Gemeente Amsterdam



Ruimte voor de voetganger

Inspraakversie Beleidskader

Verkeer & Openbare Ruimte | Mei 2021

Colofon

Uitgave: Gemeente Amsterdam,
Verkeer & Openbare Ruimte, mei 2021
Tekst en redactie: Gemeente Amsterdam,
Verkeer & Openbare Ruimte
Vormgeving: DSGN.FRM
Fotografie: Fotobank Amsterdam
Meer informatie: Gemeente Amsterdam,
Verkeer & Openbare Ruimte, Postbus 95089 |
1090 HB Amsterdam | telefoon 14020

Copyright Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen
rechten worden ontleend. V&OR aanvaardt geen
aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.

Inhoud

Inhoud 3

1 Waarom een norm voor voetgangersruimte? 4

2 Begripsbepaling 6

2.1 De ruimte op het trottoir en de vrije doorloopruimte 6

2.2 De maatgevende voetganger 7

3 Normering 8

3.1 Breedte-categorieën voetgangersruimte 8

3.2 Beschrijving van de norm 9

3.3 Toepassing van de norm 10

3.4 Maatvoering in de praktijk 12

3.4.1 Maatgevende breedte 12

3.4.2 Puntvernauwingen 12

3.4.3 Bijzondere straten (één trottoir of voetgangersgebied) 12

3.5 Afwijken van de norm? 13

Bijlage 1 Voetgangerstellingen 14

Bijlage 2 Beoordelingsregels vaststellen vrije doorloopruimte 16

1

Waarom een norm voor voetgangersruimte?

Iedereen is een voetganger. Of men nu lopend onderweg is naar school of werk, winkelt, of van een parkeerplaats of OV-halte naar de bestemming wandelt. Conform de Visie Openbare Ruimte (2017) en de Agenda Amsterdam Autoluw (2019) maken we bij het inrichten van de openbare ruimte meer ruimte voor de voetganger.



> Hoeveel vrije doorloopruimte de voetganger nodig heeft, is afhankelijk van het aantal voetgangers dat het trottoir gebruikt.

Een eerste vereiste voor alle voetgangers is toegankelijkheid. Voetgangers moeten zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen door onze stad, ook als zij gebruik maken van een rolstoel, een kinderwagen voortduwen of met boodschappentassen sjouwen. Dat betekent in de eerste plaats dat de voetganger in Amsterdam voldoende ruimte nodig heeft, zeker ook daar waar het drukker wordt en veel functies samenkomen.

Dit beleidskader stelt vast hoeveel vrije doorloopruimte voetgangers nodig hebben, afhankelijk van het aantal voetgangers dat een trottoir gebruikt. Hiermee willen we voorkómen dat bij plannen in de openbare ruimte de voetganger een sluitpost vormt. Bij herinrichtingen is er aandacht voor veel belangen, zoals ruimte voor OV, gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, fietsparkeren, groen, uitstallingen en terrassen. Het voetgangersbelang komt daardoor soms in de verdrukking.

Dit beleidskader is tevens van belang omdat het trottoir – in tegenstelling tot de verkeersruimte voor andere modaliteiten (fietspad, weg, tram/busbaan) – voor meerdere functies gebruikt wordt. Denk aan fietsparkeren, terrassen, afvalcontainers, etc. Dat betekent dat de voetgangersruimte continu onder druk staat. Niet alleen bij herinrichtingen moet de voetgangersruimte gewaarborgd zijn. Die waarborg moet er óók zijn als er bijvoorbeeld fietsparkeerruimte gezocht wordt, een terrasvergunning wordt aangevraagd, een plan wordt gemaakt om een reclamezuil te plaatsen of een winkel zijn waren wil uitstallen.

Dit beleidskader biedt een onderbouwing om de belangen van de voetganger zorgvuldig mee te kunnen wegen bij herinrichtingen én bij het verlenen of weigeren van vergunningen voor functies op het trottoir. Overige beleidsstukken – zoals regels voor het vergunnen van terrassen, straatmeubilair, geveltuinen, commerciële activiteiten – worden ten aanzien van de voetgangersruimte op dit beleidskader gebaseerd. <

Corona

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.

Waar we zonder corona op sommige plekken bijvoorbeeld het trottoir, een vrijliggend fietspad en een gevelbank konden combineren, werden we nu gedwongen tot expliciete keuzes: Ruimte voor 1,5 meter afstand tussen voetgangers en/of ruimte voor uitgebreide terrassen betekende soms het tijdelijk opheffen van een vrijliggend fietspad of het toestaan van lopen op straat.

We hebben als stad laten zien dat we flexibel kunnen omgaan met deze grotere 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. We hebben daartoe een Menukaart vastgesteld zonder het bestaande beleid volledig aan te passen.

In het beleidskader Ruimte voor de Voetganger gaan we uit van de normale situatie in een heropende stad. Los van corona is er ruimte nodig voor voetgangers én voor andere functies. In het beleidskader Ruimte voor de Voetganger stellen we bewust geen speciale `coronanormen' vast. Ook andere beleidskaders en -normen hebben we immers niet in het afgelopen jaar aangepast.

2

Begripsbepaling

2.1 De ruimte op het trottoir en de vrije doorloopruimte

In deze notitie spreken we over het 'trottoir', in de volksmond ook wel de stoep genoemd. Met een trottoir bedoelen we de ruimte op een straat of weg die primair is toegewezen als verkeersruimte voor de voetganger. Meestal zijn er twee trottoirs, één aan elke zijde van de straat. In het vervolg van dit stuk gaat het om de toegankelijkheid, ruimte en drukte op elk van deze trottoirs afzonderlijk; de ruimte wordt dus niet 'opgeteld'. Het trottoir is, in tegenstelling tot rijbanen en fietspaden, namelijk áltijd een 'tweerichtingsweg'. Voetgangers moeten elkaar in principe in beide richtingen veilig en comfortabel kunnen passeren, zonder dat iemand moet uitwijken naar het fietspad of de rijbaan.

In de praktijk wordt de verkeersfunctie van het trottoir gecombineerd met andere functies zoals verblijfsruimte, nutsvoorzieningen en straatmeubilair. Op het trottoir kunnen we daarom 'zones' onderscheiden met verschillende functies:

- **Gevelzone:** de zone direct langs de gevel die géén onderdeel uitmaakt van de loopruimte, omdat zich daar bijvoorbeeld geveltuinen, gevelbanken, gestalde fietsen of uitstallingen bevinden.
- **Loopruimte:** de ruimte op het trottoir die door voetgangers gebruikt wordt om zich te verplaatsen.
- **Verblijfsruimte:** de ruimte op het trottoir die niet gebruikt wordt voor de doorstroming van voetgangers, maar die gebruikt wordt om uit te rusten, samen te komen of anderszins te verblijven.
- **Voorzieningenstrook:** de strook waar functionele objecten geplaatst worden zoals verkeersborden, afvalbakken, fietsparkeervoorzieningen en openbare verlichting. Deze objecten worden bij voorkeur in één rechte lijn geplaatst langs de trottoirband, waar vaak ook de bomen staan.

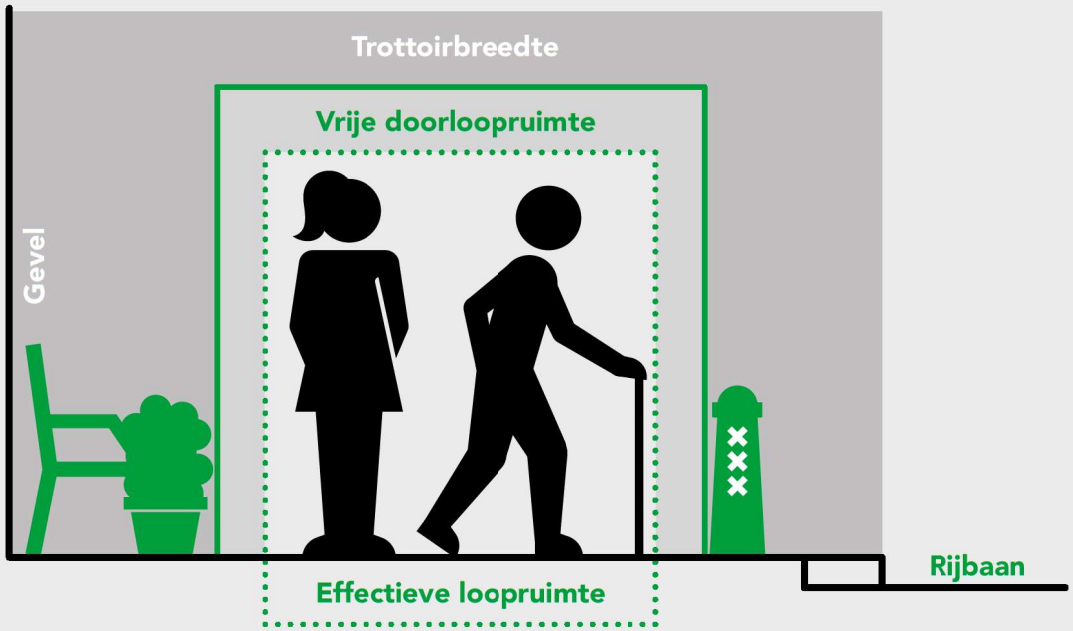
Voor de **normering** van de maatvoering zijn van belang:

1. **De trottoirbreedte**
   Dit is de breedte vanaf de gevel tot en met de trottoirband. Er wordt hierbij nog geen rekening gehouden met de verdeling in bovenstaande zones. De trottoirbreedte kan dus meestal niet volledig door wandelende voetgangers worden benut.
2. **De vrije doorloopruimte**
   Dit is de totale trottoirbreedte minus alle obstakels. Deze ruimte is 'vrij', maar kan in de praktijk niet volledig benut worden om te lopen omdat er sprake is van 'schrikafstanden' tot muren en objecten.
3. **De effectieve loopruimte**
   Dit is het deel van de vrije doorloopruimte dat effectief gebruikt kan worden om te lopen.

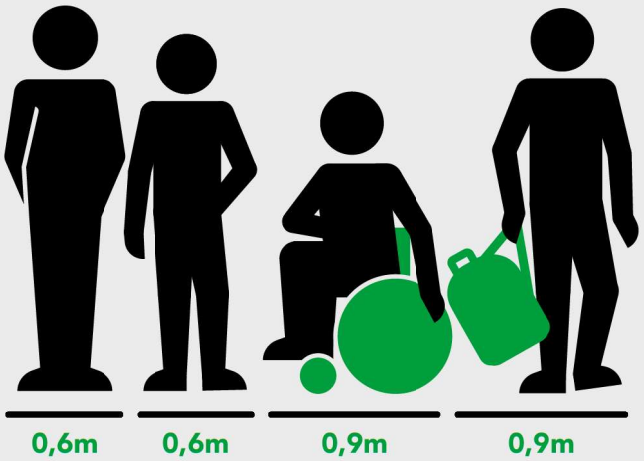
Om de toegankelijkheid van de stad voor iedereen en de veiligheid en het comfort van de voetganger te borgen, stellen we een norm vast voor de vrije doorloopruimte. Dat wil zeggen: de loopruimte op het trottoir, die niet beperkt of versperd wordt door andere objecten of functies.

Bij het vaststellen van de norm houden we er rekening mee dat de effectieve loopruimte per definitie kleiner is dan de vrije doorloopruimte. We kiezen ervoor om toch de vrije doorloopruimte te normeren, omdat deze eenvoudiger meetbaar is.

> Schematische weergave:
Definitie vrije doorloopruimte



> De maatgevende voetganger



2.2 De maatgevende voetganger

We spreken in dit beleidskader primair over de voetganger die zich verplaatst van A naar B over de lengterichting van een straat. Overige normen en inrichtingseisen (verlaagde trottoirbanden, ruimte rond zebrapaden, loopplanken voor toegang tot openbare panden, etc.) zijn elders belegd, zie https://hior.amsterdam.nl.

Als standaardbreedte voor één voetganger hanteren we 60 cm. Dit is iets meer dan de lichaamsbreedte van een gemiddelde voetganger. We houden op die manier rekening met lichaamsbeweging bij het lopen, met het feit dat veel mensen iets bij zich dragen en met de natuurlijke voorkeur van mensen om direct lichaamscontact met anderen te vermijden. Voor voetgangers die meer ruimte nodig hebben, wordt een maat van 90 cm gehanteerd. Deze maat is representatief voor iemand met een rollator of in een rolstoel, of iemand met een kinderwagen. Hiermee is 90 cm vrije doorloopruimte de absolute minimummaat voor toegankelijkheid voor één voetganger.

Bij de vaststelling van de norm van de vrije doorloopruimte wordt ook rekening gehouden met het feit dat door passeerafstanden de effectieve loopruimte kleiner is dan de vrije doorloopruimte. Voetgangers lopen immers niet direct langs gevels, langs de straat of langs obstakels, maar houden daar 10-20 cm afstand van. In het geval van bijvoorbeeld een geveltuin is deze afstand in de praktijk kleiner dan bij een verticale wand. Als twee voetgangers samen lopen, is er (meestal) ook tussenruimte nodig. Als vreemden elkaar passeren, is de behoefte aan tussenruimte groter. <

3

Normering

3.1 Breedte-categorieën voetgangersruimte

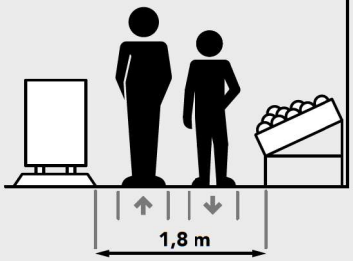
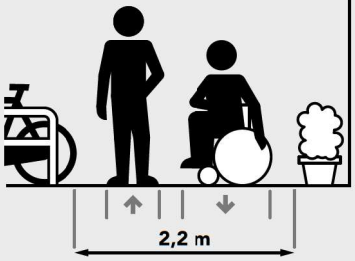
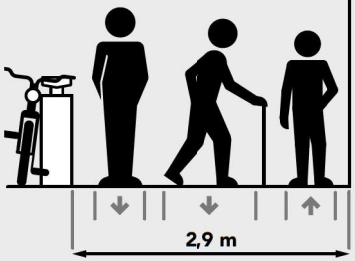
Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen veilig en comfortabel toegankelijk is. Voor mensen met een fysieke beperking, voor ouders met kleine kinderen die samen de stad verkennen, voor bezoekers die Amsterdam ontdekken en voor Amsterdammers met volle boodschappentassen. Dat betekent dat voldoende vrije doorloopruimte op het trottoir een randvoorwaarde is bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Wat 'voldoende' vrije doorloopruimte is, is afhankelijk van het aantal voetgangers dat van een straat gebruik maakt. We stellen in dit beleidskader een norm vast om bij (her)inrichting van straten te kunnen beoordelen hoeveel ruimte nodig is. De norm is uitgesplitst in drie breedtecategorieën. Per breedtecategorie geeft de norm aan hoeveel voetgangersruimte er minimaal gewenst is om op een comfortabele wijze te kunnen lopen en passeren. De breedtecategorieën zijn gekoppeld aan aantallen voetgangers per minuut. Bij het vaststellen van de maatgeving is gebruik gemaakt van de standaardafmetingen uit paragraaf 2.2.

Omdat niet in alle gebieden (actuele) voetgangerstellingen beschikbaar zijn, wordt tevens een indicatie gegeven van de straattypen die bij elk van de breedte-categorieën passen. Als er twijfel is over de categorie waar een straat in valt en dus over hoeveel ruimte benodigd is, kan een voetgangerstelling uitgevoerd worden. In bijlage 1 zijn hiervoor instructies opgenomen. De data die daarmee verzameld worden, zijn ook van waarde om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het voetgangersverkeer in Amsterdam. De breedtecategorieën met bijbehorende norm gelden voor alle locaties tijdens 'normale' situaties in de stad. Piekmomenten tijdens evenementen als Koningsdag laten we in dit stuk buiten beschouwing; daarvoor is maatwerk nodig, bijvoorbeeld vanuit crowdmanagement.

3.2 Beschrijving van de norm

Een maatgevende voetgangersbreedte die varieert tussen de 60 en 90 cm betekent dat een vrije doorloopruimte van minder dan 90 cm onwenselijk is. Bij breedtes <90 cm is het voor veel mensen onmogelijk om het trottoir te gebruiken. Vooral mensen met een fysieke beperking worden benadeeld. Van 90 cm tot 180 cm vrije doorloopruimte is in principe elke voetganger in staat het trottoir te gebruiken. Echter: deze maat is te krap om comfortabel te kunnen voortbewegen. Elke tegemoetkomende voetganger vraagt in dat geval om een aanpassing. **De absolute ondergrens voor vrije doorloopruimte op alle trottoirs is daarom 180cm.**

Die 180 cm is geen luxe, maar een harde ondergrens. Omdat voetgangers 10-20 cm afstand houden tot gevels, stoepranden en obstakels, is 180 cm eigenlijk maar net genoeg voor twee 'standaard' voetgangers die elkaar tegenkomen en 30 cm afstand tot elkaar willen houden. **Daarom streven we overal naar een vrije doorloopruimte van 200 cm of meer, ook in rustige straten.**

	Gewenste ruimte voor de voetganger	Indicatie straattype
	**1,80 m (minimaal) tot 2,20 m (optimaal)** **➔ Geschikt tot 10 voetgangers per minuut** Vanaf 1,8 meter vrije doorloopruimte kunnen twee voetgangers naast elkaar lopen of elkaar passeren. De voetganger moet zich aanpassen wanneer hij iemand passeert die meer ruimte nodig heeft, zoals een rolstoel of iemand met volle boodschappentassen. Bij drukte of daar waar veel mensen in groepjes lopen, is deze maatvoering oncomfortabel.	Deze maatvoering is alleen geschikt voor rustige trottoirs. Bijvoorbeeld in woonstraten die (overwegend) monofunctioneel zijn. Voor de aanvoerroutes naar buurtvoorzieningen, zoals de supermarkt of basisschool, dient de bovenkant van deze maatvoering aangehouden te worden. Ook rustigere winkelstraten vallen in deze categorie.
	**2,20 m (minimaal) tot 2,90 m (optimaal)** **➔ Geschikt tot 20 voetgangers per minuut** Vanaf 2,2 meter vrije doorloopruimte kunnen ook mensen die meer ruimte nodig hebben zonder hinder een tegenligger passeren. Het passeren van een derde persoon levert wel hinder op. Op locaties waar mensen veel in groepjes lopen, blijft deze maat te krap. Er treden dan te veel conflicten op tussen voetgangers.	Deze maatvoering is geschikt voor trottoirs in gemengde stadsbuurten, waar naast woningen ook veel voorzieningen als winkels en horeca gevestigd zijn. Ook voor aanvoerroutes naar kleinere OV knooppunten zoals busstations kan dit een passende maat zijn. Voor de drukke stadsstraten en centrumgebieden is deze maatvoering vaak niet voldoende.
	**2,90 m (minimaal) tot 3,60 m (optimaal)** **➔ Geschikt tot 30 voetgangers per minuut *** Vanaf 2,9 meter vrije doorloopruimte kunnen drie mensen comfortabel naast elkaar lopen of elkaar passeren, zelfs als één van hen meer ruimte nodig heeft. Ook twee-aan-twee passeren lukt, maar aanpassing van het loopgedrag is dan wel nodig. Deze maat is geschikt op drukke plekken en daar waar veel mensen in groepjes lopen.	Deze maatvoering is geschikt voor stadsstraten waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen en voorzieningen geclusterd zijn. Ook in gebieden waar veel bezoekers komen, die geneigd zijn in groepjes te lopen, is deze maat benodigd.

** Op zeer drukke voetgangersroutes (méér dan 30 voetgangers per minuut) is méér dan 3,60 meter vrije doorloopruimte nodig. Dit vraagt om maatwerk.*

Het stellen van een ruimere absolute ondergrens is echter niet verstandig, omdat er in de praktijk situaties voorkomen waar méér dan 180 cm vrije doorloopruimte fysiek niet inpasbaar is. Bijvoorbeeld omdat het plaatsen van fietsenrekken op het trottoir noodzakelijk is, omdat anders de op het trottoir geparkeerde fietsen de doorloopruimte belemmeren. Daarmee zou er in de praktijk te vaak van de norm moeten worden afgeweken, waarmee de norm zijn 'hardheid' verliest. Dat is onwenselijk.

Vanaf dit minimum van 200 cm wordt de wensmaat verder volledig bepaald door het (verwachte) maximum aantal voetgangers per minuut. Hoe hoger de piek, hoe meer ruimte nodig is. Zie daarvoor het schema.

We kiezen ervoor om een norm te stellen die voor álle soorten straten geldt. In een smalle steeg of op een plein is dus evenveel ruimte gewenst als er evenveel voetgangers lopen. Uiteraard verschilt het per plek hoe haalbaar het is om die ruimte te realiseren. In paragraaf 3.5 beschrijven we óf, wanneer en onder welke voorwaarden van de norm kan worden afgeweken. Verder geldt: de norm beschrijft de minimale vrije doorloopruimte. Als er meer ruimte beschikbaar is, is het zeer gewenst om die aan de voetganger toe te delen. Zeker omdat deze norm alleen de verkeersruimte beschrijft die voetgangers nodig hebben. Om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten op het trottoir is altijd extra ruimte nodig.

Integrale herinrichtingen van straten zijn het uitgelezen moment om de voetganger meer ruimte te geven.


> Prins Hendrikkade

3.3 Toepassing van de norm

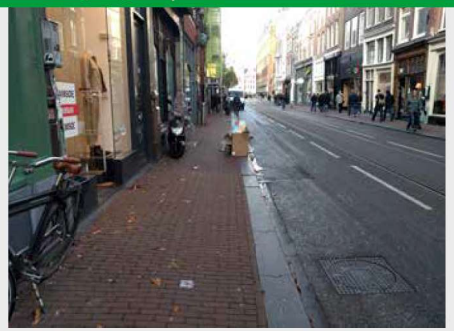
Deze norm wordt toegepast bij alle nieuwe aanpassingen in de inrichting of de maatvoering van trottoirs. Bijvoorbeeld bij het herinrichten van straten, maar ook bij het plaatsen van extra fietsenrekken, afvalcontainers, of de aanleg van nieuwe geveltuinen. Dit betekent dat bestaande inrichtingen niet vanaf heden direct aangepast worden. Ook houden we rekening met al verleende vergunningen.

De norm is tevens de basis voor beleidsregels omtrent terrassen, winkeluitstallingen en de plaatsing van andere objecten. Het bevoegd bestuur baseert regelgeving op de gewenste vrije doorloopruimte voor de voetganger, maar behoudt de vrijheid daar gemotiveerd van af te wijken. **Daarbij geldt dat de norm per straattype de gewenste minima voorschrijft, maar dat 200 cm vrije doorloopruimte overal de ondergrens is bij het (opnieuw) vergunnen van objecten, terrassen, uitstallingen, etc.** Als die ruimte fysiek niet beschikbaar is, moet gezocht worden naar alternatieven in de inrichting of het gebruik van de straat (zie §3.5). Uiteraard kan altijd besloten worden om méér vrije doorloopruimte op het trottoir te reserveren. Dit moet sowieso op plekken met meer dan 30 voetgangers per minuut in het drukste uur. Op dergelijke plekken is maatwerk vereist.

Voetgangerstellingen zijn op het moment van schrijven niet heel grootschalig uitgevoerd in de stad. De tellingen die wél gedaan zijn, bieden houvast om van het grootste deel van de straten te bepalen in welke categorie ze vallen. Als hulp bij het toepassen van de norm, staat in de tabel in paragraaf 3.2 hierboven al een indicatie van het straattype per categorie. In de tabel op de volgende pagina werken we deze typologie nader uit; we geven van een aantal straten aan hoeveel voetgangers er op het drukste moment lopen, zodat deze als voorbeeld kunnen dienen om andere straten te categoriseren.

In onderstaande tabel zijn straten opgenomen die op het moment van schrijven qua inrichting wél voldoen aan de norm, maar ook straten die níet voldoen. Ze zijn dus alléén bedoeld als voorbeeld om aantallen voetgangers te duiden. Het aantal voetgangers dat hier genoemd wordt, is gebaseerd op een enkele telling gedurende een week. In het geval dat ook met behulp van de beide tabellen niet kan worden bepaald in welke categorie een straat valt, kan op straat het aantal voetgangers geteld worden. Zie Bijlage 1 voor de telinstructie.

Overigens hebben we in deze tabel alleen voorbeeldstraten opgenomen met minder dan 30 voetgangers per minuut op het drukste moment. Ter vergelijking: in de Kalverstraat en Nieuwendijk kan het aantal voetgangers oplopen tot (ruim) meer dan 200 per minuut.

Categorie	Voorbeeld (onderkant van de norm)	Voorbeeld (bovenkant van de norm)
Tot 10 voetgangers per minuut	**Woonstraat**	**Ceintuurbaan - Noordzijde,** tussen Ferdinand Bolstraat en Sarphatipark 8 Voetgangers per minuut
		
Tot 20 voetgangers per minuut	**Utrechtsestraat - westzijde,** tussen Herengracht en Keizersgracht 13 voetgangers per minuut	**Van Woustraat - westzijde,** ter hoogte van Albert Cuypmarkt 18 voetgangers per minuut
		
Tot 30 voetgangers per minuut	**Oosterdokskade - noordzijde,** ter hoogte van hotel 22 voetgangers per minuut	**Oude Leliestraat - beide zijden opgeteld,** tussen Leliegracht en Singel 26 voetgangers per minuut
		

3.4 Maatvoering in de praktijk

In deze paragraaf wordt toegelicht hoe de gewenste maatvoering in de praktijk wordt gehanteerd.

3.4.1 Maatgevende breedte

Om de vrije doorloopruimte van een straat te bepalen, in een nieuwe of bestaande situatie, wordt de 'maatgevende breedte' gebruikt. De maatgevende breedte is de strook die representatief is voor het hele voetpad. Het gaat hierbij nog steeds om de vrije doorloopruimte: de voetpadbreedte minus de obstakels.

Het spreekt voor zich dat een trottoir waarover een obstakel `hangt' zoals een boomtak of een autospiegel niet in de volle breedte bruikbaar is. De vrije doorloopruimte moet beschikbaar zijn tot in ieder geval 2,40 meter hoogte.

De maat van een voetpad kan op korte afstand sterk wisselen, maar de maatgevende breedte is nadrukkelijk geen gemiddelde van de brede en smalle stukken. In verband met trechtervorming is het smalste gedeelte bepalend voor de bewegingsruimte van de voetganger en dat is daarom maatgevend. Een voorbeeld van hoe de maatgevende breedte in de praktijk wordt bepaald is te zien op bijgevoegde afbeelding.

3.4.2 Puntvernauwingen

Belangrijk aandachtspunt is de omgang met puntvernauwingen. Een puntvernauwing is een plek waar het voetpad plaatselijk versmalt, bijvoorbeeld door bebouwing of objecten. Een incidentele puntvernauwing is niet direct maatgevend voor het hele trottoir; een terugkerende puntvernauwing kan dat wel zijn. Als de vernauwing langer is dan 1 meter, smaller is dan 90 centimeter of vaker dan één keer per 50 meter voorkomt, is deze maatgevend.

Het bepalen van de maatgevende breedte is dus niet zo eenvoudig als het lijkt. Om te voorkomen dat situaties onjuist en verschillende worden geïnterpreteerd, zijn er beoordelingsregels opgesteld voor het meten van de maatgevende breedte. Deze zijn terug te vinden in Bijlage 2.

3.4.3 Bijzondere straten (één trottoir of voetgangersgebied)

De norm, zoals in paragraaf 3.2 beschreven, is gericht op de breedte van elk trottoir afzonderlijk. Dat wil zeggen: in een straat met aan beide zijden een trottoir dient aan beide zijden de gewenste vrije doorloopruimte gehanteerd te worden. Aan beide zijden van de straat lopen namelijk voetgangers in twee richtingen.

We kennen in Amsterdam ook straten zonder aparte trottoirs of met alleen een trottoir aan één zijde van de rijbaan. Ook dan kan de norm worden toegepast zoals die in de tabel is opgenomen. Het is niet nodig om twee keer de gewenste breedte te realiseren. Overigens zal op dat ene trottoir het aantal voetgangers meestal hoger zijn dan op plekken waar de voetgangers zich over twee trottoirs verdelen. Hierdoor is de gewenste breedte uiteraard hoger.

In de tabel in paragraaf 3.3 is de Leliestraat een voorbeeld van bovenstaande. Het aantal voetgangers



> De vrije doorloopruimte: de voetpadbreedte minus de obstakels.

per minuut is daar voor de hele straat bij elkaar opgeteld en komt mede daardoor in de hoogste categorie uit.

Als de vrije doorloopruimte `verspringt' en voetgangers dus moeten zigzaggen, zorgen we dat dit geleidelijk gebeurt en er geen haakse bewegingen gemaakt moeten worden. Dit betekent ook dat er op pleinen logische doorgaande routes moeten zijn.

3.5 Afwijken van de norm?

Dit beleidskader geeft invulling aan de uitgangspunten die in het Beleidskader Verkeersnetten (2017) zijn vastgelegd met betrekking tot het Plusnet, Hoofdnet en Basisnet Voetganger. Aanvullend is in de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) vastgelegd dat we meer ruimte voor de Voetganger willen maken.

Op sommige plekken is het in de praktijk lastig om te voldoen aan de breedtenorm. Met name in de historische binnenstad, met krappe straten en grote aantallen bezoekers, kan dit zorgen voor lastige afwegingen die tot uiting komen bij herinrichtingen, het opstellen van maatwerkplannen voor terrassen of het verlenen van vergunningen voor het plaatsen van nieuwe objecten op het trottoir.

Bij **integrale herinrichtingen** van straten – het uitgelezen moment om de voetganger meer ruimte te geven – kan bij een tekort aan ruimte alleen met goede onderbouwing van de normen worden afgeweken. Er moet altijd eerst gekeken worden naar relatief kleine maatregelen zoals het reguleren, verwijderen en/of herpositioneren van `objecten' op het betreffende wegvak of het opheffen van parkeerplaatsen.
We onderscheiden hierbij enerzijds objecten die noodzakelijk zijn op een bepaalde locatie, zoals een verkeersbord en anderzijds objecten die ook elders kunnen, zoals een fietsenrek.

Indien bovenstaande niet mogelijk is of niet genoeg vrije doorloopruimte oplevert en daardoor na een herinrichting de norm niet gehaald dreigt te worden, moet onderzocht worden of het mengen van andere modaliteiten of het uitsluiten van andere modaliteiten/ functies tot een verbeterde verkeerssituatie leidt.

Denk daarbij aan de volgende mogelijkheden waarvoor een grotere aanpassing aan de inrichting van de straat nodig is:

- Het opheffen van een hele rij autoparkeerplaatsen.
- Het instellen van venstertijden/dubbelgebruik bij andere functies, zoals terrassen, fietsparkeren, autoparkeren, of laden en lossen, zodat op het drukste voetgangersmoment meer ruimte beschikbaar is.
- Het mengen van auto- en fietsverkeer (erftoegangsweg, fietsstraat).
- Het mengen van auto- en tramverkeer.
- Het autovrij maken van een straat, d.w.z. deze straat omvormen tot voetgangersgebied, eventueel met fiets- en/of autoverkeer te gast.

Als er op andere momenten dan bij een herinrichting de situatie verandert en er wordt afgeweken van de minimumnorm voor vrije doorloopruimte, kan dat alleen als er een integrale ontwerptekening wordt gemaakt van het betreffende wegvak. Mogelijk leidt dit tot aanpassingen in de inrichting zoals hiervoor benoemd. Op deze tekening moeten óók zaken als uitstallingen, objecten en/of vergunde terrassen worden opgenomen. Nieuwe of hernieuwde vergunningen voor deze zaken kunnen alleen verleend worden als hier in de ontwerptekening ruimte voor is gereserveerd. Er kan hiertoe bijvoorbeeld een terrassenplan worden gemaakt. 200 cm vrije doorloopruimte is overal de ondergrens bij het (opnieuw) vergunnen van objecten, terrassen, uitstallingen, etc.

Bij het bepalen van de maatvoering op tekening houden we rekening met de werkelijke maat van de objecten. Zo weten we dat fietsenrekken meer ruimte in nemen dan het rek zelf, fietsen steken immers uit. Het zelfde geldt voor bomen waarbij we uitgaan van de boomspiegels.

Ook langs geveltuinen moet de vrije doorloopruimte voldoen aan de norm. Echter, omdat het bij geveltuinen in principe rustige (woon)straten betreft, kan per locatie bestuurlijk besloten worden geveltuinen van maximaal 60 cm. diep toe te staan in afwijking van het beleidskader. Dit gebeurt in samenspraak met de bewoners (die immers ook de belangrijkste gebruiker van de loopruimte zijn in dergelijke straten).

Advies over afwijken van de norm kan tijdens ontwerp-, beleids- of vergunningstrajecten ingewonnen worden bij de directie Verkeer & Openbare ruimte, afdeling Kennis & Kaders, team Openbare Ruimte & Voetganger. Ontwerpen van herinrichtingen worden voor realisatie altijd beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC), die bij haar oordeel ook de voetgangersruimte betrekt. <

Bijlage 1

Voetgangerstellingen

Welke gegevens?

Om vast te kunnen stellen hoe breed een voetpad moet zijn, wordt het aantal voetgangers tijdens de drukste periode in de week gebruikt. We noemen dit de spitsuurintensiteit.

Het drukste moment vindt bij voetgangersverkeer niet altijd tijdens de traditionele spitsperiode plaats, zoals we die gewend zijn bij autoverkeer. In de binnenstad is het drukste moment vaak op zaterdagmiddag.

Hoewel we in de norm spreken over het aantal voetgangers per minuut, is het in de praktijk nuttig om tenminste een uur te tellen en daarvan het gemiddelde te nemen.

Als er niet meer dan een uur geteld wordt, is het van belang dat dit gebeurt in het drukste uur van de week. Als niet bekend is wanneer dat is, zijn meerdere tellingen nodig om te bepalen welke telling/welk moment het grootste aantal voetgangers oplevert.

Representatief meetmoment

Het is belangrijk dat de intensiteiten worden gebaseerd op een representatieve meting. Dat betekent dat er geen bijzondere omstandigheden mogen zijn die invloed hebben op het aantal mensen op straat. Er mag bijvoorbeeld niet gemeten worden tijdens feestdagen, vakanties of evenementen. Ook uitzonderlijk weer kan invloed hebben op het aantal voetgangers dat zich op straat begeeft.

Telling uitvoeren

Om snel aan resultaten te komen is het mogelijk om een **handmatige telling** uit te (laten) voeren. Een handmatige telling is een uitstekende manier om op een snelle wijze een beeld te krijgen bij een situatie. Van tevoren moet goed worden nagedacht over het moment van de meting. In het centrum zijn de zaterdagen het drukst en houdt de drukte de hele middag aan. Straten in de buurt van kantoren en trein- of metrostations zijn juist het drukst door de week tijdens de reguliere ochtendspits.

Als het goede (drukste) moment wordt gekozen, levert een korte handmatige telling redelijk betrouwbare informatie op over de drukte. De methode is in de meeste gevallen betrouwbaar genoeg om een locatie in de juiste breedte-categorie in te delen.

Als er geen idee is van het drukste moment, of er is meer onderbouwing nodig, kan ook een **uitgebreide telling** gedurende een langere periode worden uitgevoerd. In dat geval hoeft vooraf geen maatgevend moment te worden bepaald. De spitsperiode is achteraf te bepalen.

Een uitgebreide telling wordt in principe gedaan met camera's. Speciale software registreert automatisch het aantal voetgangers.

Een uitgebreide telling heeft ook nadelen: Het kan lang duren voordat er gegevens beschikbaar zijn en er zijn hogere kosten aan verbonden.


+1 .. +1 ..

Bijlage 2

Beoordelingsregels vaststellen vrije doorloopruimte

Deze regels zorgen dat de vrije doorloopruimte op een uniforme manier wordt vastgesteld.

Regel 1: Trottoirband meetellen

De trottoirband mag bij het vaststellen van de vrije doorloopruimte worden meegenomen. We rekenen immers ook tot de gevel en daar lopen voetgangers ook niet pal tegenaan. In de breedte-categorieën voetgangersruimte is in de geadviseerde maten al rekening gehouden met passeerafstanden en schrikafstanden, zodat er niet op de trottoirband gelopen hoeft te worden.

Regel 2: Puntvernauwingen

Een puntvernauwing is een plek waar het voetpad plaatselijk versmalt, bijvoorbeeld door bebouwing of objecten. Een incidentele puntvernauwing is niet direct maatgevend voor het hele trottoir, een terugkerende puntvernauwing kan dat wel zijn. Als de vernauwing langer is dan 1 meter, smaller is dan 90 centimeter of vaker dan één keer per 50 meter voorkomt, is deze maatgevend.
NB: als aan beide kanten van een object meer dan 90 cm vrije doorloopruimte is, kunnen de ruimtes bij elkaar worden opgeteld.

Regel 3: Geparkeerde tweewielers

Fietsen worden veelal geparkeerd op het voetpad. In principe is de vrije doorloopruimte die overblijft maatgevend, 0ok als geparkeerde fietsen voor een afname zorgen. Er moet wel sprake zijn van een structurele situatie. Een incidenteel geparkeerde fiets is niet maatgevend voor het hele voetpad. Pas als er 'altijd' een of meerdere fietsen staan, worden deze meegenomen in het bepalen van de vrije doorloopruimte


SYM

