Inventarisatie loopruimte plusnet voetganger



bureau
R.J. DE BRUIJNE

Inventarisatie loopruimte plusnet voetganger

Colofon

Plaats	Amsterdam
Datum	22 mei 2017
Uitgevoerd door	
In opdracht van	Verkeer & openbare ruimte, Gemeente Amsterdam

Samenvatting

De gemeente Amsterdam is begonnen met het vergaren van kennis over de voetganger. Een logische eerste stap is om informatie te verzamelen over het netwerk. Dat is wat er in dit onderzoek is gedaan. De obstakelvrije ruimte op het plusnet voetganger is geïnventariseerd. Dit is gedaan op basis van de breedte-categorieën voetgangersruimte en door daadwerkelijk op straat te kijken hoeveel loopruimte er beschikbaar is. Verder is onderzocht welke ruimteclaims op het trottoir voor afname van loopruimte zorgen en wat de verkeerssituatie is. Alle data zijn vertaald naar kaartmateriaal.

Belangrijkste onderzoeksresultaten

De belangrijkste bevinding is dat het loopklimaat onder druk staat. Voetgangers beschikken in een groot deel van het netwerk slechts over weinig ruimte.

Een overzicht van de onderzoeksresultaten:

- 35% van het totale netwerk voldoet niet aan de minimale richtlijn van 1,80 meter vrije doorloopruimte.

- In sommige gebieden is het percentage vrije loopruimte aanzienlijk lager. In de grachtengordel bijvoorbeeld voldoet 65% niet aan de minimale richtlijn van 1,80 meter vrije doorloopruimte.

- Slechts 12% van alle trottoirs voldoet aan de richtlijn van 3,60 meter vrije doorloopruimte die in de CVC-leidraad wordt gesteld. Van de voetgangersgebieden voldoet 75% aan deze richtlijn.

- Geparkeerde fietsen zijn de meest voorkomende oorzaak van afname van loopruimte.

Er zijn twee oorzaken voor het tekort aan loopruimte:

- Sommige trottoirs zijn simpelweg te smal. Dit is voornamelijk te zien in het historische deel van de stad, zoals de Wallen en de grachtengordel.

- Een groot deel van de trottoirs is in principe breed genoeg, maar de vrije loopruimte wordt versmald door de vele objecten die worden gestald. Vooral in de stadsstraten is dit een probleem.

Voor beide oorzaken is een oplossing:

- Voor smalle trottoirs bestaat de oplossing uit herinrichten, waarbij scherpere keuzes moeten worden gemaakt. Voor een 'fietspad' dat functioneert als voetgangersgebied kunnen de verkeersregels worden aangepast, zodat het een voetgangersgebied wordt waar fietsen is toegestaan. Een voorbeeld hiervan is de Warmoesstraat, waar vaak effectief geen loopruimte op het trottoir beschikbaar is.

- Voor voetpaden die in principe breed genoeg zijn, valt veel winst te behalen door het aantal obstakels te verminderen. Dit kan door het fietsparkeren op de juiste plekken te faciliteren en door het aanscherpen van regels omtrent het gebruik van winkeluitstallingen en terrassen. Uiteraard moeten deze regels vervolgens gehandhaafd worden.

Aanbeveling voor toekomstig onderzoek

Om vast te stellen waar behoefte is aan meer ruimte zal er informatie verzameld moeten worden over het aantal voetgangers. Alleen op deze manier kan vastgesteld worden of een voetpad daadwerkelijk breed genoeg is.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 6

2 Onderzoeksopzet 7

2.1 Specificeren methode 7

2.2 Tekenen netwerk 7

2.3 Uitvoering van onderzoek 7

2.4 Analyse van onderzoeksresultaten 7

2.5 Kanttekeningen methode 8

3 Toets waarden 9

3.1 Loopruimte 9

3.2 Ruimteclaims 10

3.3 Verkeerssituatie 11

4 Onderzoeksresultaten 12

4.1 Analyse plusnet buiten de ring 12

4.2 Toets CVC-leidraad richtlijn 13

4.3 Analyse breedte-categorieën 14

4.4 Analyse stadsstraten 15

4.5 Ruimteclaims en obstakels 17

4.6 Verkeersituaties 22

5 Conclusies 23

5.1 Weinig loopruimte 23

5.2 Oorzaak 23

5.3 Oplossing 23

Bijlage I – Kaart CVC-leidraad richtlijn

Bijlage II – Kaart 1,8 meter

Bijlage III – Kaart breedte-categorieën

Bijlage IV – Breedte-categorieën stadsstraten

Bijlage V – Kaart ongereguleerd geparkeerde fietsen

Bijlage VI – Kaart streetclutter

Bijlage VII – Kaart streetclutter 1,8 meter

1 Inleiding

De ruimte van de voetganger staat onder druk. De voetganger beschikt over steeds minder ruimte, terwijl het aantal voetgangers juist toeneemt. De belangrijkste reden voor het ruimtegebrek is het scheiden van verkeersfuncties. Er is in veel gevallen niet genoeg ruimte beschikbaar om aan alle wensen te voldoen. De voetganger moet het vaak met de 'restruimte' doen. Verder wordt de beschikbare ruimte ingeperkt door een groeiend aantal objecten die ruimte op het trottoir claimen.

Het bewustzijn voor de belangen van de voetganger groeit. Lopen blijkt essentieel voor een leefbare stad. Lopen is goedkoop, efficiënt, flexibel en heeft weinig neveneffecten in vergelijking tot andere vervoersmiddelen. Toch blijkt de voetganger lastig mee te wegen in het ontwerp en het beleid. Er is namelijk weinig bekend over deze verkeerscategorie. Er is een wens van de gemeente om kennis en data over voetgangers in te winnen. Een inventarisatie van het netwerk is een logische eerste stap.

Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is dan ook om inzicht te vergaren in de hoeveelheid beschikbare loopruimte van het plusnet voetganger. Door dit onderzoek wordt een belangrijk eerste beeld gevormd van het loopklimaat.

De belangrijkste onderzoeksopgaven waren:

1. Het maken van een overzichtskaart met effectieve loopruimte van plusnet voetganger.,
2. Het doen van een kwaliteitstoets voetgangersnetwerk,
3. Het maken van een analyse van de verschillende ruimteclaims.

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport bestaat grofweg uit twee delen. In hoofdstuk 2 en 3 wordt beschreven hoe het onderzoek is uitgevoerd en op basis van welke waarden het plusnet is getoetst. In het tweede deel van dit rapport worden de onderzoeksresultaten besproken. In de bijlagen is al het kaartmateriaal te vinden.

2 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het onderzoek is vormgegeven en hoe het is uitgevoerd. De volgende stappen zijn doorlopen om tot dit onderzoeksrapport te komen:

Stap 1 Specificeren methode
Stap 2 Tekenen netwerk
Stap 3 Uitvoeren van onderzoek
Stap 4 Analyse van onderzoeksresultaten

2.1 Specificeren methode

Het primaire doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de obstakelvrije ruimte. Er is vooraf besloten om niet op de centimeter nauwkeurig te meten, maar een indeling op basis van categorieën te gebruiken. Hierbij is de input van V&OR gebruikt. Uiteindelijk is besloten om zo dicht mogelijk op de breedte-categorieën voetgangersruimte aan te sluiten. Verder is er een werkinstructie gemaakt om de nauwkeurigheid van de inventarisatie te waarborgen. Daarin staat beschreven hoe elke sectie onderzocht moest worden.

2.2 Tekenen netwerk

Voor dit onderzoek zijn in feite geografische data verzameld. Het verwerken van deze data is gebeurd via GIS. Er was een netwerk nodig om de data aan te koppelen. Vooraf was al geconstateerd dat er geen kaart bestond waarop elk afzonderlijk voetpad van Amsterdam is opgenomen. Daarom is er een nieuw netwerk gemaakt waarop alle voetpaden, aan beide kanten van de weg, zijn ingetekend. Het tekenen van het netwerk heeft veel tijd in beslag genomen, maar het kan ook worden gebruikt voor andere doeleinden. Doordat er verbindingen zijn getekend tussen de secties, kunnen er looproutes berekend worden. Er kan bijvoorbeeld een realistische loopafstand naar een OV halte worden berekend. Hiervoor moet het netwerk wel verder worden uitgebreid.

2.3 Uitvoering van onderzoek

Het netwerk is met de hulp van Ruimte & Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam online geplaats. Een team van onderzoekers is vervolgens de straat op gegaan. Zij hebben per sectie de loopruimte, de aanwezigheid van obstakels en de verkeerssituatie geïnventariseerd. Vanachter een bureau zijn nu eenmaal geen bevredigende gegevens te achterhalen over de loopruimte. Daarvoor is het effect van dynamische obstakels, zoals winkeluitstallingen en geparkeerde fietsen, te groot. Bij het invoeren van gegevens op straat is gebruik gemaakt van smartphones. De veldwerkers zijn van tevoren geïnstrueerd en tijdens het werk ondersteund. Op Afbeelding 1 is een voorbeeld te zien van het invoerscherm.



Afbeelding 1: Invoeren van gegevens met maps.amsterdam.nl

2.4 Analyse van onderzoeksresultaten

Na het afronden van de inventarisatie zijn de verkregen data vertaald naar kaarten en tabellen. Tijdens de analyse zijn voorkomende problemen geformuleerd en is er gezocht naar de oorzaak ervan. Tegelijkertijd kon er aan de hand van de data een richting worden gegeven aan eventuele oplossingen en aanbevelingen.

2.5 Kanttekeningen methode

De gebruikte methode is een compromis tussen uitvoerbaarheid en detail. Het detailniveau is het straatsegment en er is op basis van de breedte-categorieën geïnventariseerd. Het onderzoek heeft één grote beperking: het geeft inzicht in de minimale vrije loopruimte, maar de benodigde voetgangersruimte is sterk afhankelijk van het feitelijke aantal voetgangers. Dergelijke gegevens zijn echter niet beschikbaar. Het is dus (nog) niet mogelijk om precies te zeggen of in concrete gevallen de loopruimte toereikend is. Het onderzoek geeft wel inzicht in welk deel van de gevallen de minimummaat wordt gehaald en wat de gemiddelde vrije loopruimte van het netwerk is.

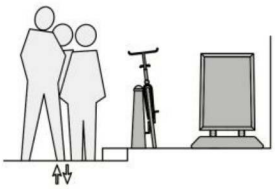
3 Toets waarden

Op straat moest er voor elke sectie een drietal vragen worden beantwoord. Bij elke vraag was er keuze uit meerdere opties. In dit hoofdstuk staat per onderwerp beschreven welke keuzes er per vraag waren.

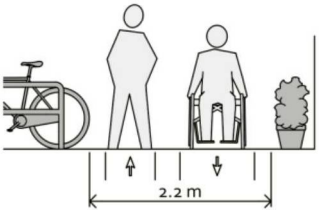
3.1 Loopruimte

Zoals reeds is beschreven, is vooraf besloten om de obstakelvrije ruimte niet op de centimeter nauwkeurig op te meten, maar om het netwerk op basis van de breedte-categorieën voetgangersruimte in kaart te brengen. Deze methode is sneller en vergroot bovendien de kans dat situaties door verschillende onderzoekers hetzelfde worden geïnterpreteerd.

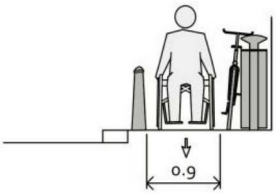
Breedtecategorieën voetgangersruimte:



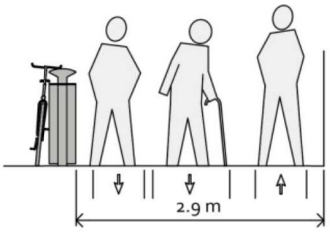
Minder dan 0,9 meter



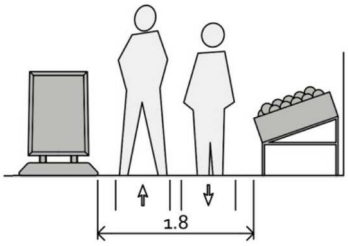
2,2 meter tot 2,9 meter



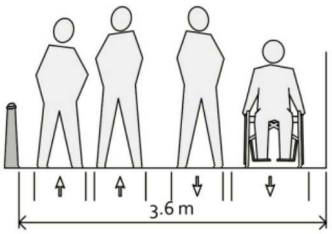
0,9 meter tot 1,8 meter



2,9 meter tot 3,6 meter



1,8 meter tot 2,2 meter



3,6 meter of meer

3.2 Ruimteclaims

Het precieze ruimtebeslag van ruimteclaims is niet gemeten, maar per sectie is genoteerd of bepaalde objecten voor een afname van loopruimte zorgen. Het is hierdoor niet mogelijk om aan de hand van de data te bepalen hoeveel ruimte verloren gaat door obstakels. Er is eerst een verkenning gedaan naar de meest voorkomende ruimteclaims. Op basis hiervan zijn de volgende ruimteclaims geïnventariseerd:

1. **Ongereguleerd geparkeerde fietsen**
   In deze categorie vallen fietsen die niet in rekken of nietjes geparkeerd zijn. Ook als fietsen rommelig geparkeerd staan bij een fietsenrek, worden zij als ongereguleerd geparkeerd beschouwd. Zie Afbeelding 2.

2. **Geparkeerde brommers / motoren**
   Tot deze categorie behoren brommers en motoren die op het trottoir geparkeerd zijn.

3. **Groen**
   Onder groen vallen overhangend groen en plantenbakken. Zie Afbeelding 3.

4. **Straatmeubilair**
   Onder straatmeubilair vallen bankjes en andere zitgelegenheden in beheer van de gemeente.

5. **Winkeluitstallingen**
   Onder winkeluitstallingen vallen reclameborden, promotiemateriaal en producten die door winkeliers buiten zijn gezet. Op Afbeelding 4 is hiervan een voorbeeld te zien.

6. **Terrassen**
   Tot deze categorie behoren terrassen die op wat voor manier dan ook de loopruimte beperken.

7. **Overig**
   Tot slot is er een restcategorie voor objecten die slechts incidenteel voorkomen.



Afbeelding 2: ongereguleerd geparkeerde fietsen



Afbeelding 3: Groen



Afbeelding 4: Winkeluitstallingen

3.3 Verkeerssituatie

Informatie over de verkeerssituatie geeft inzicht in de manier waarop voetgangersruimte is vormgegeven. Voetgangersgebieden zijn veelal breed en kunnen daarom een vertekend beeld geven in een analyse. Daarnaast zijn er verschillende situaties waar het interessant kan zijn om verkeersregels om te draaien. Daarom is er onderscheid gemaakt tussen de volgende verkeerssituaties:

1. ***Fietspad en voetpad***
   Dit zijn straten die zijn aangegeven met het bord G11 (te zien op Afbeelding 5). Dit zijn straten waar geen autoverkeer komt.

2. ***Fietspad geen voetpad***
   Dit zijn straten die zijn aangeduid als fietspad, en waar onvoldoende voetgangersruimte beschikbaar is.



Afbeelding 5: Bord G11

3. ***Voetgangersgebied, fietsen toegestaan***
   Dit zijn voetgangersgebieden met het onderbord "fietsen toegestaan". Voetgangersgebieden zijn aangeduid met het bord G07, te zien op Afbeelding 6.

4. ***Voetgangersgebied, fietsen verboden***
   Dit zijn voetgangersgebieden waar fietsen niet is toegestaan. Vaak wordt dit extra benadrukt met een onderbord.



Afbeelding 6: Bord G07

5. ***Standaard wegprofiel***
   Dit zijn verkeerssituaties met een rijbaan en een regulier trottoir dat is bestemd voor de voetganger. Dit is de meest voorkomende vorm.

6. ***Anders***
   Als de verkeerssituatie niet overeenkomt met één van de bovenstaande beschrijvingen dan wordt deze categorie gekozen. Over het algemeen zijn dit alleen uitzonderlijke situaties.

4 Onderzoeksresultaten

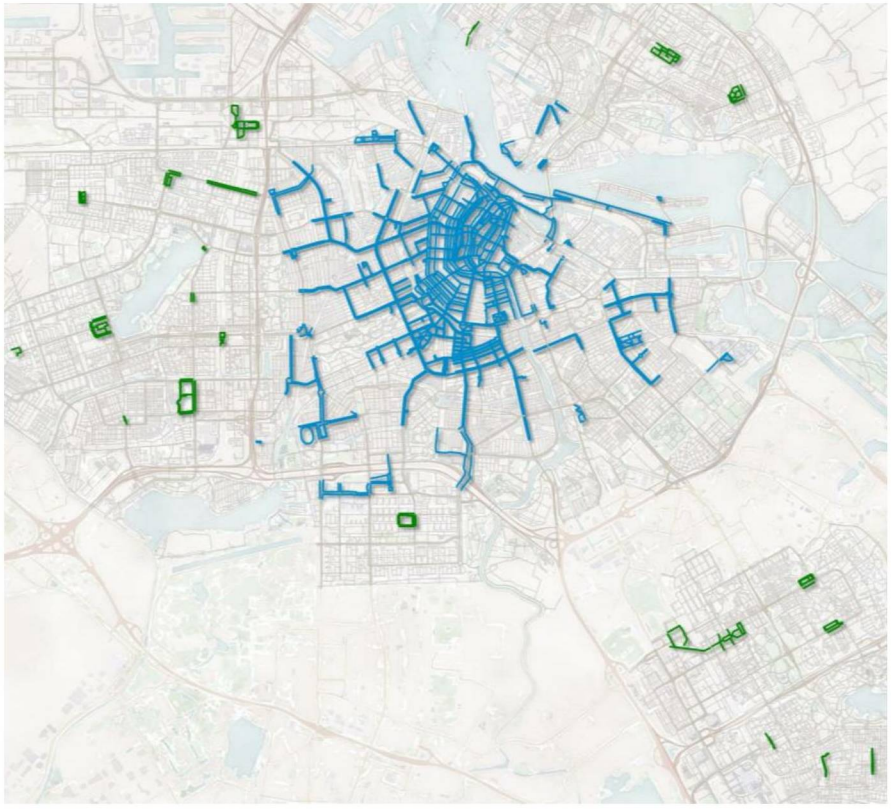
In totaal is er 215 kilometer voetpad geïnventariseerd, verdeeld over 2597 secties. De data zijn gekoppeld aan het netwerk. Hierin staat per sectie de breedte-categorie, de waargenomen obstakels, de verkeerssituatie en de lengte. Er zijn verschillende kaarten gemaakt om analyses inzichtelijk te maken. Verder is er fotomateriaal gebruikt om analyses verder te ondersteunen. In dit hoofdstuk worden per onderwerp de onderzoeksresultaten beschreven.

4.1 Analyse plusnet buiten de ring

Allereerst is er gekeken naar het plusnet buiten de ring A10 en een deel van Amsterdam-Noord. De verwachting was dat de problemen met betrekking tot loopruimte hier kleiner zouden zijn. Dat blijkt inderdaad het geval. Van het plusnet voetganger buiten de ring is 89% breder dan 1,8 meter en 43% breder dan 3,6 meter. Hiervan is 22% voetgangersgebied. Bovendien is de verwachting dat de voetgangersintensiteit vergeleken met de binnenstad lager is. We kunnen dus stellen dat het gebied over het algemeen over voldoende loopruimte beschikt.

Zoomniveau

Voor de leesbaarheid zijn de kaarten in dit rapport ingezoomd, waardoor de periferie wegvalt. Omdat is vastgesteld dat de loopruimte in het gebied buiten de ring niet problematisch is, is het niet nodig om dit gebied verder op kaartmateriaal weer te geven. Op Afbeelding 7 is te zien welk gedeelte van het plusnet op het kaartmateriaal zichtbaar is en welk gedeelte niet wordt getoond. Het niet afgebeelde gebied is uiteraard wel meegenomen in de analyse, het behoort immers tot het plusnet voetganger Amsterdam.



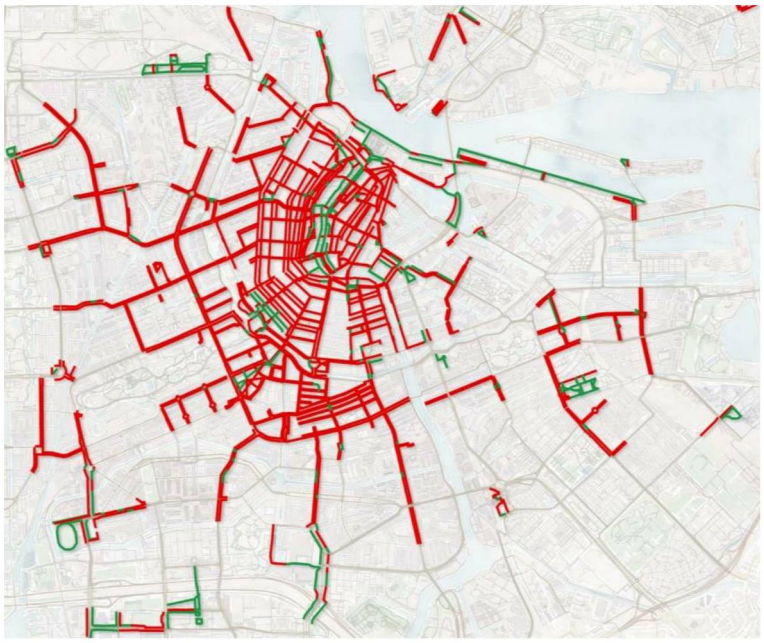
Afbeelding 7: Gehele onderzoeksgebied.

4.2 Toets CVC-leidraad richtlijn

Een van de doelstellingen was om het netwerk te toetsen aan de richtlijnen die worden gesteld in de CVC-leidraad. Dat betekent dat voetpaden op het plusnet moeten voldoen aan 3,6 meter vrije doorloopruimte en voetpaden op het basisnet aan 1,8 meter vrije doorloopruimte.

Slechts 19% van alle secties voldoet aan de richtlijn van 3,6 meter vrije doorloopruimte. Dit betekent niet dat 19% van alle trottoirs zo breed is. Er is ook in kaart gebracht of een sectie onderdeel is van een voetgangers-gebied. Als we alleen kijken naar de voetgangersgebieden, blijkt 75% daarvan 3,6 meter of meer vrije doorloopruimte te hebben. Van alle trottoirs voldoet slechts 12% - een aanzienlijk kleiner deel - aan de richtlijn van 3,6 meter. Dit betekent niet dat het netwerk daarom ook slecht functioneert. Het al dan niet functioneren is in grote mate afhankelijk van het aantal voetgangers dat van een straat gebruik maakt. Op locaties waar weinig mensen lopen, is 3,6 meter onnodig; op drukke locaties is mogelijk meer ruimte nodig.

Een andere richtlijn is dat alle voetpaden in ieder geval aan de ondergrens van 1,8 meter vrije doorloopruimte moeten voldoen. Uit de analyse blijkt dat 35% van het totale plusnet hieraan niet voldoet. Een aantal gebieden springt er in negatieve zin uit. Op pagina 15 worden deze gebieden behandeld.



Afbeelding 8: Kaart CVC-leidraad richtlijn voor plusnet voetganger.

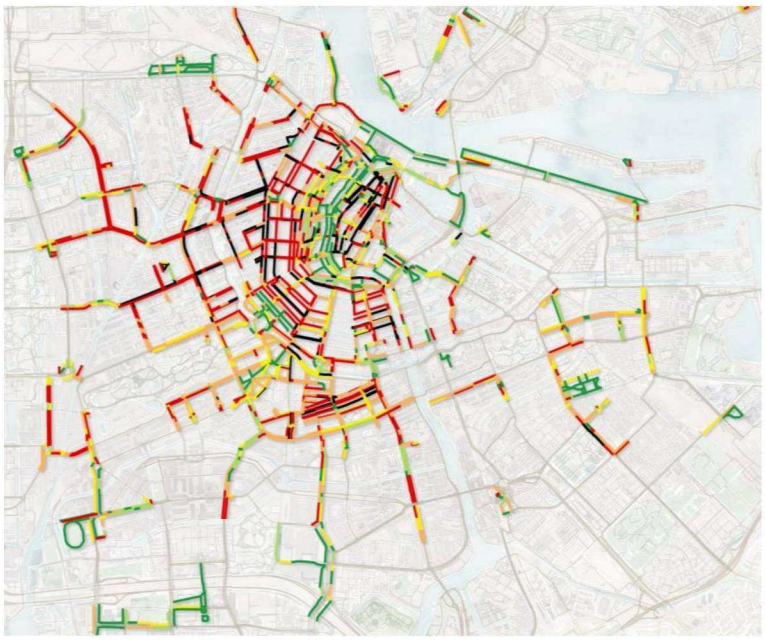
	Alle secties (215km)	Alle behalve voetgangersgebieden (193km)	Alleen voetgangersgebieden (22km)
Breder dan 0,9m	90,3%	89,1%	99,8%
Breder dan 1,8m	64,9%	60,7%	97,4%
Breder dan 2,2m	42,5%	36,0%	92,6%
Breder dan 2,9m	28,6%	21,2%	85,4%
Breder dan 3,6m (richtlijn leidraad-CVC plusnet)	19,3%	12,1%	75,1%

Tabel 1 – Verschillende maten getoetst op het plusnet voetganger

4.3 Analyse breedte-categorieën

Zoals in de onderzoeksopzet is beschreven, is elke sectie ingedeeld in een van de zes breedte-categorieën. In Tabel 2 staan de breedte-categorieën voor het gehele onderzoeksgebied, uitgesplitst naar voetgangers-gebieden of naar een verkeerssituatie met een trottoir.

Er zijn grote delen van de stad waar weinig loopruimte beschikbaar is. De enige buurt die er redelijk goed vanaf komt is het museumkwartier. Ook in het Rode Loper-gebied zijn veel trottoirs breed. Toch is het maar de vraag of er in het centrum daadwerkelijk genoeg loopruimte is, gezien het aantal voetgangers. Van alle trottoirs voldoet 39% niet aan de minimale eis van 1,8 meter. In de bijlagen is de kaart in hoge resolutie te vinden.



Afbeelding 9:
Kaart breedte-categorieën.

	Alle secties (215km)	Alle behalve voetgangersgebieden (193km)	Alleen voetgangersgebieden (22km)
Minder dan 0,9m	9,7%	10,8%	0,2%
0,9 tot 1,8m	25,4%	28,0%	2,5%
1,8m tot 2,2m	22,4%	24,4%	5,4%
2,2m tot 2,9m	13,9%	14,6%	7,8%
2,9m tot 3,6m	9,3%	9,0%	11,1%
3,6 meter of meer	19,3%	13,2%	73,0%

Tabel 2 – Breedte-categorieën, gehele onderzoeksgebied

Slechtst presterende gebieden

Slechts 20% van de secties heeft meer dan 2,2 meter aan vrije doorloopruimte. Een aantal gebieden in de stad vallen in negatieve zin op. De Wallen, de Pijp en de grachtengordel beschikken over maar heel weinig loopruimte. Op de Wallen heeft 42% van de secties minder dan 0,9 meter obstakelvrije loopruimte. Dit betekent dat er in die straten effectief geen voetpad beschikbaar is. Gezien het aantal bezoekers die op dit gebied afkomen, functioneert het als een soort voetgangersgebied, hoewel het niet als zodanig is aangeduid. In de grachtengordel heeft 20% van de secties minder dan 0,9 meter vrije doorloopruimte. Het aantal obstakels valt in de grachtengordel erg mee. Dit betekent dat de trottoirs daar daadwerkelijk smal zijn. Vergeleken met het gemiddelde doet ook de Pijp het slecht. Hier vormen voornamelijk obstakels een probleem, met name het aantal ongereguleerd geparkeerde fietsen.

	De Pijp (14km)	De Wallen (12km)	Grachtengordel (24km)
Minder dan 0,9m	13,0%	42,1%	20,4%
0,9 tot 1,8m	29,0%	19,6%	46,3%
1,8m tot 2,2m	37,6%	10,7%	15,5%
2,2m tot 2,9m	16,2%	10,0%	9,4%
2,9m tot 3,6m	2,2%	11,8%	4,9%
3,6 meter of meer	2,0%	5,8%	3,5%

Tabel 3 – Breedte-categorieën van 3 slecht presterende wijken

Een tekort aan loopruimte kan verschillende oorzaken hebben, waarvan er een aantal getoond worden in Afbeelding 10 . In sommige gevallen is het profiel daadwerkelijk smal en in andere gevallen zorgen obstakels ervoor dat er te weinig ruimte overblijft. De aanpak om ruimte te winnen verschilt. In de ene situatie is een herinrichting of een wijziging van de verkeersregels nodig, in de andere situatie kan het faciliteren van fietsparkeren en het reguleren van uitstallingen voor de benodigde ruimtewinst zorgen

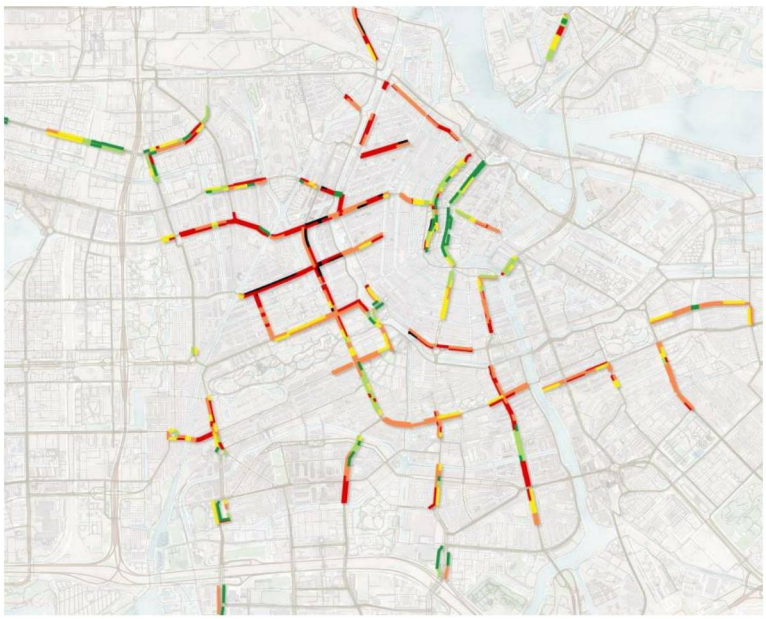


Afbeelding 10 : Verschillende oorzaken voor een gebrek aan loopruimte.

4.4 Analyse stadsstraten

Stadsstraten zijn straten waar een mix is van doorgaand verkeer, wonen, werken en winkelen. Ze zijn in de analyse opgenomen omdat het belangrijke straten zijn voor de voetganger. Er is een groot aanbod van winkels, bedrijven, cafés, etcetera,. waardoor deze straten aantrekkelijk zijn voor zowel toeristen als

bewoners. Op basis van een conceptversie van de agenda stadsstraten is bepaald of een sectie tot de stadsstraten behoort. Er zijn stadsstraten die niet bij het plusnet voetganger horen. Deze zijn niet meegenomen in de analyse.



Afbeelding 11: Kaart breedte-categorieën (voldragen) stadsstraten.

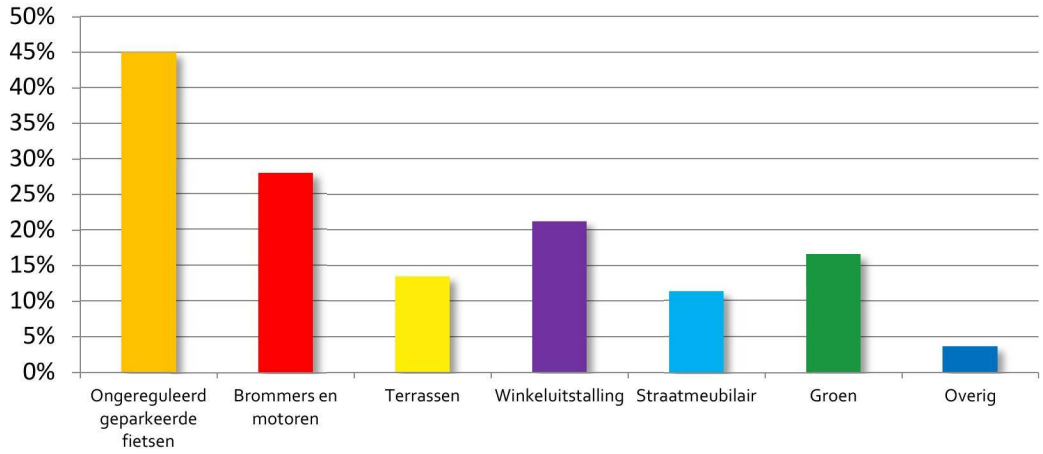
Met name in stadsdeel West en in de Van Woustraat is weinig loopruimte. Het aantal obstakels levert hieraan een flinke bijdrage. In stadsstraten is de ruimtelijke concurrentie van ander verkeer groot. Door het grote aantal voorzieningen is ook het aantal winkeluitstallingen hoog en is het aantal geparkeerde fietsen groter. In Tabel 4 zijn de breedte-categorieën van zowel de voldragen als de potentiële stadsstraten weergegeven.

Stadsstraten	Voldragen stadsstraten (54km)	Potentiële stadsstraten (8km)	Gecombineerd (62km)
Minder dan 0,9m	4,5%	1,3%	4,1%
0,9 tot 1,8m	28,4%	48,4%	31,1%
1,8m tot 2,2m	32,5%	20,5%	30,9%
2,2m tot 2,9m	15,9%	15,6%	15,9%
2,9m tot 3,6m	9,9%	7,7%	9,6%
3,6 meter of meer	8,8%	6,5%	8,5%

Tabel 4 – Breedte-categorieën stadsstraten

4.5 Ruimteclaims en obstakels

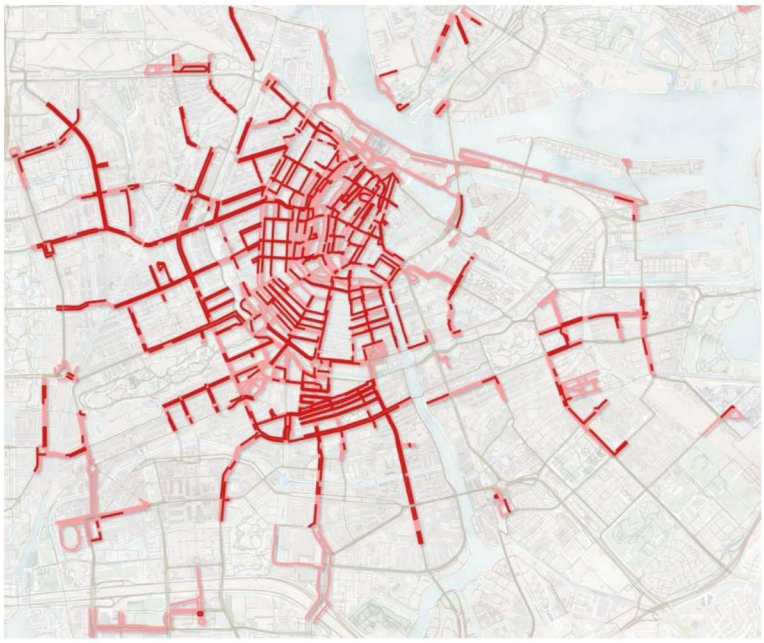
Weinig loopruimte kent twee oorzaken: een trottoir is smal of er staan objecten op het trottoir. Verschillende objecten hebben een verschillende impact op de vrije doorloopruimte. Terrassen, winkeluitstallingen, brommers en motoren hebben een grotere impact dan individuele geparkeerde fietsen. Geparkeerde fietsen komen echter in grotere aantallen voor, waardoor zij alsnog een obstakel vormen. Tijdens het veldwerk zijn diverse ruimteclaims geïnventariseerd. Als een obstakel voor een structurele afname van loopruimte zorgt, is het genoteerd.



Figuur 1: Aanwezigheid van ruimteclaims, gehele onderzoeksgebied.

Geparkeerde fietsen, brommers en motoren

Zoals te zien is in Figuur 1 zorgen met name ongereguleerd geparkeerde fietsen voor een afname van loopruimte. Geparkeerde fietsen zijn in heel Amsterdam te vinden, maar zij zorgen niet overal voor overlast. Ook brommers en motoren zorgen vaak voor een afname van ruimte. Gezien hun formaat is de impact groter dan bij fietsparkeren. Bovendien kunnen ze niet eenvoudig worden verplaatst, zoals dat bij fietsen wel mogelijk is. Op Afbeelding 12 is te zien op welke plekken ongereguleerd geparkeerde fietsen de vrije doorloopruimte doen afnemen.



Afbeelding 12:
Ruimteclaims ongereguleerd geparkeerde fietsen.

Ongereguleerd geparkeerde fietsen
Geen ongereguleerd geparkeerde fietsen

Terrassen

Terrassen zorgen in 13% van de secties voor een afname van de vrije doorloopruimte. Het onderzoek is in maart uitgevoerd; in de zomer zou dit percentage waarschijnlijk hoger uitgevallen zijn. Terrassen zijn obstakels met een hoge impact. Vaak gaat er veel ruimte verloren, waardoor de sectie in een lage breedte-categorie valt. Een voorbeeld is te zien op de onderstaande afbeelding. Het trottoir is behoorlijk breed, maar er blijft nauwelijks loopruimte over.



Afbeelding 13: Voetgangers worden beperkt in bewegingsvrijheid door een leeg terras.

De grenzen van terrassen worden gemarkeerd met punaises. Op Afbeelding is te zien hoe de resterende loopruimte daardoor in potentie teruggedrongen kan worden tot een enkele meter of zelfs minder. Een steekproef op het Damrak wees overigens uit dat bij alle terrassen de aangegeven begrenzingen overschreden waren. Een voorbeeld hiervan is te zien op Afbeelding 15.



Afbeelding 14: Punaises zijn op zo'n manier geplaatst dat er effectief geen voetpad overblijft.



Afbeelding 14: Terrassen houden zich veelal niet aan de grens die door punaises wordt aangewezen.

Winkeluitstallingen

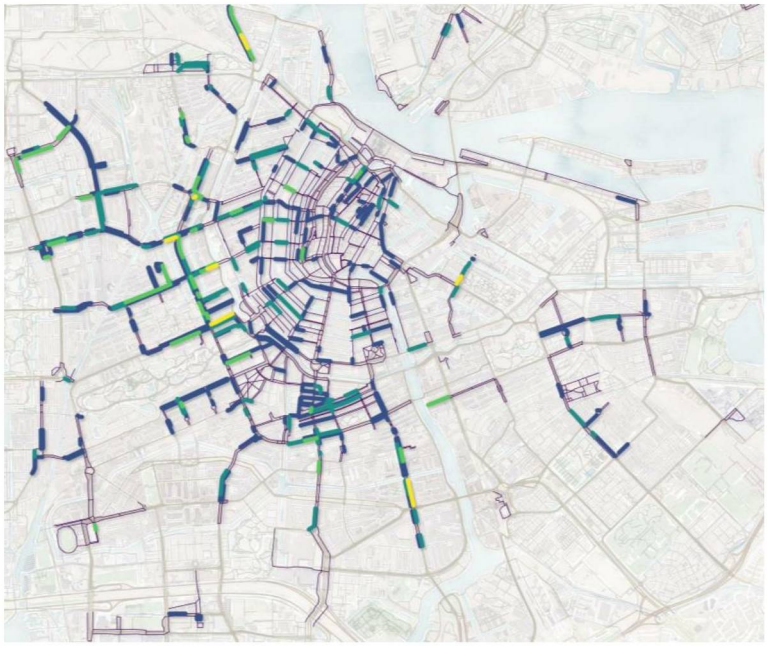
Ook reclameborden en winkeluitstallingen zorgen voor een afname van loopruimte. Dit is in 21% van de secties geconstateerd. Het probleem met dit type obstakel is dat ze altijd op drukke plekken staan waar juist behoefte is aan loopruimte. Winkels trekken namelijk publiek. Winkeluitstallingen zijn vaak te vinden in de stadsstraten.



Afbeelding 15: Reclameborden in de openbare ruimte.

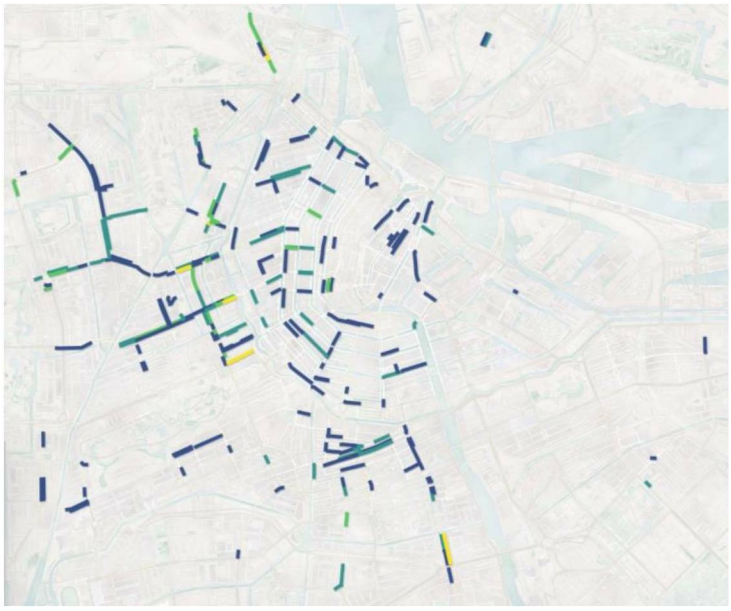
Streetclutter

Op Afbeelding 17 staan de secties afgebeeld waar sprake is van meerdere verschillende obstakels. Een rommelig straatbeeld wordt ook wel 'streetclutter' genoemd. In de binnenstad komen gevallen voor waar drie á vier obstakels binnen een sectie voor een afname van loopruimte zorgen. Buiten de grachtengordel komt dit veel vaker voor. Wat opvalt, is dat er voornamelijk in stadsstraten sprake is van streetclutter. Stadsstraten trekken veel mensen door de aanwezigheid winkels, cafés en andere voorzieningen. Een deel van deze bezoekers komt op een fiets of brommer, die zij ergens parkeren. Winkels plaatsen op hun beurt winkeluitstallingen en cafés claimen ruimte in de vorm van terrassen. Hierdoor ontstaat al snel een rommelig straatbeeld waarvan de voetganger het slachtoffer wordt. Dit fenomeen zien we ook terug in de Pijp.



Afbeelding 16: Kaart streetclutter.

Bij 37% van de straten met minder dan 1,8 meter vrije doorloopruimte zijn drie of meer obstakels genoteerd. Als het centrum buiten beschouwing wordt gelaten, betreft het zelfs 52%. Wordt er alleen naar stadsstraten gekeken, dan gaat het zelfs om 66%. Hoewel het formaat van de obstakels niet is gemeten, is er een duidelijk verband tussen het aantal verschillende obstakels en de loopruimte.



Afbeelding 17: Streetclutter bij minder dan 1,80 meter vrije doorloopruimte.

4.6 Verkeersituaties

Een ander aspect dat in het onderzoek is meegenomen, zijn de verkeerssituaties. Er is een aantal opvallende dingen te melden.

Fietspaden en voetpaden

Het plusnet kent verschillende situaties waar een straat is aangeduid als fietspad, terwijl er weinig tot geen ruimte voor de voetganger is. In veel gevallen hebben de voetgangers getalsmatig de overhand, hoewel zij formeel te gast zijn. Op Afbeelding 19 is een voorbeeld te zien van een dergelijke situatie: voetgangers lopen ook op de rijbaan. Tijdens het onderzoek zijn op deze plekken geregeld conflicten waargenomen tussen voetgangers en fietsers.

Hieronder zijn deze locaties genoteerd:

- Korte Kolksteeg
- Korte Korsjespoortsteeg
- Warmoesstraat
- Oudebrugsteeg
- Heisteeg
- Langebrugsteeg
- Oude Leliestraat
- Torensteeg
- Molsteeg
- Eerste Leliedwarsstraat
- Tweede Egelantiersdwarsstraat
- Noordermarkt



Afbeelding 18: Smalle profielen met een fietspad zorgen voor een tekort aan loopruimte.

Fietspaden zonder voetpad

Een aantal secties van het plusnet zijn fietspad, maar hebben geen voetpad. Bij gebrek aan een trottoir mogen voetgangers volgens de wet op het fietspad lopen, maar ze zijn in zo'n situatie wel te gast. Het plusnet, waar voetgangers prioriteit hebben boven andere modaliteiten, zou op z'n minst over voetgangersruimte moeten beschikken. Op Afbeelding 20 staat een voorbeeld van een dergelijke situatie.

Hieronder zijn de betreffende locaties opgesomd:

- Mr. J.J. van der Veldebrug/ Oosterdok
- Sint Olofspoort
- Raamsteeg
- Magere Brug



Afbeelding 19: Mr. J.J. van der Veldebrug.

5 Conclusies

De inventarisatie van voetgangersruimte op het plusnet heeft tot een aantal inzichten geleid, zowel met betrekking tot de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van obstakels, als andere praktische zaken die tijdens het veldwerk zijn gesignaleerd. In dit hoofdstuk worden de conclusies genoemd en wordt een aantal aanbevelingen gedaan.

5.1 Weinig loopruimte

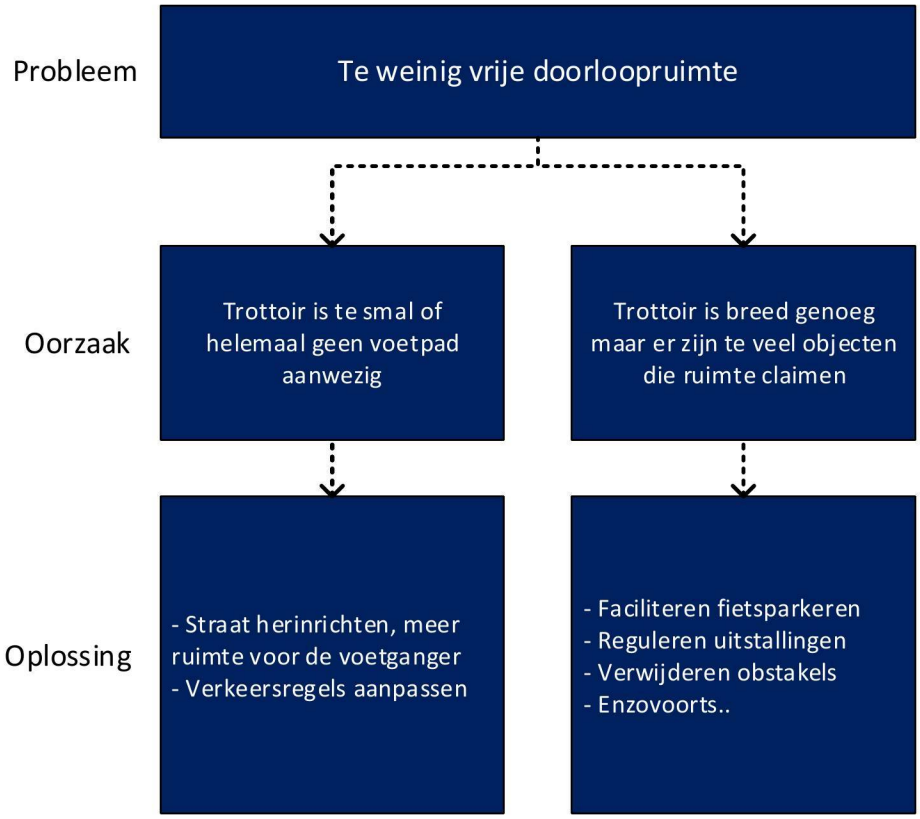
Op basis van dit onderzoek kunnen we de algemene conclusie trekken dat het loopklimaat onder druk staat. Het plusnet voetganger is een verzameling van de belangrijkste straten voor voetgangers en zelfs in deze straten is de hoeveelheid loopruimte minimaal. Van het plusnet is 35% smaller dan de minimale richtlijn van 1,80 meter en in sommige gebieden is er nog minder ruimte. Zo is in de grachtengordel meer dan 65% smaller dan 1,80 meter. In het hart van de stad is meer loopruimte beschikbaar. Gezien het aantal mensen daar is het echter de vraag of die ruimte daadwerkelijk voldoende is. De beantwoording van deze vraag valt buiten het bereik van dit onderzoek.

5.2 Oorzaak

Tijdens het onderzoek zijn twee hoofdoorzaken vastgesteld waardoor de loopruimte wordt beperkt of niet aan de minimale eis voldoet. In het ene geval is het trottoir simpelweg te smal of is er helemaal geen voetpad aanwezig. Dit probleem doet zich vooral in de grachtengordel en op de Wallen voor. In het andere geval is het trottoir in principe breed genoeg, maar wordt er te veel ruimte geclaimd door objecten.

5.3 Oplossing

Bij elke van de genoemde hoofdoorzaken past een aparte oplossingsrichting. In het schema is samengevat voor welke oplossingsrichting gekozen kan worden.



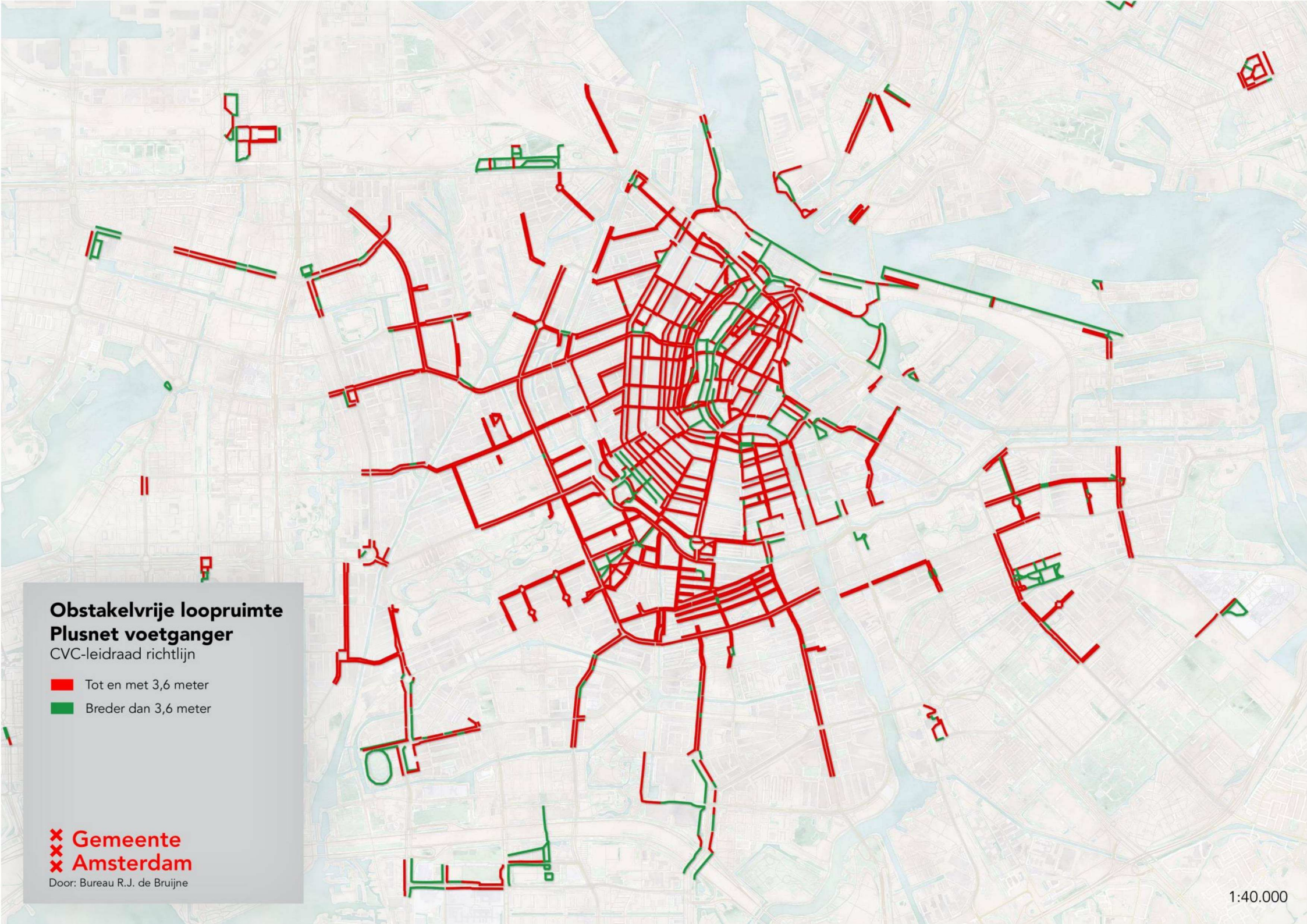
Figuur 2 – Schema probleem, oorzaak en oplossing.

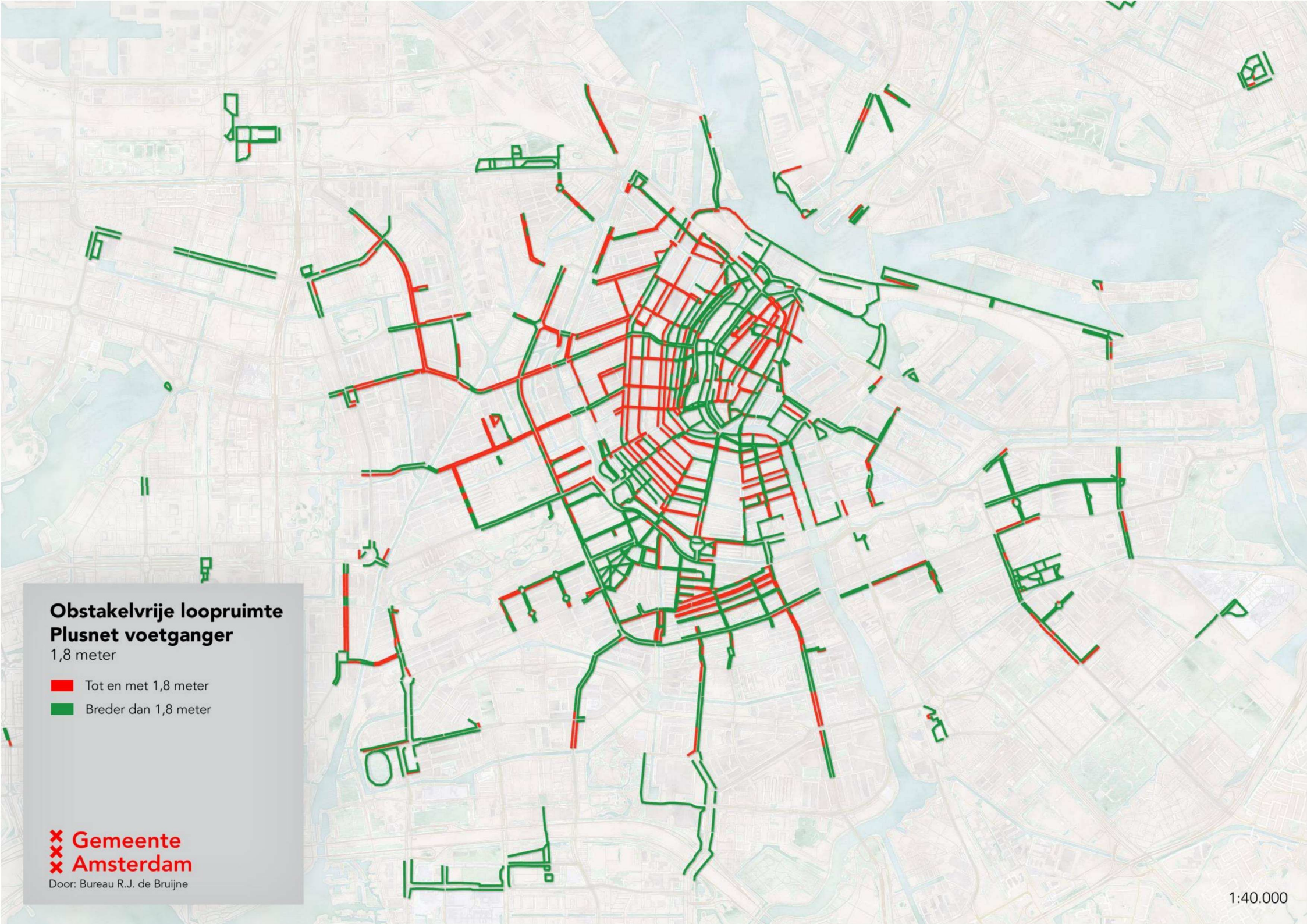
Smalle voetpaden:
Bij voetpaden die te smal zijn of op plekken waar geen voetpad aanwezig is, is weinig optimalisatie mogelijk. Dat wil zeggen dat het verwijderen van obstakels geen winst oplevert. Om dit soort situaties op te lossen is een herprofilering nodig. Een andere mogelijkheid is om de verkeersregels om te draaien. Zo zijn er bijvoorbeeld straten in Amsterdam die functioneren als voetgangersgebied, maar zijn aangeduid als fietspad. Het advies is om bij dergelijke situaties verkeersregels om te draaien door hier een voetgangersgebied van te maken waar fietsen is toegestaan. Om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen is het noodzakelijk bij de herprofilering scherpere keuzes te maken. Dit geldt bij uitstek voor het plusnet voetganger, waar de voetganger prioriteit heeft boven andere modaliteiten. In dit geval geldt: kiezen in plaats van delen.

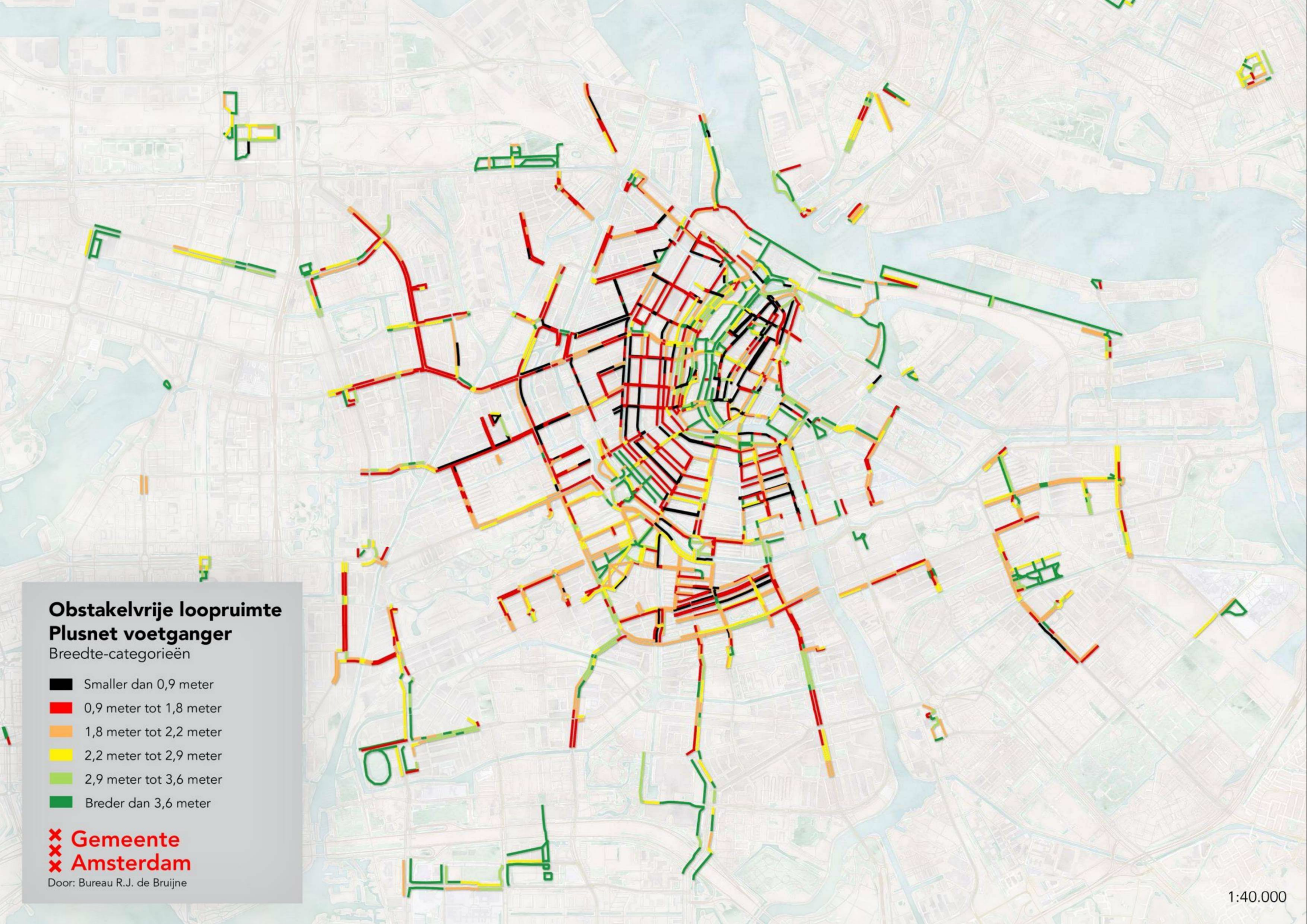
Voetpaden met een teveel aan obstakels:
Als voetpaden breed genoeg zijn, maar de loopruimte wordt beperkt door obstakels, is optimalisatie mogelijk door te faciliteren en te handhaven. Dit betekent dat fietsparkeren op de juiste plekken wordt gefaciliteerd waardoor dit minder ruimte in beslag neemt. Regels omtrent uitstallingen van winkels en terrassen dienen aangescherpt – en gehandhaafd - te worden. Terrasgrenzen worden vaak niet in acht genomen, waardoor de vrije doorloopruimte afneemt. Er valt hier een flinke ruimtewinst te behalen. Wanneer de loopruimte toeneemt, kunnen mensen elkaar net wel passeren, waardoor zij meer comfort ervaren.

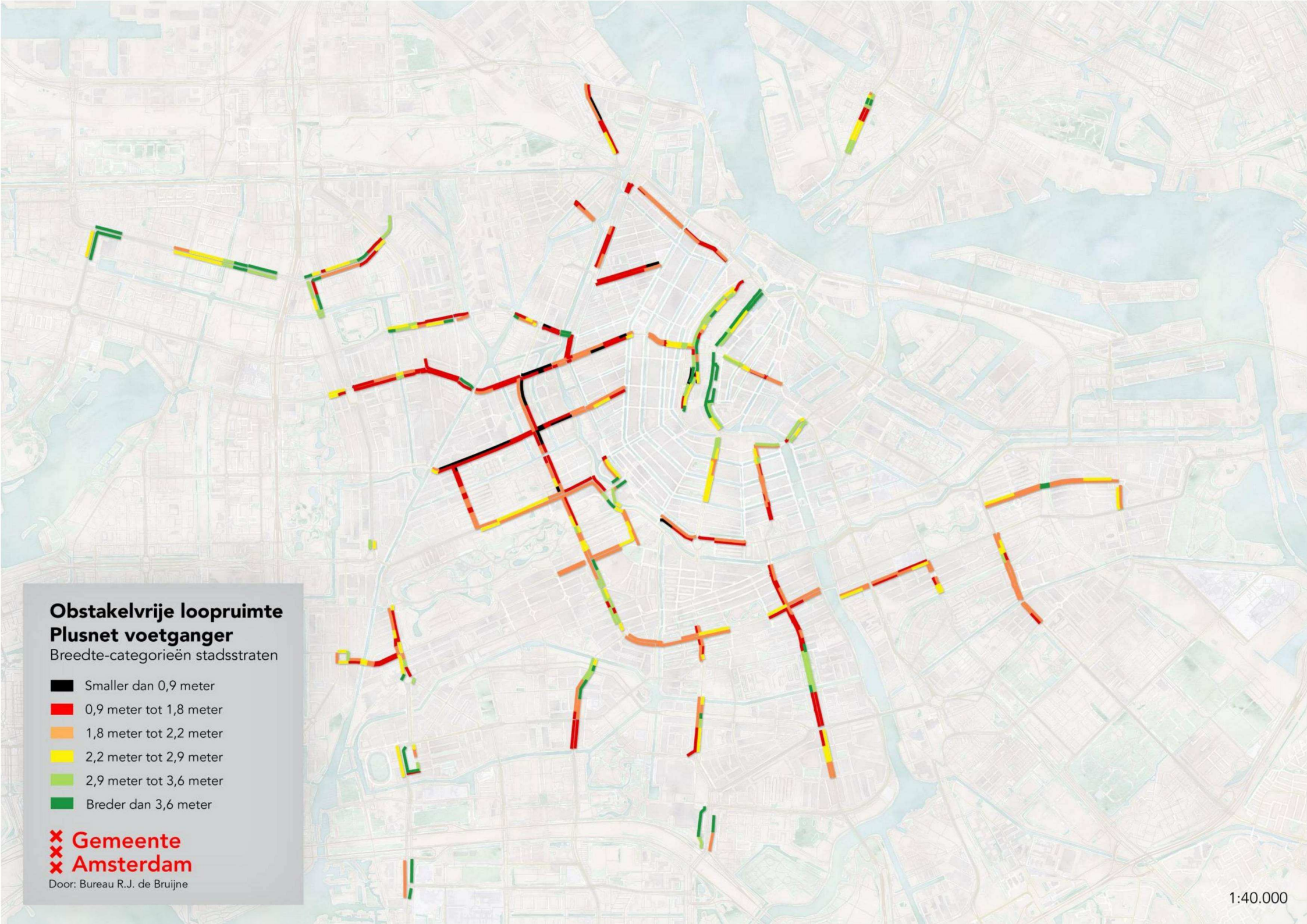
Aanbeveling voor toekomstig onderzoek

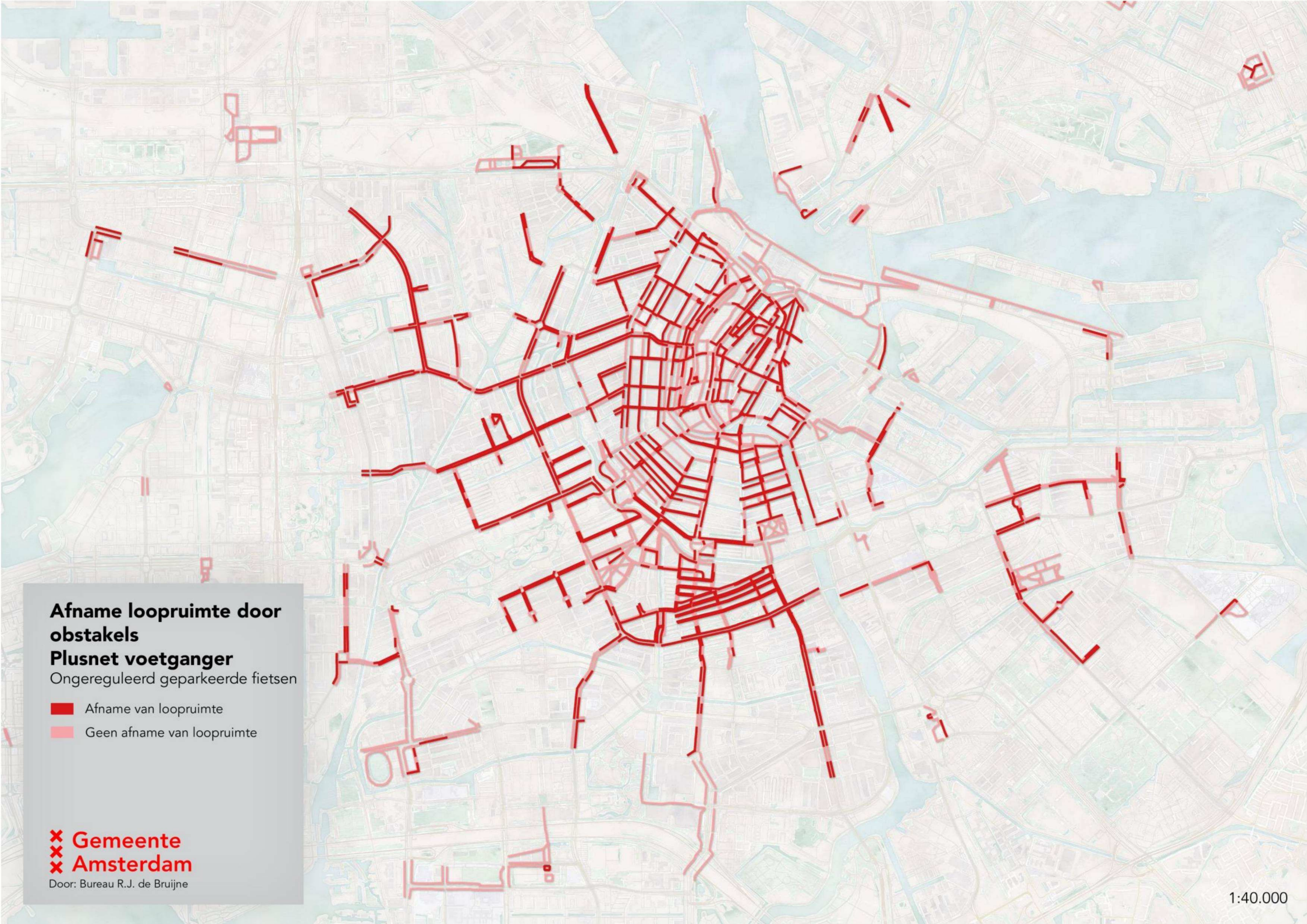
Het is aan te bevelen om meer tellingen van voetgangers uit te voeren. Alleen op deze manier kan vastgesteld worden of een voetpad daadwerkelijk breed genoeg is.

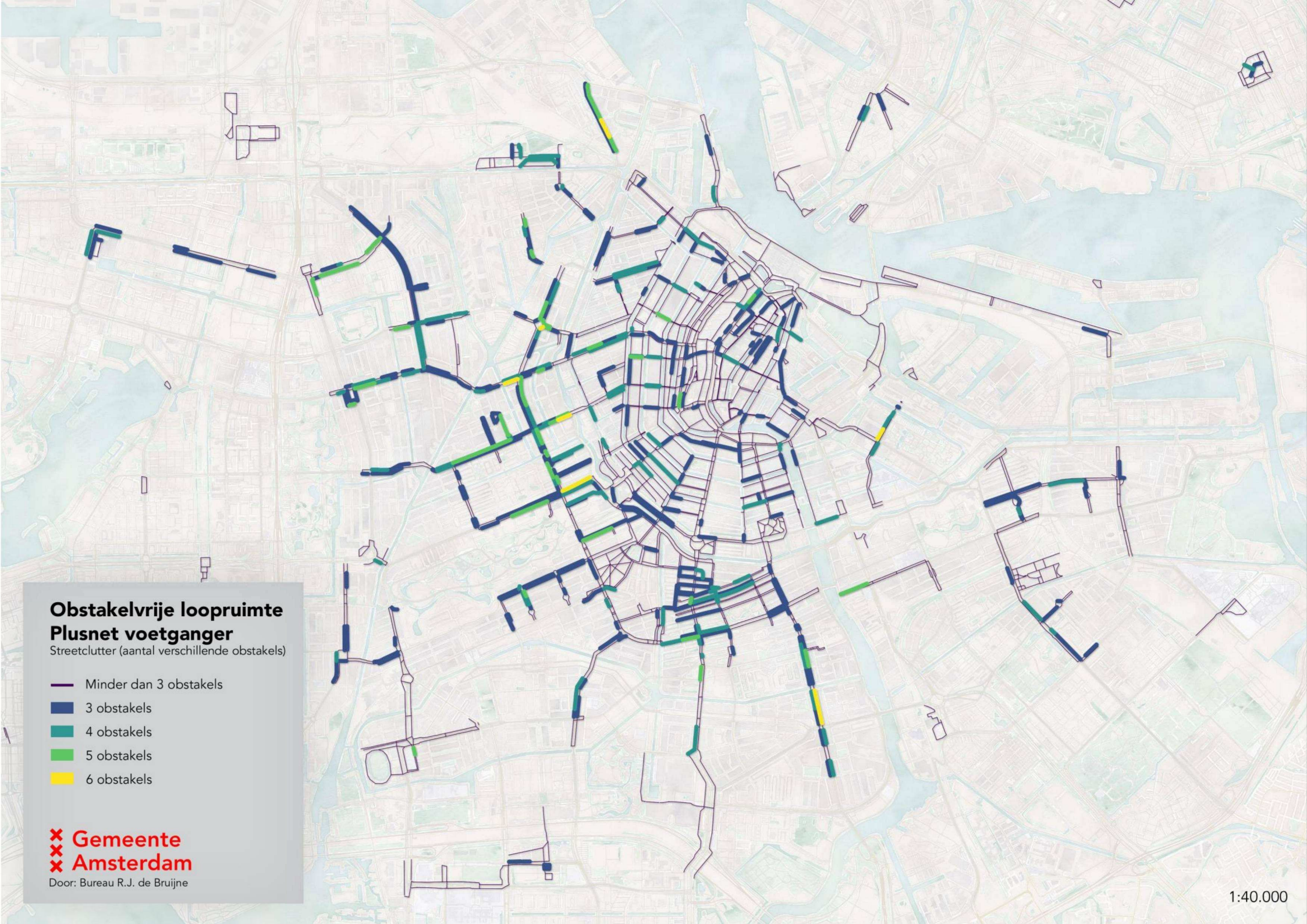

Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
CVC-leidraad richtlijn
Tot en met 3,6 meter
Breder dan 3,6 meter
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000

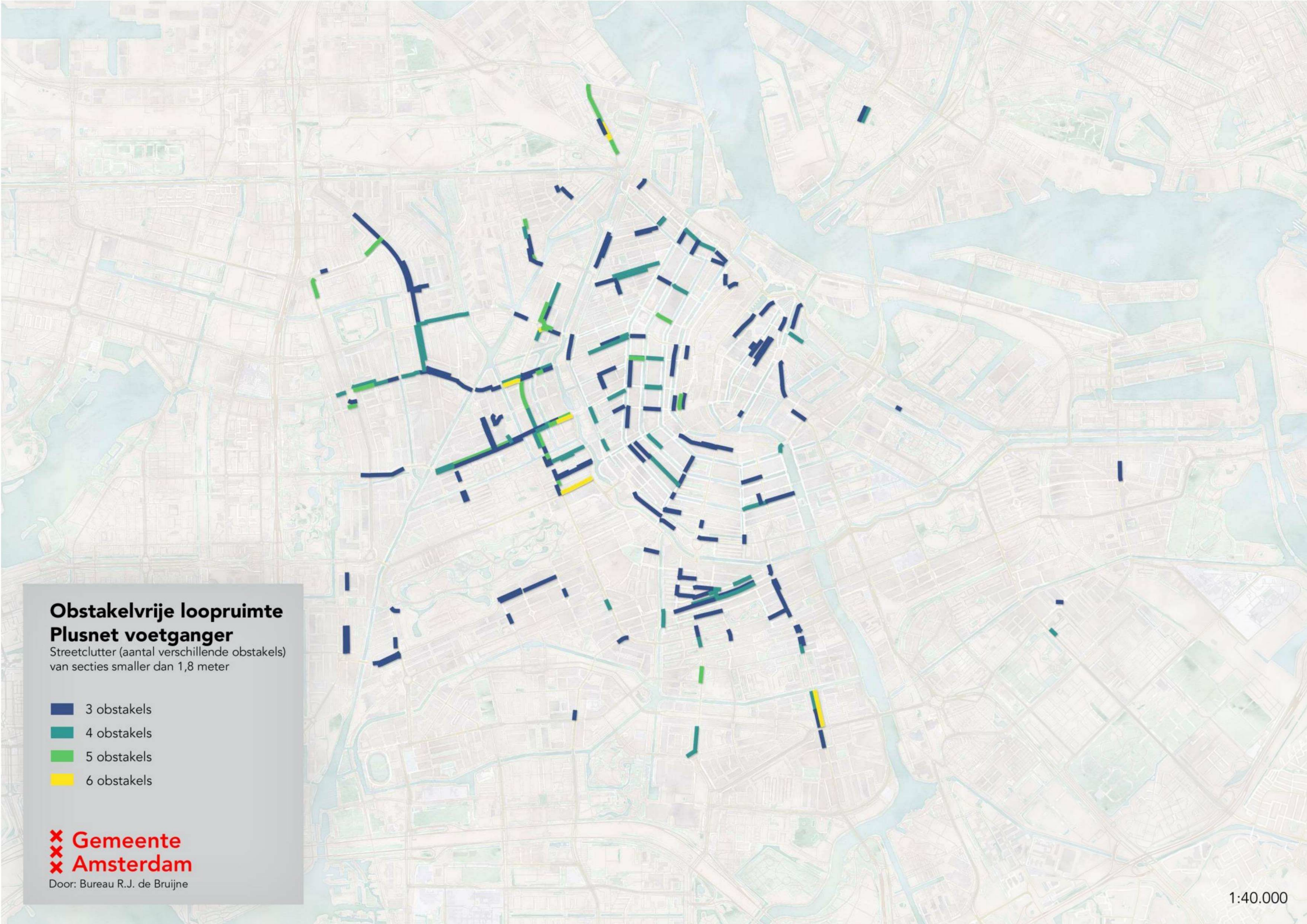

Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
1,8 meter
Tot en met 1,8 meter
Breder dan 1,8 meter
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000


Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
Breedte-categorieën
Smaller dan 0,9 meter
0,9 meter tot 1,8 meter
1,8 meter tot 2,2 meter
2,2 meter tot 2,9 meter
2,9 meter tot 3,6 meter
Breder dan 3,6 meter
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000


Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
Breedte-categorieën stadsstraten
Smaller dan 0,9 meter
0,9 meter tot 1,8 meter
1,8 meter tot 2,2 meter
2,2 meter tot 2,9 meter
2,9 meter tot 3,6 meter
Breder dan 3,6 meter
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000


Afname loopruimte door obstakels
Plusnet voetganger
Ongereguleerd geparkeerde fietsen
Afname van loopruimte
Geen afname van loopruimte
Gemeente Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000


Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
Streetclutter (aantal verschillende obstakels)
Minder dan 3 obstakels
3 obstakels
4 obstakels
5 obstakels
6 obstakels
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000


Obstakelvrije loopruimte
Plusnet voetganger
Streetclutter (aantal verschillende obstakels)
van secties smaller dan 1,8 meter
3 obstakels
4 obstakels
5 obstakels
6 obstakels
Gemeente
Amsterdam
Door: Bureau R.J. de Bruijne
1:40.000