Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	datum
Portefeuille(s)	Verkeer
Portefeuillehouder(s):	Egbert de Vries
Behandeld door	V&OR, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp	Beleidskader Ruimte voor de Voetganger

Geachte leden van de gemeenteraad,

Begin februari 2020 heeft het college het beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger' vrijgegeven voor inspraak. Vanwege de coronacrisis en de onzekerheid die deze met zich meebracht hebben we ervoor gekozen de besluitvorming in de raad uit te stellen. We leggen het beleidskader nu, een jaar later, ter vaststelling aan u voor. In deze brief geef ik een toelichting op het beleidskader en op de manier waarop we de inspraakreacties verwerkt hebben.

Het beleidskader Ruimte voor de voetganger

Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen comfortabel toegankelijk is. Voor mensen met een fysieke beperking, voor ouders met kleine kinderen die samen de stad verkennen, voor bezoekers die Amsterdam ontdekken en voor Amsterdammers met volle boodschappentassen. Dat betekent dat voldoende vrije doorloopruimte op het trottoir een randvoorwaarde is bij alle keuzes die we in de openbare ruimte maken. Om dat te borgen heeft het college het beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger' opgesteld.

Het beleidskader stelt voor om bij alle herinrichtingen van straten voortaan uit te gaan van 2 meter vrije doorloopruimte voor de voetganger, conform het amendement zoals aangenomen door uw raad bij de Agenda Amsterdam Autoluw (2020). Absoluut minimum is 1,80 meter, maar op drukke routes wordt juist méér ruimte voor de voetganger voorgeschreven. Dit nieuwe beleid heeft niet alleen impact op de ruimteverdeling bij herinrichtingsprojecten, maar vormt na vaststelling ook de basis voor vergunningverlening bij terrassen, winkeluitstallingen en andere objecten die op het trottoir geplaatst worden.

Het verloop van de inspraak

De inspraakperiode liep van 17 februari 2020 tot 17 april 2020. Er zijn in totaal 133 inspraakreacties binnengekomen van bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers. Ook hebben alle stadsdelen een advies uitgebracht. Alle reacties en adviezen zijn opgenomen in een nota van beantwoording en daarin van een antwoord voorzien door het college. Enkele punten lichten we graag nader toe.

Corona en Ruimte voor de Voetganger
Corona en de daaropvolgende maatregelen om anderhalve meter afstand te kunnen bewaren, hebben extra benadrukt hoe belangrijk en bepalend de inrichting van de openbare ruimte is voor alle Amsterdammers. We hebben als stad laten zien dat we flexibel kunnen omgaan met ruimteclaims door in te spelen op zowel de wensen van de horeca, als op de wens om een veilige afstand te kunnen houden voor verplaatsingen te voet of per fiets. We hebben maatregelen doorgevoerd, maar ook weer teruggedraaid als de nadelen groter bleken dan de voordelen.
In het beleidskader Ruimte voor de Voetganger gaan we uit van de normale situatie in een heropende stad. We stellen bewust geen speciale 'coronanormen' vast. Ook andere beleidskaders en -normen hebben we immers niet in het afgelopen jaar aangepast.

Het beleidskader is een kaderstellend document
Het beleidskader Ruimte voor de Voetganger dient om normen vast te stellen. Het is geen uitvoeringsbesluit, maar een kaderstellend document dat gebruikt moet worden in projecten en bij vergunningverlening, net als diverse andere kaders. Meestal stellen we de maatvoering van wegvakken voor verschillende modaliteiten niet bestuurlijk vast. Voor voetgangersruimte stellen we voor dat wel te doen, omdat die ruimte niet alleen gemaakt en ingericht wordt bij herinrichtingsprojecten, maar óók op andere momenten. Bijvoorbeeld als er fietsparkeerruimte gezocht wordt, nutskasten geplaatst worden of een terrasvergunning wordt aangevraagd.

We maken een implementatieplan
We maken geen uitvoeringsprogramma voetganger, maar zorgen wel voor een implementatieplan voor dit beleidskader. Projecten waarmee we zorgen voor meer ruimte voor de voetganger staan o.a. in de Agenda Autoluw, maar uitvoering vindt feitelijk plaats via álle projecten waarbij de openbare ruimte wordt verbeterd.

Om antwoord te geven op zorgen van een aantal stadsdelen en als reactie op de insprekers die vragen om meer en concretere actie, doen we specifiek naar aanleiding van dit beleidskader de volgende drie dingen:

- Met het beleidskader als onderbouwing gaan we voortvarend aan de slag met maatregel 9 uit de Agenda Autoluw. Hierbij streven we ernaar om in overleg met de ondernemers de (winkel)straten te ontdoen van zo veel mogelijk losse objecten
- We passen de normen uit het beleidskader toe in herinrichtingsplannen. Waar dat botst met andere wensen, maken we integrale ontwerpen, waar bijvoorbeeld ook een terrassenplan onderdeel van uitmaakt.
- De vergunningverlening voor terrassen, winkeluitstallingen en objecten wordt vanaf het moment van vaststelling getoetst op de nieuw vastgelegde normen. In de volgende paragraaf gaan we er nader op in wat dit specifiek voor de terrassen betekent.

Gevolgen voor terrasvergunningen
We kiezen in Amsterdam bewust om de voetganger in het mobiliteitsbeleid op de eerste plaats te zetten. Dat betekent dat we beginnen met voldoende ruimte voor de voetganger. In gebieden zoals rond het Leidseplein of het Rembrandtplein of in de Jordaan kan dat vaak door de rijbaan voor voetgangers beschikbaar te maken; in stadsstraten betekent dit dat we bij herinrichtingen een nieuwe indeling van de ruimte maken, waarbij we de terrasruimte vastleggen met een

terrassenplan als onderdeel van het integrale ruimtelijke ontwerp. Dit doen we op dit moment meestal al bij herinrichtingen.

In bestaande (stads)straten die niet in de komende jaren worden heringericht en waar ook geen andere maatregelen genomen kunnen worden, kan dit betekenen dat we na 2026 geen nieuwe terrasvergunningen afgeven, of vergunningen voor kleinere terrassen dan nu. We begrijpen dat dit de betreffende ondernemers hard kan raken. We nemen in het implementatieplan op: *Terrasvergunningen zijn maximaal 5 jaar geldig. Daarom laten we voor iedereen pas na het zomerseizoen 2026 de nieuwe normen ingaan. Hiermee voorkómen we dat er per straat of zelfs binnen een straat verschillende normen zouden gelden. In de tussenperiode verlenen we nieuwe vergunningen in twee delen tót eind zomer 2026 en vanaf winter 2026-27. Dit geeft tevens de tijd om (nieuwe) terrassenplannen te maken, of bijvoorbeeld aanvullende verkeersmaatregelen te nemen als we de terrasruimte op die locaties niet willen inperken. Bij herinrichtingen maken we in de tussentijd altijd terrassenplannen met overal minimaal 2 meter ruimte voor de voetganger.*

Tot slot
In lijn met de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) zet Amsterdam de voetganger bovenaan conform de volgorde van het STOP-principe, namelijk Stappen (het Vlaamse lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en (Personen)auto. Iedereen is immers op zeker moment voetganger, ook op weg naar een geparkeerde fiets of auto, of naar een tram-, bus- of metrohalte. We leggen met dit beleidskader een noodzakelijke basis om meer voetgangersruimte te borgen.

Meer ruimte voor het ene gaat automatisch ten koste van ruimte voor andere zaken. De daadwerkelijke afweging tussen bijvoorbeeld terrasruimte, fietsparkeren, groen of voetgangersruimte blijft plaatsvinden in projecten. Ik zie ernaar uit om samen met u in projecten de concrete afwegingen te maken die zorgen voor een aantrekkelijke, veilige, bereikbare en toegankelijke stad.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Egbert de Vries
wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit