

Gemeente Amsterdam
T.a.v. de heer G. de With
Weesperstraat 113
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

Datum: 16 april 2020

Kenmerk: 20-004/BW

Onderwerp: Inspraakreactie beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger'

Geachte mijnheer De With,

Hierbij ontvangt u de reactie van Cliëntenbelang Amsterdam op het concept beleidskader '[Ruimte voor de voetganger](#)'. In deze brief beschrijven we de hoofdlijnen van onze reactie. In de bijlage lichten we deze toe aan de hand van details en een aantal illustraties.

Allereerst zijn we blij dat gemeente Amsterdam een duidelijke norm voor de voetgangersbreedte op de stoep bestuurlijk laat vaststellen. De voorgestelde ondergrens van 180cm vrije doorloopruimte is ook breed genoeg voor rolstoelgebruikers en mensen met een taststok of geleidehond. Dat is een belangrijke stap in het realiseren van een inclusieve stad. We hopen dan ook dat dit een kantelpunt is: juist de smalle stoepen met vele obstakels ervaren deze groepen mensen als een grote hindernis, maar niet het eindstation.

Geen compleet voetgangersbeleid

Het beleidskader zoals het er nu ligt, is immers nog lang geen compleet voetgangersbeleid. Het definieert nu een 'voetgangersnorm': de vrije doorloopruimte van looproutes, maar nog niet de begaanbaarheid, het veilig oversteken en de toegang tot bestemmingen. Dat is nodig om tot een volwaardig en logisch voetgangersnetwerk te komen en praktisch invulling te geven aan het 'Hoofd- en Plusnet Voetganger'.

De minimale vrije doorloopruimte dient ons inziens ook te gelden voor gewone woonstraten die niet onder het 'Hoofd- of Plusnet Voetganger' vallen. Veilig oversteken - van gevel tot gevel - heeft wat ons betreft de hoogste prioriteit als beleidsonderdeel dat nader uitgewerkt dient te worden.

De absolute ondergrens voor de vrije doorloopruimte op alle stoepen van 180cm zal gegarandeerd beschikbaar moeten zijn als loopruimte. Die maat geldt volgens het beleidskader voor herinrichtingen. Het behoort ook een remmende werking te hebben op de tendens om ruimte van de primaire functie van de stoep af te snoepen, zoals dat de afgelopen decennia is gebeurd.

Dat vraagt dan wel om een trendbreuk: stoppen met het 'zo maar' plaatsen van straatmeubilair en duidelijkheid en daadkracht bij het handhaven van foutparkeren en het verlenen van uitstal- en





terrasvergunningen. Daarbij hoort ook dat er andere maatregelen worden genomen dan alleen maar de introductie, toepassing én handhaving van de norm.

Dat betekent niet alleen aanpalend beleid voor permanente objecten in de openbare ruimte, zoals terrassen en uitstallingen, maar ook deze norm in lijn brengen in tijdelijke situaties, zoals wegwerkzaamheden. Dat zal impopulaire maatregelen tot gevolg hebben, zoals het niet meer toestaan van uitstallingen en inperken van terrassen en soms een rem op bijvoorbeeld het plaatsen van bewonersbankjes en eigen plantenbakken in smalle straten, of (venstertijden voor) laden en lossen. Het gaat ook om gedragsbeïnvloeding en de handhaving van benodigde maatregelen, in het bijzonder ten aanzien van het fietsgebruik.

Veiligheid van de voetganger

Dan de prioritering bij de ruimteverdeling: het is duidelijk dat er minder plek voor de auto op de straat komt, zeker voor het parkeren. Tegelijkertijd zien we dat de ruimte voor fietsen ook regelmatig ten koste is gegaan van de ruimte voor de voetganger én zijn veiligheid. Het gaat dan zowel om de ruimte die wordt besteed aan vrije fietspaden als de beperking van veilig oversteken en de ruimte die de fiets inneemt op de stoep. Dit laatste geldt ook voor gehandicaptenvoertuigen, scooters en motoren. We vrezen dat het programma 'Autoluw' hier geen verandering in gaat brengen.

We doen daarom een oproep om de ogen niet te sluiten voor de reële belemmeringen die mensen met én zonder een beperking nu ondervinden van de massaliteit en het gedrag van fietsers. Behalve beleidsaanpassingen vragen we ook dat die problemen daadwerkelijk worden aangepakt en opgelost. Geef de voetganger voorrang boven de fietser en maak duidelijk dat de stoep het domein van de voetganger is.

Samenhang en ambitie: een uitvoeringsprogramma

We vragen ook om meer samenhang met andere inrichtingsprincipes: het comfort van het loopoppervlak, de herkenbaarheid van de vrije doorloopruimte op de stoepen én fietspaden en rijbanen, de logica van looproutes, ook voor mensen met een motorische, verstandelijke en visuele beperking.

Wat wij missen in dit beleidskader is een stevige ambitie om de voetganger écht ruimte te geven in de stad en tot een volwaardige verkeersdeelnemer te maken. De voetgangersnorm alléén is daarvoor onvoldoende. We stellen daarom een uitvoeringsprogramma 'Voetganger' voor, zoals dat al jaren bestaat voor de fiets. We denken dan niet alleen aan bovengenoemde maatregelen, maar ook aan:

- Bewustwordingscampagnes.
- Handhaving van terras- en uitstalvergunningen, foutparkeren, etc.
- Het teruggeven van parken, plantsoenen, pleinen en winkelgebieden aan de voetganger om er ongestoord te kunnen verblijven.
- Verbreding en verbetering van (steile) bruggen.
- Budget voor opruimen van obstakels, achterstallig onderhoud van trottoirs, juist in de buitenwijken.

Amsterdam, en vooral de binnenstad, wordt met deze maatregelen écht geschikt voor voetgangers en prettiger om te verblijven, met of zonder beperking.

Hoogachtend,

Deborah Lauria
directeur

Bijlage: voorstellen voor voetgangersprogramma en illustraties





Bijlage

De voetganger voorop

Voorstellen voor een inclusief voetgangersprogramma

De 'voetgangersnorm' is een goede en noodzakelijke stap naar een samenhangend voetgangersbeleid en een uitvoeringsprogramma daarvan; met maatregelen om de openbare ruimte in Amsterdam geschikt te maken voor voetgangers met en zonder beperking en met voetgangersgebieden die prettig zijn om in te verblijven als gevolg. We doen hierbij een aantal suggesties voor de invulling en uitwerking van dit beleidskader. Een uitvoeringsprogramma lijkt ons noodzakelijk.

Vrije doorloopruimte waar je op kunt rekenen

We vinden het een goed voorstel om 1,80m vrije doorgangruimte als absoluut minimum bestuurlijk vast te stellen, en overal van toepassing te verklaren. Die maat is 'inclusief'. Als rolstoelgebruiker of als je met een taststok of geleidehond loopt, moet je erop kunnen rekenen dat die ruimte beschikbaar is. De norm vraagt daarom om handhaving; niet alleen in de planfase.

Een plaatselijke versmalling (puntvernaauwing) is nu vastgesteld op 90cm. Als vrije doorgangruimte is dit inderdaad voldoende, maar in de praktijk is die ruimte er vaak niet. Vaak doordat er bijvoorbeeld aan een lantaarnpaal een fiets vast staat of er een vuilniszak op de stoep staat, waardoor rolstoelgebruikers er alsnog niet door kunnen.

Voor onvermijdelijke puntvernaauwingen bij met name palen zouden wij daarom een grotere maat willen voorstellen. Een slechtziende heeft voor het vrijelijk en in eigen tempo lopen met een rolstok meer nodig dan 90cm breedte. Bij alles minder dan ongeveer 1,5 meter zal hij voorzichtiger en rustiger moeten lopen, omdat hij met zijn stok voelt dat er obstakels zijn. Een vrije doorloopruimte aan de gevelkant of bij de trottoirrand is het best, dat is een natuurlijke gidslijn.

Bij herinrichtingen is de procedure voor afwijken van de norm duidelijk. Dit vraagt óók om prioriteit bij de belangenafweging in de Centrale Verkeerscommissie. Maar ook om ingrijpen, nadat een project is opgeleverd en er alsnog objecten worden bij geplaatst, zoals onlangs op de Prins Hendrikkade, waar opeens na de herinrichting fietsenrekken verschenen.

Bij niet-CVC plichtige veranderingen in de openbare ruimte is de voetgangersruimte ook in het geding en is voor ons nog niet duidelijk hoe de norm dan wordt gehanteerd. Zie bijvoorbeeld het recent aangelegde fietspad en voetpad in het [Touwbaanpark](#) op het Oostenburgereiland, dat voor voetgangers veel te smal is.

Comfortabele en logische voetgangersroutes

Om comfortabel te kunnen lopen, pleiten we ervoor dat alle belemmeringen worden weggenomen die er nu voor zorgen dat voetgangers tussen terrassen, uitstallingen, straatmeubilair en openbaar groen moeten slalommen. Of zelfs plotseling de straat moeten oversteken, omdat de stoep ophoudt of onderbroken wordt door puntvernaauwingen of hoogteverschillen. We zien graag dat daar ook een aantal principes voor wordt opgesteld, die ook rekening houden met:

- Blinden en slechtzienden (stoep herkenbaar als looproute, voldoende contrast, bruikbare gidslijnen of geleidelijnen).
- Rolstoel- en rollatorgebruikers (hoogteverschillen, dwarshellingen en oversteekmogelijkheden).
- Mensen die slecht ter been zijn (bijvoorbeeld bankjes plaatsen voor rustmomenten).





Hierover is al bruikbare informatie beschikbaar, bijvoorbeeld in onderstaande documenten:

- [Checklist toegankelijkheid](#)
- [Handleiding geleidelijnen](#)
- [Brochure Age Friendly City](#)

Een logisch begin zou het verdelen van de ruimte van gevel tot gevel zijn. Naar onze mening dient het 'Plusnet voetganger' opnieuw beoordeeld te worden op: netwerk, logica en overlap met andere netten. Het knelt namelijk nogal eens. De inventarisaties op de Amsterdamse kaarten '[voetpaden](#)' en '[walkability](#)' laten dit duidelijk zien.

Veilig oversteken van gevel tot gevel

Voetgangersroutes - en niet alleen het 'Plus- en Hoofdnet voetganger' - zijn pas bruikbaar als er veilige oversteekmogelijkheden zijn op logische plekken zonder dat mensen grote stukken moeten omlopen. Het huidige beleid en de praktijk voorzien daar niet in. Er is een drastische beleidswijziging nodig: de kwetsbare voetganger die een veilige voetgangersoversteek nodig heeft, komt nu steeds op de laatste plaats:

- Ten behoeve van de doorstroming van het OV worden zebrapaden opgeheven of is er geen zebrapad meer over de vrije tram/busbaan, die ook door taxi's en veel andere ontheffingshouders gebruikt mogen worden. Voetgangers moeten onnodig ver omlopen of op eigen risico oversteken.
- Bij kruispunten wordt de voetgangersoversteek over het vrij liggende fietspad niet geregeld in de verkeersregelininstallatie. Veel fietsers geven voetgangers geen voorrang en op veel plekken moeten fietsers noodgedwongen op het zebrapad op groen wachten.
- De criteria voor de aanleg van een 'solitaire voetgangersoversteekplaats' gaan onder meer uit van een hoge verkeersdruk én een gemiddeld aantal voetgangers per uur. Juist ouderen, kinderen en mensen met een (visuele) beperking hebben de zekerheid en bescherming van een zebrapad (vaak met een verkeerslicht) nodig. Zij vallen nu niet in het 'gemiddelde' en hebben die behoefte ook bij een lage verkeersdruk.
- Ook in 30km straten en gebieden zijn zebrapaden nodig: de maximum toegestane snelheid is niet het enige criterium voor de aanleg van een zebrapad (met of zonder verkeersregelininstallatie). Anders zouden stadsstraten die steeds vaker van uitritconstructies worden voorzien, voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking niet meer kunnen worden overgestoken.
- Het opheffen van verkeersregelininstallaties maakt dat blinden en slechtzienden niet of nauwelijks meer kunnen overstappen op elkaar kruisende lijnen. En met een lange verkeersstroom (vooral fietsers in de spits) zijn er onvoldoende momenten voor voetgangers die meer tijd nodig hebben om over te steken en geen voorrang durven nemen.
- Het voetgangerslicht staat aan de overkant van de oversteek. Dat heeft juist voor voetgangers met een beperking meerdere nadelen, zoals een slechte zichtbaarheid. Ook geeft het voetgangers een onveilig en opgejaagd gevoel als het licht gaat knipperen en al rood is, voordat de stoep is bereikt. Bovendien is de 'groentijd' ook daadwerkelijk (te) kort.
- In woonstraten zijn vaak wel op- en afritten bij de zijstraten, maar de mogelijkheden om de straat zelf te kunnen oversteken ontbreken soms: geen opritten of verkeerdrempels die daarvoor gebruikt zouden kunnen worden.

Daarom pleiten wij ervoor om het voetgangersbeleid zo spoedig mogelijk uit te breiden met 'oversteekbaarheid', waarbij juist mensen met een beperking, kinderen en ouderen het uitgangspunt vormen. En waarbij bovengenoemde punten aan bod komen en er oplossingen voor gevonden worden. Zoals bekend gaan we hierover graag in gesprek.





Stop met obstakels op de stoep

Het is een stap in de goede richting om bij herprofileringen ook de 'mede-functies' van de stoep te betrekken bij de herverdeling van de ruimte, maar daarmee worden de huidige belemmeringen voor de voetganger niet zonder meer opgelost. De lijst met obstakels, zowel permanent als tijdelijk, is lang en divers:

- Bouwmateriaal, containers, steigers: beter nadenken waar die geplaatst kunnen worden.
- Er is een wildgroei aan auto's met een RVV-ontheffing. Vaak staan ze geparkeerd op de stoep, terwijl er genoeg parkeerplaatsen vrij zijn. Gedragsverandering en handhaving zijn nodig.
- Motoren, scooters, brommobielen maar ook gehandicaptenvoertuigen (scootmobielen, Canta's) blokkeren nogal eens de stoep. Behalve gedragsverandering en handhaving is het ook zaak om het parkeren beter te faciliteren. Ze hebben ruimte nodig, maar niet een heel parkeervak.
- Er zijn stappen gezet om de (wild)groei van terrassen en uitstallingen terug te brengen. Wij stellen voor om op drukke (kruis)punten terrassen en uitstallingen op te heffen die de doorgang belemmeren. Daar hebben voetgangers ruimte nodig voor het overzicht en om te kunnen oversteken en om haltes en bestemmingen te bereiken.
- Openbaar groen, gevelbankjes, geveltuintjes, plantenbakken en straatmeubilair belemmeren de doorgang als er ook huisvuil en fietsen op de stoep staan. Deels kan dit met beheer en handhaving worden opgelost, maar ook hier zal aan bewustwording en begrip onder bewoners gewerkt moeten worden.

Fiets niet op de stoep

We zien dat de ruimte voor fietsen regelmatig ten koste is gegaan van de ruimte voor de voetganger. Ook over het gedrag van fietsers krijgen we regelmatig klachten. Het gaat dan om:

- Op de stoep fietsen. Dit geldt ook voor voetgangersgebieden, voetpaden en over zebra's fietsen.
- Fietsers die geen voorrang geven bij zebra's, ook niet aan mensen met een beperking en ouderen die zichtbaar slecht ter been zijn.
- De fiets slordig parkeren, zo dicht mogelijk bij de ingang van een bestemming, ook als er in de nabijheid fietsparkeergelegenheid is.

Helaas merken we nogal eens dat dit als probleem wordt ontkend of gebagatelliseerd, dat het als voldongen feit wordt aangenomen, dat het 'nu eenmaal bij Amsterdam hoort' en gedrag niet veranderd, maar gedoogd of zelfs gefaciliteerd moet worden. We vinden dit verontrustend.

Ook gedragsverandering van fietsers moet een speerpunt in het beleid worden:

- Door bewustwordingsacties, maar ook door handhaven.
- Er zijn goede voorbeelden, waarbij op foutgeparkeerde fietsen wordt gehandhaafd als er goede fietsfaciliteiten zijn. Die moeten worden uitgebreid.

Andere maatregelen:

- Meer winkelgebieden en uitgaanspleinen echt verkeersluw en fietsvrij maken, zoals de Leidsestraat.
- In parken en plantsoenen geen of op alleen de hoofdroutes fietsen toestaan.
- Stegen zijn voetgangersgebied; bij uitzondering kan fietsen toegestaan worden.
- De band tussen fietspad en stoep blijft nodig:

Voor de veiligheid van fietsers wordt voorgesteld om geen band of hoogteverschil tussen fietspad en trottoir te maken, zodat fietsers kunnen uitwijken. Het is in de praktijk een impliciete uitbreiding van het fietspad, dat bovendien in de hand werkt dat fietsers tegen het verkeer in gaan fietsen. Het gaat ten koste van de verblijfskwaliteit, ruimte én veiligheid van voetgangers. Ook blinden en slechtzienden moeten zich veilig kunnen oriënteren op het voetpad.





Materialen: gemakkelijk moet, mooi mag

We vinden het goed dat er meer aandacht komt van de verblijfskwaliteit van voetgangersgebieden. We merken op dat dan vooral de nadruk ligt op mooie materialen. Het mag van ons ook mooi, mits toegankelijk en bruikbaar. De herkenbaarheid van de verschillende verkeersfuncties staat wel eens onder druk: waar eindigt het voetpad en begint het fietspad of de rijbaan? Hieronder een niet-volledige opsomming van materialen en straatmeubilair:

- Punaises om terrassen af te bakenen. Zijn wel subtiel, maar niet duidelijk.
- Fietsnietjes geven niet de garantie dat fietsen netjes gestald worden, waardoor ze toch de doorgang belemmeren.
- Afvalcontainers en boomroosters: er wordt gelukkig steeds beter op gelet hoe ze geplaatst worden, maar ze kunnen de doorgang of oversteekbaarheid belemmeren.
- Parkeerplaatsen op stoepniveau suggereren meer ruimte op de stoep, maar werken slordig parkeren in de hand. Ook vallen de piekmomenten voor parkeren en veel voetgangers vaak samen.
- (Mol)goten, opritten, de 'klik' tussen stoepband en stoeptegels of klinkers.
- De kwaliteit van de bestrating is niet altijd optimaal; ideaal is deze stroef, maar wel vlak, niet hobbelig.
- Bankjes zijn niet altijd bruikbaar voor mensen met een beperking; een goed model is canapé, graag met armleuningen.
- Er ontbreekt een norm voor bankjes op looproutes die het mogelijk maakt voor ouderen om tussendoor even te kunnen uitrusten.

Beleid én uitvoering

Zoals hiervoor al genoemd, zien we graag een samenhangend beleid waaraan uitvoering wordt gegeven. Dat betekent niet alleen aanpalend beleid voor permanente objecten in de openbare ruimte, zoals terrassen en uitstallingen, maar ook de norm in lijn brengen in tijdelijke situaties, zoals wegwerkzaamheden.

Een aantal beleidsdocumenten:

- De Amsterdamse Lokale Inclusie Agenda (ALIA, enkele speerpunten)
- Age friendly City
- Specifieke documenten waaronder:
 - [Checklist toegankelijkheid](#)
 - [Handleiding geleidelijnen](#)
- Beleidskader 'Inclusieve mobiliteit' van de Vervoerregio Amsterdam
- Programma kades en bruggen
- Veiligheidsprogramma's (nu vaak gericht op verbeteren fietsveiligheid)
- Handhaving: zowel tools als budget
- (Beleid voor) uitstallingen en terrassen
- Tijdelijke maatregelen (handboek ZWIA).

Situaties die vragen om een aanpak

Tenslotte een aantal situaties ter illustratie van de noodzaak van een uitvoeringsprogramma:

- 'Poortjes' waar het trottoir is opgeheven ten gunste van de fiets (die dus ook voorrang heeft).
 - [Entrepotdok naar Laagte Kadijk](#)
 - [Stadstimmertuin - Amstel](#)
- Smalle stegen als doorsteekjes voor fietsers.
 - Langs de Spuistraat
- Verblijfsgebieden en voetgangersroutes, waar de fietser voorrang heeft:
 - [Magere brug](#): Vormgegeven als 'shared space', waarin de fietser voorrang heeft.
 - [Onderdoorgang Rijksmuseum](#): Het tweerichtingsfietspad in combinatie met de wachtrijen voor de ingangen aan beide zijden zet de voetgangersruimte voor passanten onder druk. Al voldoet het wel aan de minimumnorm van 1,80m: te smal voor het aantal voetgangers.





- (Te)veel functies ten koste van de voetgangersruimte:
 - [Spiegelgracht](#) tussen Prinsengracht en Lijnbaansgracht: auto, fietspad verboden voor voetgangers, smal trottoir met terrassen.
 - [Hoek Bilderdijkstraat - De Clerckstraat](#). Voorbeeld van woekeren met de ruimte, waarbij uitstallingen en een onhandig geplaatste prullenbak de vrije doorgang belemmert, ook als het rustig is op straat. De vrij liggende fietspaden ter plaatse van de kruising gaan zowel ten koste van de stoep als de mogelijkheden om veilig te kunnen oversteken ([let ook op de fietsers die over de zebra fietsen](#)).
 - [De Clerckstraat](#): Een drukke stadstraat waar de tram en de fiets toch (deels) een vrije baan hebben. De haltes voldoen aan de minimale breedte voor toegankelijkheid, maar het houdt niet over. Bestelbusjes en (legale?) terrassen blokkeren het trottoir.
 - [Krusemanstraat - Valeriusplein](#). Idem. Recente herprofilering. Let op de parkeervakken aan beide zijden, de brede schampstrook naast het fietspad en de dwars geplaatste fietsenrekken op de stoep.
 - [Marnixstraat](#): Weelderige geveltuintjes in een straat met parkeervakken, vrij liggende fietspaden en gedeeld openbaar vervoer en autoverkeer. De stoepen zijn hier en daar maar 1,20m breed.
 - [Staalstraat](#): 'Hoofdnet fiets' en 'Hoofdnet voetganger'; met veel terrassen, uitstallingen en wild geparkeerde fietsen, maar ook een drempelplaat voor winkeltoegankelijkheid.

