 13: Lopen/fietsen is...



Vooraf in stedelijk gebied; daar wordt meer gelopen dan daarbuiten en binnen steden wordt vooral gelopen in de centra.

Figuur 14: Aandeel lopen in verplaatsingen per gemeente



Voldoen aan de vereisten

Verder is het zaak dat ook wordt voldaan aan de vereisten om te gaan lopen, dus dat de loopinfrastructuur ook toegankelijk, veilig en bij voorkeur ook gezond en aantrekkelijk is.

Pedestrian Safety, Urban Space and Health (OECD)

Het rapport '[Pedestrian Safety, Urban Space and Health](#)' (2012, afkomstig uit de OECD library) wijst op de rol van de nationale overheden bij het verbeteren van de veiligheid en mobiliteit van voetgangers. Dit rapport bevat 9 hoofdboodschappen ('key messages', p. 10-11) en 12 aanbevelingen (p. 13-14) om de voetgangersveiligheid te vergroten. Dit rapport is opgesteld door een werkgroep van verkeerskundigen en stedenbouwkundigen uit 19 landen en de WHO onder leiding van het International Transport Forum (ITF) en gebaseerd op hard wetenschappelijk bewijs.

Hieronder staan de eerste drie hoofdboodschappen van dit rapport, die nog steeds in hoge mate gelden:

1. Walking is the most fundamental form of mobility. It is inexpensive, emission-free, uses human power not fossil fuel, offers important health-benefits, is equally accessible for all - except those with substantially impaired mobility - regardless of income, and for many citizens is a source of great pleasure. Yet walking presents challenges to society's least robust individuals.
2. The vitality of a city is closely linked to people being out and about on foot for many purposes. Beyond walking for access to goods and services, these other activities in the urban space are collectively termed "sojourning". Walking and sojourning are at the heart of urban life and contribute to liveable, attractive, prosperous and sustainable cities.
3. Walking is however the neglected transport mode and despite being at the start and end of all trips is rarely captured in government statistics on mobility and is often neglected in planning and policy development.

En hier volgen de eerste drie aanbevelingen uit dit rapport, achtereenvolgens over:

1. het beter integreren van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid,
2. afgestemde inzet van alle overheden hierop en
3. het belang van kennis en loopdata:

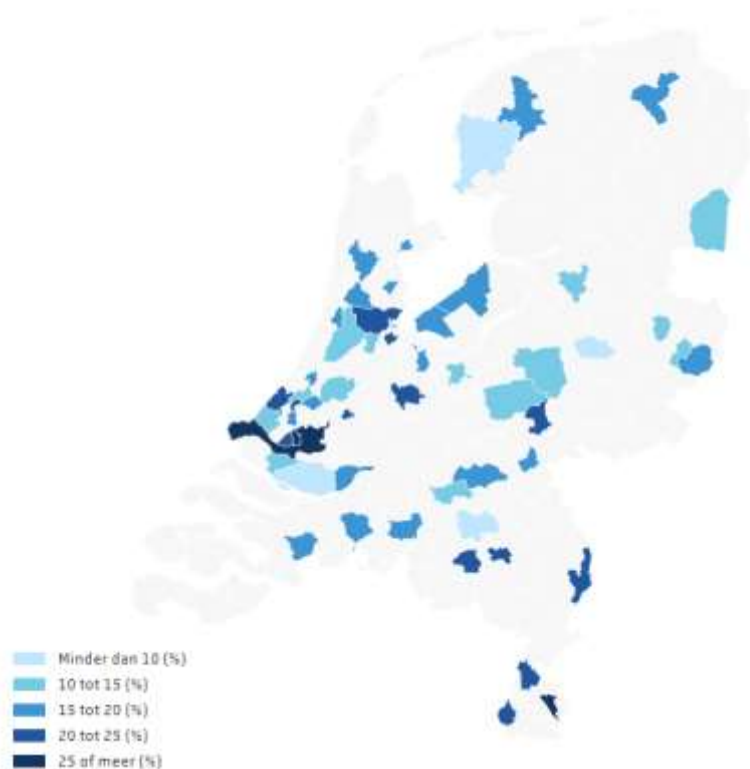
1. Integrate mobility management and urban planning and take better account of the needs of pedestrians from the earliest stages of urban development projects and transport investments, with the object of creating seamless, high-quality networks for pedestrian activity.
2. Establish clear administrative responsibilities among relevant government departments at all levels for co-ordinating walking programmes and initiatives. The purpose of such arrangements is to stimulate and support actions in government and private sector organisations in an integrated way. This might take the form of a national committee or an interministerial co-ordinator supported by a national pedestrian observatory.
3. Improve knowledge about walking to adequately inform government policy development in relation to this fundamental aspect of mobility. This requires a standardized methodology for, measuring, reporting and monitoring pedestrian mobility and injuries (from traffic crashes and falls). Standardization would help to make the measurement of growth in walking and sojourning a core indicator of urban sustainability and liveability. Efforts should also be directed at the development of international comparisons of mobility and safety statistics to agreed definitions. At a national level, such information could be collected by a national pedestrian observatory.

Overige bronnen

CBS over sociale veiligheid

Een omgeving die **sociaal veilig** is en ook als zodanig wordt ervaren bevordert het lopen:

Voelt zich wel eens onveilig in buurt, 70-duizendplus-gemeenten, 2019 ≡



Onze vier grote steden (G4: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) scoren volgens het [CBS](#) relatief slecht qua sociale veiligheid op buurtniveau op, wat niet bevordert om buiten te komen. Van alle steden scoren Rotterdam en Heerlen hierop het slechtst.

KiM over weersinvloeden

Ook **mooi, vooral zonnig, weer** bevordert de actieve vervoerwijzen lopen en fietsen, zo blijkt het KiM-rapport [De invloed van het weer op personenmobiliteit](#) (2020), dat is gebaseerd op 20 studies wereldwijd. Het spreekwoord **'het loopt als een zonnetje'** krijgt hierbij dus ook deels een letterlijke betekenis.

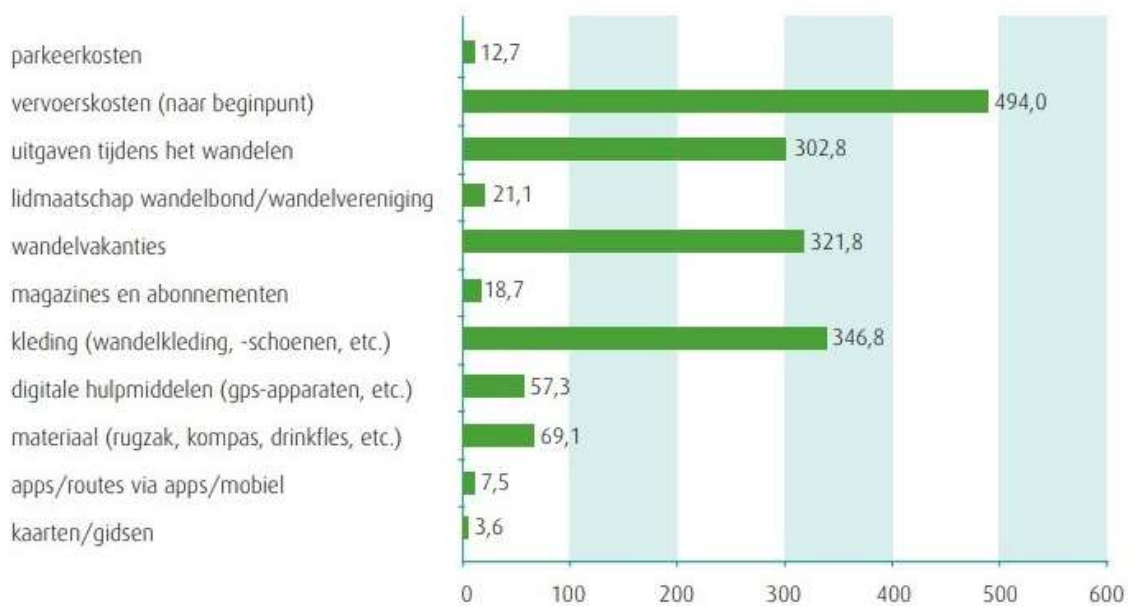
De weersinvloed blijkt het grootst voor fietsers, die bij slecht weer vooral de auto pakken. Overigens laten werk- en schoolgangers (utilitair verkeer) zich minder door slecht weer beïnvloeden dan recreanten en toeristen (recreatief verkeer).

Effect weersverschijnselen op keuze/gebruik vervoerwijzen				Legenda
Toename temperatuur	Zonneschijn	Regen	Wind	+
Lopen + - x	Lopen +	Lopen - x	Lopen - x	-
Fietsen +	Fietsen +	Fietsen -	Fietsen -	x
Auto -	Auto - x	Auto +	Auto + -	+ x
OV + - x	OV +- x	OV + x	OV + x	- x
Totaal + x	Totaal +	Totaal + -	Totaal - x	+ - x
				positief effect
				negatief effect
				geen effect
				positief tot geen effect
				negatief tot geen effect
				zeer gemixt, geen overeenstemming in literatuur

Wandelmonitor over de directe uitgaven door wandelaars

De volgende figuur verscheen op Allesoversport.nl, als onderdeel van het artikel [De waarde van wandelen](#).

Totale uitgaven Nederlandse wandelaar naar categorie (x mln euro)



Wandelmonitor 2016

4. Europees loopbeleid

Voetgangersrechten

Een resolutie van de Europese Commissie over de bescherming van de voetganger heeft geleid tot het Europees handvest voor de rechten van de voetganger (de [European Charter of Pedestrians' Rights](#) uit 1988). Dit charter meldt dat overheden duurzame mobiliteit moeten promoten, met daarin, in het kader van 'modal shift', de volgende voor de voetganger relevante aanbevelingen:

- wandelen en fietsen aantrekkelijker maken door meer wandel- en fietsvriendelijke omstandigheden te creëren;
- wegwerken van psychologische barrières die het gebruik van auto-alternatieven verhinderen;
- alle maatregelen bundelen met het oog op een deur-tot-deur lokaal transportsysteem;

Verder bestaan er nog Europese initiatieven voor het promoten van niet-gemotoriseerde mobiliteit, zoals de Europese mobiliteitsweek, de European Car Free Day enz.

Bron: [Voetgangersbeleid op Vlaams niveau](#).

Voetgangersveiligheid

Verder publiceerde de Europese Commissie in 1996 het [Road Safety Action Programme](#) voor de periode 1997-2001, met daarin voor het eerst aandacht voor investeringen versus maatschappelijke kosten van een verkeersdode, waarbij voetgangers en fietsers tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers behoren (per reizigerskilometer). In 2017 bedroegen volgens de [SWOV](#) in Nederland de maatschappelijke kosten per verkeersdode circa €2,9 miljoen en per ernstig verkeersgewonde circa €310.000.

Loopinclusieve City Deals of City Deal Lopen?

Mogelijk dat in het kader van Europees integraal stedelijk beleid (de Europese Agenda Stad) en in het kader van City Deals via een City Deal Lopen of door in andere City Deals lopen mee te nemen lopen beter op de beleidsagenda komt. Bij City Deals gaat het om samenwerking tussen steden, Rijk, andere overheden (waaronder ook de provincie), bedrijven en maatschappelijke organisaties. Aan die Deals zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- Het gaat om innovatieve oplossingen die steden met vergelijkbare opgaven verbinden
- Het gaat om thematische 'deals' waarbij de inhoud centraal staat
- Het gaat om horizontale samenwerking o.b.v. gelijkwaardigheid
- Het gaat om internationaal aansprekende en opschaalbare deals
- De deals monden uit in concrete afspraken om stedelijke vraagstukken aan te pakken
- De deals stimuleren agglomeratie-effecten (massa, schaalvoordelen) door samenwerking tussen / binnen stedelijke regio's.

Bestaande Europese partnerschappen waarbij lopen een rol kan spelen:

- Urban mobility (duurzame mobiliteit)
- Energy Transition (beperken energiegebruik)
- Public Security (de veilige stad, met lopen door 'meer ogen en oren op straat')
- Health Hub (de gezonde stad)
- Inclusivity (de inclusieve stad)

5. Nationaal loopbeleid

Er zijn drie landen in Europa waarvan bekend is dat ze beschikken over nationaal loopbeleid: Noorwegen, Oostenrijk en Schotland. Onderstaande tabel laat zien dat er in Noorwegen en Schotland oog is voor alle baten van lopen.

Noorwegen heeft bij de ontwikkeling van haar loopbeleid, dat is gericht op meer mensen die meer lopen, gekeken naar de ervaringen elders, zoals in Schotland en New York.

Hoewel in **Schotland** het loopbeleid is ontwikkeld vanuit gezondheid en inclusie, is ook hier de blik breed, met oog voor zowel het benutten, beleven als beschermen van de leefomgeving.

Ook **Oostenrijk** heeft loopbeleid, dat vooral oog heeft voor het combineren van bereikbaarheid met omgevingskwaliteit. Ook de baten van lopen voor gezondheid, welzijn en participatie komen daarbij in beeld.

Finland heeft gecombineerd beleid voor lopen en fietsen. Dit beleid richt zich met name op de gezondheid en veiligheid van deze weggebruikers. Daarnaast is in het Fins beleid ook oog voor nabijheid en bereikbaarheid.

Voor **Nederland** is er nationaal loopbeleid in ontwikkeling. Verder is er in de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) veel aandacht voor lopen en bewegen, zoals onderstaande tabel toont, hoewel sommige sociale en ecologische baten nog worden gemist. Zo wordt niet ingezet op lopen om deelname aan de samenleving te vergroten en om ruimte, energie en materie te sparen, terwijl een betere loopomgeving waarin meer gelopen wordt daar wel aan bijdraagt.

Indicatie lopen in nationaal beleid										
Maatschappelijke baten										
Land	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Nederland										
Noorwegen										
Oostenrijk										
Schotland										

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan baten	
	Stevige inzet / ++
	Beperkte inzet / +
	Geen inzet

Finland

Nationaal loop- en fietsbeleid

Dit beleid is beschreven in het [National Action Plan for Walking and Cycling 2020](#) (2011, samenvatting van 4 pagina's). Doel van dit actieplan is om voetgangers en fietsers een positie te geven die gelijkwaardig is aan die van andere weggebruikers (met name auto's). Doel is om in 2020 mensen 20% meer reizen te voet en per fiets en 20% minder per auto te laten afleggen. Dit actieplan is relevant voor alle gemeenten, zowel groot als klein. Dit actieplan streeft behalve naar aanleg van nieuwe voet- en fietspaden en versterking van deze netwerken (ook via goede serviceverlening, zoals voor fietsreparatie en -onderhoud) ook naar verandering in houding en gedrag ten gunste van lopen.

Dit plan bevat 33 maatregelen en de volgende 4 prioriteiten:

1. Gedragsverandering
2. Infrastructuur (die voor lopen duidelijk, veilig en comfortabel is)
3. Gemeenschapsstructuur / ruimte (gericht op nabijheid / korte afstanden)
4. Beleid en wetgeving

Nederland

Lopen in het nationale mobiliteitsbeleid

Er is nog geen nationaal loopbeleid. Desondanks wordt het lopen in Nederland steeds populairder. De [Verkenning effecten van investeren in lopen](#) meldt dat in de periode 2004-2014 Nederlanders verder en vaker zijn gaan lopen (+13%), waarmee dit harder groeide dan fietsen (+9%). Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt nu in het kader van bereikbaarheid gewerkt aan (bouwstenen voor) loopbeleid.

Lopen in het OV-beleid

Het rapport [Contouren toekomstbeeld OV in 2040](#) (februari 2019, 30 pagina's) meldt niets over lopen. Dit geldt ook voor de begeleidende [Kamerbrief over toekomstbeeld openbaar vervoer](#) van 6/2/2019. Dit rapport is tot stand gekomen in samenwerking tussen Rijk, provincies, de metroolpoolregio's, de OV-bedrijven en infrabeheerder ProRail.

Lopen in het concept nationale omgevingsbeleid

De Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (Ontwerp NOVI) heeft veel aandacht voor lopen en bewegen, met name in relatie tot de volgende vijf maatschappelijke opgaven (hieronder vermeld in volgorde van afnemende aandacht hiervoor):

1. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
2. Verstedelijking
3. Kennisintensieve, circulaire economie
4. Bereikbaarheid
5. Klimaatbestendigheid

In bijlage 1 'Lopen in de Ontwerp NOVI' wordt deze bijdrage nader toegelicht. De Ontwerp NOVI wijdt meer dan één pagina (twaalf passages) aan de bijdrage van lopen aan een Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Bij Verstedelijking en Kennisintensieve, circulaire economie en Bereikbaarheid gaat het telkens om vijf passages die hierop ingaan en bij Klimaatbestendigheid om twee passages.

Noorwegen

Nationaal loopbeleid

De compacte [National walking strategy](#) is vastgelegd in het document [Walking for life](#) (5 pagina's).

Hoofddoelstellingen

Deze strategie heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Lopen voor iedereen aantrekkelijk(er) maken
2. Meer mensen die meer lopen

De argumenten hiervoor komen in hoge mate overeen met de argumenten zoals beschreven in de twopager [Lopen loont](#) en zijn zowel:

- economisch (o.a. bijdrage aan de bereikbaarheid, het woon- en vestigingsklimaat en de lage kosten van loopinfrastructuur);
- ecologisch (sparen energiegebruik en emissies: klimaat, lucht en geluid);
- sociaal (gezondheid, inclusiviteit, cohesie en veiligheid) als
- ruimtelijk (zuinig en hoogwaardig)

van aard. De Noorse loopstrategie richt zich met name op de steden. Daar wordt al het meest gelopen en hebben investeringen in lopen naar verwachting ook het hoogste maatschappelijke rendement (zie ook de eerdere argumenten).

Thema's

Het Noorse loopbeleid omvat de volgende 6 beleidsthema's:

1. Verantwoordelijkheid en samenwerking (van overheden om het lopen te stimuleren).
2. Ontwerpen van betere loopomgevingen (o.a. toegankelijk, veilig en aantrekkelijk voor iedereen (universal design / design for all)).
3. Beheer en onderhoud (van de loopomgeving dient op orde te zijn, b.v. ook in de Noorse winters).
4. Lopen beter (o.a. meer prioritair en prominent) in de modaliteitsmix en ketenmobiliteit, door een betere interactie met andere modaliteiten, wat o.a. ook wordt bereikt door veiliger oversteekplaatsen en snelheidsverlaging in centra en woonwijken.
5. Een actieve loopcultuur (behalve een aantrekkelijke fysieke loopomgeving worden burgers ook via een communicatiestrategie gestimuleerd om meer te lopen).
6. Kennis en communicatie (o.a. verbeteren van de loopdata en inzicht in de motieven van mensen om (meer) te gaan lopen).

Lokaal loopbeleid

In aanvulling op deze nationale strategie worden er ook lokale / gemeentelijke loopstrategieën ontwikkeld.

Ruimtelijk beleid

In het ruimtelijk beleid is er het streven naar het verkorten van afstanden, o.a. door functies meer en beter te mengen en door ruimtelijk meer te verdichten.

Een sterker loopnetwerk

Dit gebeurt met name door bestaande loopwegen beter met elkaar te verbinden tot een sterker loopnetwerk, dat beter aansluit bij de loopbehoefte van mensen.

Een aantrekkelijker loopomgeving

Helpt om het lopen te bevorderen, wat o.a. wordt bereikt door drukte op straat, ruimte voor ontmoeting en door nabijheid van voorzieningen en door ervoor te zorgen dat lopen veilig is (zowel fysieke als sociaal).

Lopen in het nationale mobiliteitsbeleid

Dit land heeft een [National Transport Plan 2018-2029](#). Hierin is het volgende opgenomen over de voetganger:

Doel (figuur 4.1, p. 14)

'The growth in passenger traffic in urban areas shall be covered by public transport, cycling and walking.'

Strong commitment to urban transport (p. 23 en 24)

'The Government will increase its efforts to ensure that the growth in passenger traffic in urban areas shall be covered by public transport, cycling and *walking*. Mobility in urban areas will be improved through targeted investments, better public transport and future-oriented solutions. This requires coordinated efforts and good cooperation in the urban areas. The Government will ensure stronger co-ordination of development of housing, land use and the transport system through urban growth agreements.'

en

'The Government also intends to allocate 24 billion NOK to measures for public transport, cycling and *walking*. Furthermore, the Government will set aside 17.2 billion NOK to the reward scheme for public transport and will allow for the use of funds to be spent entirely on the public transport operation.

En

'A significant part of the transport growth can be covered by cycling and walking if suitable conditions are put in place. An important aspect of this transport plan is to target efforts to increase the numbers of pedestrians and cyclists through urban environment agreements and urban growth agreements. In some urban areas, the building of cycle superhighways may be introduced.'

Oostenrijk

Nationaal loopbeleid

Dit is vastgelegd in het [Masterplan Gehen](#) (2015, 60 pagina's). Dit Masterplan vermeldt het volgende in de Duitstalige samenvatting (pag. 5-6) en Engelstalige Executive Summary (pag. 7-8).

Dit Masterplan staat voor:

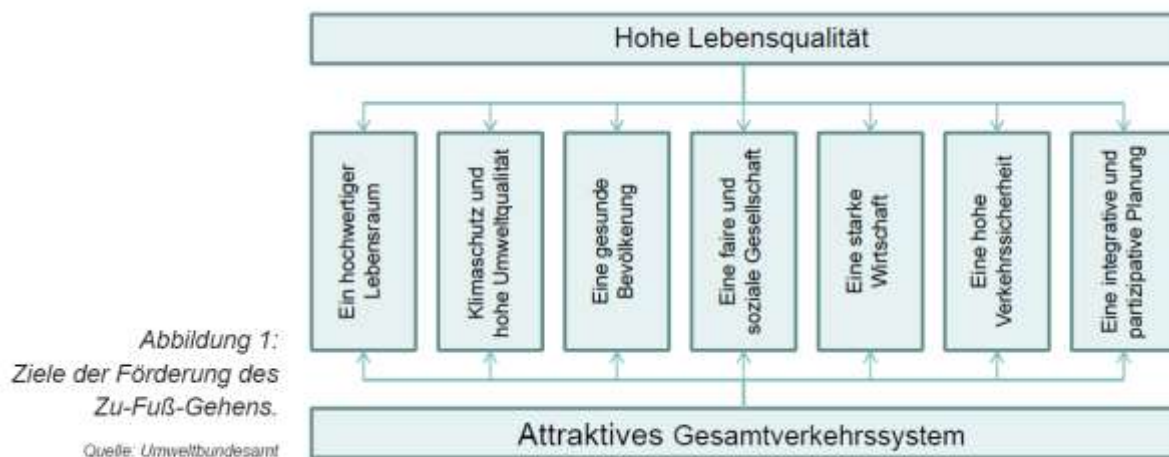
- Een aantrekkelijk verkeerssysteem
- Een hoogwaardige leefomgeving met een hoge milieukwaliteit
- Een gezonde bevolking en ene inclusieve samenleving
- Een versterking van de lokale economie
- Een hogere verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit
- Een integratief en participatief (ruimtelijk) beleid

Dit plan bevat 26 maatregelen en de volgende 10 handelingsperspectieven / -velden:

1. Verbeterde samenwerking en afstemming
2. Inzet op lopen in het mobiliteitsmanagement
3. Loopinfrastructuur en investeringen hierin versterken
4. Voetgangersvriendelijk mobiliteits- en ruimtelijk beleid gericht op nabijheid, compactheid, functiemenging en versterking van de lokale economie

5. Voetgangersvriendelijker organisatie van de bereikbaarheid en verhoging van de verkeersveiligheid
6. Verbeterde verbinding met andere vervoerwijzen
7. Betere informatievoorziening over en bewustwording van de baten van lopen
8. Onderzoek en inzet slimme technologie om lopen te bevorderen
9. Educatie en training, ook om lopen beleidsmatig beter te verankeren.
10. Dataverzameling en monitoring.

Dit plan wil een impuls geven aan provinciaal en gemeentelijk loopbeleid en bevat op pagina 10 de volgende figuur, dat aangeeft dat het in dit plan gaat om zowel versterking van de bereikbaarheid als de levenskwaliteit.



Schotland

Nationaal loopbeleid

In Schotland is in 2014 vastgesteld en opgesteld vanuit het Health and Social Care Integration Directorate de [National Walking Strategy](#) (26 pagina's), onder de titel 'Let's get Schotland walking', als onderdeel van het eerste 'National Physical Activity Implementation Plan' als ambitie bij de Commonwealth Games. Het betreft een tienjarenplan. De ambitie is om Schotland wereldleider te maken in wandelvriendelijkheid.

De maatschappelijke baten van lopen liggen volgens deze strategie o.a. op het vlak van ruimtelijke planning, gezondheid en welzijn, welvaart, bereikbaarheid, klimaat en onderwijs. Dit wordt o.a. bereikt doordat meer mensen meer lopen, zowel recreatief als naar school en werk. Lopen heeft een relatie met vele beleidsvelden, zoals onderstaande figuur laat zien:



Strategische doelen

1. Een loopcultuur creëren waarin iedereen dagelijks meer loopt, zowel recreatief als utilitair.
2. Een betere loopomgeving creëren met aantrekkelijke plekken voor iedereen.
3. Veilige, comfortabele en veilige mobiliteit voor iedereen mogelijk maken.

Belangrijkste aanleiding / reden: gezondheid / bewegingsarmoede

De belangrijkste aanleiding / reden voor dit beleid is de te boeken gezondheidswinst, want bewegingsarmoede is de tweede oorzaak van wereldwijde sterfte (samen met roken, na hoge bloeddruk). Een actieve bevolking (waarin iedereen voldoende beweegt) zou de levensverwachting in Schotland met meer dan een jaar doen stijgen.

6. Gewestelijk loopbeleid

Vlaanderen

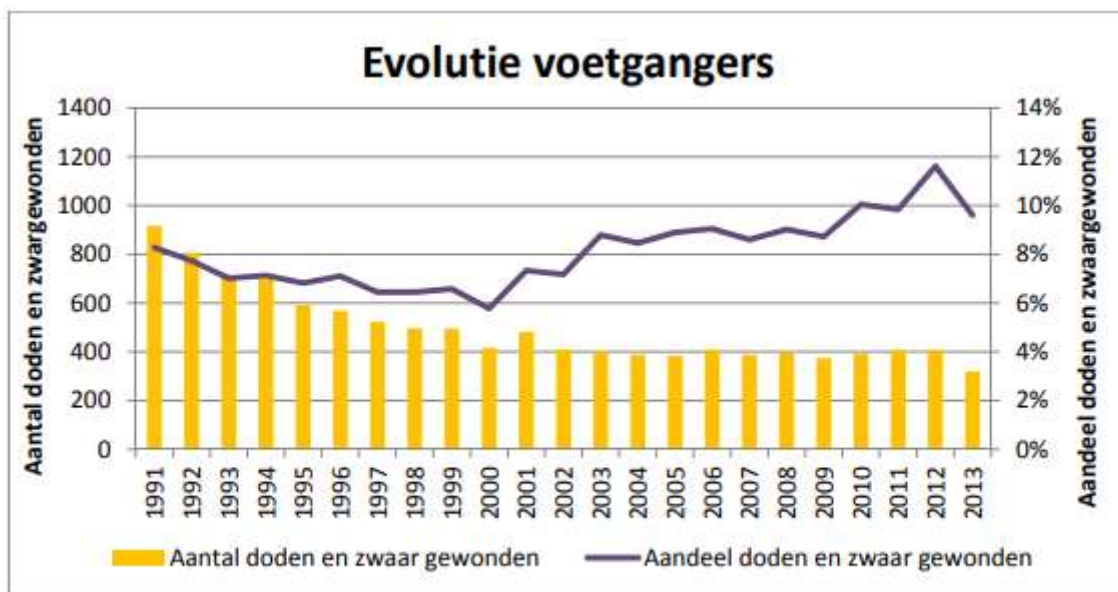
Vlaams voetgangersbeleid

STOP in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2030 (van 10/9/2010)

Dit [Plan](#) (350 pagina's) meldt voor het eerst het STOP-principe op pagina 151(!), waarbij wordt gemeld dat dit principe als één van de hoekstenen voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar voren geschoven wordt, zodat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt (red. voor het personenvervoer) de meest optimale modus wordt ingezet. Dit STOP-principe is ook opgenomen in het Vlaamse Jeugdbeleidsplan (p. 153). Het STOP-principe is leidend in de aansturing van de vervoerswijzekeuze in het woon-werk- en woonschoolverkeer (p. 274). Meer over STOP in de schoolomgeving staat in de [Handleiding bij het Werkboek Schoolomgeving](#) (26-05-2010).

Verkeersveiligheid voetgangers niet op orde

Het [Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen](#) (2014), meldt dat het met de veiligheid van voetgangers in Vlaanderen de laatste tien jaar niet goed gaat, zie onderstaande figuur en de bijbehorende conclusies:



Bron: AD Statistiek/ Infografie: IMOB

- Het aantal dodelijke en zwaargewonde voetgangers bleef de laatste 10 jaar ongeveer constant.
- In de periode 2011-2013 was 10,3% van de doden en zwaargewonden een voetganger. Wanneer alle gewonden beschouwd worden bedraagt het aandeel 5,7%.
- Dit aandeel voetgangers binnen de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers is gestegen overheen de laatste 10 jaar (van 6,7% in 2000-2002 tot 10,3% in 2011-2013).
- Het risico per eenheid afgelegde afstand is aanmerkelijk hoger (grootteorde factor 13) voor voetgangers dan voor inzittenden van personenwagens.
- Het risicotijdstip komt overeen met de spitsuren.

Ook fietsers lopen nog veel gevaar

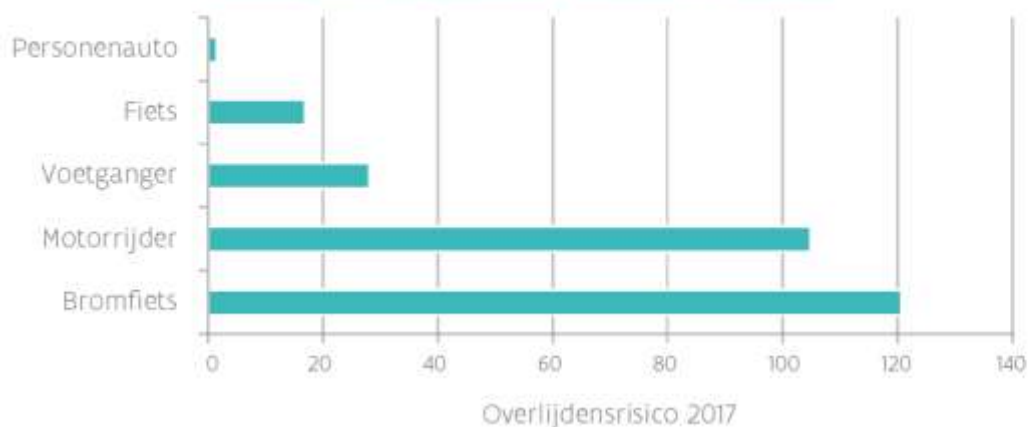
Dit plan meldt op pagina 35:

'Kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers verdienen in het Verkeersveiligheidsplan bijzondere aandacht. In de voorbije 10 jaar is de positie van deze 'zwakke' weggebruikers in ons verkeer relatief gezien immers nog verder verzwakt.'

Langzaam verkeer nog altijd zeer kwetsbaar

Ook het meest recente [Vlaams jaarrapport verkeersveiligheid](#) (over 2017) meldt het volgende: de verkeersveiligheid neemt over de gehele linie sinds 2010 voor vrijwel alle weggebruikers toe. Het zijn vooral de fietsers en in iets mindere mate de voetgangers die hier het minst van profiteren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen. Het jaarlijks aantal dode en zwaargewonde voetgangers is sinds 2010 met 11,7% gedaald. Voor fietsers is het percentage dode en zwaargewonde fietsers in deze periode zelfs licht gestegen (+1,5%). Per afgelegde kilometer zijn er echter nog gevaarlijker modaliteiten (in de vorm van gemotoriseerde tweewielers), zoals onderstaande figuur in dit rapport toont:

FIGUUR 15 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard personen-kilometers) in Vlaanderen per vervoerswijze voor 2017



Kwantiteit: fysieke ruimte voor voetgangers

Op [Mobielvlaanderen.be](#) wordt in het artikel [Ruimte voor voetgangers](#) (16/11/2012) ingegaan op het STOP-principe, waarin de voetganger voorop staat. De basisprincipes voor de toegankelijkheid en kwaliteit van voetpaden zijn vermeld in het ['het Besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer'](#). Dit besluit bepaalt onder meer dat:

- de obstakelvrije loopweg van 1,50 meter moet worden gegarandeerd als de weg voor voetgangersverkeer breder is dan 2 meter.
- wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50 meter mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9 meter.
- elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1 meter breed en een vrije hoogte van minstens 2,10 meter.
- de obstakelvrije loopweg moet verlopen in een vloeiende lijn.
- tot slot worden er ook richtlijnen voor hellingbanen opgenomen.

Kwaliteit: eisen aan voetpaden

Het artikel op [Mobielvlaanderen.be](#) [Ruimte voor voetgangers](#) meldt hierover:

Een kwaliteitsvol voetgangersbeleid stopt uiteraard niet bij voldoende brede stoepen. Heel wat andere elementen spelen mee om een verplaatsing te voet aangenaam en comfortabel te maken:

- de verblijfskwaliteit,
- de beeldkwaliteit,
- de verkeersveiligheid,
- de toegankelijkheid,
- het materiaalgebruik,
- etc.

Meer informatie hierover is opgenomen in het [Vademecum Voetgangersvoorzieningen](#).

Vlaams voetgangersbeleid krijgt in praktijk nog weinig voet aan de grond

De Vlaamse voetgangersbeweging meldt in haar rapport [Voetgangersbeleid op Vlaams niveau](#) (2007): 'dat het voetgangersbeleid op Vlaams niveau nog achterop hinkt'. Volgens de Sterkte/zwakte-analyse in dit rapport (pag. 24-25) vormen het juridisch kader en het uitgebreide bestaande netwerk belangrijke **sterktes**. Belangrijke **zwaktes** zijn het ontbreken van informatie over loopgedrag, een wegenstructuur die vooral op doorstroming is gericht, het ontbreken van een voetgangersmentaliteit, voetgangersbeleid dat vooral oog heeft voor mobiliteit en verwaarlozing en achterstallig onderhoud aan voetpaden door gemeenten. **Kansen** liggen o.a. in het daadwerkelijk toepassen van het STOP-principe, het versterken van de provinciale rol voor loopinfrastructuur op (boven)regionaal niveau en in het versterken van de aandacht voor toegankelijkheid. Bedreigingen zijn er o.a. in het ontbreken van een integrale aanpak en een goede afstemming met andere sectoren, het beleidsmatig ontbreken van aandacht voor de voetganger, ook in het kader van multimodaliteit (en voor- en natransport) en een te grote focus op de auto en doorstroming in het mobiliteitsbeleid en privatisering van de publieke ruimte, waaronder voetpaden.

Voetgangersbeleid in praktijk: Gent

Op Voetgangersbeweging.be verscheen in 2019 het bericht [Stad Gent ondertekent Internationaal Charter voor Stappen](#). De ondertekening van het [International Charter for Walking](#) op Walk21 (zie ook de [Nederlandse vertaling](#)) vormt voor Gent het startschot voor een sterker voetgangersbeleid en het opstellen van een voetgangersplan. Dit **Charter** bevat de volgende acht principes die worden nagestreefd:

- toegankelijke mobiliteit,
- goed ontworpen en beheerde openbare ruimte,
- integratie van verplaatsingsnetwerken,
- een ondersteunende ruimtelijke planning,
- verkeersveiligheid,
- minder onveiligheidsgevoel,
- een ondersteunende rol voor de overheid en
- een stapcultuur.

Als eerste concrete stap van het **Voetgangersplan** komt er (op basis van de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek) een 'trottoiractieplan' dat ervoor zorgt dat de voetpaden stelselmatig goed heraangelegd en onderhouden worden.

De afgelopen jaren zijn al de volgende maatregelen getroffen:

- een groter autovrij gebied,
- er is gewerkt aan een tragewegennetwerk,
- voetpaden zijn versneld vernieuwd
- er wordt geïnvesteerd in straten, parken en kades waar het aangenaam wandelen is.

Met de ondertekening van het charter wil de Stad een nog sterker Gents voetgangersbeleid uitwerken.

Meer informatie over Vlaams voetgangersbeleid

Op Mobicvlanderen.be is er de pagina [Thema Voetgangers](#) met daarin links naar de diverse documenten. Verder is er ook een themapagina met links naar alle voor lopen relevante [Beleidsplannen](#).

STOP-principe

STOP-methodiek

In Vlaanderen is door de [Mobiliteitsraad](#) (de MORA) de STOP-methodiek beschreven met als voorkeursvolgorde eerst Stappen, dan Trappen, dan OV en ten slotte de Personenwagen. In het Vlaams parlement is dit principe al in 2001 in een aangenomen [Resolutie](#) beschreven.

Stappen en trappen

Meer dan de helft van de verplaatsingen in Vlaanderen gebeuren op korte afstanden, die te voet of met de fiets afgelegd kunnen worden. Lokale overheden besteden veel aandacht aan goede en veilige voorzieningen. De Vlaamse overheid tracht het lokale beleid te ondersteunen en werkt zelf op gewestelijk wengennet aan een betere en veilige infrastructuur. Leidraad voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en verankerd in het decreet Mobiliteitsbeleid is het STOP-principe: eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar en tot slot Privévervoer.

STOP-beleid op weg naar duurzame mobiliteit

Op [Vlaanderen.be](#) staat het staat het volgende over duurzame mobiliteit:

Duurzame mobiliteitsontwikkeling is het beheer van de mobiliteit voor de huidige generatie zonder de behoeften van de volgende generaties in het gedrang te brengen. Dat kan door een evenwicht te vinden tussen economische belangen, sociale belangen en het belang van natuur en milieu. Daarbij horen vijf doelstellingen.

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van iedereen aan het maatschappelijk leven.
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.
- De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Bij het realiseren van bovenstaande doelstellingen staat het STOP-principe voorop. Dat principe bepaalt de rangorde van wenselijke vervoerwijzen:

- 'S' staat voor 'stappen' (voetgangers)
- 'T' staat voor 'trappen' (fietsers)
- 'O' voor openbaar vervoer (collectief vervoer)
- 'P' (van privé) voor individueel gemotoriseerd vervoer.

Ook participatie is belangrijk. Aan de burgers moet vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren, volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid. De bovenstaande informatie over duurzame mobiliteitsontwikkeling, het STOP-principe en het participatiebeginsel is terug te vinden in het decreet over het Mobiliteitsbeleid (20-3-2009).

STOP in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2030 (van 10/9/2010)

Dit [Plan](#) (350 pagina's) meldt voor het eerst het STOP-principe op pagina 151(!), waarbij wordt gemeld dat dit principe als één van de hoekstenen voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar voren geschoven wordt, zodat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt (red. voor het personenvervoer) de meest optimale modus wordt ingezet. Dit STOP-principe is ook opgenomen in het Vlaamse Jeugdbeleidsplan (p. 153). Het STOP-principe is leidend in de aansturing van de vervoerswijzekeuze in I het woon-werk- en woonschoolverkeer (p. 274). Meer over STOP in de schoolomgeving staat in de [Handleiding bij het Werkboek Schoolomgeving](#) (26-05-2010).

STOP in het stads- en streekvervoer in dit plan

Bij het stads- en streekvervoer zorgen we, samen met de lokale besturen en bij prioriteit binnen de stedelijke regio's voor een goede doorstroming van het stads- en streekvervoer. Het STOP-principe geldt hierbij als uitgangspunt. Bij het verbeteren van de doorstroming houden we ook rekening met zowel de functionaliteit als de wegcategorisering. We zorgen ervoor dat de dynamische regeling van de verkeerslichten, waar nodig, ondersteund wordt door infrastructurele ingrepen. We zorgen voor een tijdige communicatie en een snelle dispatching van de informatie vanuit de verschillende infrastructuurbeheerders naar de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn toe over (tijdelijke) omleidingen. (p. 335)

STOP-beleid in praktijk: wel woorden, geen daden?

Volgens het Vlaamse Netwerk Duurzame Mobiliteit werd dit STOP-principe in de aanvangsjaren niet in praktijk toegepast. Dit [Netwerk](#) meldt:

'In 2009 werd het STOP-principe vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet en werd het opgenomen in het Regeerakkoord 2009-2014. Ondanks alles blijft het STOP-principe enkel in woorden beleden en niet in daden. Mobiliteitsdenker Kris Peeters (niet de minister-president) spreekt zelfs over het POTS-principe in zijn boek 'De file voorbij': in de praktijk blijft de personenwagen op de eerste plaats komen. Investerings in openbaar vervoer of fietsinfrastructuur blijven beperkt en zijn het eerste slachtoffer van besparingen. Ondertussen blijft de auto onze verplaatsingen domineren.'

Dit netwerk meldt verder:

'Het toepassen van het STOP-principe in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid gaat veel verder dan het aanleggen van infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Het vertrekt vanuit een lange termijnplanning in het gemeentelijk mobiliteitsplan en het betrekken van de inwoners door ze te sensibiliseren en ze een rol te geven in het beslissingsproces.'

Stoppen met STOP?

De Belgische Fietsersbond heeft het in juni 2018 zelfs over het mogelijk afschaffen van het STOP-principe, zie het bericht [Het mogelijk verdwijnen van het STOP-principe](#). In het Vlaams regeerakkoord uit 2019 is dit STOP-principe echter gehandhaafd, zie het bericht hierover op [Ringland.be](#).

Van STOP naar STOEP?

[Geel.be](#) pleit voor de volgende volgorde, waarbij het STOEP-principe staat voor:

- S van stappen (voetgangers)
- T van trappen (fietsers)
- O van openbaar vervoer
- E van elektrisch vervoer
- P van privé (individueel gemotoriseerd vervoer)

Vlaamse Jeugdraad pleit voor het STOP-principe

Deze raad pleit in haar [Advies](#) uit 2018 betreffende het 'Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid' onverkort voor handhaving van het STOP-principe als leidraad voor investeringen binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken op weg naar een echte transitie naar duurzame en jeugdgerichte mobiliteit (p. 6).

Nederlandse Fietsersbond pleit voor het STOP-principe

Deze [Fietsersbond](#) pleit in haar Fietsvisie 2040 voor het STOP-principe. Stappen, trappen, OV, personenwagen: dat is de volgorde waarin het mobiliteitsbeleid vorm dient te krijgen in 2040, ook op rijksniveau. Dit STOP-principe staat voorop. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn. We kiezen voor actieve (fietsen, lopen) en duurzame (fietsen, lopen, ov) mobiliteit boven automobilititeit.

STOP in de gemeentelijke praktijk: Antwerpen

Op duurzame-mobiliteit.be verscheen op 18/4/2014 het bericht [Antwerpen verloochent het STOP-principe](#). Met als kernboodschap dat als deze gemeente het STOP-principe verloochent en Vlaanderen de subsidiëring van Antwerpse mobiliteitsprojecten moet stopzetten.

STOP in de gewestelijke praktijk: Brussel

Het [Voetgangersvademecum Brussel](#) van het Hoofdstedelijk Gewest meldt dat het STOP-principe al geruime tijd wordt gehanteerd en bevat richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad. Het Gewestelijk Voetgangersplan, zie onderstaande figuur, is vooral gericht op Profit (stedelijke economie en bereikbaarheid) en People (sociaal en verblijfskwaliteit, al heeft dit ook een relatie met de omgevingskwaliteit, ofwel Planet).

Figuur 1 – Strategische doelstelling van het Gewestelijk Voetgangersplan



Dit vademecum heeft als drie hoofdthema's:

1. **Kiezen voor stappen:** In 2012 verscheen het eerste Brusselse Voetgangersplan met als ambitie om een voetgangersvriendelijke stad te worden, met als doel in 2040 40 % van alle verplaatsingen te voet (nu 28%). Relevante achtergrondinformatie is dat Brussel destijds en ook nu nog een van de meest congestiegevoelige regio's van Europa is.
2. **Wandelbare wijken:** met oog voor verplaatsings- en belevingskwaliteit.
3. **Straten en plein voor voetgangers:** vooral gericht op de verblijfskwaliteit van verblijfsgebieden en overstappunten.

Uit de SWOT-analyse in dit vademecum blijkt als belangrijke **Sterkte** dat er beleidsmatig steeds meer aandacht komt voor de voetganger, als belangrijke **Zwakte** dat de mobiliteit nog altijd sterk autogebaseerd is, met een beperkte vriendelijkheid en verkeersveiligheid voor voetgangers. Een belangrijke **Kans** vormt de grote stedelijke dichtheid, met al een behoorlijk voetgangersaandeel in het aantal verplaatsingen en als belangrijke **Bedreiging** het nog altijd toenemende autogebruik, wat het lopen belemmert.

Onlangs kwam in het nieuws: [Stad Brussel ondertekent SAVE-charter voor een stad op kindermaat](#). Dit SAVE-charter (SAuvons la Vie de nos Enfants, red. in het Nederlands klinkt het 'Stop de kindermoord' toch wel wat anders) bevat zeven doelstellingen voor meer verkeersveiligheid, waaronder het implementeren van het STOP-principe en het afstemmen van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren, zodat hun veiligheid wordt vergroot.

STOP in de gemeentelijke praktijk: Gent

Volgens het artikel [Smart Mobility in België](#) (van 12 12 2019) scoort van alle grote steden in dit land Gent het beste op vlak van duurzame mobiliteit, met een beleid dat streeft naar selectieve bereikbaarheid, met als adagium 'Een leefbare stad moet wel bereikbaar zijn, maar niet altijd, overal of op gelijk welke manier'. Het verkeerscirculatieplan volgt het STOP-principe. In drie jaar tijd leidde dit al tot een toename van 35% in fietsers (het lopen bleef in die periode constant op 15% van het aantal verplaatsingen volgens de visie [Ruimte voor Gent](#), p. 30). Nog slechts 41,2% van de verplaatsingen gebeurt hier nu nog met de auto of motor. Deze [gemeente](#) meldt op haar site dat een netwerk van wegen en paden voor voetgangers en fietsers de basis vormt van de stedelijke mobiliteit. Voorzieningen zullen zich meer en meer vestigen langs dit netwerk, waardoor er minder autoverplaatsingen nodig zijn. Een van de onderdelen van dit beleid is **Park+Walk**, zie de [Video](#) waaruit onderstaand 'still' afkomstig is.



In de Structuurvisie 2030 [Ruimte voor Gent](#) (290 pagina's) staat het volgende over het STOP-principe:

- Paragraaf 2.3 (p. 66-67) 'Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen voor het openbaar vervoer garandeert selectieve bereikbaarheid' meldt dat Gent streeft naar een grote samenhang in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, waarbij het STOP-principe wordt gehanteerd. op verschillende niveaus: van strategische beleidskeuzes tot en met de inrichting van de publieke ruimte, waardoor verplaatsingen worden voorkomen.

In deze visie staat het volgende over de voetganger:

- Er wordt gestreefd naar een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk dat maximaal verknoopt is met het OV-netwerk. Er wordt daarbij overigens vooral ingezet op het fietsnetwerk.
- De alinea met als kop 'en toegankelijk en fijnmazig voetgangersnetwerk met ruimte voor ontmoeten' (p. 115) meldt o.a.:

- 'De impact van een duurzaam stadsvervoersysteem op de ruimte is niet te onderschatten, zeker voor de publieke ruimte. Minder druk van het verkeer maakt meer mogelijk op (autoluwere) pleinen en straten. De vele boeiende en innovatieve activiteiten die zo typisch zijn voor Gent, krijgen letterlijk en figuurlijk meer ruimte. In autoluwere zones is het ook aangenamer wonen en werken.
- Het historisch centrum en ook het Kunstenkwartier weren het doorgaand verkeer en krijgt een groter voetgangersgebied.
- Het tijdelijk gebruik van de straatruimte als verblijfsgebied ondersteunen we actief in diverse vormen zoals school-, speel- en leefstraten en andere toekomstige vormen van gebruik.
- We inventariseren het tragewegennetwerk en herstellen en actualiseren het fijnmazige systeem van buurtenvoetwegen en kerkwegels.

STOP in de gemeentelijke praktijk: Kortrijk

Op Kortrijk.be staat hoe deze gemeente invulling geeft aan het STOP-principe bij haar Stationproject.

1. Stappers:
 - vermindering conflicten
 - kortere en snellere verbindingen
2. Trappers:
 - vermindering conflicten
 - kortere en snellere verbindingen
 - fietsenstalling
3. Openbaar vervoer:
 - betere doorstroming
 - makkelijker overstappen bus-trein
 - comfortabele haltes
4. Privévervoer:
 - directe ontsluiting naar parking
 - goede doorstroming
 - comfortabele zoen- en vroemzone

Zie voor meer informatie over lopen en stations het artikel op Mobieltvlaanderen.be '[STOP' voor de stationsomgeving](#).

Stop in de gemeentelijke praktijk: Leuven

In het Ruimtelijk Structuurplan 'Leuven Morgen'(2017) staat in het Beleidskader 6 over [Mobiliteit](#) (50 pagina's) dat ook deze gemeente het STOP-principe hanteert om 'het comfortniveau en de directheid voor voetgangers en fietsers te verhogen', zonder dat dit principe hierin verder wordt uitgewerkt. Dit stuk meldt dat de beoogde modal shift richting meer fietsen en OV een fundamentele aanpassingen aan het OV- en fietsnetwerk vraagt, aangezien deze vervoersmodi nu geen volwaardig alternatief bieden voor de vele autoverplaatsingen. Gestreefd wordt naar een substantiële vergroting van het fietsgebruik (red. voor lopen geldt dit kennelijk niet). Onder de kop 'De voetganger centraal' van een halve pagina staat onder meer dat in het kader van het voetgangersbeleid de publieke ruimte wordt opgewaardeerd en het aandeel groenruimte uitgebreid, evenals het aandeel verblijfsruimte op het lokale wegennet. Via een fijnmazig netwerk van voetgangersdoorsteken / buurtwegen en het doorvoeren van verkeerscirculatiemaatregelen per deelgemeente wordt het lopen gestimuleerd. Ook meer nabijheid en verweving van functies stimuleren het lopen.

7. Provinciaal loopbeleid

Overzicht lopen in provinciaal beleid

Geen enkele provincie in Nederland heeft een apart beleidskader voor lopen. Wat er wel aan loopbeleid in de provinciale omgevingsvisies is opgenomen staat hieronder opgesomd. Een overzicht van de provinciale omgevingsvisies treft u [Hier](#). Hieronder wordt na de overzichtstabellen per provincie vermeld wat er over lopen in het omgevingsbeleid is opgenomen.

Indicatie lopen in provinciaal beleid										
Provincie	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Drenthe										
Flevoland										
Friesland										
Gelderland										
Groningen										
Limburg										
N-Brabant										
N-Holland										
Overijssel										
Utrecht										
Zeeland										
Z-Holland										

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan maatschappelijke waarden	
	Genoemd in omgevingsbeleid en coalitieakkoord
	Genoemd in omgevingsbeleid of coalitieakkoord
	Niet genoemd in omgevingsbeleid en coalitieakkoord

Overzicht lopen in provinciaal omgevingsbeleid

Indicatie lopen in de provinciale omgevingsvisies										
	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
Provincie	Gezondheid (actief)	Recreatie	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Drenthe										
Flevoland										
Friesland										
Gelderland										
Groningen										
Limburg										
N-Brabant										
N-Holland										
Overijssel										
Utrecht										
Zeeland										
Z-Holland										

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan baten	
	Stevige inzet / ++
	Beperkte inzet / +
	Geen inzet

Overzicht voorgenomen provinciaal loopbeleid

Indicatie lopen in de provinciale coalitieakkoorden										
	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
Provincie	Gezondheid (actief)	Recreatie	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Drenthe										
Flevoland										
Friesland										
Gelderland										
Groningen										
Limburg										
N-Brabant										
N-Holland										
Overijssel										
Utrecht										
Zeeland										
Z-Holland										

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan baten	
	Stevige inzet / ++
	Beperkte inzet / +
	Geen inzet

Drenthe

Lopen in het omgevingsbeleid

In de [Omgevingsvisie 2018](#) is het volgende over lopen opgenomen:

In het kader van recreatie en toerisme:

- 'Samen met gemeenten, Recreatieschap Drenthe, Landschapsbeheer Drenthe en terreinbeherende organisaties en eigenaren willen we kijken hoe we het bestaande Drentse *fiets- en wandelnetwerk* in stand kunnen houden in de natuurterreinen. Waar mogelijk willen we de toegankelijkheid van het landschap verbeteren, met respect voor de aanwezige natuurwaarden. De markt en de (buiten)sportwereld moeten hier nadrukkelijk bij worden betrokken. Daarbij is het van belang goed in te spelen op de wensen van verschillende doelgroepen. Het zijn vooral ondernemers, lokale organisaties en andere overheden, die een actieve bijdrage aan de beleefbaarheid van de Drentse natuur kunnen leveren. Wij willen deze groepen daarin zoveel mogelijk ondersteunen.' (p. 41)
- 'Drenthe is dé fietsprovincie bij uitstek en heeft dan ook niet voor niets de titel 5-sterren fietsprovincie! De provincie Drenthe investeert door middel van een samenhangend programma op een 5-sterren fietsprovincie *en goede basiswandelinfrastructuur*.' (p. 109)
- Drenthe heeft een zeer fijnmazig netwerk van *wandel-, fiets- en ruiterspaden*, waaronder een aantal doorgaande landelijke routes.' en 'Het kunnen beleven en benutten van het Drentse landelijke gebied met de waardevolle natuur, de Drentse dorpen, karakteristieke bebouwing en het gave landschap is van groot belang voor de vrijetijdssector. Het in stand houden en toegankelijk maken van recreatieve hotspots, natuur en landschap (fietsen, wandelen, vaarrecreatie) is van provinciaal belang voor een vitale vrijetijdseconomie.' (p. 110)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Drenthe, mooi voor elkaar!](#) is hier het volgende over opgenomen:

- 'Stimuleren van vrijetijdseconomie, met extra aandacht voor fietsen en wandelen.' (p. 15)
- 'Drenthe is dé fiets- en wandelprovincie. Wij zorgen ervoor dat de voorzieningen daarvoor optimaal zijn.' (p. 17)
- 'We zorgen voor een kwalitatief goed fiets- en wandelnetwerk.' (p. 21)
- 'We werken aan goed gemarkeerde en veilige wandelpaden, die vrij liggen van fietspaden.' (p. 21)
- 'Bij de inrichting van het buitengebied stimuleren we de inrichting voor mogelijkheden om te bewegen of te sporten, *wandelen*, hardlopen, fietsen, wielrennen etc.' (p. 29)

Flevoland

Lopen in het omgevingsbeleid

In 2017 is de Omgevingsvisie [Samen maken we Flevoland](#) vastgesteld. Hierin is niets over lopen opgenomen.

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Flevoland. Ruimte voor de toekomst.](#) is hier het volgende over opgenomen:

- 'In de toekomst zien we dat de Flevolandse natuur floreert, de biodiversiteit herstelt en dat zowel inwoners als bezoekers genieten van de ontspanningsmogelijkheden die zij biedt met het rijke aanbod aan *wandel-, MTB-, skate- en fietsroutes* en natuurobservatiepunten.' (p. 18)

In het kader van recreatie en toerisme:

- 'We hebben de realisatie van nieuwe wandel- en fietsroutes gestimuleerd en de aansluitingen met en tussen bestaande routes verbeterd.' (p. 28)

In het kader van verkeersveiligheid:

- 'De veiligheid van provinciale fietspaden en oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers is verbeterd.' (p. 43)

Friesland

Lopen in het fiets- en wandelbeleid

Deze provincie heeft gecombineerd [Fiets- en wandelbeleid](#), waarbij dit beleid vrijwel uitsluitend over fietsen gaat en vooral gaat over het verbeteren van de infrastructuur hiervoor. Bij wandelen is de insteek puur recreatief en toeristisch: 'Een investering in *wandelpaden* zorgt voor een recreatieve impuls en meer inkomsten in onze toeristische sector.'

Lopen in het omgevingsbeleid

In de Ontwerp-Omgevingsvisie [De romte diele](#) (2019) is niets over lopen opgenomen.

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Geluk op 1](#) is niets over lopen opgenomen.

Gastheer Nationaal Voetgangerscongres 2020

Dit congres vindt dit jaar op 8 oktober voor de derde keer plaats, ditmaal in Leeuwarden met als thema nabijheid, met de gemeente Leeuwarden en provincie Fryslân als gastheren. Dit congres beoogt de voetganger hoger op de (politieke) agenda zetten en richt zich op professionals op het vlak van gezondheid, ruimte, mobiliteit, milieu, economie en bewegen. Zie voor meer informatie op [Nationaalvoetgangerscongres.nl](#).

Gelderland

Lopen in het omgevingsbeleid

Er is een viewer naar de [Geconsolideerde omgevingsvisie Gaaf Gelderland](#) die per 1/3/2019 is ingegaan. Hierin is het volgende opgenomen over lopen:

In het kader van mobiliteit:

- 'We blijven een veilig en toegankelijk Gelders netwerk van (water)wegen, spoor, fiets- en voetpaden verbeteren en pakken knel- en knooppunten en ontbrekende schakels aan.'

In het kader van sport (en cultuur):

- 'De honderden culturele instellingen – waaronder de ArtEZ hogeschool voor de kunsten, het Gelders orkest, het Openluchtmuseum enzovoort – dragen hier aan bij. Net zoals sportvoorzieningen en -evenementen, zoals de Nijmeegse Wandelvierdaagse en sportcentra als Papendal en Omnisport.'

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Samen voor Gelderland](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van natuureducatie:

- 'Er komt een ruimer budget voor natuureducatie voor jong en oud in onderwijs en voor natuurtoerisme. Bijvoorbeeld *educatieve wandel-* en *fietsroutes* die ook toegankelijk zijn voor burgers met een beperking. Natuurorganisaties worden gestimuleerd hier een actieve rol in te nemen.' (p. 22)

In het kader van recreatie:

- 'We stimuleren gemeenten om *fiets- en wandelpaden* aan te leggen zodat hun inwoners dagelijks in de nabijheid van hun woning kunnen fietsen en wandelen (en zo eenvoudig 10.000 stappen per dag kunnen zetten).' (p. 29)

In het kader van de woonomgeving:

- Wonen is meer dan een dak boven het hoofd. Een buurt is een plek waar kinderen veilig naar school kunnen *wandelen* en waar ze samen kunnen spelen. Een buurt is een plek waar je gezellig een blokje om kunt *wandelen* of een sportief rondje kunt hardlopen. (p. 30)

Groningen

Lopen in het omgevingsbeleid

In de [Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020](#) (2016) is het volgende over lopen opgenomen:

In het kader van recreatie en toerisme:

- 'het routenetwerk voor fietsers en wandelaars aansluiten op routes en dorpen in het achterland;' (p. 48)
- 'Daarnaast investeren we in goede routestructuren en in de kwaliteit van:
 - recreatieve routenetwerken;
 - wandel- en fietspaden en bijbehorende voorzieningen;' (p. 61)
- 12.5.1 Recreatieve fiets- en wandelroutes

We richten ons op het in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het Groningse deel van de volgende landelijke fiets- en wandelroutes:

- wandelen: LAW 9-1 Pieterpad, LAW 10 Noaberpad en LAW 5-5 Wad- en Wierdenpad; Wij financieren projecten met het doel provinciale routestructuren uit te breiden en te vernieuwen.

In het kader van OV / multimodale bereikbaarheid:

- 'In ons nieuw bushaltebeleid leggen wij vast welke voorzieningen wij op de haltes en ketenknooppunten willen aanbieden. Dat behelst ook voorzieningen voor de toegankelijkheid van fietsers en *voetgangers*.' (p. 113)
- 'Wij stemmen de inrichting van onze wegen binnen de bebouwde kom af op de lokale belangen van onder meer *voetgangers* en fietsers.' (p. 114)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Verbinden, versterken, vernieuwen](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van ketenmobiliteit:

- 'Waar je ook woont in Groningen: je moet op een makkelijke, duurzame manier bij werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kunnen komen. Van deur tot deur op een eenvoudige wijze met een 'keten van mobiliteit' (*te voet*, fiets, openbaar en publiek vervoer, (deel)auto). (p. 22)

Limburg

Lopen in het omgevingsbeleid

In het [Provinciaal Omgevingsplan Limburg](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van recreatie en toerisme:

- Midden-Limburg: 'Het gebied is uitermate geschikt om te zappen: iedere dag iets anders. De bezoeker die de ene dag wil wandelen in de prachtige natuur, de volgende ochtend wil watersporten om 's middags sfeervol te gaan shoppen, komt in Midden-Limburg aan zijn trekken.' (p. 52)
- 'In Zuid-Limburg is sprake van een uniek, complementair regionaal profiel: Maastricht als historische, (inter)nationale bezoekstad (mix aan hoogwaardige functies), de kwaliteit van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg als *wandel- en fietsparadijs* met daarin Valkenburg als historische ontmoetingsplek (ontspanning en recreatie), en de grote evenementen en toeristische attracties in Parkstad (o.a. Pinkpop, GaiaZoo, Snowworld, Creative City, Mondo Verde). (p. 70) en 'De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied via water, spoor, lucht, weg, openbaar vervoer, fietsen en *wandelen* (over boerenland) is uitstekend.' En 'Bijzonder zijn de binnen korte afstanden aanwezige complementaire voorzieningen, zoals winkelen, museumbezoek, stadsbezoeken, grootschalige verblijfs- en dagrecreatie in de steden alsook rust, wandelen, fietsen, leisure, adventure, digitale beleving en kleinschalige verblijfsrecreatie en dagrecreatie op het platteland.' (p. 77)
- 'Het recreatieve fietsnetwerk en het recreatieve wandelnetwerk kennen beide een grote mate van compleetheid via het knooppuntensysteem, de landelijke fietsroutes (LF) en de *lokale routes, lokale knooppuntennetwerken, streekpaden en Landelijke langeafstand wandelpaden (LAW's)*. De recreatieve netwerken zijn provinciebreed aanwezig en sluiten aan op netwerken in België en Duitsland. De kwaliteit moet gewaarborgd blijven, onder meer in de uitwerking van regionale visies op het gebied van vrijetijdseconomie, om het recreatieve fietsen aantrekkelijk te houden. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Routebureaus, de VVV's en organisaties zoals de ANWB.' (p. 101).
- 'Limburg heeft op het vlak van de vrijetijdseconomie het imago van een A-merk. Dit uit zich in de kwaliteit van het landschap (de X-factor) én beeldbepalende en onderscheidende vrijetijdsproducten en -diensten zoals (inter)nationale topevenementen, attracties, kooptoerisme, zakelijk toerisme, waterrecreatie, streekproducten en het bourgondische leven. Dit trekt gasten aan uit binnen- en buitenland. Het is goed voor een substantieel werkgelegenheids- en marktaandeel. Dat draagt daarmee bij aan een goed woon-, werken leefklimaat voor haar inwoners. Speerpunten zijn onder meer: Algemeen: de Maas, cultuurhistorie, natuur en landschap, Bourgondisch en gastvrij, funshoppen in aantrekkelijke steden, verbindingsregio van landen en culturen. Noord-Limburg: de groene (be)leefomgeving van Maasduinen en Peelgebied. Briljanten Toverland, Arcen en Odapark. Verblijfsrecreatie, *fiets- en wandelvoorzieningen als basis*, regio van de gezonde voeding.' (p. 138)
- 'Limburg kent een groot aanbod aan recreatieve voorzieningen, maar het is een voortdurende opgave om de voorzieningen af te stemmen op de veranderende vraag van de consument en nieuwe doelgroepen aan te trekken. Er is een noodzaak tot verbetering van aanbod, toegankelijkheid en beleving van cultuurhistorie, slechtweervoorzieningen, nieuwe leisure concepten, attracties, evenementen, overnachtingsmogelijkheden, horeca en fiets- en wandelroutes. Het is ook belangrijk dat de bestaande kwaliteiten worden benut voor recreatieve doeleinden.' (p. 140)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Vernieuwend verbinden](#) is niets over lopen opgenomen.

Noord-Brabant

Lopen in het omgevingsbeleid

In de Omgevingsvisie [De kwaliteit van Brabant](#) (2019) is het volgende over lopen opgenomen:

In het kader van recreatie en toerisme:

- In 's-Hertogenbosch zien we een bruisend stadshart met een centrum waar iedereen elkaar ontmoet. Maar ook buiten het centrum is het goed toeven in de parken die de stad rijk is. Mensen zijn actief bezig met elkaar; *er wordt volop gewandeld met de hond*, gesport en gepicknickt. (p. 17)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Kiezen voor kwaliteit](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van een hoogwaardige omgevingskwaliteit:

- 'In 2030... is Brabant een nog fijnere plek om te wonen, leven en werken. Onze beeklandschappen zijn mooier én beter ingericht op de klimaatverandering. We hebben er veel bos bij gekregen en de biodiversiteit gaat flink vooruit. We kunnen in ons Brabantse land voluit *wandelen*, fietsen en recreëren.'

Noord-Holland

Lopen in het omgevingsbeleid

In de [Omgevingsvisie Noord-Holland 2050](#) (2018) is het volgende over lopen opgenomen:

In het kader van de recreatieve bereikbaarheid van het metropolitane landschap:

- 'Het landschap is goed bereikbaar, zeker met de fiets, *te voet* of met het openbaar vervoer.' (p. 36)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Duurzaam doorpakken!](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van mobiliteit:

- Om Noord-Holland in de toekomst bereikbaar te houden moet worden geïnvesteerd in alle vervoersmodaliteiten" (p. 9) (*op de modaliteit lopen wordt niet apart ingegaan, wel op fietsen*)

In het kader van sport:

- 'Sport is goed voor de gezondheid en voor veel Noord-Hollanders een geliefde vorm van vrijetijdsbesteding. We onderschrijven het belang van (breedte)sport en ondersteunen een aantal belangrijke sportieve evenementen, zoals de Dam-tot-Damloop en de *Wandelvierdaagse*. Uitsluiting en discriminatie in de sport moet worden tegengegaan en acceptatie van LHBTIQ+ moet bevorderd worden. We zien hier een rol voor Sportservice Noord-Holland, dat een groot netwerk heeft onder sportverenigingen. Ook kan Sportservice sportverenigingen helpen bij de verduurzaming van sportaccommodaties, waardoor sportverenigingen op termijn besparingen kunnen inboeken. Wij leveren hier een financiële bijdrage aan. De focus ligt hierbij niet op de ontwikkeling van nieuwe initiatieven, maar op het koppelen van kennis over provinciaal en gemeentelijk beleid en regelingen aan de vraag en behoefte van Noord-Hollandse sportverenigingen.

Lopen (en fietsen) in het Programma OV-knooppunten

Op de provinciale site verscheen op 18/3/2020 het bericht: [44% van gebouwde woningen in Noord-Holland rondom stations](#). Dit is binnen 1200 meter van een OV-knooppunt en gold voor de periode 2012-2018 (de doelstelling van 50% werd niet gehaald). Voor de periode 2019-2040 kan 80% van de woningbouwopgave van 202.000 woningen binnen 1200 meter (straal 2) van een OV-knooppunt worden gebouwd en 100% binnen 10 minuten fietsen (straal 3). Er is sprake van een afnemend autobezit rond stations: het gemiddeld autobezit per huishouden ligt binnen 1200 meter (straal 2) en 10 minuten fietsen (straal 3) 10% lager dan gemiddeld in de provincie Noord-Holland (0,8 auto per huishouden). Wonend binnen 300 meter (straal 1) ligt het autobezit 20% lager dan gemiddeld. Deze cijfers worden nader toegelicht in de [Monitor OV-knooppunten 2018/2019](#). Zie voor meer informatie ook het [Programma OV-knooppunten](#).

Overijssel

Lopen in het omgevingsbeleid

Er is een vlieger naar de [Geconsolideerde omgevingsvisie](#) (van november 2019). Hierin is niets over lopen opgenomen.

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Samen bouwen aan Overijssel](#) is hier niets over opgenomen.

Utrecht

Lopen in het omgevingsbeleid

In het [Conceptontwerp Omgevingsvisie provincie Utrecht](#) (2019) is het volgende over lopen opgenomen: In het kader van een gezond en aantrekkelijke leefomgeving:

- De leefomgeving van de provincie Utrecht biedt veel kansen voor gezond leven. Onze steden en dorpen worden omringd door groene landschappen. Een schone en rustige omgeving is vaak nabij. Wij hebben een samenhangend hoofdrouthenetwerk voor wandelen, fietsen en varen. Dit netwerk verbindt onze woon-, werk- en leefgebieden met het ruime vrijetijdsaanbod, aantrekkelijke recreatiegebieden, landschappen en natuurgebieden. Onze provincie heeft per saldo de schoonste economie van Nederland door het dienstverlenende karakter met relatief weinig vervuilende bedrijven. (p. 24)

In het kader van bewegen en gezond gedrag

- 'Eveneens stimuleren we dat onze leefomgeving zodanig ingericht wordt dat deze uitnodigt tot bewegen te voet of per fiets en daarmee tot gezond gedrag. Stimuleren tot bewegen helpt ook bij het verminderen van de CO2-uitstoot van mobiliteit. We zetten in op de ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur langs bestaande doorgaande waterlopen Kromme Rijn, Vecht, Leidsche Rijn, Hollandse IJssel en Grift / Eem en nabij het stedelijk gebied van Utrecht en Amersfoort. En wij bieden voldoende gelegenheid om te zwemmen. Om de relaties tussen stad en land te versterken, sturen we op investeringen in groen in en om bebouwd gebied en in recreatieve verbindingen en voorzieningen.' (p. 25)

- 'Het fietsnetwerk voor het dagelijks gebruik tussen woning en werk of opleiding en de aantrekkelijke *wandel- en fietspaden*, vaarroutes en zwemwateren nodigen uit tot bewegen.' (p. 50)
- 'De inrichting van de leefomgeving willen we zodanig vormgeven dat deze uitnodigt om te bewegen. Wij focussen onder meer op de bereikbaarheid van woon- en werklocaties en van natuur- en recreatiegebieden te voet, met fiets en OV. Wij stimuleren en faciliteren ook andere partijen dit te doen. Groene gebieden en groenblauwe routes zijn een belangrijke stimulans om meer te bewegen. Wij richten ons op het ontwikkelen daarvan. Menging van functies kan leiden tot kortere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen. Ook dat kan leiden tot meer bewegen en willen we waar mogelijk stimuleren.' (p. 52)

In het kader van recreatie en toerisme:

- 'Het recreatief hoofd(route)netwerk bestaat uit een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor wandelen, fietsen en varen, met toeristische overstappunten (TOP's). Het netwerk loopt door de afwisselende en cultuurhistorisch waardevolle landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, musea en andere bezienswaardigheden. Het recreatieve netwerk verbindt bovendien de stedelijke gebieden met de recreatieve landschappen. Wij zetten ons in voor behouden en versterken van het huidige recreatieve hoofd(route)netwerk voor fietsen, wandelen en het recreatiervoertuigen voor inwoners en bezoekers. Ook het toevoegen van nieuwe verbindingen, waaronder in en vanuit woonkernen, is van belang. ne) corridors (verbindingen) vanuit woonwijken naar het omliggend gebied en gebieden voor buitenrecreatie. Het geheel moet op een aantrekkelijke manier met elkaar verbonden zijn, zodat er een uitgekiend en fijnmazig netwerk van aantrekkelijke groenblauwe verbindingen ontstaat die zowel sportief, recreatief als utilitair te gebruiken zijn.' (p. 55)

In het kader van energie besparen:

- 'De meest duurzame vorm van energie is bespaarde energie. We willen het energiegebruik verminderen door besparingsmaatregelen in de gebouwde omgeving. We ondersteunen hiertoe grootschalige projecten op het gebied van de verduurzaming van woonhuizen, appartementencomplexen, bedrijven, rijksmonumenten en maatschappelijk vastgoed. Daarnaast stimuleren we besparingen op het gebied van mobiliteit door het gebruik van OV en fiets en door wandelen aan te moedigen en ondersteuning te bieden in de omslag naar schonere brandstoffen.' (p. 71)

In het kader van gezond en klimaatbestendig wonen:

- 'Via groene fiets- en wandelroutes wordt het groen in de stad verbonden met het groen om de stad of het dorp. Toevoeging van groen en water gaat hittestress en wateroverlast tegen, stimuleert bewegen, geeft ruimte voor ontspanning en bevordert sociale contacten. Mensen die wonen in een bereikbare en bruikbare groene omgeving zijn aantoonbaar gezonder.' (p. 79)

In het kader van ketenmobiliteit / multimodale bereikbaarheid:

- Aantrekkelijk verknopen: richt zich op een betere bereikbaarheid van het knooppunt door openbaar vervoer, fiets, voetganger en auto; (p. 87)

In het kader van verbrede landbouw:

- 'Bij de beoordeling van evenredige kwaliteitswinst, anders dan door sloop, kunnen onder andere de volgende aspecten een rol spelen: herstel van landschapselementen, versterking van de cultuurhistorische hoofdstructuur (agrarisches cultuurlandschap), oplossingen voor de wateropgave, realisering van wandel- en recreatievoorzieningen, de verbetering van het woonmilieu in een aangrenzende kern. De beoordeling of sprake is van meer ruimtelijke kwaliteit is primair een verantwoordelijkheid van de gemeente. Gemeenten kunnen een eigen

afweging maken om een andere, evenredige vorm van ruimtelijke kwaliteitswinst mogelijk te maken.’ (p. 109)

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Nieuwe energie voor Utrecht](#) (mei 2019) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van een fijne en gezonde leefomgeving:

- ‘Wij willen een provincie Utrecht waarin alle inwoners nu en in de toekomst goed en gezond kunnen leven, wonen, werken en ontspannen. Schone lucht en stilte zijn belangrijk voor mensen, net als voldoende ruimte en groen om te *wandelen*, fietsen en sporten’ (p. 7)

In het kader van verkeersveiligheid:

- ‘Veilig kunnen rijden, fietsen *en lopen* is van groot belang. Door de toename van snelheidsverschillen, vooral tussen fietsers, zijn mensen uit kwetsbare groepen te vaak slachtoffer. Denk aan ouderen en fietsende scholieren. We geven daarom prioriteit aan het verbeteren van de veiligheid.’ (p. 23)

Utrecht Buiten

Verder heeft Bureau Buiten in opdracht van deze provincie in augustus 2019 (dus na het verschijnen van het coalitieakkoord en voor het verschijnen van de concept omgevingsvisie) het rapport [Utrecht Buiten: Groene recreatie voor gezond stedelijk leven](#) uitgebracht (92 pagina's). Dit rapport bevat als eerste aanbeveling om het **landschap binnen voetbereik** te brengen. De tweede aanbeveling is om stad en land groenblauw te dooraderen en (ook recreatief, waaronder ook te voet) te verbinden, want ‘Lopen is de meest toegankelijke beweegmodus, **de toegankelijkheid van landschap begint bij de voetganger: wandelaars en hardlopers.**’

Illustratie 13: Toekomstscenario Zwolle-Noord



Deze aanbeveling sluit nauw aan bij het advies van de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) van Zuid-Holland [Natuurlijk verder met een sterk groenblauw netwerk](#) (2015) dat oproept stad en land zowel grof- als fijnmazig groenblauw te dooraderen en verbinden. Dit verbinden geldt zowel utilitair als recreatief / toeristisch en zowel te voet en per fiets als over water. Waar internationaal gezien Zuid-Holland zich voor kenniswerkers en toeristen al onderscheidt met fietsen en varen (Holland by bike and boat) kan lopen daar mogelijk nog aan worden toegevoegd (**'Holland by boot, bike and boat'**). Daarmee profileert Zuid-Holland zich als **een gezonde en actieve bestemming en provincie**, waar zowel stad als land en waar natuurlijk ook onze Nationale Parken Hollandse Duinen en NL Delta hun bijdrage aan kunnen leveren.

Breng het landschap binnen voetbereik

Deze aanbeveling wordt als volgt uitgewerkt:

- Buitenrecreatie is met de jaren steeds meer routegebonden geworden. Met jaarlijks 440 miljoen activiteiten blijft wandelen veruit de vaakst ondernomen vrijetijdsactiviteit van Nederland. Ook hardlopen neemt sterk toe, in de regio Utrecht zijn daarvan geen cijfers bekend maar in Amsterdam en Rotterdam loopt circa 30% van stedelingen wel eens hard.
- We komen dus het vaakst te voet 'buiten'. Het is de meest toegankelijke beweegmodus, er zijn maar vier benodigdheden: tijd, schoenen, een aantrekkelijke omgeving en paden. De landschappen in de stadsregio, grenzend aan de stedelijke kernen zijn hierin uiterst belangrijk. Hier heb je het gevoel dat je echt de stad uit bent, in een omgeving die toch dichtbij en bekend is. Ze voorzien je in je dagelijkse portie 'buiten' omdat het betreden ervan slechts een kleine stap is. De verbondenheid met parken en groenstructuren in de steden en dorpen behoort hierin sterk te zijn. Door het belang van de start van 'het ommetje' bij de voordeur, lijkt wellicht een lokale gemeentelijke uitdaging. Echter, vaak ligt de verbetermogelijkheid in gemeente A, terwijl het belang van de verbetering juist ligt bij inwoners van gemeente B.

Ommetjes vanaf de voordeur

De toegankelijkheid van de recreatiezone hangt sterk af van twee gebruikersaspecten: de beoogde duur/afstand van de wandeling en het vertrekpunt. De Nationale wandelmonitor (2016) geeft hierin inzicht:

- 87% van alle wandelingen voor het plezier is korter dan 10 kilometer, 49% valt binnen de 5 kilometer.
- Bijna de helft van de wandelingen (45%) vertrekt direct vanuit huis en ziet de wandeling in zijn geheel als bestemming, nog eens een kwart (26%) loopt te voet naar 'het startpunt' (het gebied dat wordt gezien als de kern/bestemming van de wandeling).
- In zowel afstand als vertrekpunt zijn wandelaars en hardlopers behoorlijk gelijk, hardlopers lopen het vaakst 5 kilometer en beginnen ook meestal bij de voordeur.
- Wandelaars lopen niet graag dezelfde weg terug, maar willen een echt rondje kunnen lopen.

Kortom; **veruit het grootste deel van de wandelingen begint bij de voordeur** (71%). Het overgrote deel van deze wandelingen gaat 'op de bonnefooi' zonder directe hulpmiddelen. Bepalend is dus wat mensen kennen, wat zichtbaar, vindbaar en logisch is, en wat ze fysiek kunnen belopen.

Knooppunten en bewegwijzering zijn hierin ondersteunend en sturend, ze kunnen waardevolle toevoeging zijn om bepaalde routes extra zichtbaar te maken. Hoe dieper de voordeur in het stedelijk weefsel ligt, hoe meer het binnenstedelijk groen van belang is. Als bestemming op zich, maar ook als route naar het buitengebied.

Aanbeveling

Vergroot de bewandelbaarheid van landschappen direct naast de stedelijke gebieden. Dit vraagt om een sterke verbinding van het buitengebied met binnenstedelijke parkstructuren en fijnmazigheid van paden in het buitengebied groen. Aan alle kanten van de regio zijn voorbeelden te vinden waar de toegankelijkheid verbeterd kan worden, tientallen in totaal.

Groenblauwe dooradering van het landschap

Deze aanbeveling wordt als volgt uitgewerkt:

Mensen bewegen graag langs het water: fietsend, hardlopend of wandelend. Water is een fraai, natuurlijk element dat een prettige richting en geleiding geeft aan de beweegroutes. Wie zich parallel aan het water beweegt, heeft altijd een oriëntatiepunt, weet dat het water altijd naar het buitengebied leidt en heeft het water en de oever om van te genieten. Vaak vormt het water de ruggengraat van beweegroutes naar het buitengebied eromheen. Water leent zich ook uitstekend om aan en op te verpozen, en om natuur en rust te ervaren. Hiervoor zijn dan grote of kleine groene plekken aan het water nodig: een natuurgebied, pleisterplaats met terras, strandje of andere voorziening.

In potentie zijn routes langs het water perfecte stad-land verbindingen: ze stromen van diep in de stad tot bijna eindeloos in het buitengebied. Bovendien zijn in de regio Utrecht veel parken en sterke groenstructuren direct gekoppeld aan het systeem van rivieren, weteringen en grachten. De Vecht, de Oude Rijn, de Lek, de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal verbindt de kernen in de regio met elkaar en met het groene buitengebied. Hieraan vast ligt nog een fijner netwerk van kleinere riviertjes, weteringen, vaarten, sloten en plassen. Het is eigenlijk vanzelfsprekend dat de oevers van de waterstructuren, centraal moeten staan in de stromen van gezond bewegende mensen, zowel recreatief als utilitair. De grotere waterlijnen zijn daarbij ideale beweeglijnen voor fietsers, zeker met de groeiende actieradius van wielrenners en elektrisch aangedreven fietsen. In het gebruik van de regio door recreatieve fietsers (waarvan veel met een sportief karakter) is een aantal routes langs water goed benut: de Vecht, Oude Rijn en Lek behoren tot de best gebruikte routes van de regio. Hier bevinden zich de ruime, ononderbroken en vanzelfsprekende routes. Maar er zijn ook waterkades die beperkt benut worden. Veelal zijn er wel (fiets)routes aanwezig, maar is de aansluiting of kwaliteit ervan slecht.

Aanbeveling

Investeer in een robuuste basis van blauwgroene verbindingen. Richt de oevers langs waterkades in voor fietsers en/of wandelaars, maak doorgaande paden en realiseer hierlangs aantrekkelijke groene verblijfsplekken. Een deel van de opgave 'vlakgroen' kan zo op een slimme en effectieve manier ingezet worden in de vorm van brede groenblauwe verbindingen de stad uit. Door het verbeteren en versterken van de waterstructuren, kan hier een deel van de capaciteitsvraag opgevangen worden. De twee voorgestelde urgente projecten betreffen de twee belangrijkste waterstructuren van de regio, maar desondanks met incomplete routes erlangs.

Zeeland

Lopen in het omgevingsbeleid

Deze provincie heeft nog geen omgevingsvisie.

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Samen verschil maken](#) is hier het volgende over opgenomen:

In het kader van recreatie en toerisme:

- 'Daarnaast blijven we ook investeren in *wandel*-, fiets- en ruiterspaden, en bezien we of het mogelijk is om samen met gemeenten en Rijkswaterstaat stranden te behouden via zandsuppleties' (p.19)

In het kader van sport:

- 'Topsportevenementen moeten een relatie hebben met breedtesportactiviteiten die passen bij het Zeeuwse DNA (fietsen, *lopen*, strand- en watersporten). Denk aan de kustmarathon of het NK Tegenwindfietsen.' (p. 22)

Zuid-Holland

Lopen in het omgevingsbeleid

Er is een vliever naar de [Digitale raadpleegomgeving](#). Hierin is het volgende over lopen opgenomen:

In de visie in het kader van recreatie de beleidskeuze:

- 'De provincie draagt samen met partners zorg voor het beheer van recreatiegebieden, -netwerken en -voorzieningen. Waaronder de recreatieve netwerken voor varen, fietsen, *wandelen* en paardrijden.'

Voorgenomen loopbeleid

In het huidige coalitieakkoord [Elke dag beter. Zuid-Holland](#), is hier het volgende over opgenomen en in bijlage 2 (p. 68) staat vermeld aan welke punten van dit akkoord lopen nog meer een bijdrage kan leveren:

In het kader van **bereikbaarheid**:

- 'Wij willen dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen, waarbij voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is. Of je nu met de fiets, het openbaar vervoer (OV), de auto, over het water, *lopend* of een combinatie daarvan naar je bestemming wil.' (p. 11)
- 'We investeren in alle vormen van vervoer. Oplossingen vragen om integraal maatwerk, waarbij we per locatie kijken welke mix van hoogwaardig OV, fietsverkeer, *wandelwegen* en automobilititeit passend is.' (p. 11)
- 'De samenleving verandert. De reiziger in Zuid-Holland wil maximale keuzevrijheid om zo een goede en betaalbare *reis van deur tot deur* te kunnen maken.' (p. 11)

- ‘De samenleving vraagt om schone en veilige mobiliteit. *Schone mobiliteit* draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en zorgt ervoor dat steden aantrekkelijker worden voor inwoners en bedrijven.’ (p. 12)
- ‘Fietsen en *wandelen* zijn een gezonde en duurzame manier van vervoer. We zetten in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden en fietssnelwegen en hebben oog voor de landschappelijke inpassing. We stimuleren de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes.’ (p. 15)

In het kader van een **concurrerend Zuid-Holland** / toerisme:

- ‘We hechten belang aan duurzaam toerisme. Waar mogelijk zorgen we dat toeristische trekpleisters goed bereikbaar zijn per fiets, *wandelend* en voor mindervaliden.’ (p. 27)

In het kader van een **Gezond en veilig Zuid-Holland**:

In het kader van recreatie:

- ‘Wij willen voldoende recreatiemogelijkheden bieden ‘om de hoek’. We bevorderen *wandelnetwerken*, verbindingen en recreatievaart, zodat inwoners in groene gebieden kunnen rusten, sporten, *bewegen* en recreëren. We stimuleren meer groen in de steden en op bedrijventerreinen.’ (p. 39)
- ‘We verbeteren de *ontsluiting van landbouwgebieden* zodat stedeling en landbouwer meer met elkaar in contact kunnen komen. Dit biedt tevens kansen voor ontwikkeling van recreatieve voorzieningen die kunnen bijdragen aan werkgelegenheid en bedrijvigheid.’ (p. 39)

In het kader van sport:

- ‘Sport en *bewegen* is belangrijk voor de gezondheid. We dragen hieraan bij door investeringen in de kwaliteit van groen, (water)recreatie en de aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Ook kan de provincie grote sportevenementen mede mogelijk maken door mee te werken aan verkeersmanagement, bijvoorbeeld voor wielerrondes, rekening houdend met de identiteit van de omgeving.’ (p. 39)
- ‘We gaan met gemeenten in gesprek over *sporten in de openbare ruimte* en verduurzaming van accommodaties. Wij willen dat sport voor alle inwoners dichterbij komt.’ (p. 39)

Lopen in overig provinciaal beleid

Uitvoeringsagenda Rijke Groenblauwe Leefomgeving

In de [Uitvoeringsagenda Rijke Groenblauwe Leefomgeving Intensiveringen 2019](#) is het volgende opgenomen over lopen:

Koppelkansen natuur, klimaat, mobiliteit (snelfietsroutes, Hollandse banen) waaronder versterken bestaande structuurinitiatieven voor waterrecreatie (zie programma waterrecreatie), *wandelen* & fietsen, ecologische verbindingen en waterberging en -winning (p. 60).

3. Aantrekkelijk en gezond verbinden in een waterrijk Zuid-Holland (p. 71)

- We willen ons in eerste instantie focussen op kansrijke verbindingen op de verstedelijkingslocaties (zie 2b), waarbij in de Delta het accent ligt op het getijddepark XL.
 - De volgende onderwerpen vragen een extra inzet vanaf 2020
 - Verbindingen versterken tussen stad en land.
 - Fysiek (wandelen, fietsen, varen, personenvervoer over water, paardrijden): A15 en Betuwelijn ‘overbruggen’.

- Routebureau in oprichting (p. 76)

Wandelen en fietsen is in Zuid-Holland redelijk op orde. Daarom willen we de partners gezamenlijk verantwoording geven in een routebureau:

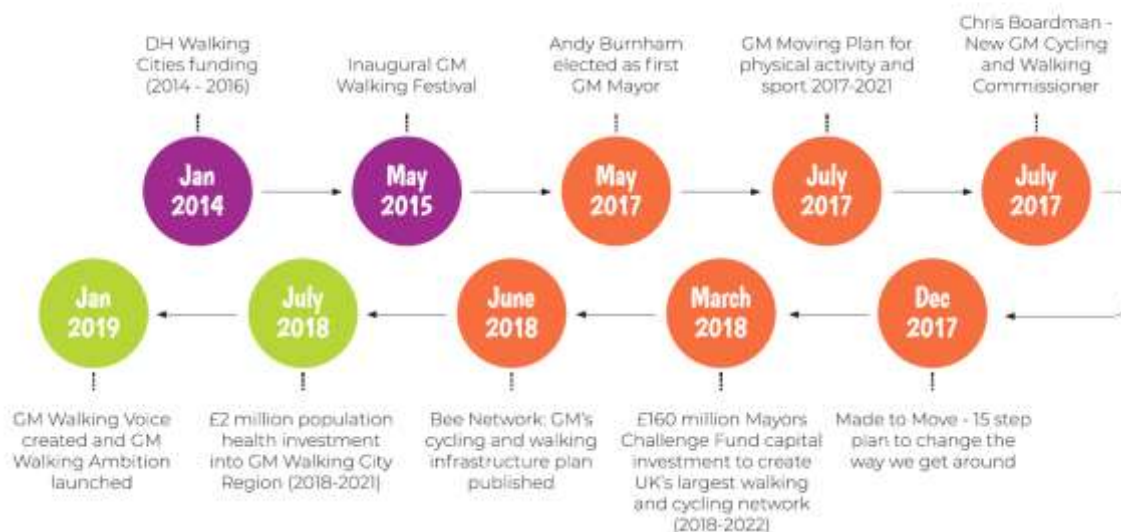
- o Vooral aandacht voor instandhouding van het netwerk.
- o Initiëren van oplossingen voor kleine knelpunten, zoals de aansluiting van Goverwelle aan de Korte Haastrechtse Tiendweg (*wandelen*).
- o Digitale vindbaarheid vergroten.

8. Regionaal loopbeleid

Greater Manchester (Engeland)

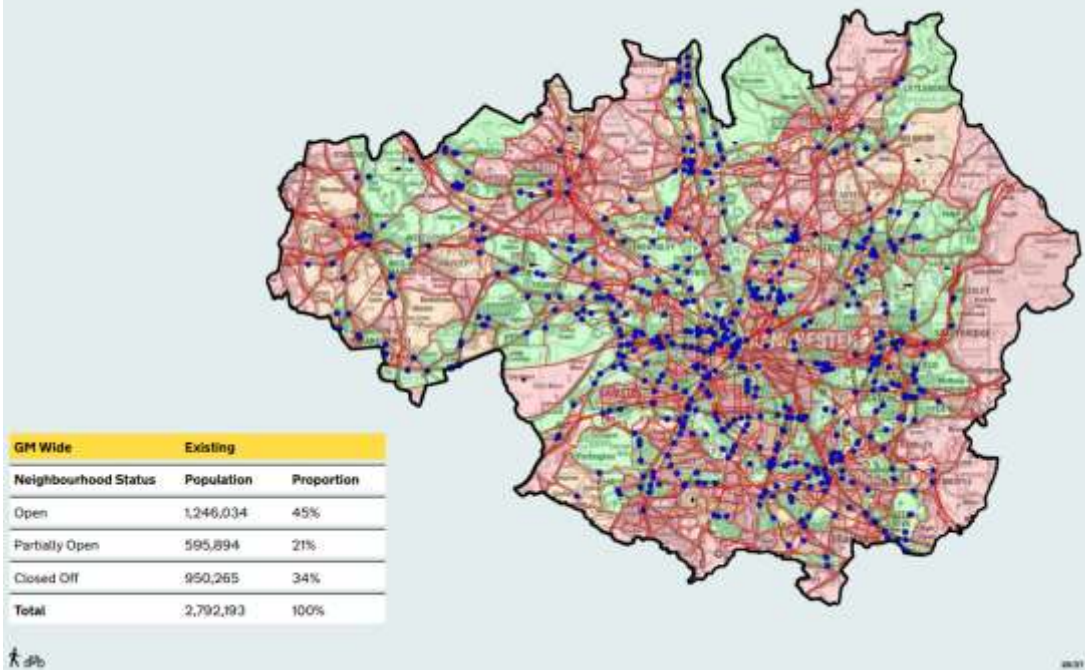
Greater Manchester is een regio met 2,6 miljoen inwoners. Het proces om te komen tot loopbeleid is hier gestart in 2014 en heeft in maart 2018 geleid tot een investering van 160 miljoen pond voor de periode 2018-2022 om o.a. te komen tot het grootste loop- en fietsnetwerk in het Verenigd Koninkrijk, met hieronder kaarten van de situatie voor en na. Dit netwerk maakt uit van breder beleid om bewegen te stimuleren, zoals het [Greater Manchester Moving](#) plan uit 2017. De wielrenner Chris Boardman (o.a. bekend van Olympisch goud achtervolging (1992) en zijn werelduurrecord (1993) treedt sinds juli 2017 op als ambassadeur en boegbeeld voor lopen en fietsen.

The Greater Manchester Walking Journey



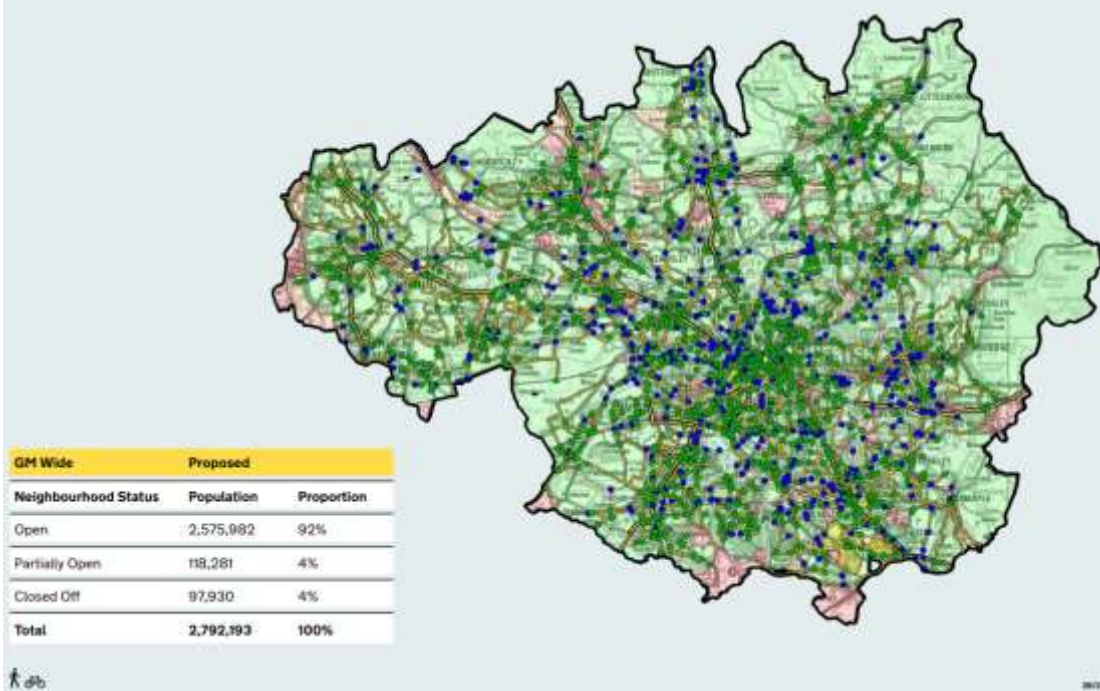
Bron: Walk21.

Figure 11: Greater Manchester – Before



Bron: [Beelines](#)

Figure 12: Greater Manchester – After



Bron: [Beelines](#)

Met dit plan wordt het oppervlak van de regio dat goed beloop-en fietsbaar is vergroot van 45% naar 92% (hierboven in groen weergegeven). Dit loop- en fietsnetwerk vormt onderdeel van een

integrale aanpak om het bewegen te bevorderen, zoals hieronder weergegeven:



Bron: Walk21.

Het rapport [Made to move](#) (2017) beschrijft in 15 stappen hoe Greater Manchester met lopen en fietsen in beweging kan worden gebracht. Het rapport [Beelines](#) (2018) gaat over de hiervoor benodigde loop- en fietsinfrastructuur, zoals die ook op bovenstaande kaarten is weergegeven en in 2023 gerealiseerd kan zijn. Er zijn zowel kaarten voor de regio als detailkaarten per gemeente.

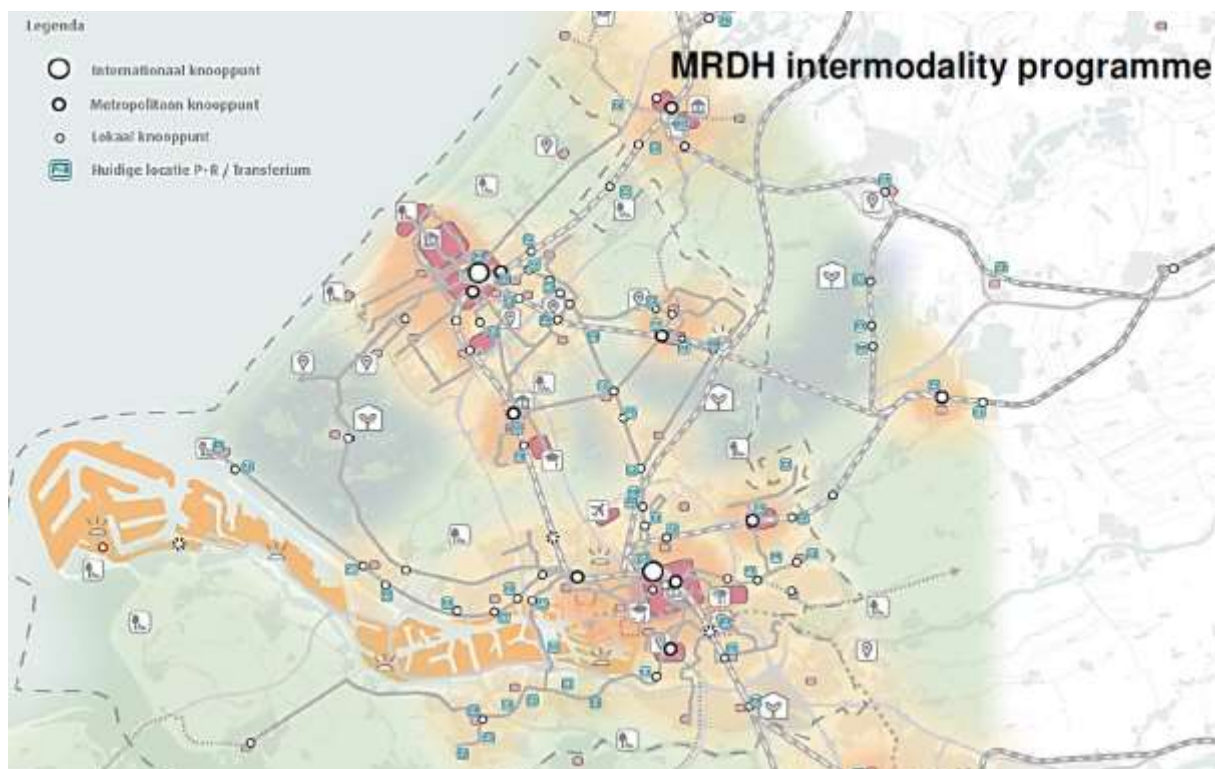
MRDH (Nederland)

Ook binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) komt er in het kader van het OV-gebruik steeds meer aandacht voor de voetganger. Daarbinnen geldt dit o.a. ook voor de steden Den Haag, Rotterdam en Delft (allen met presentaties op Walk21). Onderstaande figuren uit de MRDH-presentatie [Walking and Public Transport MRDH](#) op Walk 21 tonen de beloopbaarheid in een straal van 10 minuten van een OV-halte (Broekpolder). Hoe meer dit oppervlak van de 'catchment area' afwijkt van een perfect cirkel, hoe slechter de beloopbaarheid. Dit komt bijvoorbeeld doordat ontbrekende schakels als een brug over het water ontbreken, waardoor omlopen noodzakelijk is.





De MRDH heeft voor al haar OV-stations de beloopbaarheid bepaald. De komende 5 jaar zullen voor 20 van deze stations projecten worden ontwikkeld en uitgevoerd om de beloopbaarheid te verbeteren.



Victoria (Australië)

Het rapport [The economic case for investment in walking](#) (met ook een zeer leesbare samenvatting van 1 pagina), van Victoria Walks een Australische liefdadigheidsvereniging, in samenwerking met onderzoeksbureau Arup, dat op Walk21 werd gepresenteerd stelt dat lopen zo gewoon is dat het (juist daardoor) beleidsmatig doorgaans over het hoofd wordt gezien ('blind spot' ofwel 'blinde of witte vlek'), terwijl investeringen in een beter beloopbare leefomgeving relatief voordelig zijn (vergeleken met investeringen in andere vervoerwijzen) en grote maatschappelijke baten opleveren, zowel economisch, sociaal als ecologisch. Eigenlijk vat dit rapport de teneur van veel [Presentaties](#) op Walk21 goed samen, zoals ook door Wim Bot van de fietsersbond wordt onderschreven in zijn blog over Walk21: [Voetgangers en fietsers bondgenoten voor actieve mobiliteit](#).

9. Gemeentelijk loopbeleid Nederland


(Alfabetisch)

Overzicht lopen in de 4 grote gemeenten (G4)

Indicatie lopen in gemeentelijk beleid (G4)										
Maatschappelijke baten*										
Gemeente	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen		
	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Amsterdam										
Den Haag										
Rotterdam										
Utrecht										

* Deze inzet geldt met name voor het stadscentrum, daarbuiten is die inzet veel beperkter.

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan baten	
	Stevige inzet / ++
	Beperkte inzet / +
	Geen inzet

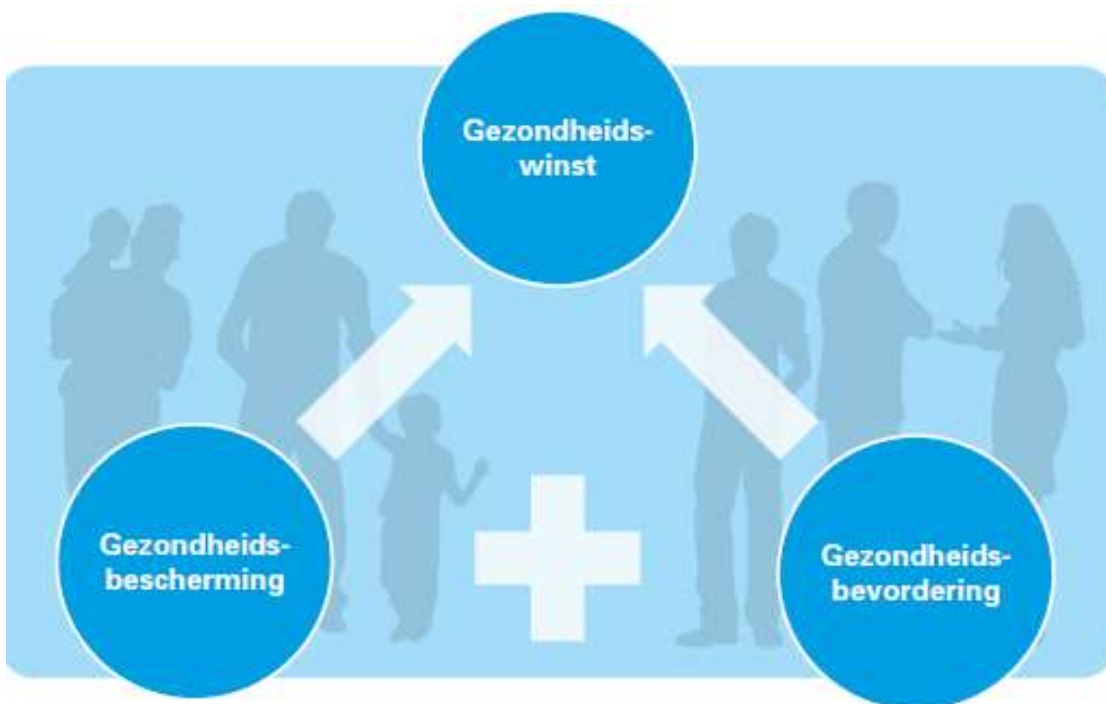
Bovenstaande tabel biedt een indicatie van de beleidsinzet van de vier grote gemeenten in Nederland (G4: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) op lopen. Hoeveel er in deze gemeenten daadwerkelijk gelopen wordt hangt onder meer ook af van de bevolkingssamenstelling (zo fietsen migranten met een niet-westerse achtergrond relatief weinig en lopen zij relatief veel) en de mate van dichtheid, fijnmazigheid en functiemenging. Volgens de uitgave [Loopfeiten](#) wordt in de gehele G4 meer gelopen dan daarbuiten: in Rotterdam het meest, gevolgd door Den Haag, Amsterdam en Utrecht (de onderlinge verschillen zijn relatief beperkt). Tegelijkertijd is volgens het [CBS](#) in Rotterdam de veiligheidsbeleving op buurtniveau relatief laag, zo voelt meer dan een kwart zich hier weleens onveilig, wat niet bevordert om buiten te komen. In de andere steden is dit veiligheidsgevoel iets beter.

Algemeen

Geen gemeentelijk omgevingsbeleid dat de gezondheid bevordert

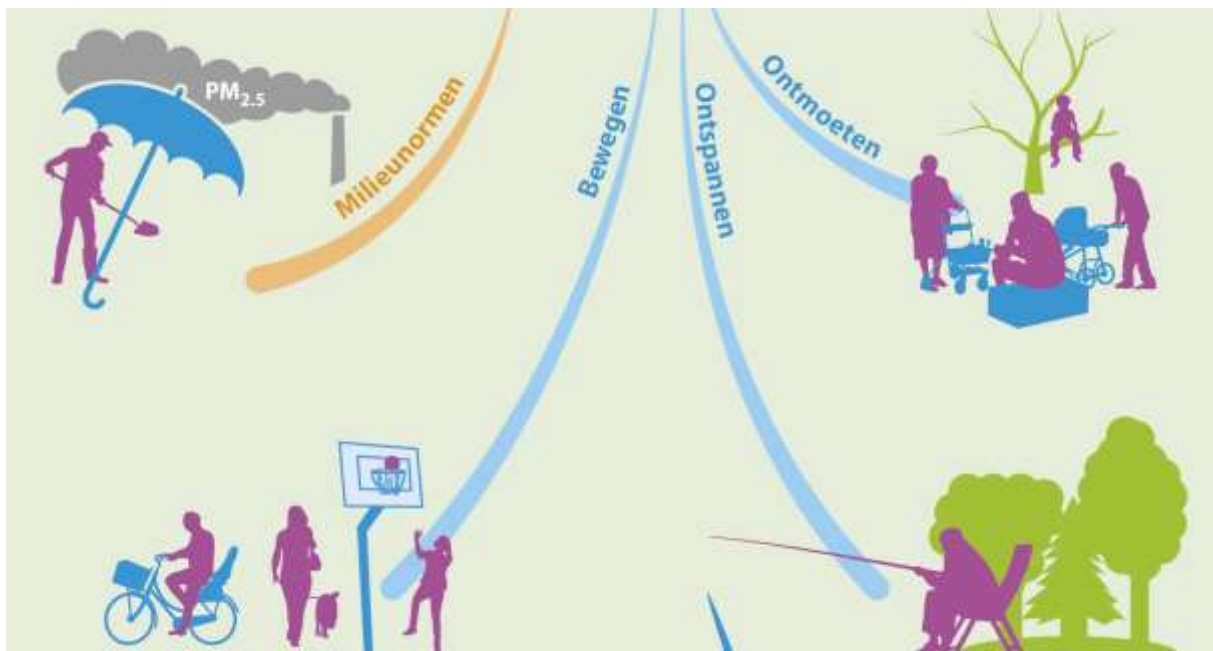
Het RLI-advies [De stad als gezonde habitat](#) (april 2018), met als ondertitel 'gezondheidswinst door omgevingsbeleid', meldt het volgende over de inzet van gemeenten: 'Het gezondheidsbeleid van de meeste steden is nog sterk verkokerd. De domeinen gezondheid en ruimtelijke ordening blijken in de praktijk gescheiden werelden. Daardoor blijkt het streven naar een gezonde leefomgeving in steden beperkt tot het voldoen aan wettelijk vastgestelde milieunormen (red. ter bescherming van de burger,

zie de volgende figuur). Het ontbreekt aan concreet beleid dat de gezondheid van de burger bevordert.'



Bron: [De stad als gezonde habitat](#) (p. 10)

Het beschermen van de gezondheid loopt via het stellen en handhaven milieunormen en het bevorderen van gezondheid loopt via meer bewegen (o.a. lopen) en via ontspannen en ontmoeten.

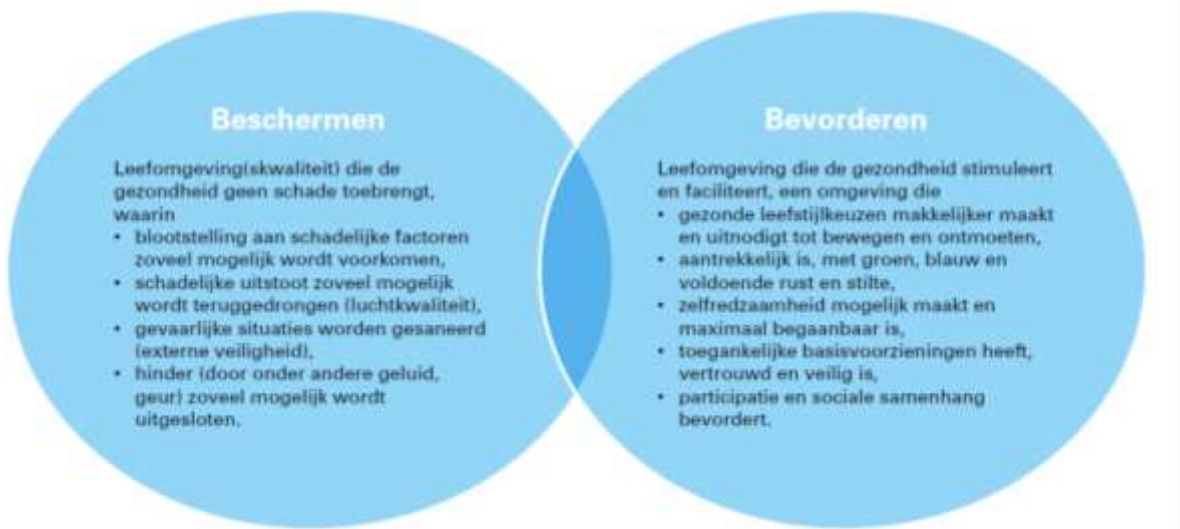


Bron: [De stad als gezonde habitat](#) (p. 6)

Beschermen en bevorderen loopomgeving

Lopen wordt bevorderd als de leefomgeving schoon, stil en veilig is, waarbij de voetganger dus goed beschermd is tegen ongezonde (o.a. lucht en geluid) en onveilige (o.a. verkeer, sociaal en extern)

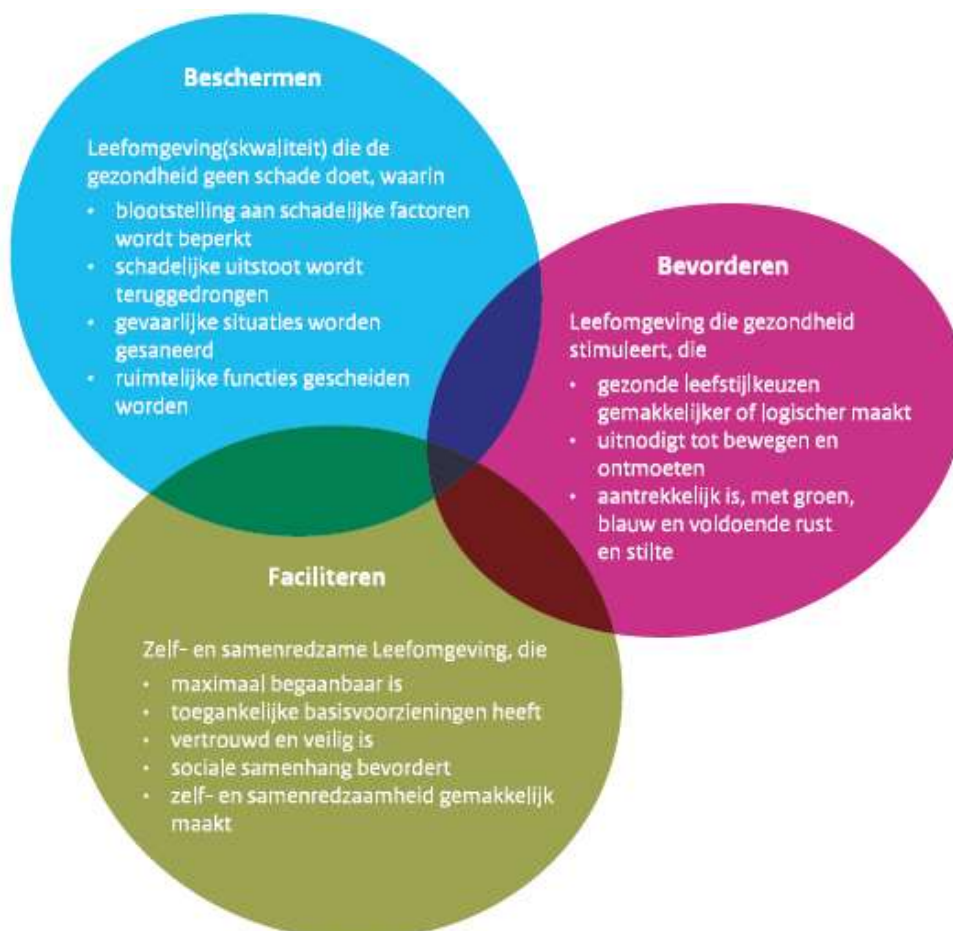
omstandigheden. Lopen wordt ook bevorderd door een omgeving die voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijke is, dus bij voorkeur rijk aan aangenaam groen en water.



Bron: [De stad als gezonde habitat](#) (p. 43)

Faciliteren loopomgeving

Aanvullend hieraan pleit het PBL ook voor een leefomgeving die gezond gedrag (waaronder lopen) faciliteert:









[Balans van de leefomgeving 2016](#)

Lopen levert immers bij uitstek een bijdrage aan het faciliteren van zelf- en samenredzame leefomgeving, want die toegankelijkheid en begaanbaarheid gelden vooral te voet.

Sociale kwaliteit: wijkenmerken

Wijkenmerken kunnen van grote invloed zijn op het naar buiten gaan en lopen, zowel positief als negatief:

Positief	Negatief
 <p>Voorzieningen Hoog voorzieningenniveau (winkels en OV) en Zorgvoorzieningen aanwezig</p>	 <p>Fysieke omgeving Dichte bebouwing, Slechte luchtkwaliteit en Weinig groen</p>
 <p>Gezondheid en leefstijl Genotmiddelengebruik, Eenzaamheid, Stress, Minder chronisch zieken, Voldoende beweging en Gezond eten</p>	 <p>Sociale omgeving Lage sociale cohesie en Overlast op straat</p>
 <p>Participatie Veel werkenden</p>	 <p>Bevolking Veel eenpersoonshuishoudens en Diversiteit</p>

Bron: [Atlasleefomgeving](#)

Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft het beleidskader [Ruimte voor de voetganger](#) ontwikkeld dat onlangs in de inspraak is gegaan (18 pagina's). Het voetgangersbeleid vormde in het verleden vooral onderdeel van het verkeersbeleid, maar wordt steeds breder benaderd. Er is o.a. oog voor de voetganger in het kader van de [Visie openbare ruimte 2025](#) (2017) en de [Agenda Amsterdam autoluw](#) (2020).

Ruimte voor de voetganger

Het beleidskader [Ruimte voor de voetganger](#) streeft naar een voor iedereen comfortabel toegankelijke stad, waaronder voor mensen met een fysieke beperking, voor ouders met kleine kinderen, voor bezoekers en voor winkelend publiek. .

Doorloopruimte voor de voetganger

Volgens het beleidskader [Ruimte voor de voetganger](#) vormt bij alle herinrichtingen van straten 1,80 meter vrije doorloopruimte de ondergrens en is overal 2 meter gewenst. Op drukke routes wordt méér netto doorloopruimte voorgeschreven. Niet alleen bij herinrichtingen, maar ook in de dagelijkse praktijk moet die voetgangersruimte gewaarborgd blijven. Bij het verlenen van vergunningen voor o.a. winkeluitstallingen en terrassen wordt minimaal 2 meter vrije doorloopruimte gehanteerd. Op stadsstraten waar grote stromen voetgangers zijn kan dit meer zijn.

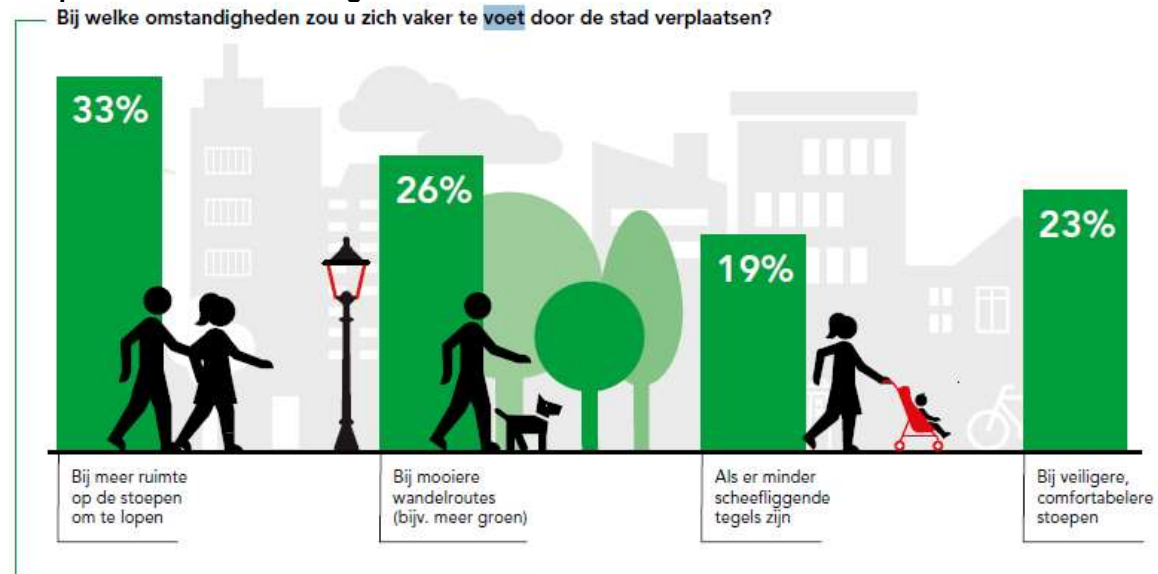
Lopen in de Agenda Amsterdam autoluw

Doelen van deze agenda zijn om de stad:

- bereikbaar te houden,
- meer ruimte te maken voor lopen, fietsen en spelen en
- de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en deze groener te maken.

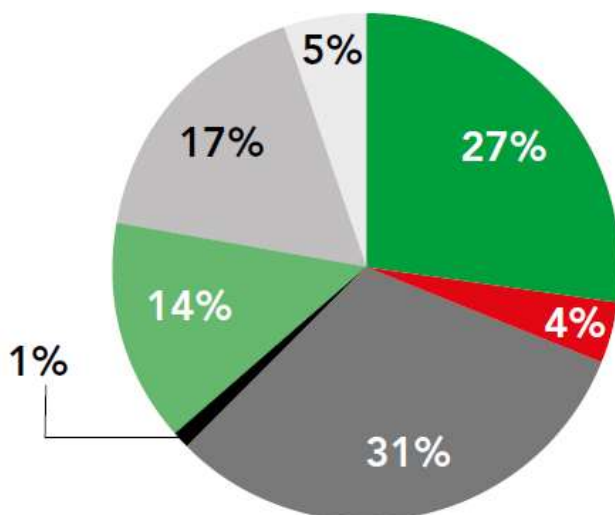
Deze agenda bevat onderstaande figuur (p. 8):

Loopbevorderende maatregelen



Verdeling schaarse ruimte

Amsterdammers hebben vooral behoefte aan meer ruimte voor fietsparkeren (31%): en lopen (27%). Daarnaast wil ook 17% alles houden zoals het nu is en 14% meer groen (p. 8).



Schoon, stil en veilig

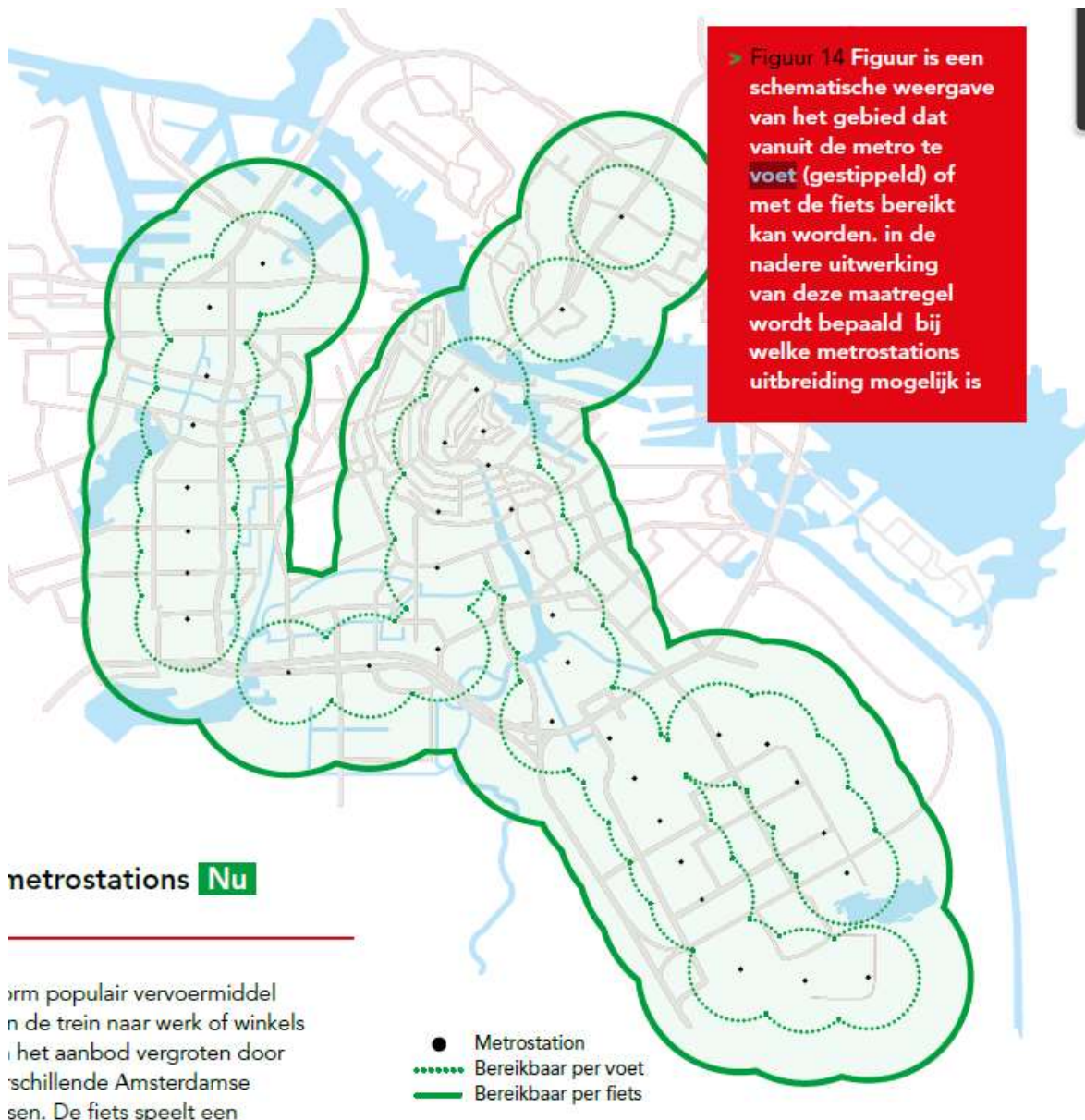
Daarbij passen schonere lucht, minder geluidshinder, meer verkeersveiligheid (p.21). Het stadshart is groener en heeft meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV (p. 25).

Ambitie 2040

In 2040 is Amsterdam optimaal ingericht voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, waarbij voetgangers beschikken over veel obstakelvrije routes, waarbij onderstaande top 15 van (stads)straten met voetgangersknelpunten is aangepakt (p. 29).



Loopbereik metro (gestippelde lijnen)



Meer aaneengesloten verblijfsgebieden in 2040

In een leefbare en toegankelijke stad verplaatsen voetgangers en fietsers zich gemakkelijk en is er meer ruimte voor het OV. Hierbij werken we toe naar een stad waar grote aaneengesloten gebieden het domein zijn van voetgangers, fietsers en OV. De auto komt nog steeds in de stad, maar uit de inrichting van de weg blijkt dat deze op meer plekken te gast is. De succesvolle autoluw-aanpak in het centrum van de voorgaande jaren rollen we verder uit in de stad (p. 41).

Meer ruimte maken voor lopen en fietsen

Een parkeerluw stadshart (tussen Singel en Oudeschans). De druk op het stadshart is hoog. Ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en laden en lossen is hier hard nodig.

- Op weg naar parkeervrije stadsstraten. In stadsstraten is het zoeken naar de balans tussen verblijven en verplaatsen. Hoe minder objecten, hoe beter de balans.

- Parkeerplaatsen weghalen zorgt voor meer doorloopruimte en verblijfsruimte. Meer laad- en losvoorzieningen en fietsparkeervakken zijn nadrukkelijk wel mogelijk, omdat deze flexibel zijn in gebruik.
- Op weg naar parkeervrije smalle kades in de stad (tot 7 meter breed). Vanwege de beperkte ruimte op deze kades is het weghalen van parkeerplaatsen vaak een goede maatregel om de situatie voor voetgangers en fietsers te verbeteren. We pakken deze ambitie stapsgewijs aan omdat het weghalen van alle parkeerplaatsen langs de smalle kades een grote impact zal hebben op de omliggende buurten.
- Verminderen parkeerplaatsen langs grachten en kades. Langs grachten en waterpartijen in het Unesco-gebied vervangen we schuinparkeren door langsparkeren. We creëren parkeervrije rakken waar dit voor meer ruimte en een fraaier straatbeeld zorgt.
- Parkeerluwe woonbuurten. Doel is meer ruimte voor groen, spelen en andere (buurt) voorzieningen te maken. (p. 57 /58)

Parkeervrije stadsstraten

In veel stadsstraten is de ruimte voor voetgangers en fietsers te beperkt, als gevolg van de stapeling van functies. Door laden en lossen, fietsparkeren en obstakels nemen de doorloopruimte en de toegankelijkheid verder af. In de stadsstraten maken we daarom ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. Stadsstraten worden zoveel mogelijk vrijgemaakt van autoparkeren (p. 71)

Ook voorrang voor actief vervoer in de nieuwe stad

Daarbij wordt gestreefd naar hoge bouwdichtheden met in de openbare ruimte prioriteit voor actieve verplaatsingen (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en verblijfskwaliteit.

Dat doen we door:

- Inrichting gericht op een mooie openbare ruimte om te kunnen ontspannen, recreëren;
- Weinig geparkeerde privéauto's op straat;
- Hubs met onder andere deelmobiliteit, om de noodzaak voor autobezit te verkleinen. (p.75)

Lopen in de Visie openbare ruimte

De ondertitel van deze visie luidt 'De huiskamer van alle Amsterdammers', wat past bij een ontwikkeling van vervoer- naar verblijfsruimte.

Ambities

Deze visie meldt: 'Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte aan de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige generaties.

Meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers

Vooraf in drukke straten en centrumgebieden is meer ruimte nodig voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dat betekent voor de komende jaren:

- Bij het verdelen van de schaarse ruimte krijgen verblijfsfuncties, *voetgangers* en fietsers *prioriteit*.
- De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk. Dat betekent *eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels en barrières*.
- De gemeente is *terughoudend met (het plaatsen van) vaststaande objecten* in de openbare ruimte, zoals afvalcontainers, kiosken, telecommunicatiekastjes, licht- en trammasten, bankjes etc.
- De openbare ruimte is *comfortabel en veilig toegankelijk voor iedereen*.
- De Amsterdamse openbare ruimte is overal *mooi ingericht*.

- De inrichting van de openbare ruimte *nodigt uit tot bewegen*.

Versterken kwaliteit openbare ruimte bij toenemend gebruik

Straks ondersteunt de openbare ruimte de dynamiek van de stad. Deze ambitie gaat over de groei van de stad door het bouwen van minimaal 5.000 woningen per jaar, de gevolgen daarvan voor de openbare ruimte in de gehele stad en het spreiden van de drukte. In nieuwe gemengde stadsbuurten zetten we in op *levendige stadsstraten, stadspaleizen en parken*, zodat bewoners voorzieningen als winkels, horeca, en maatschappelijke voorzieningen in de directe woonomgeving aantreffen. Dat betekent voor de komende jaren:

- In en rondom *nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd*.
- Bomen zijn gezond. Denk aan voldoende groeiruimte voor gezonde en levensvatbare bomen.
- *Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik*.
- Op meer plekken in de stad is het *water toegankelijk en beleefbaar*.
- *Semi-openbare ruimtes* in de stad, zoals volkstuinparken en sportparken, *zijn toegankelijker* en hebben een brede functie.
- We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor levendigheid of rust. In stadsstraten en winkelgebieden is veel ruimte voor ondernemers om te kunnen profiteren van de economische potentie van de stad. Woonstraten behouden zoveel mogelijk hun rustige karakter.

Meer passages over lopen:

- Op en rondom locaties waarvan we weten dat het veel drukker gaat worden met voetgangers, zoals stationspleinen en haltes van de Noord/Zuidlijn, hebben we de openbare ruimte aangepakt (p. 18).
- De prioriteit in het centrumgebied ligt bij het bieden van voldoende en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor voetgangers, fietsers en kleine, schone voertuigen (p. 19).
- Bij het herinrichten van drukke en krappe stadsstraten zijn stevige keuzes gemaakt, waarbij *winkelend publiek, voetgangers* en fietsers, de ruimte hebben gekregen. De stadsstraat is eenvoudig ingericht, met een minimum aan obstakels zoals uitstallingen, kiosken of reclamezuilen (p. 19).
- De snelle groei van het aantal fietsers en voetgangers houdt verband met de veranderende bevolkingssamenstelling, net als de lage groei van het autobezit in de stad (p. 21).
- In gemengde stadsbuurten ligt de focus tot 2025 op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, het beperkt toestaan van publieksvoorzieningen in woonbuurten en het verbeteren van buurtgroen (p. 26).
- In werkgebieden ligt de focus richting 2025 op het bereikbaar maken van alle adressen te voet en per fiets en het vergoten van de verblijfskwaliteit (p. 26).
- In de stad verplaatsen we ons steeds meer op de fiets of te voet en doen dat minder vaak met de auto. Het aantal kwetsbare gebruikers in de openbare ruimte, senioren en kinderen, neemt toe. Er behoefte aan beter ingericht groen voor divers gebruik en het liefst in de buurt (p. 29).
- Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit gekregen (p. 29).

Lopen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit

De [Uitvoeringsagenda Mobiliteit](#) meldt o.a. dat grote delen van de binnenstad en belangrijke stadsstraten in West, Zuid en Oost zoveel mogelijk worden ingericht als een veilig en aantrekkelijk voetgangersgebied. Daarnaast worden pleinen verbonden door comfortabele voetgangersroutes.

Autoluwe gebieden

Het aaneengesloten voetgangersgebied is flink uitgebreid: vanaf Centraal Station over de Rode Loper naar de Dam en de Munt, verder richting Mr. Visserplein. Zodat bezoekers van de binnenstad straks een ononderbroken wandeling kunnen maken vanaf het Centraal Station naar het Rembrandtplein. Dat kan door gebieden autovrij of autoluw in te richten. En daarbij een maximale doorloopruimte te maken. Daarbij hoort ook het autovrij maken van het Prins Hendrikplantsoen en de Paleisstraat.

Prettig winkelen

In drukke winkelstraten krijgen voetgangers meer ruimte; dat maakt het winkelen en verblijven prettiger. De gemeente bekijkt per buurt, straat en plein of er geen obstakels staan en of straatmeubilair niet in de weg staat, zodat mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen de ruimte hebben. Soms is een kleine ingreep voldoende. In andere gevallen worden straten een deel van de dag afgesloten of verdwijnen parkeerplaatsen op straat.

Lopen in het ruimtelijk beleid

In de [Structuurvisie Amsterdam 2040](#) (2014) wordt aan lopen aandacht besteed in het kader van het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, met als doelen:

- meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers binnen grote delen van de ringweg;
- aanleg Rode Loper (realiseren winkelmilieu van internationaal niveau);
- aanleg Amstelboulevard (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp);
- aanleg ongestoorde route langs de IJ-oever voor fietsers en voetgangers (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp);
- investeren in pleinen: Mr. Visserplein, Waterlooplein, Leidseplein, Museumplein, Surinameplein, Marine-etablissement;
- voordeur nieuwe publieke voorzieningen direct aan de straat.

Zo wordt het groene en recreatieve karakter van de rivier De Amstel en haar oevers als prachtige verbinding tussen stad en ommeland en om de natuur de stad in te halen versterkt door via de Amstelscheg een betere continuïteit van wandel- en fietsroutes tussen de waterstad (grachtengordel) en het veenweidegebied te realiseren.

Zo wordt het Museumplein en omgeving ingericht op grotere en andere voetgangersstromen en een beter verblijfsklimaat voor Amsterdammers en bezoekers, onder meer door de aanleg van promenades. Er komt een betere verbinding met de stadsomgeving door de aanpak van de verbindende straten met de Pijp en de P.C. Hooftbuurt met meer aandacht voor voetgangers. Naast het ontwerp voor het plein is er veel aandacht voor meer ruimte voor functies en voorzieningen op en in de omgeving ervan: winkels, galeries en vooral meer goede restaurants, grand cafés en brasserieën.

In het kader van investeren in intensiever gebruik groen en water in en om de stad:

- realiseren openbare fiets- en wandelroutes door volkstuinparken.

Den Haag

Den Haag was eerder (in 2009) gastheer voor Walk21, het internationale voetgangerscongres dat jaarlijks wordt gehouden, maar daarna is er qua loopbeleid niet groots doorgepak. Wel wordt er projectmatig veel gedaan, zoals de 'lopers' als stidentrees. Ook in het ruimtelijk beleid, met name voor het centrum, komt er steeds meer aandacht voor de voetganger.

Vanuit mobiliteit is lopen vooral gekoppeld aan verkeersveiligheid en toegankelijkheid, maar er is (nog) geen aparte op lopen gerichte aanpak en inzet op dit thema.

De Haagse (Nederlandstalige) presentatie op Walk21: [Upscaling walking in The Hague: taking walkability to the next level](#) beschrijft de Haagse loopambities, die met name hoog zijn voor het centrum (het Central Innovation District (CID), het gebied tussen de drie Haagse treinstations HS, CS en Laan van NOI (Nieuw Oost-Indië), dat de economische motor moet worden van Den Haag. Hoofddargumenten voor een beter beloopbaar centrum zijn: meer ruimte voor verblijfskwaliteit, gezondheid en groen. Hieronder enkele beelden uit deze presentatie voor het centrum:

Uitbreiding Autoluw centrum in stappen:





Rijswijkseplein



Waldorpstraat

Goed voorbeelden van reeds gerealiseerde voetgangersprojecten in Den Haag zijn de Loper Oude Centrum (HS – binnenstad) (zie onderstaande figuur) en de Haagse Loper (Centraal – binnenstad). Bij de Loper Oude Centrum wordt hier rondom ook het autoluwe gebied fors uitgebreid. Daarnaast wordt in het kader van de Kern Bijzonder gewerkt aan de uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad.



Lopen in het ruimtelijk beleid

Ontwerp Structuurvisie Central Innovation District

Eind april 2020 zijn de [Ontwerp Structuurvisie Central Innovation District](#) (CID) 2040 (84 pagina's) en het ontwerp-PlanMER gepubliceerd en ter inzage gelegd. Hierover verscheen op Dearchitect.nl het artikel [Den Haag kiest voor woningen en voetgangers rond de grote stations](#).

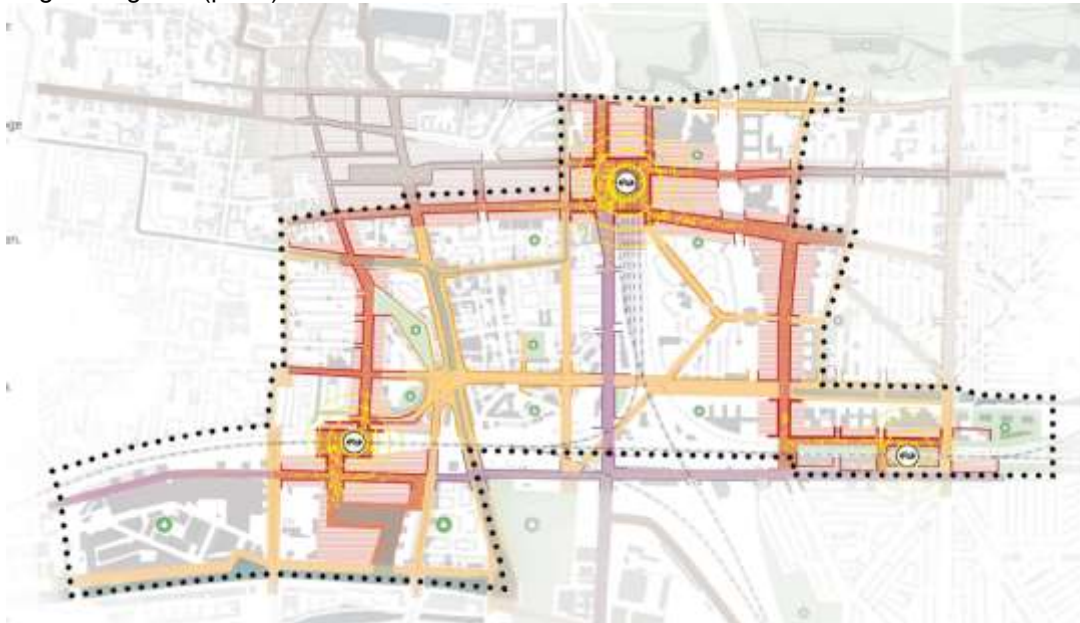
Het Central Innovation District (CID) is het gebied tussen en rondom de stations CS, HS en Laan van NOI. De komende 20 jaar wordt dit gebied ontwikkeld tot een duurzaam, economisch, innovatief, leefbaar en inclusief onderdeel van de stad. Er komen ongeveer 20.500 woningen bij en er wordt gerekend op een toevoeging van ongeveer 640.000 m² kantoren en 260.000 m² aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

In deze visie wordt de openbare ruimte tussen de drie grote stations (HS, CS en laan van NOI) in principe ingericht als een wandelgebied. Daarna komt er ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer. De auto kan alleen het gebied in als het dringend nodig is, als bestemmingsverkeer. Dat betekent ook lagere parkeernormen dan gebruikelijk.

Passages in deze structuurvisie over lopen:

- 'Het CID is verbonden met andere stadsdelen door een aantal ruimtelijke lange lijnen. Enerzijds bestaat dit uit een heldere groen- en waterstructuur en anderzijds uit straten die de hoofdstroom van voetgangers binnen 10 minuten loopafstand van de drie treinstations naar stedelijke trekkers, zoals de Haagse binnenstad, begeleiden. Deze nabijheid van functies is een van de sterkte punten in het gebied.' (p. 10)

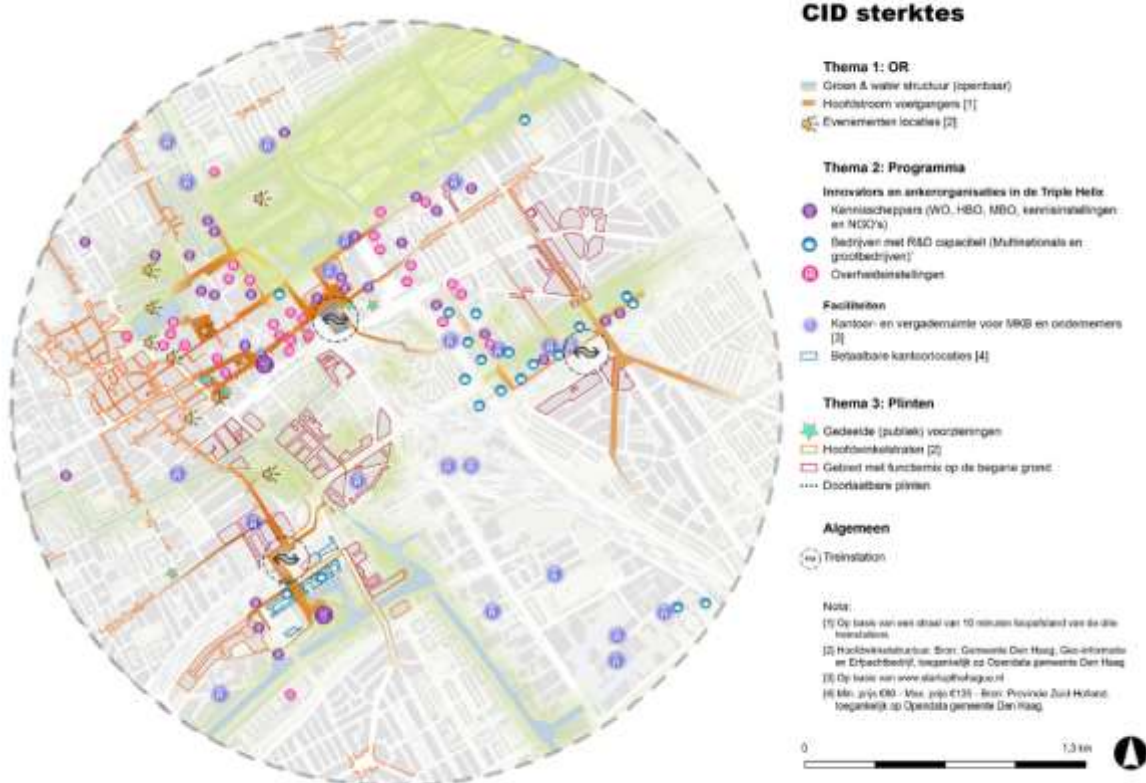
Begrenzing CID (p. 20):



Reuring, rust en ruis (resp. rood, groen en paars)(p. 21)

In oranje de hoofdloopstromen (p. 11):

Afbeelding 2.4 CID sterktes



- 4.3 Mobiliteit op menselijke maat (p. 22): 'De verdichting in het CID met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Het vereist een hoogwaardige openbare ruimte die innovatie en menselijke ontmoetingen stimuleert. Van een gefragmenteerd gebied met grote barrières naar een samenhangend gebied met hoge verblijfskwaliteit en prioriteit voor voetgangers en fietsers. Om goed te kunnen functioneren als centrummilieu, moet het CID daarbij op alle schaalniveaus goed bereikbaar zijn, zonder de leef- en milieukwaliteit onder druk te zetten. Bij de organisatie van mobiliteit in het CID draait het om mobiliteit op menselijke maat; gezond, actief en in interactie met de omgeving. In het CID wordt voortgebouwd op uitgangspunten voor mobiliteit die ook succesvol in de binnenstad zijn toegepast.'
- Mobiliteitstransitie randvoorwaarde (p. 22): 'De ontwikkeling van het CID leidt tot meer verplaatsingen in een gebied waar de openbare ruimte schaars is. Een transitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het CID. Dat betekent prioriteit voor mobiliteit op menselijke maat; een openbare ruimte die in eerste instantie is ingericht voor (1) voetgangers, (2) fietsers en (3) openbaar vervoer. Deze vervoersmiddelen moeten de mobiliteitsgroei in het CID voor hun rekening nemen. Voor de auto wordt ingezet op meer gedeeld gebruik en een versnelde transitie naar elektrisch rijden. Met de inzet op deze mobiliteitstransitie wordt ruimte vrijgemaakt die nodig is voor de energietransitie, groen, klimaatadaptieve maatregelen en verblijfskwaliteit.'
- Wandel- en fietsstad (p. 22): 'Binnen het CID krijgen voetgangers en fietsers voorrang op het autoverkeer (zie visiekaart 'Wandel en fietsstad' in afbeelding 4.6). Lopen en fietsen moeten in het CID de meest vanzelfsprekende keuze zijn. Dat betekent een veilige omgeving zonder grote barrières, aantrekkelijke plinten en voorzieningen met voldoende maat. Een stad die op voetgangers en fietsers is ingericht, is ook goed voor het OV gebruik; mensen kunnen de

stations en OV-haltes zonder grote barrières bereiken. Meer wandelen en fietsen gaat zo samen met meer gebruik van het openbaar vervoer op grotere verplaatsingsafstanden.'

- Autoluw (p. 22): 'De ruimte voor voetgangers en fietsers wordt gevonden door een verdere uitbreiding van het autoluwe gebied en door minder straatparkeren. Doorgaand autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen. Voor het CID geldt dat dit doorgaand autoverkeer om en onder het gebied wordt geleid. Het gebied binnen de centrumring wordt autoluw; toegankelijk voor autoverkeer met een bestemming in het gebied, maar niet voor doorgaand autoverkeer. Om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, moet de barrièrewerking van de Utrechtsebaan en de centrumring worden verminderd. De overige wegen in het CID hebben geen functie voor doorgaand autoverkeer en zijn hier ook niet op ingericht. Binnen dit gebied wordt een snelheid van 30 km/uur de norm, waarbij de veiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers centraal staan. Zo ontstaan grotere aaneengesloten verblijfsgebieden, die uitnodigen tot lopen, fietsen en verblijven.'
- Goed bereikbaar op alle schaalniveaus (p. 22): 'De mobiliteitsgroei van en naar het CID moet worden opgevangen door (E-)fiets en het openbaar vervoer. Er moet daarom worden geïnvesteerd in de kwaliteit en capaciteit van deze netwerken, zowel binnen als buiten het CID. Voor het OV betekent dit investeren in de Koningscorridor, Leyenburgcorridor en de Oude Lijn als belangrijkste dragers van het OV-netwerk. Het (E-)fietsgebruik tussen het CID en omliggende gebieden zal sterk groeien. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in regionale fietsroutes die het CID verbinden met regionale kernen. Bij stations en OV-haltes zijn de netwerken van voetganger, fietser en OV met elkaar verknoopt; dit zijn de belangrijkste 'mobiliteitshubs' in het gebied. Het CID is voor autoverkeer via de Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan en Beatrixlaan met het snelwegennet verbonden. Een verschuiving van (korte) autoritten naar lopen, fietsen en openbaar vervoer zorgt ervoor dat de beschikbare wegcapaciteit optimaal gebruikt wordt. P+R-locaties aan de rand van de stad nodigen uit voor een overstap van de auto op het OV of (deel)fiets. Zie afbeelding 4.7 voor de visiekaart Bereikbaarheid CID op stedelijke schaal.'
- De 'Mobiliteit op menselijke maat' wordt in paragraaf 5.3 (p. 34-35) verder uitgewerkt. De beoogde modal split is als volgt: ca. 40% te voet, 25% per fiets, 20% OV en 15% auto. Hiermee wordt een verdichting in het CID mogelijk gemaakt, met meer ruimte voor verblijfskwaliteit, groen en een betere gezondheid. Daartoe worden fijnmazige voet- en fietsnetwerken gerealiseerd, die door hun inrichting tegelijkertijd bijdragen aan de verblijfskwaliteit en het interactiemilieu. In vervoerwijzen is de gehanteerde voorkeursvolgorde is als volgt:

Afbeelding 5.1 Voorkeursvolgorde inrichting mobiliteit op menselijke maat



Stap-principe: Stappen, Trappen, OV en Personenwagen (p. 34)

- 5.3.2 Korte afstanden = meer lopen (p. 34): 'De voetganger is de belangrijkste verkeersdeelnemer in het CID en lopen speelt een onmisbare rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. In het CID wordt een fijnmazig netwerk van voetgangersverbindingen gerealiseerd, dat goed aansluit op stations en OV-haltes. Op de hoofdroutes voor voetgangers krijgt de voetganger prioriteit als de ruimte schaars is. Hier wordt voorzien in voldoende brede en obstakelvrije trottoirs met een breedte van 2,5 tot 4,5 meter en op kruispunten met ander verkeer heeft de voetganger prioriteit. Aantrekkelijk ingerichte plinten en groenstructuren voor schaduw passen ook in dit beeld.'

Agenda Ruimte voor de Stad

In de [Agenda Ruimte voor de Stad](#) (2016, 74 pagina's) is er ruim aandacht voor lopen. Onder de kop 'Huiskamer van de stad' (p. 26) wordt in het centrum ingezet op de kwaliteit van de buitenruimte. Deze fungeert in toenemende mate als huiskamer van de stad. Het programma de Kern Bijzonder is bedoeld om deze functie te versterken. De aanpak van stadsstraten maakt dat de aantrekkelijkheid van het centrum als wandelstad voor een groter gebied gaat gelden. Ook voor het CID geldt dat de buitenruimte anders moet worden ingericht en geprogrammeerd. Het doel is om dit gebied beter te laten functioneren als interactiemilieu, oftewel als een gebied waar toevallige ontmoetingen bijdragen aan kennisuitwisseling en innovaties.

Onder de kop 'Anders omgaan met parkeren in de stad' (p. 26) in het hoofdstuk 'Ruimte voor buitenruimte' staat dat bij de inrichting van de buitenruimte prioriteit wordt gegeven aan kwaliteit voor fietsers, voetgangers, OV en ontmoetingsruimte.

Onder de kop 'Hoogstedelijk wonen in het centrum' (p. 32) wordt ingezet op het maken van aantrekkelijke hoogstedelijke, gemengde milieus in verschillende delen van het Central Innovation District (CID). Hier is ruimte voor verdichting, transformatie van bestaande gebouwen, intensivering door multifunctioneel ruimtegebruik en herstructurering. In samenhang hiermee wordt ook de *wandelstad* versterkt door het ontwikkelen van een stelsel van goede buitenruimte en ontmoetingsplekken.

Onder de kop 'Duurzaam en gezond vervoer' (p. 38) wordt ingezet op het autoluw maken van gebieden en het vormgeven aan een 'wandelstad'. De mobiliteitsgroei wordt zo georganiseerd dat dit niet ten koste gaat van veiligheid en gezonde lucht en dat het bijdraagt aan andere ruimtelijke doelen zoals verduurzaming,

economische vitaliteit, toegankelijkheid en bereikbaarheid van zorg. De autobereikbaarheid blijft belangrijk voor Den Haag, maar de beleidsaandacht verschuift met de verschuiving van de modal split mee.

Onder de kop 'Wandel- en fietsstad' (p. 38) in het hoofdstuk 'Ruimte voor duurzame mobiliteit' staat dat Den Haag inzet op het versterken en vergroten van het wandelstadconcept in het centrum, de stadswijken daaromheen en in Scheveningen. Dit betekent voorrang geven aan de voetganger en de fietsers in de buitenruimte. Ook gaat het om het verbeteren van de oversteekbaarheid van wegen en het overbruggen van infrastructuur en om aantrekkelijke looproutes vanuit de drie centrale stations. Denk daarbij aan het overkluizen van delen van de Utrechtsebaan en het creëren van loop- en fietsroutes over het Schenkviaduct.

Onder de kop 'Inpassing auto-infrastructuur' (p. 38) wordt ingezet op het beter inpassen van bestaande auto-infrastructuur, dit wordt in samenhang met de ambities rond verdichting en *wandel- en fietsstad* een steeds grotere opgave,

Onder de kop '*Wandelstad*' (p. 48) in het hoofdstuk Hart van Den Haag staat dat er meer ruimte komt voor voetgangers en auto's minder dominant worden, met levendige 'plinten' in stadsstraten: horeca, etalages, cultuur, werkruimtes.

Onder de kop 'Versterken schakelpunten en stadsstraten' (p. 48) wordt ingezet op versterkte schakelpunten en stadsstraten, met een herinrichting en programmering van stadsstraten, gericht op het aantrekkelijker maken van routes voor voetgangers en fietsers.

Onder 'Stedelijke projecten gekoppeld aan inpassing infrastructuur' (p.50) staat dat er bij de zone Schenkviaduct een langzaamverkeersverbinding over het spoor komt. En dat in de zone Prins Bernhardviaduct dit 'snelwegviaduct' wordt getransformeerd naar 'stadsstraat', een aantrekkelijke verbinding tussen Centrum en Bezuidenhout met nieuw programma en veel ruimte voor fietser en voetganger. In de zone Utrechtsebaan komt een betere langzaam verkeersverbindingen tussen CS-kwartier en Haagse Hout.

Onder 'Versterken OV-bereikbaarheid' (p. 50) wordt gezocht naar innovatieve oplossingen voor de first and last mile.

Onder 'Intensiveren toeristisch programma en wonen' (p. 54) wordt o.a. ingezet op het ontwikkelen van gastvrije plekken rondom Gevers Deynootweg, waar ruimte is voor voetganger en fietser en de auto het beeld niet domineert en het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk voor voetgangers met zichtbare en herkenbare (korte) looproutes (walkability).

Onder 'Bereikbaarheid kust' (p. 54) worden in Scheveningen automobilisten bij aankomst op Scheveningen Bad direct afgevangen door parkeergarages op strategische locaties. Hierdoor is er op Scheveningen meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Bij het herinrichten van de buitenruimte (p. 66) wordt in grote delen van de stad prioriteit gegeven aan de voetganger en fietser.

Lopen in het mobiliteitsbeleid

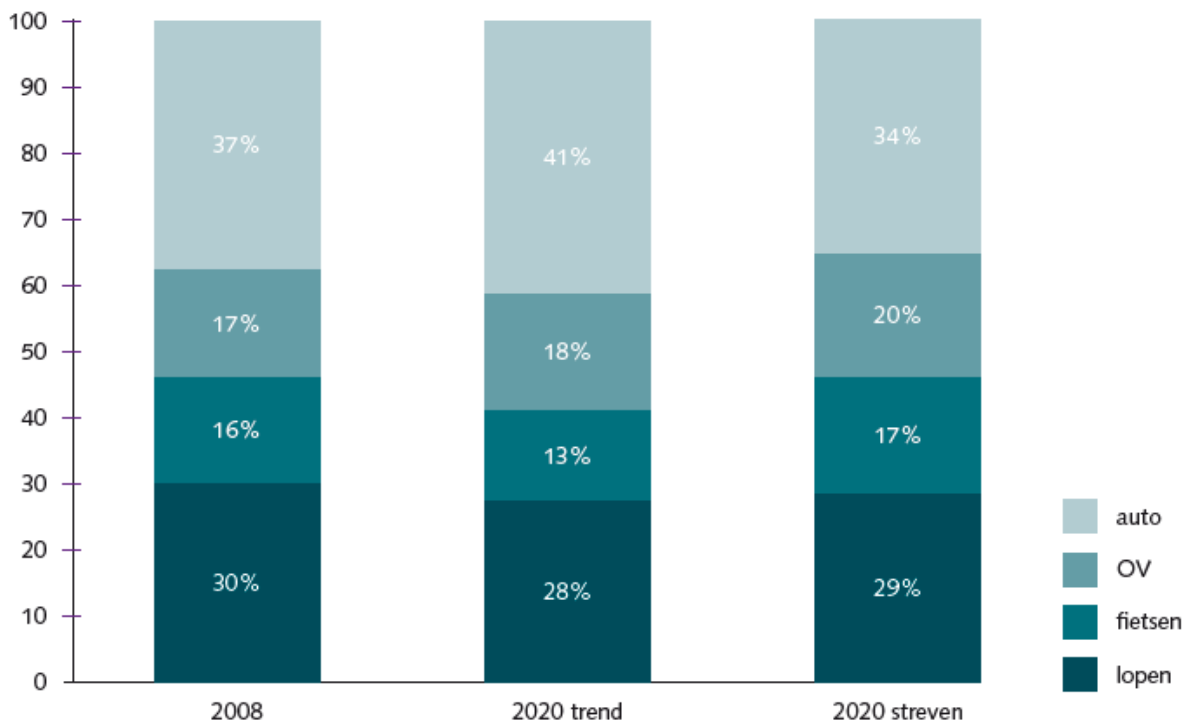
Haagse Nota Mobiliteit

In de [Haagse Nota Mobiliteit](#) (2011) gaat hoofdstuk 8 'Goede voorzieningen voor voetgangers' (pagina's 120-128) over lopen. Dit hoofdstuk bevat paragrafen over:

- Ruimte voor voetgangers
- De voetganger in de woonwijk
- Lopen van en naar het openbaar vervoer
- De voetganger centraal in de Haagse centrumgebieden
- Toegankelijke groengebieden

Het loopaandeel in het aantal verplaatsingen was in 2008 30%, met in deze nota geen significante trends of ambities om dit te wijzigen:

ONTWIKKELING VAN VERPLAATSINGEN PER VERVOERWIJZE



figuur 2.1

Deze nota meldt (p. 21) dat door de ruimtelijke schaalvergroting het marktaandeel van fiets en lopen onder druk staat. Paragraaf 2.7 'Goede voorzieningen voor voetgangers' (p. 31) meldt: 'Bijna elke verplaatsing begint te voet. Ruim 30% van alle verplaatsingen in de stad wordt te voet afgelegd. Lopen is dus populair. Lopen vergt bovendien weinig ruimte en is schoon, goedkoop en gezond. De voetganger heeft daarom recht op goede voorzieningen en voldoende aandacht en ruimte in de verdere ontwikkeling van de stad.' Verder zijn er de volgende beleidsdoelen (p. 33):

- Doorgaand autoverkeer rijdt niet door woon- en verblijfsgebieden.
- Wegen en openbaarvervoerlijnen moeten goed oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers.
- Haltes van het openbaar vervoer moeten te voet gemakkelijk, veilig en zonder barrières bereikbaar zijn.
- Minder blik op straat: de parkeerdruk mag in woon- en verblijfsgebieden niet boven de 90% stijgen.
- De verkeersveiligheid in de wijken verbetert, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Den Haag conformeert zich aan landelijke en regionale doelen voor het beperken van het aantal verkeersslachtoffers en huldigt het motto dat 'elk slachtoffer er een teveel is'.

Met in de samenvatting (p. 33):

- Goede voorzieningen voor voetgangers als basis voor een gezonde stad.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers in woongebieden als voorwaarde voor een duurzame en gezonde stad.

OV+lopen en P+W (p. 33)

Ook gebruik van openbaar vervoer gecombineerd met fietsen en lopen is een belangrijke vorm van ketenmobiliteit. Het bieden van voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers bij haltes van het openbaar vervoer maakt deze combinaties aantrekkelijker. Hierbij valt te denken aan goed ingepaste haltes, heldere routes, veilige en vlotte oversteeksituaties en voldoende stallingen. Ook nieuwe ideeën zoals Park+Bike of Park+Walk moeten verder worden ontwikkeld.

Hoofdstuk 8 'Goede voorzieningen voor voetgangers' bevat de volgende kaart (p. 121):



VOETGANGERS

kaart 8.1

- | | | | |
|---|---------------------------------------|---|--|
|  | goede looproutes van en naar stations |  | voetgangersdomein |
|  | goede looproutes naar tophaltes |  | woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer |
|  | goede bereikbaarheid groen en parken |  | parken en groengebieden |

Dit hoofdstuk meldt o.a.:

- 'Den Haag wil het lopen in de stad stimuleren. Als op zichzelf staande vorm van verplaatsen, maar ook in combinatie met het openbaar vervoer. Dat vereist een goed ingerichte openbare ruimte, waar mensen zich op een prettige manier en zonder gevaar en obstakels kunnen verplaatsen. Aantrekkelijk ingerichte straten, pleinen en parken dragen bij aan een goed loopklimaat'. Haltes en stations van het openbaar vervoer moeten gemakkelijk te voet bereikbaar zijn.'
- 'De inrichting van de openbare ruimte moet daarbij ook zijn afgestemd op de behoeften van kwetsbare groepen die soms minder goed ter been zijn, zoals ouderen, kinderen en mindervaliden. Het loopbeleid heeft veel raakvlakken met beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en stedenbouw. Zo zorgt de stedelijke verdichting van de stad ervoor dat veel voorzieningen op loopafstand bereikbaar zijn en blijven. Daarnaast bepaalt de stedenbouwkundige inrichting van gebouwen en openbare ruimte in belangrijke mate of er een aangenaam verblijfsklimaat voor voetgangers ontstaat.'

De kernpunten uit dit hoofdstuk samengevat (p. 129):

- Concentratie op woonwijken, openbaar vervoer, centrumgebieden, schoolgebieden en groengebieden.
- Inrichting van 30 km/uur zones en een veilige schoolomgeving.
- Hoogwaardige looproutes van en naar stations en haltes.
- Voetganger staat centraal bij de inrichting van centrumgebieden.
- Optimale toegankelijkheid van groengebieden voor voetgangers.

Haagse Mobiliteitsagenda

In de [Haagse mobiliteitsagenda](#) (2017) is er oog voor de voetganger in het kader van de verkeersveiligheid. Daarnaast is er ook oog voor de voetganger in het kader van zuinig met ruimte omgaan en het niet verder onder druk zetten van de leefkwaliteit. Dat betekent dat in het centrum en in de vooroorlogse stadswijken meer ruimte wordt gegeven aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelauto's. Een hoge concentratie van voorzieningen in de directe stedelijke omgeving zorgt ervoor dat de gemiddelde verplaatsingsafstand klein blijft, waardoor fietsen en lopen goede opties zijn. Vanwege de grote stromen reizigers in de stad is ook hoogwaardig openbaar vervoer met een grote capaciteit – 'massavervoer' – zeker in de centra onmisbaar. Om de schaarse buitenruimte beter en efficiënter te benutten is het nodig om de volgende keuzes te maken:

- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, als dragers van de stedelijke mobiliteit;
- Minder ruimte voor rijdende auto's (behalve op regionale en stedelijke hoofdwegen) en geparkeerde auto's boven de grond;
- Hoogwaardige inrichting van de beschikbare openbare ruimte, zodat de beoogde interactiemilieus gerealiseerd kunnen worden. (p. 20)

5.2 De rode loper uit voor de voetganger (p. 22)

Aantrekkelijke verblijfsgebieden en grote stromen voetgangers zorgen voor omzet bij winkels, terrassen, bioscopen, musea en andere voorzieningen. Er zijn kansen en mogelijkheden om de aantrekkelijkheid van de binnenstad en Scheveningen voor voetgangers te verbeteren, waardoor de kwaliteit van Den Haag als 'walkable city' verder wordt versterkt. Actuele voorbeelden van deze strategie zijn de inrichting van de Loper Oude Centrum naar station Hollands Spoor, de herinrichting van het Noordeinde en de stadsentree vanaf Den Haag Centraal richting de Theresiastraat en de Koekamp. Maar ook in andere richtingen zijn er kansen om de positie van de voetganger en daarmee de verblijfskwaliteit sterk te verbeteren. Denk hierbij aan de omgeving van de Hofweg, de Prinsestraat, de Torenstraat, de Zoutmanstraat en de verbindingen

met de Rivierenbuurt.

7.1 Fiets meer centraal stellen in de ruimtelijke inrichting (p. 30)

Veel stadsstraten hebben geen fietsvoorzieningen of voorzieningen die onvoldoende zijn om het huidige aantal fietsers te kunnen accommoderen. Bij ruimtegebrek vormen fietsers en voetgangers het vertrekpunt en wordt primair gezorgd dat deze groepen verkeersdeelnemers in het ontwerp met voldoende kwaliteit worden gefaciliteerd.

Lopen in het woonbeleid

In de [Woonvisie Den Haag 2017-2030](#) is op geen enkele manier met de voetganger rekening gehouden.

Lopen in het sportbeleid

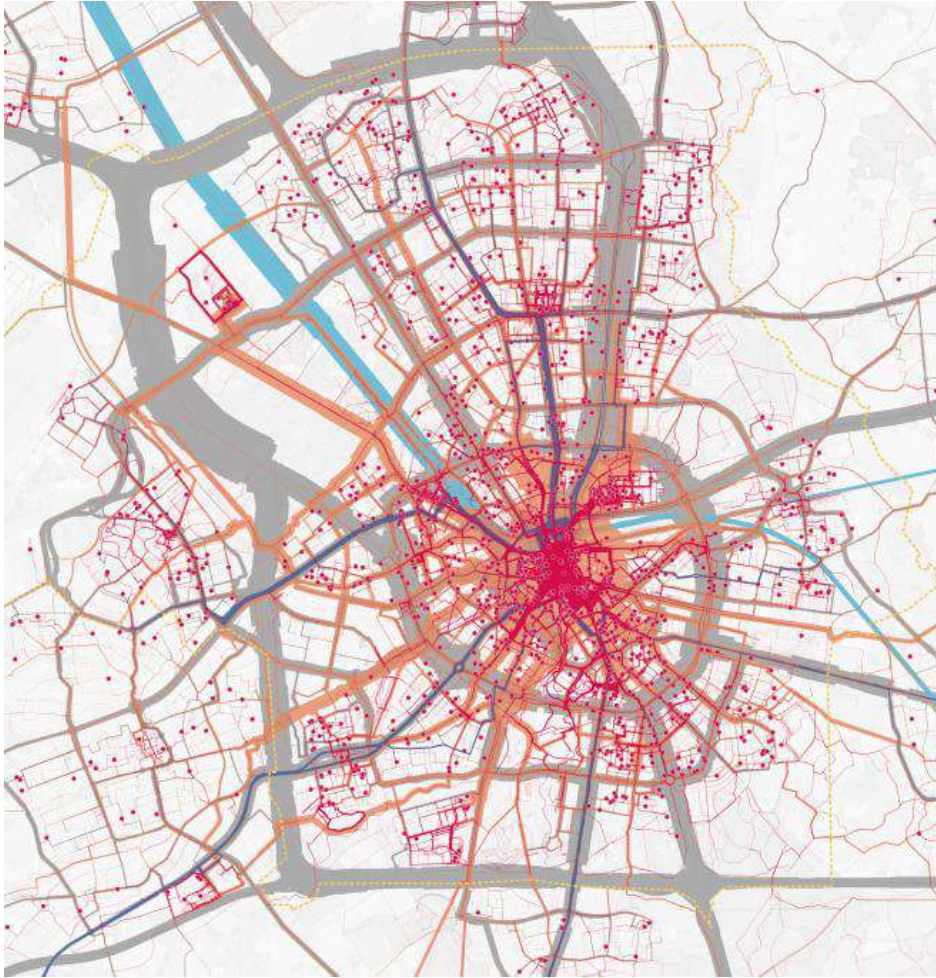
In de nota [Den Haag sportief in beweging, Sport maakt Den Haag sterker](#) 2015-2030 wordt o.a. gestreefd naar meer sport- en beweegdeelname in alle wijken. Deze nota meldt ook dat die deelname per wijk nog sterk verschilt. Mede als uitvloeisel hiervan ondersteunt deze gemeente de Parkrun. De [Voortgangsrapportage Sportnota "Den Haag sportief in beweging. Sport maakt Den Haag sterker 2015 - 2030"](#) (8 pagina's uit 2016) meldt niets over lopen.

Parkrun

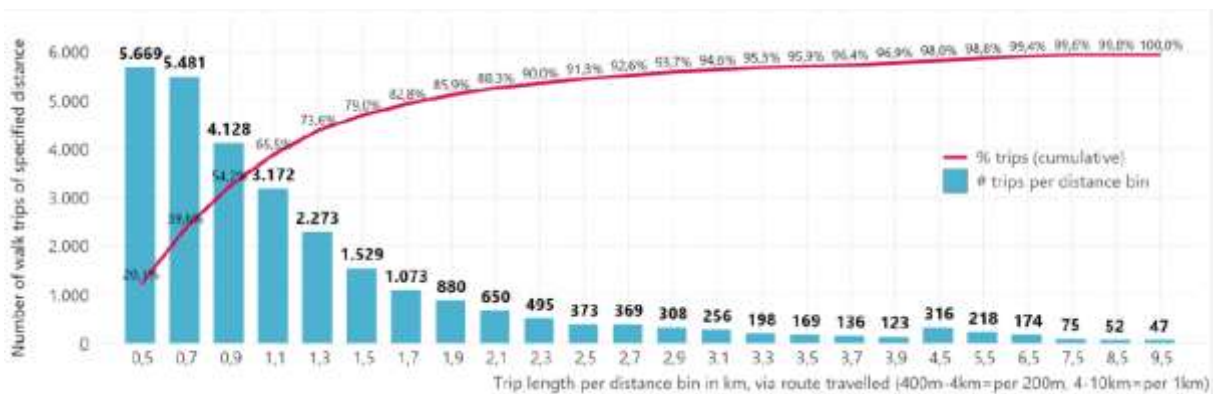
Den Haag wilde vanaf 28 maart 2020 starten met iedere zaterdag om 9.00 uur 5 km wandelen of hardlopen in het Zuiderpark. Dit is door de coronacrisis helaas uitgesteld. Hiermee zou Den Haag de negende stad zijn in Nederland die hiermee start. Deelname is gratis en na afloop is er koffie. Deze run is overgewaaid uit Engeland. Zie voor meer informatie op [Parkrun.co.nl](#). In Zuid-Holland zijn er ook parkruns in Rotterdam (in het Kralingse bos) en Warmond (Kagerzoom).

Eindhoven

Onderstaande loopkaart ('heatmap') is door de gemeente Eindhoven is in de presentatie [Mijn040routes](#) getoond op Walk 21. Deze kaart toont hoe de loop-, fiets- en autostromen zijn (respectievelijk in rood, oranje en grijs) en is gebaseerd op daadwerkelijk reisgedrag van bijna 1.700 deelnemers gedurende meer dan 30.000 meetdagen, bijna 150.000 reizen, circa 30.000 wandelingen en in totaal meer dan 1,5 miljoen reiskilometers. De metingen zijn gedaan met GPS-trackers. De wandeltrips zijn gemeten voor afstanden vanaf 400 meter.



Eindhovenaren lopen vooral afstanden tot 800 meter (ca. 60% van de loopkilometers). Afstanden boven de 1 km worden nog maar beperkt gelopen (ca. 30% van de loopkilometers).



Ook de verdeling over de dag en dagen is bekend, met doordeweeks wandelpieken in de ochtend en avond en in de lunchpauze. Op de andere dagen wordt vooral in de middag gewandeld.



Lopen in het mobiliteitsbeleid

Op visieniveau heeft Eindhoven de [Visie Eindhoven op weg](#) (2013). Hierin wordt gezocht naar een balans tussen een voor voetgangers en fietsers aantrekkelijke openbare ruimte en een bereikbare en economisch vitale stad. Deze visie bevat een ruimtelijke vierdeling, waarbij er voor de vier onderscheiden delen van de stad verschillend ruimte wordt geboden aan de vier vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV en auto), waarbij dus een matrix ontstaat met 16 cellen.

	 centrum en binnenring aantrekkelijk, levendig en gezond centrum	stadsdelen en radialen historisch radialen ontlasten, moderne radialen intensiveren	stadsdelen en ring ring als herkenbare centrale verdeelroute in de auto-ontsluiting van de stad	regio en randweg verzorgt de verbinding van de stad met de (inter)nationale netwerken
voetganger voetganger ter plekke het belangrijkste	fijnmazig netwerk van straten en stoepen, gecombineerd met verschillend ingerichte pleinen	voetganger ter plekke meest belangrijk ontwikkelen van nieuwe routes ten gunste van nieuwe dynamiek	beperken bantreewerking ring, met name bij de historische radialen	campussen zijn de nieuwe dorpen voetgangersnetwerk ter plekke linken aan recreatieve routes

Ambities ontwikkeling vervoeraandelen

Voor de periode 2012-2025 wordt gestreefd naar de volgende ontwikkeling van de vier vervoerwijzen: te voet: +10, per fiets: +10%, OV: +50%, auto: -9% (p. 10).

Lopen in beleid voor de openbare ruimte

Het [Handboek openbare ruimte](#) (april 2017) meldt hoe de openbare ruimte er uit moet zien. Hierin staat over de voetganger het volgende: 'De openbare ruimte moet mensen **uitnodigen tot bewegen** en recreëren, door o.a. de aanleg van **goede voetpaden**, aantrekkelijke parken en voldoende speelplekken etc. Ook binnen de kwaliteitsniveaus 'standaard' en 'plus' staat een uitnodigend en verrassend ontwerp

centraal. De identiteit van de straat/buurt dient in het ontwerp zoveel mogelijk tot uiting te komen.' In de bijlage (p. 108-109) staan de kwaliteitseisen voor voetpaden en trottoirs.

Toegankelijkheid

Op

inrichtingsniveau heeft Eindhoven het [Handboek toegankelijke openbare ruimte](#) (januari 2018), met toegankelijkheidseisen aan voetpaden en trottoirs (p. 14) en voor voetgangersoversteekplaatsen (p.15) en OV-haltes (p. 28). Hierbij worden ook kwaliteitsniveaus onderscheiden (basis en hoog).

Binnenstadvisie

Deze

[Visie](#) zet in hoofdstuk vier in op menselijke krachten, met voorrang voor voetgangers, fietsers en duurzaam openbaar. In diverse wijken komt er meer ruimte voor voetgangers, fietser en groen.

Groningen

Groningen was de eerste gemeente in Nederland met een autoluwe binnenstad. In 2016 heeft deze gemeente haar voetgangersgebied met 20% vergroot (zie het bericht [Groningen vergroot voetgangersgebied met 20 procent](#)).

Leiden

Deze gemeente zal in 2020 [Voetgangersbeleid](#) formuleren, haar site meldt:

Opstellen voetgangersbeleid

De dichtbebouwde binnenstad van Leiden leent zich heel goed om te wandelen. In de participatiebijeentkomsten van het afgelopen jaar is gebleken dat het voetgangersbeleid meer aandacht verdient dan dit op dit moment krijgt. In 2020 wordt apart voetgangersbeleid opgesteld, met daarin aandacht voor de toegankelijkheid en verkeersveiligheid van voetgangers. Het aantal specifieke projecten voor voetgangers is beperkt, omdat voetgangersvoorzieningen in veel gevallen onderdeel zijn van bredere projecten. Bij projecten in de openbare ruimte streven wij naar een optimale inrichting voor alle voetgangers, mede om bij te dragen aan onze ambitie verplaatsingen te voet te stimuleren.

Verbeteren aanlooproutes Centrum

Het verbeteren van de aanlooproutes in het centrum maakt onderdeel uit van het integrale plan Leefbare en toegankelijke binnenstad, dat onderdeel is van het Programma Duurzame Mobiliteit.

Rotterdam

Rotterdam werkt aan een gezonde, bereikbare en toegankelijke stad voor de voetganger; in de straten, parken, pleinen en gebouwen. Zodat het prettiger wordt voor mensen om in Rotterdam te lopen. Op naar Rotterdam als aantrekkelijke loopstad! Zie voor meer informatie [Rotterdam loopt](#). De Aanpak Rotterdam Loopt wordt nu verder uitgewerkt. Het gaat hierbij om een integrale samenwerking tussen de Diensten Stadsontwikkeling, Stadsbeheer en Maatschappelijke Ontwikkeling. De inzet is op een gezond en bereikbaar Rotterdam: een stad voor iedereen.

Lopen in het economisch en vrijetijdsbeleid

Economie: het wordt steeds drukker in het stadscentrum

Op Rotterdam.nl verscheen het persbericht [Economische Verkenning Rotterdam 2020](#) (EVR 2020, zie voor meer informatie de [EVR-site](#) en het [EVR-dashboard](#)) waaruit blijkt dat de Rotterdamse economie in 2018 en 2019 harder groeide dan het landelijke en regionale gemiddelde, met name door de groei van de dienstensector in het centrum, wat leidt tot een verdere concentratie van werk, wonen en consumptie in de stad, waardoor het hier dus steeds drukker wordt.

Toerisme: het wordt ook steeds drukker met (lopende) gasten

Begin maart 2020 verscheen de visie [Gast in Rotterdam: een nieuwe kijk op toerisme](#)

Deze visie meldt over lopen:

- 'We gaan aan de slag met wayfinding, een nieuw systeem voor voetgangersbewegwijzering. De focus ligt in eerste instantie op het op orde brengen van de basis (vervanging), op coördinatie en beheer. Vervolgens onderzoeken we de mogelijkheid voor verdere ontwikkeling van dit onderwerp.' (p. 15)
- We stimuleren het gebruik van OV, lopen en fietsen: alternatief vervoer (p. 16):
 - Wat gaan we doen: We zorgen ervoor dat toeristen snel en gemakkelijk een schoner alternatief kunnen vinden (en willen vinden) voor het gebruik van auto en vliegtuig. We kijken hierbij goed naar de verplaatsingen van bezoekers in en naar de stad. Het stimuleren van lopen past daarin.
 - Waarom doen we dat: We maken ons collegebreed sterk voor een betere luchtkwaliteit in Rotterdam en de "walkability" van de stad.
 - Hoe pakken we het aan: De aanpak loopt langs twee sporen:
 - 1. gedrag: Bewustwording, informatievoorziening (bijvoorbeeld het promoten van de goede (internationale) treinverbindingen als alternatief voor het vliegtuig) en het verkennen van de mogelijkheden van "nudging" (een toepassing om daadwerkelijk gedragsverandering te realiseren) en
 - 2. infrastructuur: op basis van onderzoek ontwikkelen we goed aansluitende mobiliteitssystemen.
- 'De Maas is het middelpunt van Rotterdam en moet uitnodigen tot wandelen, verblijven en sporten.' (p. 23)
- 17% van de gasten geeft aan een stadswandeling te hebben gemaakt (p. 37)

Binnenstad als City Lounge

Rotterdam ontwikkelt haar binnenstad tot [City Lounge](#), waarbij het draait om het ontwikkelen van interessante verblijfsgebieden voor ontmoeting, verblijf en vermaak, met ruimte voetgangers, fietsers, groen en water. In het Binnenstadplan 2008 - 2020 en het collegewerkprogramma is de ambitie voor de binnenstad verwoord: 'Wij willen dat meer mensen in de binnenstad gaan wonen en werken. Ook willen we dat meer mensen de binnenstad bezoeken en er langer blijven en meer besteden. Om dit te bereiken gaan we door met het ontwikkelen van de binnenstad tot een plek waar altijd iets te doen is. Een plek waar het aangenaam is om te verblijven en te verpozen voor bewoners, bezoekers, studenten, bedrijven en investeerders' (citaat uit het collegewerkprogramma).

Factsheet lopen in Rotterdam

Er is inmiddels een [Factsheet lopen in Rotterdam](#), dat is gebaseerd op vragen naar loopgedrag via het Digitaal Stadspanel. **Tijd** (te weinig tijd / te traag), **het weer** (te slecht) en **afstand** (te ver) zijn de drie meest vermelde redenen om niet te lopen. Verder vormt een gevoel van **onveiligheid** een andere reden die door meer dan 10% van de respondenten wordt genoemd (alle andere redenen om niet te lopen scoren lager).

Uit het KiM-rapport [De invloed van het weer op personenmobiliteit](#) (2020) blijkt dat vooral mooi zonnig **weer** meer mensen lopen (en fietsen).

Volgens een recente studie van het [CBS](#) (2020) scoren in Nederland Rotterdam en Heerlen het slechtst op **sociale veiligheid**, wat het naar buiten gaan en lopen dus niet bepaald bevordert.

De waarde van actieve mobiliteit

Zie hiervoor het document [De waarde van actieve mobiliteit](#) en de bijbehorende [Infographic](#).

Op jaarbasis kan meer inzet op actieve mobiliteit het volgende opleveren:

- Reistijdwinst 1 km/u sneller fietsen: €26,7 miljoen
- Milieu: lucht en geluid: €19 miljoen
- Gezondheid: €13 miljoen minder diabeteskosten
- Minder parkeerplekken: €5,3 miljoen

Veel maatschappelijke baten van lopen blijken lastig te kwantificeren en Zie voor een overzicht van al die (kwalitatieve) baten het document [Lopen loont](#).

Voor lopen relevant beleid

Lopen zal o.a. een plek moeten krijgen in:

- de Omgevingsvisie,
- de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak,
- de Visie Openbare Ruimte
- de Sportnota,
- Gezond010.

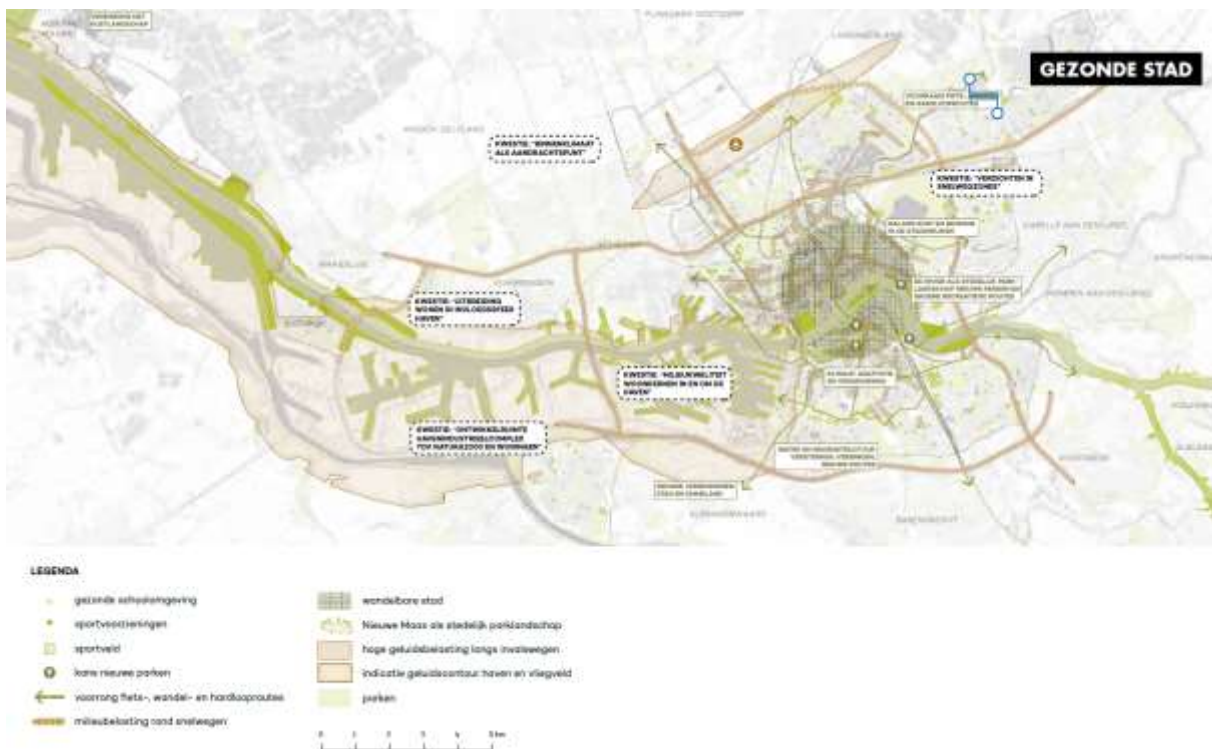
Daarbij wordt zoveel mogelijk aangehaakt bij andere projecten. Daarnaast zal ook een aantal specifieke projecten voor lopen worden opgezet.

Lopen in het omgevingsbeleid

De Omgevingsvisie is nog niet gereed, maar er is wel een [Verkenning Omgevingsvisie Rotterdam](#) (2018) verschenen. Hierin staat het volgende over lopen:

- Mobiliteitstransitie: De manier waarop we ons in de stad verplaatsen verandert. Meer wandelen, meer fietsen en meer openbaar vervoer. Mobiliteitsservices worden beter, waardoor het bezit van een auto minder nodig is. Ook het vervoer van goederen en de stadsdistributie verandert onder invloed van technologische ontwikkelingen.
- In het kader van een compacte, bereikbare stad: om te voorkomen dat het vervuilende autogebruik toeneemt, is een sterk netwerk van openbaar vervoer en fiets- en wandelpaden belangrijk. De hogere dichtheid van woningen vraagt om genoeg ruimte voor ontmoeting, sport en spel.

- In het kader van gezondheid: inzet op een gezonde schoolomgeving met rookvrije schoolpleinen waar kinderen vanuit huis op de fiets of wandelend naartoe kunnen; op kwalitatief goede sportvoorzieningen, zoals gymzalen en andere mogelijkheden voor sporten, spelen, bewegen en ontmoeten dichtbij huis;
- In het kader van het bevorderen van het buitenleven: Rotterdam heeft een tekort aan wandel-, hardloop- en fietsmogelijkheden. Kwalitatief goede openbare speel- en sportplekken zijn er ook niet genoeg. Daarom zetten we in op logische en herkenbare routes en voorzieningen om wandelen, hardlopen, skeeleren, fietsen enz. te vergemakkelijken. Er komen gevarieerd ingerichte openbare speel- en sportplekken met meer mogelijkheden voor ontmoeting in de buurt. Fietsers krijgen meer groen licht, zodat ze door kunnen rijden. We willen de bestaande groenstructuur versterken en verbinden met de regio. Zo zou de Nieuwe Maas kunnen worden getransformeerd tot stedelijk parklandschap met nieuwe parken en groene routes.
- In het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2030 is aangegeven hoe Rotterdam toewerkt naar een betere balans tussen auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, in een zich verdichtende stad.
- Gestreefd wordt naar een oostelijke stadsbrug die multimodaal is: aantrekkelijk is voor voetgangers, fietsers, auto's en snel en frequent OV en die het scheepverkeer niet frustreert.



In bovenstaand figuur staat de grijze cirkel staat voor de wandelbare stad. De groene pijlen staan voor voorrang voor (hard)lopen en fietsen.

Lopen in het mobiliteitsbeleid

De [Startnotitie Rotterdamse Mobiliteitsaanpak](#) (2019) geeft als volgt aandacht aan de voetganger:

- Rotterdamse voetgangersagenda en Walk21: De voetganger en de betekenis van lopen in de stad worden steeds belangrijker. We geven vorm aan een voetgangersagenda. We ontwikkelen meer kennis over de voetganger en maken een voetgangersnetwerk. De voetganger krijgt in

inrichtingsplannen een prominente plek. Het internationale congres Walk21 Rotterdam vindt plaats in oktober 2019. Rotterdam is voor een week gastheer voor een internationale en nationale groep van deskundigen en geïnteresseerden op het gebied van stedenbouw, gezondheid, economie, technologie, actief bewegen, duurzaamheid en boven alles, lopen!

- Deze aanpak bevat maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie voor de komende jaren aan meer ruimte voor OV, fiets, voetganger en nieuwe schone vervoersmiddelen én het slimmer omgaan met auto's in de stad.
- De groei van het aantal fietsers en voetgangers vraagt om meer ruimte in de infrastructuur, met name in de binnenstad. Een aantrekkelijk voetgangersnetwerk verleidt Rotterdammers tot meer bewegen en vergroot de aantrekkelijkheid van de stad.
- Meer ruimte voor voetganger, fiets en ov verleidt de automobilist tot andere keuzes
- Vormgeven mobiliteitstransitie; het geven van meer ruimte aan ov, fiets en voetganger en het prioriteren van deze modaliteiten
- We maken de mobiliteitstransitie op straat zichtbaar door meer ruimte voor de fiets en voetganger.
- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, ov en groen op stadsboulevards, door het transformeren van bijvoorbeeld de Blaak-West-Blaak of Schiekade.
- Voetgangers en fietskwaliteit Erasmustracé. De langzaamverkeersbuis van de Maastunnel gaat voor ca 7 maanden in onderhoud. Deze periode leent zich om te onderzoeken hoe op de routes van en naar de Erasmusbrug de voetgangers en fietsers structureel extra kwaliteit kunnen krijgen.

Lopen in het ruimtelijk beleid

Visie Openbare Ruimte

De [Visie Openbare Ruimte 2019-2029](#) (35 pagina's) met als ondertitel 'Een gezond en groen Rotterdam voor iedereen' meldt het volgende over lopen:

- Onderdelen van de transitie naar duurzame mobiliteit zijn elektrificering, het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger (p. 10).
 - Rotterdam wil de openbare ruimte groener, levendiger en inclusiever maken en fietsers en voetgangers meer bewegingsvrijheid geven (p. 12)
 - 'Ruim baan voor fietser en voetganger' vormt het derde doel van deze nota, die hierover meldt (vanaf p. 24):
 - De behoefte aan gezonde, schone, innovatieve en actieve mobiliteit groeit. De verdichting van de stad kan alleen als lopen, fietsen en OV-gebruik in de 'modal split' toenemen. Dit vraagt om meer bewegingsruimte voor de voetganger en de fietser in de openbare ruimte met aandacht voor gebruikscomfort. Denk aan oversteekbaarheid, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en veiligheid. Ook de OV-knoppen spelen een cruciale rol in de groei van de stad, hier kan verdicht worden. Deze knoppen vormen de entree van Rotterdam en zijn een schakel in het stedelijk OV-systeem. Lopen en fietsen zijn natuurlijk ook heel goed voor de gezondheid en bieden meer kans op ontmoetingen. De voetganger en fietser zijn bovendien economisch gezien interessant. Studies naar koopstromen wijzen uit dat ze binnen verschillende sectoren al meer geld uitgeven dan automobilisten. (p. 24)
- In het kader van actieve mobiliteit wordt hierbij ingezet op (p. 25) :
- Meer ruimte maken voor de fietser en de voetganger.
 - In het ontwerp van wegen rekening houden met de verschillende snelheden van alle vormen van mobiliteit naast elkaar.

- We passen waar mogelijk het 'omgekeerd ontwerpprincipe' toe, waarbij in de ruimtelijke inrichting van straten de positie van voetganger en fietser centraal gesteld wordt. Dit is maatwerk per buurt.
- In de woonwijken en de binnenstad meer ruimte creëren voor fietsers, voetgangers en vergroening, en werken aan de parkeerstrategie
- Maken en markeren van herkenbare en logische ommetjes in de wijken en buurten voor meer beweging en ontmoeting.
- Experimenten blijven doen, zoals Park(ing) Day en Happy Streets.

Deze voorgestelde maatregelen sluiten aan bij de nieuwe Fietsvisie van de stad en het nog te ontwikkelen voetgangersbeleid.

- Het doel 'Ruim baan voor fietser en voetganger' vraagt om functionele verbeteringen langs boulevards, plekken voor fietsparkeren en aantrekkelijke OV-knopen. In het algemeen vergroten de transities die op de stad afkomen de urgentie om te investeren in functionele verbeteringen, voor een beter straatbeeld en meer gebruikscomfort. (p. 32)
- Juist de rivieren - Nieuwe Maas, Rotte en Schie - bieden een antwoord op de verdichting. Midden in de stad, waar de druk op de openbare ruimte alleen nog toeneemt, zijn dit de meest centrale open ruimten. Hier liggen kansen om substantieel nieuwe en karakteristieke groene plekken toe te voegen. En ook de fietser en voetganger meer bewegingsruimte te geven en recreatieve en functionele routes en ommetjes te realiseren. (p. 47)
- Routes en verbinden (p.48): investeer in betere en meer routes naar en langs de rivieren. Voetgangers en fietsers staan hierbij centraal en er is aandacht nodig voor recreatieve vaarverbindingen. Drie opgaven zijn hierbij van bijzonder belang:
 - Het Nieuwe Maasparcours verder uitwerken ende ontbrekende schakels aanbrengen zodat een aaneengesloten groene route ontstaat.
 - Verbeter en voeg verbindingen toe binnen de zogeheten Rottewig, dus langs de Rotte 'van bron tot dam', om de buurten en wijken van binnenuit te verbinden met het grotere natuur- en recreatiegebied buiten de stad.
 - Maak een ontwikkelkader voor de Schie waarin recreatie, beroepsvaart en natuur in balans zijn, met volop ruimte voor verblijf en verbindingen.
- Verbinden (p. 53): zorg voor balans tussen stromen en verblijven: creëer aantrekkelijke plekken met meer en betere verbindingen voor toenemende stromen voetgangers, fietsers en OV-gebruikers. Verminder de barrièrewerking van boulevards en stadsstraten.
- Ook in de focuswijken in Rotterdam Zuid komt er meer ruimte op straat voor fietsers en voetgangers (p. 55)
- Ook op de boulevards en stadsstraten komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers (p. 58).

Lopen in het sportbeleid

Rotterdam heeft de sportnota [Sport beweegt Rotterdam](#) (69 pagina's) voor de periode 2017-2020 eind 2016 vastgesteld (volgens deze cyclus is dit najaar een nieuwe nota te verwachten). Eén van de hoofddoelen van deze nota is om meer Rotterdammers meer te laten bewegen en sporten. Deze nota constateert steeds meer Rotterdammers sporten en bewegen in de openbare ruimte. Vooral deelname aan routegebonden activiteiten als hardlopen, fietsen en wandelen stijgt sterk. Hoofdstuk 4 'Meer Rotterdammers in beweging' (p. 29-36) is gewijd aan het meer in beweging krijgen van de bewoners, waar ook lopen in de openbare ruimte een rol in speelt. Doel is om sporten en bewegen voor iedereen dichtbij, toegankelijk, betaalbaar en beschikbaar is, zowel georganiseerd (in verenigingsverband) als ongeorganiseerd (in de publieke ruimte). De aandacht gaat in dit hoofdstuk vooral naar het in georganiseerd verband sporten.

Staphorst

Lopen in het omgevingsbeleid

De [Omgevingsvisie Staphorst voor elkaar](#) meldt o.a. het volgende over lopen:

Bijdrage wandelen aan de gezondheid (p. 85)



Bewoners vragen aandacht voor lopen

Kernthema's die in iedere participatiesessie naar voren kwamen zijn de bereikbaarheid van Staphorst, de kansen voor recreatie en toerisme, ondernemerschap en arbeidsethos, de wens voor fiets- en wandelpaden, het voorzieningenaanbod en duurzaamheid.

Aanleg wandelpaden

'We leggen ook meer fiets- en wandelpaden aan' (p. 47).

Opname fiets- en wandelnetwerk in de omgevingsvisie 2.0

'De bestaande basisgroenstructuur geeft een goed beeld van het bestaande groen. Daarin zijn beeldbepalende groenelementen opgenomen, zoals bomenrijen, grootschalige groenstroken en specifieke (groene) plekken (zoals centra, openbare gebouwen, begraafplaatsen, sportvelden, parken e.d.), maar ook het netwerk van speelplaatsen, fiets- en wandelroutes, zal in een volgende versie van de omgevingsvisie (de omgevingsvisie 2.0) worden opgenomen. Deze structuur kunnen we dan blijven gebruiken om de diverse functies in de openbare ruimte vorm te geven (p. 59).

Uitbreiding wandelnetwerk

Wandelen is goed voor de gezondheid en het maken van ommetjes voorziet in de behoefte van veel mensen om vanuit de woning een stuk te lopen. Het toevoegen van langere paden helpen het toerisme een handje. Om wandelen in de omgeving te stimuleren willen wij Lange-Afstand-Wandelpaden (LAW's), Streekpaden, regionale routenetwerken en andere recreatieve routes verknopen met ons bestaande wandennetwerk. Dit betekent ook dat we ruimte voor wandeltrajecten

willen creëren op plekken waar de hoofdfunctie anders is (bijvoorbeeld agrarisch, natuur of waterkering). Bij voorkeur gebruiken we de aanleg van een wandelpad om ook de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. Ook ondernemers kunnen hieraan bijdragen (p. 69).

Versterking kwaliteit wandelnetwerk

Wij hebben hiervoor al aangegeven dat wandelen een belangrijke bijdrage aan de recreatie en de gezondheid levert. Wij streven daarom naar een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat lopen / bewegen wordt gestimuleerd. Bij de verplaatsing van routes zal wandelvriendelijkheid hoog in het vaandel staan. Dit betekent onder andere dat we eventuele knelpunten – zoals gevaarlijke kruispunten met andere wegen – proberen op te lossen met als doel een aantrekkelijke en veilige wandelinfrastructuur te creëren. Zo zullen wij er onder andere op toe zien dat bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen barrièrewerking voor wandelaars voorkomen wordt. In plannen en initiatieven zullen wij rekening houden met de toeristische vaarwegen (BRTN), de landelijke fiets- en wandelroutestructuren (LAW en LF) en de provinciale netwerken voor fietsen, varen en paardrijden (p. 75).

Utrecht

Lopen in het mobiliteitsbeleid

Het [Voetgangersbeleid](#) is hier onderdeel van het verkeersbeleid. Dit beleid bevat de volgende drie onderdelen:

1. Voetgangersgebied binnenstad

Utrecht groeit maar sinds de jaren '70 is het voetgangersgebied in de binnenstad bijna even groot gebleven. We willen de binnenstad voor iedereen fijn houden. Daarom breiden we het voetgangersgebied uit en komen er nieuwe tijden voor fietsers en bevoorrading. Lees meer over de uitbreiding van het voetgangersgebied binnenstad.

2. Actieplan voetganger

Utrecht is de eerste stad in Nederland met een 'Actieplan Voetganger'. Met het actieplan wil Utrecht het lopen / wandelen aantrekkelijker en veiliger maken. Dit [Actieplan Voetganger 2015-2020](#) (23 pagina's) heeft zowel oog voor People, Profit als Planet, ofwel Welzijn, Welvaart en Leefomgeving en de bijkomende maatschappelijke baten. Dit actieplan is vooral verkennend van karakter en bevat de volgende acties:

- Voetgangersnetwerken ontwikkelen en kwaliteit beoordelen
- Uitwerken van verbeterprogramma's voor minimaal 2 wijken
- Verbeteren van recreatieve wandelroutes
- Verkenning uitbreiding voetgangersgebied
- Het creëren van goede looproutes bij fietsenstallingen
- Aanvullen van het Handboek Openbare Ruimte
- Workshops voor medewerkers die zijn betrokken bij (her)inrichting van de openbare ruimte
- Het stimuleren van de loopcultuur
- Conflicten tussen voetgangers en fietsers in de Nobelstraat voorkomen
- Creëren van meer verblijfsruimte voor de voetganger op de Voorstraat/Wittevrouwenstraat
- Het creëren van een goede voetgangersroute tussen station Vaartsche Rijn en Ledig Erf
- Het verbeteren van de looproute van de Nachtegaalstraat naar Burgemeester Reigerstraat
- Loopverbinding P&R Westraven - sneltram verbeteren

3. Voetgangersideeënpunt

Utrecht wil meer aandacht voor de voetganger. Daarom kon u meedenken over de voetganger in Utrecht via het voetgangersideeënpunt. Het meldpunt is nu gesloten en de ideeën zijn verzamelend en opgepakt. De reacties en ideeën zijn nu te bekijken, zie [Meer info](#).

Lopen in het ruimtelijk beleid

Ruimtelijke strategie

In de [Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei](#) staat het volgende over lopen:

- Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. (p. 6)
- De bestaande kwaliteiten van de stad nemen we als uitgangspunt. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat. Dat moet zo blijven. Niet voor niets vinden we ruimte voor de voetganger belangrijk én is de fiets een vervoermiddel waarmee de hele stad kan worden bestreken en – zeker met de opkomst van elektrisch fietsen – zelfs grote delen van de regio. (p. 12)
- Een thema van toenemend belang is het klimaat. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO₂-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. (p. 13)
- De Binnenstad is het visitekaartje van Utrecht. Culturele instellingen, de historische binnenstad en monumenten, de grachten, de winkels, horeca- en culturele voorzieningen en de (groot)stedelijke evenementen zijn een goede voedingsbodem voor toerisme. In het centrum, maar ook op het Utrecht Science Park en in Leidsche Rijn Centrum zijn voetgangers en fietsers hoofdgebruikers van de openbare ruimte. (p. 16)
- De groei van Utrecht zorgt voor meer drukte in en rond de binnenstad. Door aanpak van de openbare ruimte en door een slimme organisatie van auto- en fietsparkeren maken we hier meer ruimte voor de voetganger. (p. 16)
- Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. We onderzoeken de mogelijkheden om met een extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal. (p. 24)
- Zo willen we in Zuidwest met het Rondje Stadseiland, een wandel-, jog- en fietsrondje langs de twee kanalen in Utrecht, de ontmoetingsfunctie op wijkniveau versterken. (p. 30)
- In de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' hebben we de stad ingedeeld in drie zones. Deze ABC-zonering is bepalend voor de mobiliteitskeuzes per gebied (zie de volgende figuur). In zone A is de verkeersruimte schaars en zijn de fietser en vooral voetganger hoofdgebruiker. In zone B wordt een balans tussen verkeersstromen en verblijfsruimte hersteld, met meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven. In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte voor elke vervoerwijze. (p.33)



- Utrecht heeft een gastvrij, uitnodigend historisch centrum voor zowel bezoekers als bewoners. De omvang van het huidige winkelwandelgebied stamt uit de begin jaren 70 van de vorige eeuw en vraagt door allerlei trends en ontwikkelingen om uitbreiding. Utrecht kan bewoners en bezoekers een elkaar versterkende mix van commerciële (winkels, horeca) culturele (musea, Domunder) en maatschappelijke (ontmoeten, stadhuis, werkplekken) functies bieden. Alles is wandelend te bereiken. De belevingseconomie maakt van Utrecht een sterk merk. De gemeentelijke inzet is gericht op het versterken van het kernwinkelgebied, het universiteitskwartier en het museumkwartier door de ruimtelijke transformaties van anderen te begeleiden door de verlangde herinrichting van de aangrenzende openbare ruimte. Een tweede belangrijk onderdeel van de inzet is de verbetering van de routes tussen de kwartieren en naar de binnenstad. De pleinen spelen daarbij een cruciale rol. De kracht van het centrum zal steeds meer bepaald worden door de kwaliteit van de te onderscheiden kwartieren en de verbinding tussen deze kwartieren. De spanning tussen drukte en stilte tussen pop en klassiek, tussen commercie en wonen, tussen zomer en winter, tussen dag en nacht geeft aan het centrum van de stad een enorm pallet aan belevingen. De historische stad die met infrastructuur en gebouwen 1000 jaar wonen en werken weerspiegelt, vormt de perfecte entourage om te wonen, werken en bezoeken. Een beter gebruik van grotere delen van de binnenstad en van de aanloopstraten is essentieel om de groeiende bevolking en stijgende bezoekersaantallen op te vangen. (p. 55-56)
- Merwedekanalzone: in aanvulling op de OV zal ook moeten worden geïnvesteerd in het fiets- en wandelverkeer door het realiseren van een aantal fiets en voetgangersbruggen en adequate fietsverbindingen voor de ontsluiting met andere gebieden. In aanvulling hierop draagt de realisatie van het rondje Stadseiland, het realiseren van groene (blauwe) verbindingen tussen Park Transwijk en het Merwedekanaal en het ondergronds brengen van de warmteleidingen HWC bij aan forse kwaliteitsimpuls van het woon- en leefklimaat en daarmee aan de gezonde verstedelijking van het gebied. Daarnaast is het uiteraard ook van groot belang om kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte aan te leggen binnen het gebied die uitnodigt tot ontmoeting en beweging. In tabel B3 is een hele ruwe

indicatie gegeven van de financiële opgave van het gebied exclusief de beschreven noodzakelijke systeemsprong OV. (p. 56)

- Mobiliteit: Bevorderen lopen, fietsen, OV en efficiënt vervoer
De groei van Utrecht zal leiden tot een toename van de mobiliteit. De keuze voor groei door inbreiding, gezonde verstedelijking en stedelijke kwaliteit maakt het nodig de mobiliteit in de stad anders te organiseren. Daarbij zoeken we een nieuwe balans tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in de stad, door sterk te focussen op vervoerwijzen als lopen, fietsen, openbaar vervoer en efficiënte logistiek. Dit komt tot uitdrukking in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). Het gaat om maatregelen in de directe omgeving van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden van de ruimtelijke strategie, maar het is ook een stadsbrede benadering: een omslag in de mobiliteit van de stad als geheel schept de voorwaarden om de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden goed te kunnen ontwikkelen. De maatregelen – stadsbreed én op en om ontwikkellocaties – zijn opgenomen in de projectenlijst van SRSRSB. Het betreft zowel infrastructuur als niet-infrastructurele maatregelen (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, etc.). (p. 60)
- Naar verwachting groeit de voetgangersstroom in de binnenstad van 25 naar 40 miljoen mensen per jaar. Het aantal reizigers in het Stationsgebied groeit naar 100 miljoen reizigers per jaar. Met deze bezoekerstoename groeien ook de bestedingen en werkgelegenheid. Er is echter onvoldoende ruimte voor voetgangers, allure en kwaliteit van de openbare ruimte. Er ontstaat in toenemende mate conflicterend ruimtegebruik tussen voetgangers, fietsers en auto's en OV waardoor opstoppingen en irritaties ontstaan. De opgave is deze bezoekersgroei goed te faciliteren en te zorgen voor een aantrekkelijke, gastvrije, persoonlijke, schone binnenstad en voor een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat. (p.61-62)

Lopen in het gezondheidsbeleid

Dit staat er over lopen in de nota [Gezondheid voor iedereen 2019-2023](#):

- We geven bij het inrichten van de openbare ruimte de voetganger en de fiets vaker voorrang en meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken ontwerpen we zo dat de auto minder nodig is. (p. 19)
- Samen met werkgevers werken we aan gezond en milieuvriendelijk woon-werkverkeer. Zodat werknemers zich uitgenodigd voelen om te lopen en fietsen en/of gebruik te maken van vervoer waarbij er minder of geen schadelijke stoffen worden uitgestoten.(p. 34)

Verder voor lopen relevant beleid

- Sinds 2018 zijn lopen en fietsen samengebracht onder één programma onder één programmamanager.
- Er is een ambtelijke wens voor een Actieplan Voetganger 2.0 (maar dit heeft momenteel beperkte politieke prioriteit).
- Datagedreven sturing: op basis van data plekken voor voetgangers verbeteren.
- De voetganger meer centraal stellen in lopende projecten.
- Het fietsprogramma heeft een relatief ruim budget, hiermee zal beter de verbinding worden gezocht.

- Het vorige Actieplan Voetganger plan was geïnspireerd op het fietsplan. De opgave is nu vooral om de voetganger als volwaardige zelfstandige modaliteit in het mobiliteitsbeleid op te nemen. Daarnaast dient de ruimte voor de voetganger niet meer beschouwd te worden als 'restruimte', zoals nu nog soms het geval is.

Zwolle

Lopen in het mobiliteitsbeleid

Ook bij deze gemeente vormt lopen onderdeel van het [Mobiliteitsbeleid](#), waarvan de visie december 2019 is vastgesteld en waarbij nu aan de uitvoeringsagenda wordt gewerkt. Er wordt ingezet op alle vervoerwijzen: 'we werken aan goede routes en doorstroming voor alle vormen van vervoer: voor de voetganger, fiets, het openbaar vervoer én schone auto's.' Zie voor meer informatie de in 2019 vastgestelde visie [Mobiliteit brengt Zwolle verder](#). Er zijn met name ambities voor de fiets, zo wil Zwolle een vitale wereldfietsstad worden. Daarnaast is er ook oog voor toegankelijkheid voor voetgangers en zal ook in Zwolle het STOP-principe worden gehanteerd.

Lopen in het omgevingsbeleid

In deel 1 van de [Omgevingsvisie](#) wordt gestreefd naar een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen (met b.v. goede fiets- en wandelvoorzieningen en buitenspeelmogelijkheden) (p. 20). Verder wordt gestreefd naar 'Een fijnmazig en vrij toegankelijk netwerk van pleinen, straten, lanen en stegen voor met name fietsers en voetgangers.' (p. 40). Ook wordt wandelen langs de waterkant aantrekkelijker (p. 50). Ten slotte meldt deze visie: 'de fiets en voetganger kunnen de drager worden van het nieuwe centrumgebied en daarmee zorgen voor een leefbaar en aantrekkelijk verblijfsklimaat' (p. 56).

Lopen in het toegankelijkheidsbeleid

Zwolle wil een toegankelijke stad zijn, waarbij de website [Toegankelijke stad](#) is ontwikkeld. Dit streven is gestart vanuit inzet op het VN-verdrag voor de mensen met een handicap. In kader van dit verdrag is een visie ontwikkeld voor de toegankelijke buitenruimte waarbij de landelijke richtlijnen hiervoor zijn vertaald naar de Zwolse situatie die op deze website zijn te vinden, waaronder deze [Visie](#) en de [Ontwerprichtlijnen](#).

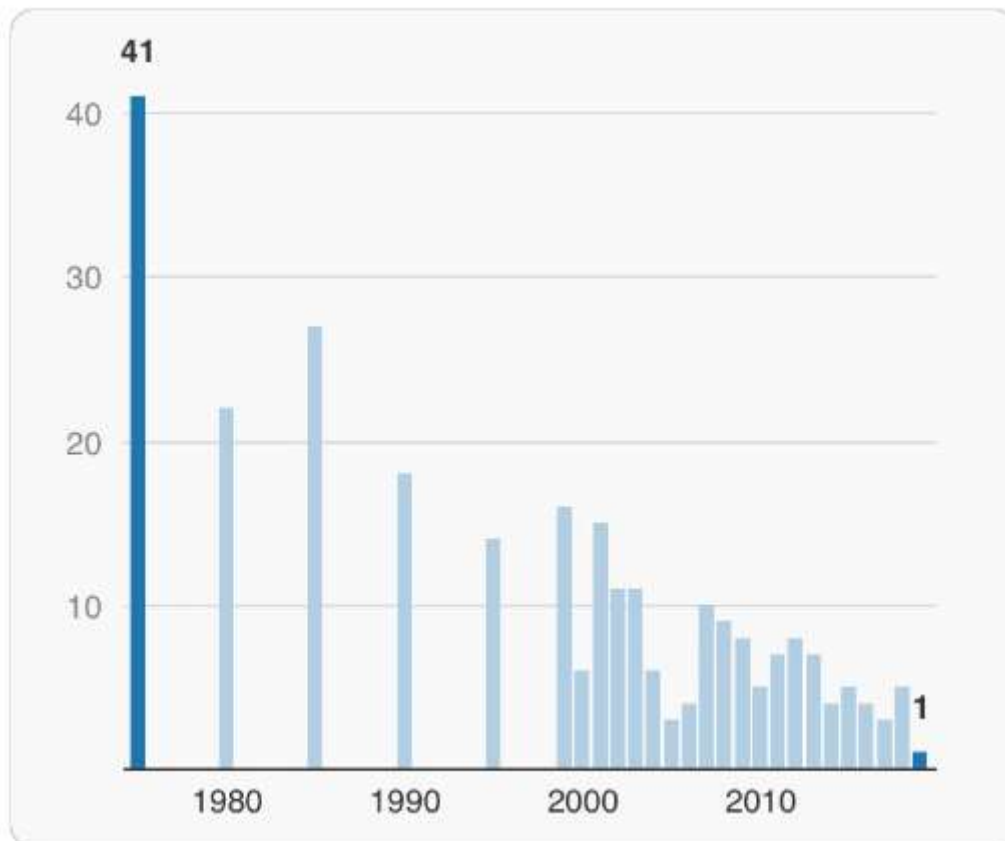
10. Gemeentelijk loopbeleid buitenland

Oslo (Noorwegen)

Verkeersveiligheidsbeleid

[Oslo saw zero pedestrian and cyclist deaths in 2019. Here's how the city did it.](#) Dit bericht haalde ook het AD: [Waarom in deze stad vorig jaar geen fietsers en voetgangers stierven in het verkeer.](#)

#VisionZero



12:07 - 1 jan. 2020

Bron: [Anders Hartmann](#)

Belangrijkste reden voor dit resultaat is dat vanuit [Vison Zero](#) het langzaam verkeer hier consequent wordt beschermd. Ook het totale verkeer is er de afgelopen decennia veel veiliger geworden: waar vorig jaar 1 automobilist zich doodreed (tegen een hek) waren er in 1975 nog 41 verkeersdoden te betreuren (de [Staat van Zuid-Holland](#) meldt in 2018 100 verkeersdoden, waaronder 14 voetgangers). Wat hierbij in Oslo sterk heeft geholpen is dat de afgelopen jaren de auto steeds meer uit het centrum is geweerd, waarbij het stadhart (1.3 km²) volledig voor voetgangers is ingericht. De afgelopen jaren is in het centrum vrijwel all parkeerruimte op straat vervangen door voet- en fietspaden en meer ruimte voor OV (zo zijn er in 2017 700 parkeerplaatsen vervangen). Ook zijn de maximumsnelheden voor het gemotoriseerd verlaagd en zijn er in schooltijd autovrije zones rond scholen gecreëerd.



HJERTESONE

TRYGGERE SKOLEVEI

Bron: [Oslo experiments with car free 'heart zones' around schools](#)

In 2019 waren er zowel in Oslo als in heel Noorwegen (5.3 miljoen inwoners) geen verkeersdoden onder kinderen onder 15 jaar (Bron: [Oslo Vision Zero](#)). Hoofddoelstelling van al dit beleid in Oslo is om de **quality of life te verbeteren** (en ook om het woon- en vestigingsklimaat te versterken en de uitstoot te beperken). Een van de hoofdredenen voor deze aanpak is dat Oslo een van de in bevolkingsomvang sterkst groeiende steden van Europa is (met nu ca. 673.000 inwoners en een groei van meer dan 10.000 inwoners per jaar). De sleutel tot dit succes is dat bewoners vrijwel altijd en overal daadwerkelijk kunnen kiezen uit diverse vervoerwijzen (o.a. lopen, fietsen, OV, auto en taxi), waarbij het STOP-principe centraal staat: eerst stappen, dan trappen, dan OV en ten slotte de Personenwagen. De video (11:25) bij [Watch Oslo transform into a car-free utopia](#) toont welke maatregelen er de afgelopen jaren zijn getroffen. Onderstaand een gangbaar centrumstraatbeeld:



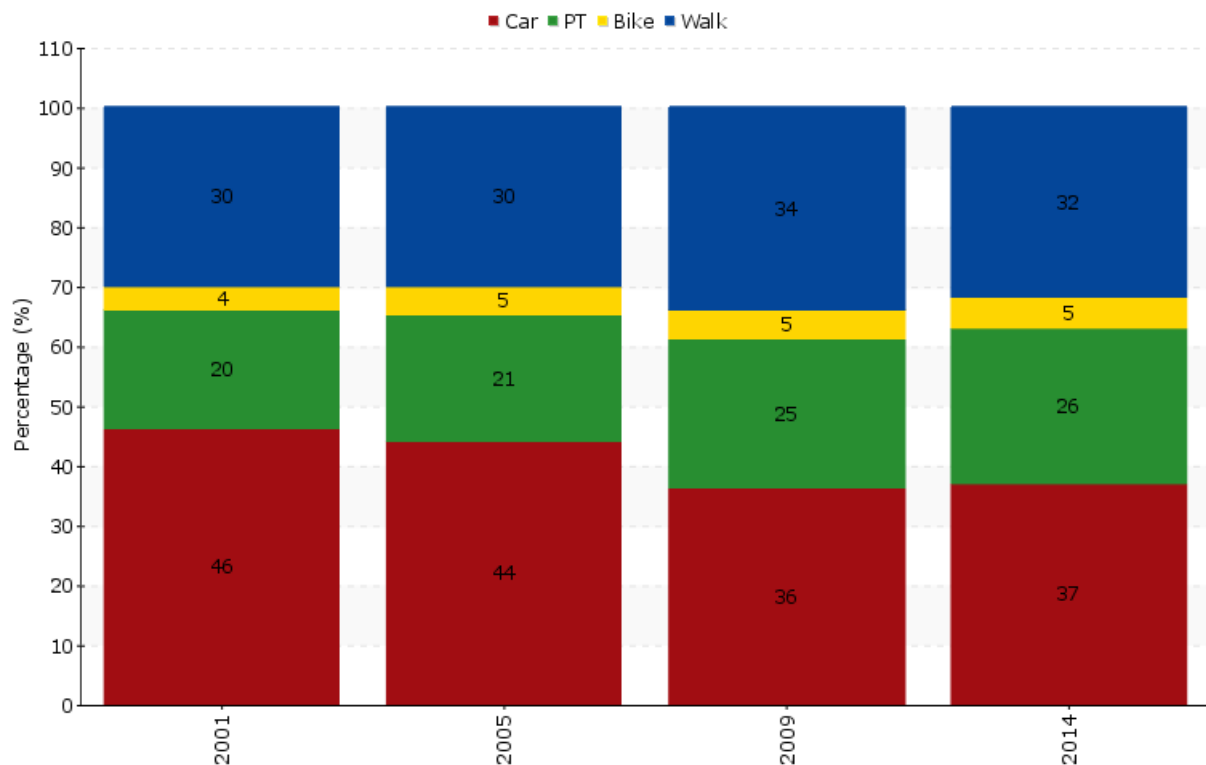
Lopen in het mobiliteitsbeleid

Er is in Oslo de afgelopen jaren stevig in het Openbaar Vervoer geïnvesteerd (er wordt o.a. door bredere deuren en een betaal-app nu sneller in- en uitgestapt en gereden) en daarnaast is het autoparkeren duurder geworden (was volgens een recente [Bron](#) (2018) in het centrum al meer dan €7,- per uur). Er was destijds geen rekeningrijden. Effecten van dit beleid zijn dat het autodelen sterk toeneemt en dat er een trek is van gezinnen die in het centrum willen wonen. Grote delen van de stad zijn nog wel met de auto bereikbaar, maar deze zijn primair ingericht voor voetgangers en fietsers. De beoogde stedelijke verdichting van het centrum gebeurt met name in autovrije zones en in het stadshart gebeurt dit alleen in volledig autovrije zones (vormt dit zelfs een voorwaarde voor stedelijke verdichting). Het fietsaandeel in de totale mobiliteit is in Oslo met ca. 8% in 2018 laag vergeleken met Nederland. Het streven voor 2025 is om dit aandeel te verhogen tot 16% (Bron: [Oslo is in the race to become a bike haven](#)), waarmee dit op de helft komt van het huidige aandeel in Amsterdam (36%). Naast de ruimtelijke ingrepen om het fietsen aantrekkelijker te maken is onlangs ook het fietshuursysteem gerevitaliseerd en sterk uitgebreid, waardoor het gebruik hiervan in de eerste vier maanden na introductie is verdubbeld (naar 3 miljoen trips op jaarbasis).

Modal split

Het effect van die recente beleidsintensivering is nog niet te zien in onderstaande modal split, wel dat al eerder, in de periode 2001-2014, het OV-aandeel reeds flink steeg (van 20% naar 26%) en dat er in Oslo van oudsher veel gelopen wordt (30%: [Epomm.eu](#)). Volgens een recentere [Bron](#) (2018) was de modal split in Oslo als volgt: 28% lopen, 7% fietsen, 32% OV en 34% auto (in Amsterdam was de modal split toen: 31% lopen, 32% fietsen, 17% OV en 20% auto). In Oslo winnen de afgelopen jaren vooral het OV en de fiets in aandeel, ten koste van lopen en de auto. Wellicht dat het recente autovrij en -luw maken van het centrum, met ook meer ruimte voor voetgangers, dit loopaandeel weer kan laten stijgen. Al kan de inzet om het OV en de fiets beter te integreren om beide aandelen te laten stijgen ook ten koste gaan van het lopen.

Timeline



Oslo doet het overall in 2018 met plek 3 ook goed in de Europese lijst voor duurzame mobiliteit. Dit komt met name door de hoogste score op verkeersveiligheid en luchtkwaliteit (Oslo is de enige hoofdstad die voldoet aan de WHO-richtlijnen), hoge scores op actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en mobiliteitsmanagement (gericht op duurzame mobiliteit) en een redelijke score op OV-gebruik.

Amsterdam scoort met name goed, met een tweede plek zelfs nog iets beter dan Oslo, door het hoge fietsaandeel (32%). De hogere dichtheid van Amsterdam (factor 3 dichter), in combinatie met het zachtere klimaat en het vlakke landschap, maken deze stad geschikter voor fietsen.

Table 1-1: Overall and categorical ranks of the cities analysed. Source: Wuppertal Institute analysis

City	Overall Rank	Public transport	Road safety	Air quality	Mobility management	Active Mobility
Copenhagen	1	8	1	2	1	2
Amsterdam	2	13	1	6	3	1
Oslo	3	10	1	1	4	5
Zurich	4	1	5	2	7	8
Vienna	5	2	6	2	9	7
Madrid	6	6	4	7	7	5
Paris	7	2	9	12	9	4
Brussels	8	11	10	2	11	9
Budapest	9	2	8	8	12	11
Berlin	10	12	11	8	5	3
London	10	7	12	8	2	9
Moscow	12	2	7	13	5	13
Rome	13	8	13	8	13	12

Bron: rapport [Ranking of European Cities in Sustainable Transport](#), uitgevoerd door het Wuppertal Institute.

Trondheim (Noorwegen)

Loopbeleid

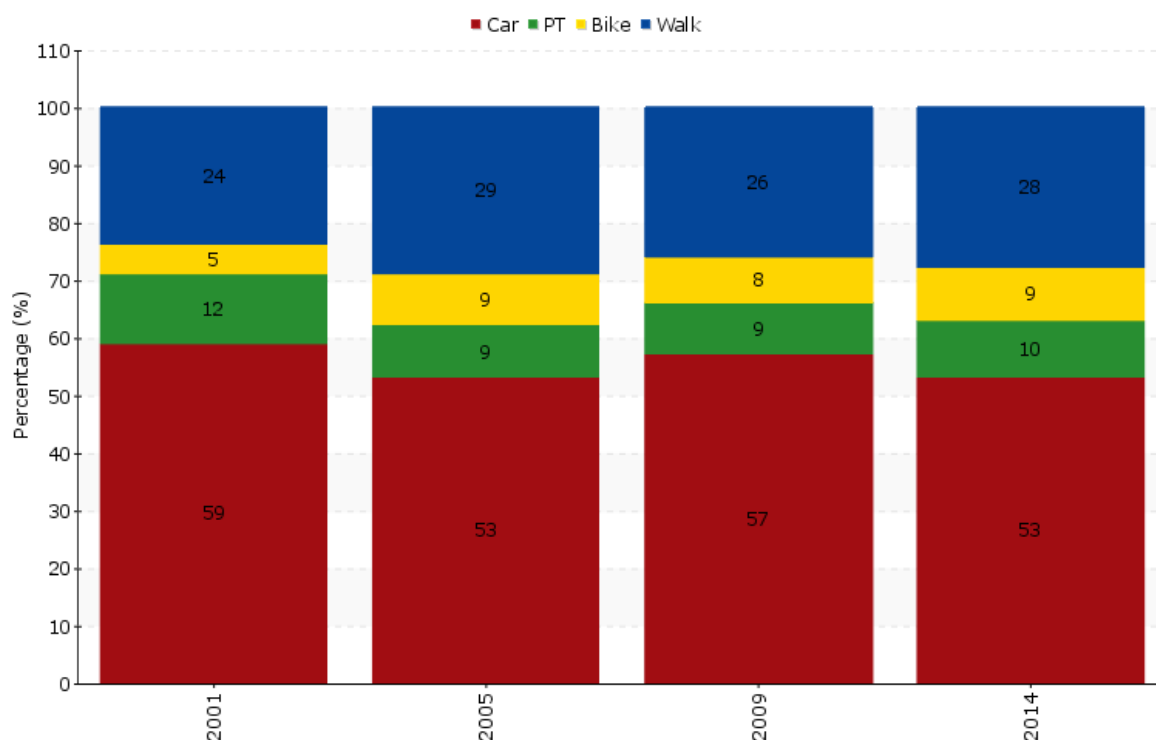
Uit Noors onderzoek (van de Universiteit Trondheim, door Helge Hillnhütter gepresenteerd op Walk 21 in Rotterdam), blijkt dat aantrekkelijke looproutes naar OV-haltes het OV-gebruik kunnen verdubbelen!

[Trondheim](#) heeft al jaren loopbeleid. Noors onderzoek wijst ook op de grote gezondheidsbijdrage van het OV, omdat mensen hierdoor meer gaan lopen (vergeleken met het gebruik van de auto), wat in lijn is met het rapport [Gezondheid en gebruik van actieve vervoerwijzen](#).

Lopen in het mobiliteitsbeleid

Trondheim (met bijna 200.000 inwoners in 2019, aldus [Wikipedia](#)) streeft naar een groter aandeel van lopen, fietsen en OV in de modal split. Het effect van dit beleid is ook deels terug te zien in de cijfers tot 2014, waarbij in de modal split in de periode 2001-2014 het fietsaandeel bijna is verdubbeld (van 5 naar 9%). Het loopaandeel is sinds 2005 vrij stabiel en in het geaccidenteerde Trondheim met zo'n 28% vrij hoog (bron: [Eomm.eu](#)). Het rapport [Cycling in Oslo, Bergen, Stavanger and Trondheim](#) (2018) toont voor 2014 dezelfde modal split. Omdat de cijfers lopen tot 2014 zijn de effecten van recente beleidsintensiveringen in lopen, fietsen en OV in onderstaand figuur nog niet goed in beeld.

Timeline



Recent onderzoek, gepresenteerd op Walk21 in Rotterdam, laat grote gedragseffecten zien van de stevige investeringen in OV, fiets en lopen in de afgelopen jaren:

- in de periode 2008-2017 is, mede door rekeningrijden, het OV gebruik sterk gestegen (+70%);
- in de periode 2010-2017 is het fietsen (+51%) en lopen (+39%) van en naar het stadscentrum ook sterk toegenomen.

Results so far

- Car:
15% reduction through toll stretches 2009-2017
- Public transport:
70% increase 2008-2017
- Biking:
51% increase to/from city center 2010-2017
- Walking:
39% increase to/from city center 2010-2017

Bron: presentatie [Walk it like you talk it](#), M. Christensen van de gemeente Trondheim.

Bijlage 1 Lopen in de Ontwerp NOVI

Deze bijlage beschrijft de voor lopen relevante passages in de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (Ontwerp NOVI). De leefomgeving beter benutten draagt bij aan welvaart, de leefomgeving beter beleven aan welzijn en de leefomgeving beter beschermen aan volhoudbare welvaart en welzijn (met voor toekomstige generaties gelijke en bij voorkeur betere mogelijkheden voor het ontwikkelen van welvaart en welzijn). Hieronder wordt per maatschappelijke opgave eerst toegelicht wat de bijdrage van een betere beloofbare leefomgeving is aan het benutten, beleven en beschermen van de leefomgeving, *waarna relevante passages hierover uit de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie in cursief worden vermeld, waarbij de meest relevante delen zijn onderstreept.*

Bijdrage lopen aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De Ontwerp NOVI bevat daarover de volgende relevante passages:

- *'We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.' (p. 5)*

Onder de kop Duurzaam:

- *'We willen leren, spelen, recreëren, ontspannen, bewegen en sporten. We willen de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.'* (p. 9)
- *'Een veilig en gezond leven voor iedereen staat in 2050 voorop. Onze leefomgeving nodigt uit om te bewegen (wandelen, fietsen, sporten en spelen), elkaar te ontmoeten en te ontspannen. Daarbij horen een goede milieukwaliteit, robuuste natuur, klimaatbestendigheid en voor iedereen goede toegang tot wonen, werken en voorzieningen.'* (p.29)

In het kader van een gezondheidsbevorderende leefomgeving:

- *'In 2050 is de leefomgeving zodanig ingericht dat de gezondheid van mensen bevordert wordt. De leefomgeving verleidt tot een gezonde leefstijl, zoals bewegen (sporten, bewegen, fietsen en wandelen), spelen, ontspannen en het ontmoeten van anderen. Bijvoorbeeld door meer (stedelijk)groen, waterspeelplaatsen, fiets- en wandelpaden, zitbankjes, groene schoolpleinen en rookvrijegebieden. Door een integrale benadering in de stedelijke ontwikkeling is gezondheidswinst behaald in wijken waar relatief veel kwetsbare groepen wonen.'* (p.29)
- *'Daarnaast verleidt een gezond ingerichte leefomgeving mensen tot gezond gedrag en voelen mensen zich er prettig (welbevinden). Belangrijke elementen voor een gezonde leefomgeving zijn: uitnodigen tot bewegen (wandelen, fietsen, spelen, sporten), elkaar ontmoeten, en ontspannen. Hierbij hoort ook het stelsel van recreatieve fiets-, wandel- en vaarnetwerken. Zo kan de leefomgeving bijdragen aan vermindering van overgewicht, verlaging van de bloeddruk en meer mentale gezondheid. De leefomgeving kan een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van het gezondheidspotentieel van kwetsbare groepen. Een gezond ingerichte leefomgeving kan daarnaast vaak gecombineerd worden met andere functies, zoals klimaatadaptatie (meer groen en blauw) en actieve mobiliteit.' (p. 37)*

In het kader van biodiversiteit:

- *'Deze betekenis voor de samenleving uit zich op vele manieren, zoals door schoon water en schone lucht, levering van voedsel, biomassa, mogelijkheden voor recreatie, ontspanning en beweging, creëren van verkoeling tijdens warme perioden en woongenot.'* (p. 47)

In het kader van gezonde steden en regio's:

- *Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren.' (p. 67)*
- *'De leefomgeving kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verleiden tot een gezondere leefstijl (bewegen, ontspannen, rookvrije gebieden en een gezond voedingsaanbod) en het vergroten van het gezondheidspotentieel van kwetsbare groepen (in het bijzonder ouderen en mensen met een lage sociaaleconomische status). Gezondheidsbevordering via de leefomgeving wordt dan ook met voorrang toegepast in wijken en buurten met gezondheidsachterstanden. Dit vraagt om een sterkere wederkerige samenwerking tussen het ruimtelijk domein en het sociale gezondheidspotentieel.'* (p. 67)

- ‘Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren’ (p. 81)
- ‘In gezonde steden wordt de leefomgeving zoveel mogelijk zó ingericht dat mensen er kunnen bewegen, spelen, sporten, ontmoeten en ontspannen. Door slim te combineren leidt toevoeging van nieuwe functies tot weinig extra ruimtebeslag.’ (p. 83)

Over de stadsrandzones en stad-land verbindingen:

- ‘Het behoud van bestaande of ontwikkelen van nieuwe functies kan voor bewoners waarde toevoegen aan de omgeving (ruimte voor bewegen, recreatie, natuurinclusieve stad met doorlopende groenstructuren, ecologische verbindingzones, klimaatbuffers en dergelijke). Daarmee kan zowel de kwaliteit van de stad als die van het ommeland worden versterkt.’ (p. 89)
- ‘Bij landschappelijke ontwikkeling is het belangrijk rekening te houden met de woon- en leefbaarheid en daarbij ook wordt nagedacht over de toegankelijkheid met onder andere goede fiets- en wandelnetten. Regionale partijen werken, waar dat nog niet is gebeurd, samen met partijen deze unieke landschappelijke kwaliteiten en onderliggende waarden gebiedsgericht uit. Ook hier staan volgens het afwegingsprincipe (zie 4.1) de kenmerken en identiteit van een gebied centraal.’ (p. 109)

Bijdrage lopen aan verstedelijking

De Ontwerp NOVI bevat daarover de volgende relevante passages:

- ‘Onze steden en dorpen zijn aangenaam en vitaal. Ons platteland is productief en aantrekkelijk. Een land met uitstekende bereikbaarheid, waar door allerhande innovaties iedereen zich soepel kan verplaatsen, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. Waar locaties voor wonen en werken zorgvuldig zijn gekozen zodat onnodige mobiliteit wordt voorkomen. Waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontmoeten, ontspannen en tot onszelf te komen.’ (p. 17)
- ‘Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio’s geborgd.’ (p. 26):
- ‘binnen de stedelijke regio’s is dan een grote rol weggelegd voor het OV, de fiets en lopen.’ (p. 26)

In het kader van gezonde steden en regio’s:

- ‘Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren.’ (p. 67)
- ‘Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren.’ (p. 81)

Bijdrage lopen aan een kennisintensieve, circulaire economie

De Ontwerp NOVI bevat daarover de volgende relevante passages:

- *'We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.'* (p. 5)
- *'Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen).'* (p. 5)
- *Red. onder de kop Duurzaam) "We willen leren, spelen, recreëren, ontspannen, bewegen en sporten. We willen de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.'* (p. 9)

In het kader van Duurzaam economisch groeipotentieel:

- *'Een sterk en internationaal concurrerend vestigingsklimaat vereist niet alleen goede verbindingen en ruimte voor mensen en bedrijven om te werken en te ondernemen, maar vraagt ook een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners een ruim en hoogwaardig keuzenpalet biedt van voorzieningen op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.'* (p. 67)

In het kader van gezonde steden en regio's:

- *'Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren.'* (p. 67)

Bijdrage lopen aan bereikbaarheid

De Ontwerp NOVI bevat daarover de volgende relevante passages:

- *'We hebben een hoogwaardig en samenhangend stedelijk, regionaal en hoofdnetwerk (weg en OV), een goed ontwikkeld netwerk voor lopen en fietsen, een soepel functionerend vaarwegennetwerk en uitstekende luchtvaartverbindingen, zowel voor goederen als personen.'* (p. 26)
- *'binnen de stedelijke regio's is dan een grote rol weggelegd voor het OV, de fiets en lopen.'* (p. 26)
- *'Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen, vaarwegen, infrastructuur voor lopen en fietsen, multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang.'* (p. 38)
- *'In onze steden bewegen we ons in 2050 nog gemakkelijker en efficiënter met de fiets, te voet en met het (voor iedereen toegankelijk) openbaar vervoer.'* (p. 26)

In het kader van gezonde steden en regio's:

- *'Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen, helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast dient de openbare ruimte voldoende ruimte te bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen de stadsbewoners te stimuleren.'* (p. 67)

Bijdrage lopen aan klimaatbestendigheid

De Ontwerp NOVI bevat daarover de volgende relevante passages:

In het kader van groen en water in en rond de stad:

- *'De aanwezigheid van groen en water in en rond de stad vormt een belangrijke factor voor de kwaliteit van het stedelijk leven en de aantrekkelijkheid van de stad. Het draagt bij aan de kwaliteit van het woonmilieu en de ontspanning van de stedeling en de mogelijkheden voor recreatie en gezond bewegen. Het speelt een belangrijke rol bij het tegengaan en het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. Ook kan de sociale cohesie in wijken bevorderd worden door stads- en speeltuinen.'* (p. 81-82)

Over de stadsrandzones en stad-land verbindingen:

- *‘Het behoud van bestaande of ontwikkelen van nieuwe functies kan voor bewoners waarde toevoegen aan de omgeving (ruimte voor bewegen, recreatie, natuurinclusieve stad met doorlopende groenstructuren, ecologische verbindingzones, klimaatbuffers en dergelijke). Daarmee kan zowel de kwaliteit van de stad als die van het ommeland worden versterkt.’ (p. 89)*

Bijdrage lopen aan energietransitie

De Ontwerp NOVI bevat hierover geen relevante passages, terwijl deze energiezuinige modaliteit wel bij kan dragen aan energiebesparing (dit speelt sterker naarmate functies beter worden gemengd en de afstanden tussen functies worden bekort).

Bijlage 2 Lopen in het coalitieakkoord Zuid-Holland ‘Loop je elke dag beter’

Hoe het [Coalitieakkoord Elke dag beter Zuid-Holland](#) kan bijdragen aan een beter beloofbare leefomgeving en aan de doelstellingen van dit akkoord:

Indicatie lopen in coalitieakkoord Zuid-Holland										
	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / welvaart			Beschermen		
Thema	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Bereikbaar										
Concurrerend										
Gezond&veilig										

De legenda bij bovenstaande tabel:

Legenda	
Bijdrage aan baten	
	Steverige inzet / ++
	Beperkte inzet / +
	Geen inzet

Bijdrage lopen aan een bereikbaar Zuid-Holland

Een beter beloofbare leefomgeving als onderdeel van (duurzame) multimodale bereikbaarheid

‘Wij willen dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen, waarbij voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is. Of je nu met de fiets, het openbaar vervoer (OV), de auto, over het water, **lopend** of een combinatie daarvan naar je bestemming wil.’ (p. 11)

‘We investeren in alle vormen van vervoer. Oplossingen vragen om integraal maatwerk, waarbij we per locatie kijken welke mix van hoogwaardig OV, fietsverkeer, **wandelwegen** en automobility passend is.’ (p. 11)

Een beter beloofbare leefomgeving als onderdeel van vervoer van deur tot deur (voor- en natransport)

‘De samenleving verandert. De reiziger in Zuid-Holland wil maximale keuzevrijheid om zo een goede en betaalbare reis **van deur tot deur** te kunnen maken.’ (p. 11)

Een beter beloofbare leefomgeving is schoon en veilig (voor medeweggebruikers)

‘De samenleving vraagt om schone en veilige mobiliteit. Schone mobiliteit draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en zorgt ervoor dat steden aantrekkelijker worden voor inwoners en bedrijven.’ (p. 12)

Gezonde mobiliteit

'Fietsen en **wandelen** zijn een gezonde en duurzame manier van vervoer. We zetten in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en **wandelpaden** en fietsnelwegen en hebben oog voor de landschappelijke inpassing. We stimuleren de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes.' (p. 15)

Bijdrage lopen aan een concurrerend Zuid-Holland

Duurzaam toerisme

'We hechten belang aan duurzaam toerisme. Waar mogelijk zorgen we dat toeristische trekpleisters goed bereikbaar zijn per fiets, **wandelend** en voor mindervaliden.' (p. 27)

Bijdrage lopen aan een gezond en veilig Zuid-Holland

Recreatie 'om de hoek'

Wij willen voldoende recreatiemogelijkheden bieden 'om de hoek'. We bevorderen **wandelnetwerken**, verbindingen en recreatievaart, zodat inwoners in groene gebieden kunnen rusten, sporten, bewegen en recreëren. We stimuleren meer groen in de steden en op bedrijventerreinen. (p. 39)

Gezondheid: bevorderen bewegen (waaronder lopen)

'Sport en **bewegen** is belangrijk voor de gezondheid. We dragen hieraan bij door investeringen in de kwaliteit van groen, (water)recreatie en de aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Ook kan de provincie grote sportevenementen mede mogelijk maken door mee te werken aan verkeersmanagement, bijvoorbeeld voor wielerrondes, rekening houdend met de identiteit van de omgeving.' (p. 39)

'We gaan met gemeenten in gesprek over sporten in de openbare ruimte en verduurzaming van accommodaties. Wij willen dat sport voor alle inwoners dichterbij komt.' (p. 39)

Wandelen in agrarisch gebied

We verbeteren de ontsluiting van landbouwgebieden zodat stedeling en landbouwer meer met elkaar in contact kunnen komen. Dit biedt ook kansen voor ontwikkeling van recreatieve voorzieningen die kunnen bijdragen aan werkgelegenheid en bedrijvigheid. (p. 39)

Mogelijke verdere bijdrage coalitieakkoord aan een beter beloopbare leefomgeving

Indicatie waar lopen nog meer aan kan bijdragen										
	Maatschappelijke baten									
	Beleven / Welzijn				Benutten / welvaart			Beschermen		
Thema	Gezondheid (actief)	Recreatie (en toerisme)	Welzijn	Participatie	Bereikbaarheid	Verblijfskwaliteit	Ruimte (sparen)	Gezondheid (passief: schoon en stil)	Veiligheid (verkeer)	Sparen Energie / Materie
Introductie										
Bereikbaar										
Concurrerend										
Natuur										
Gezond&veilig										

Verdere bijdrage lopen aan de Introductie

Ook te voet verbinden van stad en dorp

'Bijvoorbeeld op het gebied van milieu, recreatie en vervoer en voor alles wat de verbinding brengt tussen dorp en stad.' (p. 3)

Bereikbaarheid te voet als randvoorwaarde om mee te kunnen doen

'Wij kiezen voor een open en inclusieve samenleving met gelijke kansen voor iedereen, waarin iedereen meetelt en meedoet.' (p. 3)

Beleven van erfgoed te voet

'Waarin we cultuurhistorie behouden en beleving daarvan stimuleren.' (p. 3)

Verdere bijdrage lopen aan een Bereikbaar Zuid-Holland

Een beter beloopbare leefomgeving als inclusieve, gezonde duurzame en energiesparende modaliteit

Bij mobiliteitsoplossingen betrekken we onze klimaatambities, ruimtelijke vraagstukken, verkeersveiligheid, een gezonde en inclusieve samenleving, innovatie en de energietransitie. (p.11)

Vervoer (waaronder lopen) voor iedereen mogelijk maken

'We zorgen dat ons aanbod van (vaar)wegen, fietspaden, OV en reizigersinformatie het beste past bij de behoefte van onze inwoners, waarbij we oog hebben voor specifieke doelgroepen als ouderen, sociale minima en mensen met een beperking.' (p. 13) Bij lopen in combinatie met het Openbaar Vervoer geldt dat goede voetgangersroutes bij voorkeur kort, direct, helder, veilig, comfortabel en aantrekkelijk zijn (Molster in [Voetsporen rond het station](#)).

Een beter beloofbare leefomgeving voor bereiken bestemming bij OV-locaties

Bereikbaarheid is een voorwaarde voor ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld bij de aanleg van een bedrijventerrein of de bouw van een nieuwe woonwijk. In lijn met de Verstedelijkingsagenda vragen wij gemeenten te bouwen op goed bereikbare locaties (bijvoorbeeld bij hoogwaardig OV-locaties). Bij nieuwe plannen willen wij de garantie dat de bereikbaarheid gewaarborgd is: eerst bewegen, dan pas bouwen. (p. 14)

Veilig lopen

'We gaan actief op zoek naar mogelijkheden die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie. We stellen een provinciaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid op met relevante partners.' (p. 15)

Verdere bijdrage lopen aan een concurrerend Zuid-Holland

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

'Daarnaast zijn een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, internationale scholen en een goede beroepsbevolking belangrijke factoren voor ons vestigingsklimaat.' (p. 23)

Lopend beleven van het erfgoed / te voet verbinden van steden, dorpen en landschappen

'We gaan door met onze erfgoedlijnen. Daarnaast moet er ruimte zijn voor andere initiatieven, zoals investeringen in de oude Hollandse steden. We verkennen hoe onze aanpak van erfgoedlijnen kan bijdragen aan de verbinding tussen steden, dorpen en waardevolle landschappen.' (p. 27)

Bijdrage lopen aan versterken natuur(beleving) in Zuid-Holland

Aantrekkelijk en ook te voet beleefbaar landschap

'Tegelijkertijd groeit het besef dat een aantrekkelijk landelijk gebied een belangrijke vestigingsfactor is voor mensen en bedrijven en een essentieel onderdeel van de leefomgevingskwaliteit voor inwoners, werknemers, recreanten en toeristen.' (p. 29)

Verdere bijdrage lopen aan een gezond en veilig Zuid-Holland

Gezonde en veilige leefomgeving voor iedereen

'Het bevorderen van een gezonde en veilige leefomgeving is in de toekomstige Omgevingswet een belangrijk doel. We hebben oog voor de toenemende gezondheidsverschillen tussen bevolkingsgroepen in onze provincie en dragen bij aan vermindering daarvan. Daar voelt de provincie Zuid-Holland zich vanuit haar rollen en taken verantwoordelijk voor.' (p. 37)

Bijlage 3 Relevantie lopen voor provinciale beleidsvelden

Alfabetisch

Cultuur en erfgoed

Een betere beloopbaarheid draagt bij aan de beleefbaarheid van cultuur en erfgoed en andere recreatieve en toeristische bestemmingen, zowel voor bewoners als bezoekers.

Detailhandel

De beloopbaarheid van (en 'het in de loop' zitten van winkels in) winkel- en centrumgebieden is van invloed op het commerciële succes (zo is er vaak sprake van krimp van winkelgebieden en 'leegloop van de aanloopstraten').

Economie en innovatie

De stedelijke centra spelen een steeds belangrijker rol in onze economie. Een betere beloopbaarheid en verblijfskwaliteit van die centra levert draagt bij aan het woon- en vestigingsklimaat en aan economie en innovatie.

Energie

Lopen is een zeer energiezuinige en klimaatneutrale wijze van vervoer.

Gezondheid en veiligheid

De gezondheidsbijdrage van meer mensen die meer lopen vormt een belangrijke maatschappelijke baat van lopen. Onveiligheid (zowel reëel als gepercipieerd) vormt een belangrijke reden ('dissatisfier') om minder of niet te lopen (dit geldt zowel voor verkeersveiligheid als sociale veiligheid).

Human Capital Agenda

Een betere loopomgeving draagt bij aan het woon- en vestigingsklimaat. Naarmate centra en andere locaties meer een verblijfsfunctie krijgen en beter beloopbaar zijn neemt de aantrekkelijkheid voor kenniswerkers, bewoners en bezoekers toe en stijgen de vastgoedwaarden.

Land- en tuinbouw

Een te voet goed ontsloten agrarisch gebied draagt bij aan het verbinden van stad en land

Natuur

De beleefbaarheid van onze natuur hangt voor bewoners en bezoekers samen met de mate waarin die natuur te voet (over paden) te betreden is.

Ruimte

Verdichting, functiemenging en fijnmazigheid kunnen bijdragen aan een beter beloopbare leefomgeving, want bij lopen speelt nabijheid een belangrijke rol: bij afstanden tot 1 km is lopen de dominante modaliteit (met het grootste marktaandeel).

Sport en recreatie

Lopen is veruit de meest beoefende sportieve / actieve vrijetijdsactiviteit en ook hardlopen is populair (meer dan een kwart van onze inwoners zegt dit vanuit de woning te doen). Daarnaast speelt lopen b.v. ook bij het fysieke winkelen een belangrijke rol.

Verkeer en vervoer

Bij bereikbaarheid gaat het o.a. om de rol van lopen in de vervoersketen / multimodale bereikbaarheid, dit speelt zowel in het woon-werkverkeer als voor het bereiken van allerlei voorzieningen. Vooral bij het OV speelt lopen een belangrijke rol in het voor- en nog meer in het natransport ('first and last mile'). Beter beloopbare OV-haltes en -stations kunnen de kwaliteit en kostendekkingsgraad van het OV vergroten. Ook een modal shift van fietsen naar lopen naar OV-stations en -haltes spaart ruimte en kosten voor fietsparkeervoorzieningen. In de OV-concessieverlening is daar tot op heden weinig oog voor. Ook het strekken van OV-lijnen om de rijtijd te bekorten maakt dat de loopafstanden en daarmee het belang van een goede beloopbaarheid toenemen.

Water

Bewoners en bezoekers lopen en verblijven graag langs water (dat overvloedig in Zuid-Holland aanwezig is).

Wonen

Wonen speelt een belangrijke rol bij recreatief lopen (waarbij 70% start en eindigt bij de woning) en ook bij utilitair lopen (zowel direct lopen naar de bestemming, als in combinatie met OV, zowel in het woon-werkverkeer als voor bereiken van allerlei voorzieningen (winkels, scholen, etc.)).

Bijlage 4 Lopen in het omgevingsbeleid

Met lopen kan in het omgevingsbeleid beter rekening gehouden worden door b.v. een beleidskeuze zoals hieronder geformuleerd toe te voegen en door bestaande beleidskeuzes met (meer) oog voor lopen te formuleren, waardoor ze loopbewuster en/of -inclusiever worden.

Aanvullende beleidskeuze

Veilige, gezonde en aantrekkelijke loopomgeving

Beleidskeuze

De provincie streeft naar een gezonde, veilige en aantrekkelijke loopomgeving in Zuid-Holland waarin meer mensen meer lopen.

Aanleidingen

Een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving waarin meer gelopen wordt draagt vooral bij aan de volksgezondheid en aan de verblijfskwaliteit (zowel voor bewoners als bezoekers), wat o.a. bijdraagt aan hogere vastgoedwaarden. Verder draagt zo'n omgeving o.a. ook bij aan meer onderling contact (de sociale kwaliteit), aan de bereikbaarheid en aan het gebruik van voorzieningen (waaronder ook het Openbaar Vervoer) en aan het beperken van het ruimte- en energiebeslag in deze drukke en dichtbevolkte provincie.

Motivering provinciaal belang

De provincie kan o.a. via haar verantwoordelijkheid voor de recreatieve routenetwerken en natuur- en recreatiegebieden en als concessieverlener voor het regionaal Openbaar Vervoer eraan bijdragen dat meer mensen in Zuid-holland meer gaan lopen. Ook daarbuiten, waaronder in het ruimtelijk en woonbeleid, o.a. door functies meer en beter te combineren en dichter bij elkaar te brengen, kan de provincie bijdragen aan gezonde, veilige en aantrekkelijke loopomgeving.

Toelichting

Investerings in een betere loopomgeving blijken maatschappelijk zeer rendabel. Dit komt met name omdat ze zorgen voor gezondheidswinst en een aantrekkelijker leefomgeving met hogere vastgoedwaarden. Al onze inwoners hebben baat bij meer bewegen, maar vooral onze inwoners met overgewicht (ca. 50%) en bewegingsarmoede (ook ca. 50%), Van alle activiteiten wordt lopen door de meeste mensen het meest gedaan, waardoor het bevorderen van lopen ook de meeste zoden aan de dijk zet om meer Zuid-Hollanders aan de beweegnorm te laten voldoen.

Mogelijke aanpassing van bestaande beleidskeuzes

Onderstreept is toegevoegd, *Cursief is aangepast.*

Gezonde leefomgeving

Beleidskeuze

Was:

De provincie streeft naar het voorkomen en verminderen van stressgerelateerde ziektes door het aanbieden van verschillende soorten groen (bos, park, recreatieterreinen). Samen met partners zetten we hiermee in op verhoging van de levensverwachting in verschillende wijken. Hiertoe ontwikkelen we onder andere een platform voor alle groeninitiatieven.

Wordt:

De provincie streeft naar het voorkomen en verminderen van bewegingsarmoede en overgewicht door het aanbieden van een veilige, gezonde en aantrekkelijke loop- en fietsinfrastructuur en -omgeving die het bewegen, waaronder met name het lopen en fietsen, bevordert. Verder streeft de provincie naar het voorkomen en verminderen van stressgerelateerde ziektes door het aanbieden van verschillende soorten groen (bos, park, recreatieterreinen). Samen met partners zetten we hiermee in op verhoging van de levensverwachting in verschillende wijken. Hiertoe ontwikkelen we onder andere een platform voor alle groeninitiatieven (bos, park, recreatieterreinen). Samen met partners zetten we hiermee in op verhoging van de levensverwachting in verschillende wijken. Hiertoe ontwikkelen we onder andere een platform voor alle groeninitiatieven.

Knooppunten en stedelijke centra

Beleidskeuze

Binnen de stedelijke agglomeratie stuurt de provincie op sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd. Daarvoor komen locaties in aanmerking binnen de stedelijke agglomeratie, waar het infrastructuurnetwerk nog onbenutte capaciteit heeft en waar door de stedelijke dynamiek kansen liggen voor de versterking van de agglomeratiekracht en complementariteit in de regio. Andere ontwikkelingslocaties kunnen in aanmerking komen, als ze uitstekend zijn ontsloten over de weg en per hoogwaardig openbaar vervoer en goed te bereiken zijn per fiets en te voet. Nieuwe bovenregionale voorzieningen (zoals bovenregionale ziekenhuizen, opleidingscentra en culturele voorzieningen) wil de provincie concentreren op locaties die verschillende voordelen combineren: de te bereiken schaalvoordelen, de bijdrage aan de stedelijke dynamiek van de gebieden en het benutten van de capaciteit op het mobiliteitsnetwerk.

Recreatie en groenbeleving

Beleidskeuze

De beleving van het landschap en erfgoed neemt verder toe, de provincie ontwikkelt en verbindt hiervoor onze recreatieve routenetwerken (wandelen, fietsen, varen en paardrijden). Onderdeel hiervan vormt het verbinden van regio's van wereldklasse voor waterrecreatie (Nationaal Park Biesbosch Haringvliet en Hollands Plassengebied) en het verbinden van de vaarnetwerken in- en om de stad. De provincie bevordert dit door het stimuleren van duurzame waterrecreatie en meerdaags verblijf op het water.

Compleet mobiliteitsnetwerk

Geen wijziging in de Beleidskeuze, maar wel in de Omschrijving

Wijziging hierin van de volgende passages:

Was:

Daarbij is het vertrekpunt de huidige ruimtelijke situatie gecombineerd met vier keuzes: 1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is 2. Vergroten van agglomeratiekracht 3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit 4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving, met daarbinnen lopen en fietsen en goederenvervoer over water als aantrekkelijke modaliteiten.

Wordt:

Daarbij is het vertrekpunt de huidige ruimtelijke situatie gecombineerd met vier keuzes: 1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is 2. Vergroten van agglomeratiekracht 3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit 4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving, met daarbinnen lopen en fietsen en goederenvervoer over water als aantrekkelijke modaliteiten.

Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD)

Geen wijziging in de Beleidskeuze, maar wel in de Omschrijving

Wijziging hierin van de volgende passage:

Naast het toepassen van de Ladder voor duurzame verstedelijking wil de provincie de ruimte beter benutten door in te zetten op transformeren, herstructureren en verdichten bij voorkeur binnen de invloedsgebieden van de stations en haltes van Stedenbaan die ook te voet en per fiets goed bereikbaar zijn.

Verstedelijking en wonen

Geen wijziging in de Beleidskeuze, maar wel in de Omschrijving

Wijziging hierin van de volgende passage:

De voorkeur gaat uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en nabij hoogwaardig openbaar vervoer dat goed te voet en per fiets bereikbaar is.

Versterking groenblauwe structuur

Geen wijziging in de Beleidskeuze, maar wel in de Omschrijving

Wijziging hierin van de volgende passages:

Was:

Het fietsnetwerk, waarvan ook de veren in de provincie deel uitmaken, vormt een belangrijke drager van de groenblauwe structuur.

Wordt:

Zowel het wandel- fiets, ruiter- als vaarnetwerk, waarvan ook de veren in de provincie deel uitmaken, vormen belangrijke onderdelen van de groenblauwe structuur.

Was:

De provincie Zuid-Holland stelt als uitgangspunt dat de groene ruimte in en om de stad voor alle inwoners van het stedelijk netwerk op maximaal vijftien minuten fietsen op een aantrekkelijke manier bereikbaar is.

Wordt:

De provincie Zuid-Holland stelt als uitgangspunt dat de groene ruimte in en om de stad voor alle inwoners van het stedelijk netwerk op maximaal vijftien minuten fietsen op een aantrekkelijke manier bereikbaar is en ook recreatief goed ontsloten is voor wandelen, varen en paardrijden.

Bijlage 5 Gemeentelijke richtlijnen voor voetpaden

Voetpaden onveilig en slecht bruikbaar

Een aantal gemeenten in de provincie Utrecht heeft het Bouwadvies Toegankelijkheid [Voetpaden voor iedereen](#) opgesteld (2019, 47 pagina's). Dit advies is opgesteld naar aanleiding van het onderzoek van Bouw Advies Toegankelijkheid (BAT), dat tussen 2000 en 2008 in een aantal gemeenten in de provincie Utrecht is uitgevoerd. **Hieruit blijkt dat voor mensen met een beperking de bruikbaarheid en toegankelijkheid van voetpaden onvoldoende is.** Dit geldt zowel voor bestaande als nieuwbouwwijken.

Kleine aanpassingen volstaan niet

De kwaliteit van de voetpaden in deze gemeenten is zodanig onder de maat dat aanpassing niet realistisch is. **Goede toegankelijke voetpaden** zijn wel te realiseren bij en **vragen** dus om **herbestrating, reconstructie en nieuwbouw**. Het goede nieuws is dat als hier van aanvang af rekening mee wordt gehouden er **nauwelijks meerkosten** zijn en wanneer deze strategie overal gevolgd wordt over 15 jaar iedereen zonder problemen van voetpaden gebruik kan maken.

Criteria voor voetpaden, oversteekplaatsen en OV-haltes

Dit Bouwadvies Toegankelijkheid gaat zowel over het voetpad als over de inrichting van oversteekplaatsen en de situering van straatmeubilair. De criteria in dit advies zijn mede ontleend aan wettelijke normeringen. Dit advies bevat o.a. 26 criteria voor voetpaden, 11 criteria voor oversteekplaatsen en 13 criteria voor OV-haltes. Daarnaast zijn er o.a. ook criteria voor speciale doelgroepen (o.a. minder validen en blinden en slechtzienden), voor wegomleidingen en voor voetpaden in parken en speelplaatsen.

De baten van goede toegankelijke voetpaden

Goed toegankelijke voetpaden stellen volgens dit bouwadvies mensen in staat om:

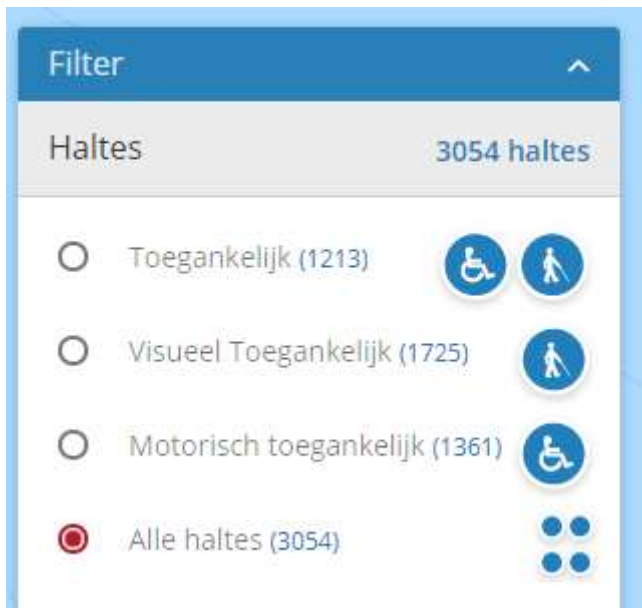
- alle woningen te bezoeken;
- alle gebouwen met een publieksfunctie te bezoeken (o.a. winkel, overheidsgebouwen en kantoren)
- alle voorzieningen die voor het publiek zijn aangebracht te bezoeken (o.a. parken, pleinen, monumenten, straatmeubilair zoals afvalcontainers e.d.)
- alle haltes voor het OV te bereiken en gebruiken;
- alle gehandicaptenparkeerplaatsen te bereiken;
- een ommetje te maken;
- andere wijken te bereiken.

OV-haltes Zuid-Holland beperkt toegankelijk

Toegankelijkheid

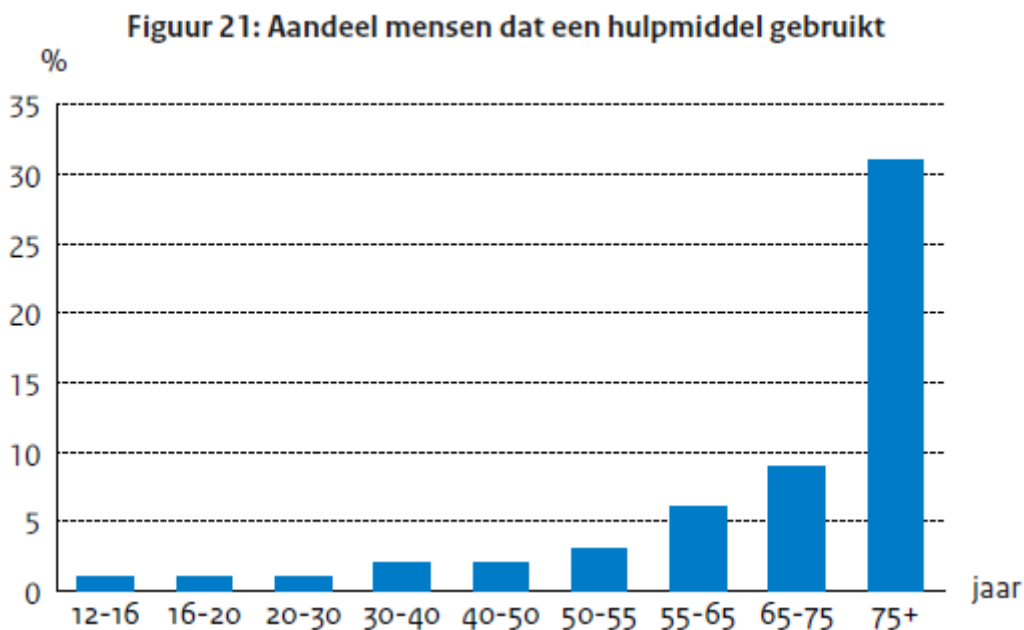
Eenheid	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
aantal haltes	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.312	3.312	3.312
toegankelijk	639	1.009	1.292	1.384	1.424	1.632	1.883	1.914	1.936
% toegankelijk	21	33	42	45	47	54	57	58	58

Het vorige figuur uit de [Staat van Zuid-Holland](#) toont dat in 2016 (slechts) 58% van de OV-haltes goed voor motorisch gehandicapten goed toegankelijk was en dat dit percentage de jaren daarvoor niet of nauwelijks meer toenam. Het volgende figuur toont de haltetoegankelijkheid op basis van de [Haltescan](#) (Staat van Zuid-Holland):



Hulpmiddelengebruik sterk leeftijdsafhankelijk

Het gebruik van hulpmiddelen bij het lopen is volgens de uitgave [Loopfeiten](#) sterk leeftijdgebonden:



Bijlage 6 Omvang en kwaliteit wandelroutenetwerk Zuid-Holland

4.400 km

Het [Kennisplatform Recreatie, Toerisme, Landschap en Sport](#) meldt dat Zuid-Holland 4.400 km aan wandelroutenetwerk heeft.

Health Check Recreatieve routenetwerken Zuid-Holland

Veel informatie over de omvang (dichtheid) en kwaliteit van het wandelroutenetwerk is te vinden in de [Health Check Recreatieve routenetwerken Zuid-Holland](#) (2018) van het Bureau voor Ruimte en Vrijtijd.

Omvang wandelroutenetwerk (dichtheid)

Tabel 3.1: De verhouding tussen de lengte van het netwerk in een regio en de oppervlakte van deze regio.

Gebied/regio	Lengte m1	Oppervlakte regio in m2	Verhouding lengte routenetwerk - oppervlakte regio
Regio IJsselmonde	507.325	105.423.319	4.812
Regio Duin- en Bollenstreek	726.319	179.758.540	4.041
Regio Duin, Horst en Weide	378.834	100.138.485	3.783
Voorne-Putten-Rozenburg	793.115	211.818.499	3.744
Regio Drechtsteden	467.168	133.479.659	3.500
Regio Holland Rijnland	107.726	34.246.663	3.146
Regio Rijn- en Veenstreek	929.489	295.881.361	3.141
Regio Goeree-Overflakkee	850.795	265.697.575	3.202
Regio Krimpenerwaard	505.131	161.314.523	3.131
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	2.245.814	764.413.014	2.938
Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	1.004.588	343.794.007	2.922
Regio Midden Holland	550.038	200.193.057	2.748
Regio Hoeksche Waard	394.011	281.885.175	1.398

Deze tabel (p. 17) toont dat de regio IJsselmonde het meest dichte wandelroutenetwerk heeft en de regio Hoeksche Waard het minst dichte (met meer dan een factor 3 verschil tussen deze twee regio's). Het (nog niet gerealiseerde) [Plan](#) (2004) van en voor de Hoeksche Waard voor grof- en fijnmazige groenblauwe dooradering van deze streek, ook te voet (met name over natuurlijke grasrijke randen), voorziet kennelijk in een behoefte.

De volgende figuur (p. 19) toont de netwerkdichtheid op kaart, waarbij ook een aantal witte vlekken zijn te zien (waar geen wandelnetwerk aanwezig is).

Kaart 3.1: dichtheid wandelnetwerk in Zuid-Holland met 'witte' vlekken, 1.000 m



Kwantiteit wandelnetwerk (p. 20):

'Geconcludeerd kan worden dat de dichtheid van het wandelnetwerk in Zuid-Holland goed is. De combinatie van wandelnetwerk en losse wandelroutes in Zuid-Holland biedt een fijnmazig wandelnetwerk. Het grootste deel van de provincie is goed bereikbaar en de delen die minder fijnmazig ontsloten zijn, zijn grotendeels verklaarbaar doordat hier ook minder mensen wonen en/of de

gebieden minder aantrekkelijk zijn. Wel verschilt de dichtheid van het netwerk tussen de verschillende regio's. In IJsselmonde is de dichtheid het grootst en in de Hoeksche Waard is de dichtheid het laagst.'



Waardering dichtheid wandelen: Groen

Positieve punten:
 + Goede dichtheid wandelnetwerk
 + Goede bereikbaarheid

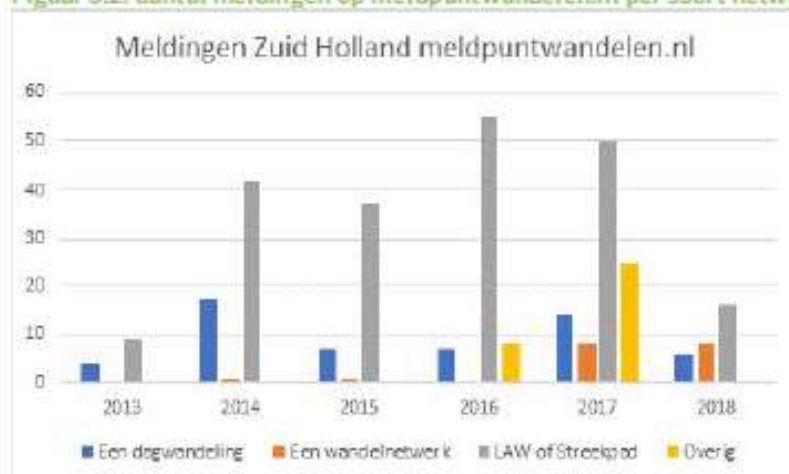
In dit rapport is verder het volgende opgenomen over wandelen:

Wandelen (p. 7)

- 'Knooppuntroute: Een wandelknooppunt is een genummerde kruising of splitsing in een regionaal wandelnetwerk. Met dit 'systeem' wandel je van knooppunt naar knooppunt. Bij ieder knooppunt kun je kiezen in welke richting je verder wandelt. Onderweg staat af en toe een informatiepaneel met een kaart van het wandelnetwerk in de regio.'
- 'Streekpad / LAW-route: De naam LAW staat voor Lange-Afstand-Wandelpad. Een LAW is een wandelroute van minstens 150 km, te volgen via wit-rode markering en een wandelgids. Een Streekpad is ook een Lange-Afstand-Wandelpad, met geelrode markering. Het zijn meestal rondwandelingen die binnen één regio blijven, in lengte variërend van 80 tot 350 km.'
- 'Fietsen en Wandelen - Thema-route: Denk aan een natuurroute (vogel- of bomenroute), een cultuurroute (kastelen- of fortenroute), culinair (asperge- of kaasroute), of een ander thema. Themaroutes kunnen aangegeven zijn met een eigen bewegwijzering (bebording), of gebruik maken van het knooppuntensysteem of LF- of LAW-bordjes. Bij fietsers betreft dit 1% van de respondenten, bij wandelaars 2%.'
- 'Wandelen - Ander soort bewegwijzerde routes: Hiermee doelen we op routes met eigen bewegwijzering (bebording / markering), anders dan knooppunten-, LAW of Streekpaden-markering. Denk bijvoorbeeld aan boerenlandpaden, klompenpaden, ANWB-routes, NS-routes, Staatsbosbeheer/Natuurmonumenten routes, etc.). Bij wandelen betreft dit 9% van de respondenten.'

Meldingen (p. 30)

Figuur 3.2: aantal meldingen op meldpuntwandelen.nl per soort netwerk in de provincie Zuid-Holland




Type meldingen

De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderdelen:

- Markering (1118 keer benoemd)
- Routebeschrijving (643 keer benoemd)

- Blokkade (477 keer benoemd)
- Routelijn (115 keer benoemd)
- Anders (660 keer benoemd, bijvoorbeeld overlast van honden, onjuiste informatie op de website, gevaarlijke situaties etc.)

Beoordeling routemarkeringen (p. 31)

	<p>Waardering routemarkeringen wandelen: Oranje</p>	<p>Positief:</p> <ul style="list-style-type: none"> + routemarkeringen en voorzieningen + landelijk meldpunt voor consumenten <p>Aandachtspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nog doorontwikkeling nodig vanwege het nieuwe wandelnetwerk zoals controleren bordjes
---	---	---

Beoordeling ondergrond:

	<p>Waardering ondergrond wandelaars: Oranje</p>	<p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meer diversiteit in ondergrond - Meer onverharde paden - Veiligheid langs wegen
---	---	---

Analyse wandelnetwerk (p. 42)

Hieruit blijkt:

- 11% gebruikt een Streek- of LAW-pad;
- 16% gebruikt het wandelknooppuntennetwerk;
- 7% gebruikt een themaroute;
- 18% gebruikt een ander soort bewegwijzerde wandelroute, waaronder Boerenlandpaden, ANWB-routes, NS-routes en dergelijke.
- 65% gaat (wel eens) zonder routes op pad; zij bepalen zelf hun route (meerdere antwoorden mogelijk, vandaar meer dan 100%).

Hoewel een aanzienlijk deel dus gebruik maakt van routenetwerken is het aandeel dat er geen gebruik van maakt omvangrijker. De meest genoemde reden voor het niet gebruiken van een bewegwijzerde route, is dat men liever zelf een route bedenkt, zonder gebruik te maken van de netwerken of bewegwijzering.

Wandelroutebeleving (p. 44)

'Routebeleving vormt een belangrijk onderdeel van de routekwaliteit'

Eenderde van de wandelaars combineert de wandeling niet met een andere activiteit. De wandelaars die wel activiteiten combineren, bezoeken musea, attracties, winkels of een overnachtingsplaats (allen steeds lager dan 9%). Bij wandelaars die gebruik maakten van een gethematiseerde route waren vooral de thema's landschap (59%) en natuur (57%) populair, op afstand gevolgd door cultuurhistorisch erfgoed (13%).

Waardering wandelroutenetwerk Zuid-Holland (p. 45)

	<p>Waardering routeaanbod wandelen: Oranje</p>	<p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doorontwikkeling routeaanbod op omvang en diversiteit thema's
---	--	---

Uit een analyse van het bestaande aanbod (Bron: www.route.nl) blijken de volgende karakteristieken voor wandelroutes in Zuid-Holland (p. 45):

- Aantal: er zijn ca. 135 gethematiseerde wandelroutes, hiermee staat Zuid-Holland op de vijfde plaats, na Gelderland, Limburg, Noord-Holland en Brabant.
- Lengte: de meeste wandelroutes betreffen 10-25 km, gevolgd door 5-10 km, gevolgd door 1-5 km en tenslotte 25+km, dit is conform het beeld in heel Nederland.
- Thema: van de in totaal 135 routes zijn er 28 gethematiseerd. De meest voorkomende thema's zijn: natuur (9), gevolgd door cultuur, stadsrecreatie, monumenten / forten (allen 6).
- Landschap: de landschappen die het meest aanwezig zijn, zijn het stadspark (6), duinen en strand (5), bos (4), water (3) en recreatiegebieden (3).

Waardering horeca (p. 49)



Waardering horeca wandelen: Oranje

Aandachtspunten:

Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan.

Routewaardering per modaliteit (schoolcijfers) (p. 51)

Tabel 4.4: Mate van tevredenheid routekwaliteit per modaliteit. Groen: rapportcijfer vanaf 7,5 of hoger. Oranje: rapportcijfer tussen 7,0 en lager dan 7,5. Rood: rapportcijfer lager dan 7,0.

	Fietsen	Wandelen	Varen	Paardrijden / mennen
Aantrekkelijkheid van het landschap	8,1	8,2	8,1	7,3
Aantrekkelijkheid routeverloop	7,8	7,9	7,8	5,9
Aanduiding van de route (bebording)	8,0	7,8	7,6	5,7
Informatiepanelen op orde	7,8	7,5	7,2	4,7
Kwaliteit van de paden en wegen	7,5	7,6	-	4,9
Aanwezigheid van horeca (restaurant, café, terrasje)	7,4	7,2	7,4	4,9
Rust op de route	7,3	7,7	7,2	5,9
Breedte van de paden / vaarwegen	7,3	7,7	7,7	5,7
Diepte vaarwegen	-	-	7,5	-
Bewegwijzering naar pleisterplaatsen (horeca, bezienswaardigheden, strand, etc.)	7,2	7,3	6,9	4,7
Fietsparkeermogelijkheden	7,2	-	-	-
Aanwezigheid van rustplaatsen onderweg (bijv. bankjes, drinkplekken)	7,0	7,1	-	4,1
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg ¹³	6,6	6,5	5,8	4,7
Aantal aanlegplaatsen	-	-	6,7	-
Bewegwijzering naar aanlegplaatsen	-	-	6,3	-

Totaalwaardering routenetwerken Zuid-Holland (p. 51)

	Rapportcijfer
Wandelen	7,8
Fietsen	7,7
Paardrijden / mennen	5,7
Varen	7,6

Bekendheid wandelroutenetwerk (p. 56)



Bekendheid wandelroutenetwerk:
Oranje

Aandachtspunten:
- 60% kent het wandelroutenetwerk, dit kan beter.

Totaalscore wandelen (p. 65)

7.1 Wandelen

Tabel 7.1: Waardering, positieve punten en aandachtspunten voor de toekomst van het wandelnetwerk per onderwerp

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Fysieke conditie routemarkeringen	Oranje	- routemarkeringen en voorzieningen - landelijk meldpunt voor consumenten	Nog doorontwikkeling nodig vanwege het nieuwe wandelnetwerk, bijvoorbeeld in het controleren van routes.
Fysieke conditie ondergrond	Oranje		Meer diversiteit in ondergrond, meer onverharde paden en vergroten Veiligheid langs wegen
Dichtheid	Groen	Kwantitatief: goede dichtheid wandelnetwerken bereikbaarheid	Kwalitatief: per regio nadruk op recreatieve gebieden
Inzet van vrijwilligers	Groen	Veel betrokkenheid van vrijwilligers	-
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Oranje		Beschikbaar budget en de borging van routekwaliteit en budget in regelgeving.
Waardering routenetwerk rapportcijfer	Groen	7,8 (voldoende)	
NPS	Groen	10 (hoge score)	
Diversiteit routeaanbod en thematisering	Oranje		Doorontwikkeling routeaanbod op omvang en diversiteit thema's
Ontsluiting DNA	Oranje		Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.
Horeca langs route	Oranje		Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan
Bekendheid van route informatie	Oranje		60% kent het wandelroutenetwerk, dit kan beter.
Vindbaarheid en zichtbaarheid	Rood		Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites. Hier is regie nodig op een autoritaire regionale website met route-informatie.

Bijlage 7 Lopen in het stadsverkeer

De ANWB heeft in 2016 het rapport [Verkeer in de Stad](#) uitgebracht, met als ondertitel 'Een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke openbare ruimte'. Hierover heeft de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) van Zuid-Holland in 2016 ook een advies uitgebracht: [Bereikbaarheid met ruimtelijke kwaliteit](#). Deze ontwerpaanpak onderscheidt een aantal vervoerwijzen en voertuigfamilies en beschrijft de wijze waarop deze met elkaar om dienen te gaan. Deze aanpak toont op basis van snelheid en gewicht welke voertuigfamilies compatibel zijn (zie onderstaand figuur). Lopen (A) vormt hierin **een zelfstandige en volwaardige vervoerwijze met een eigen infrastructuur** die zich alleen laat combineren met (bak)fietsers en skaters met een maximumsnelheid van 20 km/u (B). In deze visie zijn er separate infrastructuren nodig voor lopen en fietsen. Met name als de fiets gemotoriseerd is (e-bike), is deze niet meer compatibel met lopen.



Betere loopnetwerken

Door lopen als een volwaardige vervoerwijze mee te nemen, wordt het op zeer korte afstand aantrekkelijker om te lopen in plaats van te fietsen. Dit vermindert de drukte op het fietspad en de fietsparkeerdruk. Aandachtspunten bij het ontwerp zijn (p. 40):

- loopnetwerk als afzonderlijk netwerk ontwerpen;
- zorgen voor voldoende fijnmazigheid van het loopnetwerk; op sommige plekken zal het loopnetwerk moeten worden vervolledigd;
- zorgdragen voor de oversteekbaarheid van hoofdroutes, waar te voet nu vaak een omweg via 'dwangpunten' (veelal grote kruispunten met VRI) vereist is;
- op trottoirs de stroomfunctie bewaken; deze moet nu concurreren met verblijfsfuncties, en fiets- en LMV-parkeren (red. LMV staat voor Light Motorised Vehicules).

Lopen draagt bij aan het functioneren van de stad

Sinds een aantal jaren groeit het inwonertal van veel Nederlandse steden weer. Vooral jongeren trekken in groten getale naar de stad. Deze ontwikkeling heeft ook gevolgen voor de stedelijke mobiliteit. Onderzoek naar het vervoermiddelgebruik wijst uit dat vooral wandelen, fiets en openbaar vervoer aan populariteit winnen, dit ten koste van de auto. Dat heeft grote voordelen voor het functioneren van de stad, immers:

- meer mensen kiezen voor ruimtebesparende, milieuvriendelijke en veilige vervoermiddelen;
- door deze keuze worden ze beloond in de vorm van snel, flexibel en goedkoop vervoer in de stad;
- door deze keuze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de stad c.q. de samenleving verbeterd (p. 13).

Andere opmerkingen over lopen en loopnetwerken

- Voor het inrichten van kruispunten is veiligheid het belangrijkste criterium. Vanuit de noodzaak tot het creëren van betere en fijnmaziger loop- en fietsnetwerken verdienen de kruisingen van loop- en fietsroutes met hoofdroutes auto speciale aandacht (p.8).
- Erkenning van lopen als volwaardige vervoerwijze vereist het opstellen van ontwerpeisen voor de stroomfunctie van trottoirs, het vaststellen van loopnetwerken, etc. (p. 21).
- Er moeten ontwerpprincipes op structuurniveau worden ontwikkeld voor loopnetwerken (p. 40).
- Door hoofdroutes auto op meer punten oversteekbaar te maken voor loop- en fietsroutes, wordt een belangrijke belemmering voor het fijnmaziger maken van loop- en fietsnetwerken weggenomen (p.42).
- Door een afzonderlijk loopnetwerk te ontwikkelen wordt lopen als vervoerwijze aantrekkelijker en vermindert de druk op het fietsnetwerk (p. 42).
- Het is gebruikelijk dat voertuigfamilies B (fietsachtigen) en C (LMV) op het trottoir worden geparkeerd. Dit is ongewenst vanuit de gedachte dat ook lopen een volwaardige vervoerwijze is (p. 52).
 - Vanuit de noodzaak tot het creëren van betere en fijnmaziger loop- en fietsnetwerken verdienen de kruisingen van loop- en fietsroutes (verkeersmilieus 1, 2 en 3) met hoofdroutes auto (verkeersmilieu 4) speciale aandacht. Hier zijn twee denkrichtingen van belang:
 - Het beter benutten van verborgen kwaliteiten in het bestaande netwerk (bv. slimmer gebruik maken van bestaande “ongelijkvloersheden” in het netwerk).
 - Het ontwikkelen van vormgevingsprincipes voor het veilig (gelijkvloers) kruisen van loop- en fietsroutes (verkeersmilieus 1, 2 en 3) met hoofdroutes auto (verkeersmilieu 4)(p. 54).
- Vanuit de noodzaak tot het creëren van betere en fijnmaziger loop- en fietsnetwerken dient onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden tot het beter benutten van verborgen kwaliteiten in het bestaande netwerk (bv. slimmer gebruik maken van bestaande “ongelijkvloersheden” in het netwerk (p. 54).
- Er moeten vormgevingsprincipes worden ontwikkeld voor het veilig (gelijkvloers) kruisen van loop- en fietsroutes (verkeersmilieus 1, 2 en 3) met hoofdroutes auto (verkeersmilieu 4)(p.54).
- Stedelijke verkeersmilieus, domeinen:
 - het ontwikkelen van ontwerpprincipes op structuurniveau voor loopnetwerken (p. 57);
 - erkenning van lopen als volwaardige vervoerwijze. Dit vereist het opstellen van ontwerpeisen voor de stroomfunctie van trottoirs, het vaststellen van loopnetwerken, etc. (p.58);
 - vormgevingsprincipes voor het veilig kruisen van loop- en fietsroutes met hoofdroutes auto (p. 58);
- Uit de ledenraadpleging blijkt dat voetgangers vooral last hebben van het feit dat andere weggebruikers hen belemmeren of hinderen (p. 67).