Gemeente
Amsterdam

Notitie 'Stand van Zaken Voetganger'

Maart 2017

Gemeente
Amsterdam

Samenvatting

De voetganger in Amsterdam:

- Heeft een prominente plek verspreid over beleid, uitvoeringsprojecten en onderzoek (zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Visie Openbare Ruimte, Meerjarenplan Verkeersveiligheid) en krijgt daarmee volop aandacht.

- Recente successen zijn: herinrichting van de Oude Turfmarkt, herinrichting van de Munt (de knip) en een volledig voetgangersgebied in de Eerste van der Helststraat.

- Door deze notitie 'Stand van zaken voetganger' zijn de ambities, knelpunten en de lopende maatregelen en opgaven bij elkaar gebracht.

- Met als uitgangspunt de doelstellingen van de voetganger: veiligheid, bewegingsruimte, toegankelijk, logisch, snel en aantrekkelijk.

- Hiermee inzicht in de raakvlakken tussen de programma's en inzicht in de opgaven voor komende tijd, zowel op gebied van onderzoek als uitvoering.

- Hierdoor gericht aan de slag met verbeteringen voor de voetganger.

- Iedere twee jaar komt het college met een notitie 'Stand van zaken voetganger' over de voortgang van de maatregelen en opgaven.

Stand van zaken en opgaven voor de toekomst.

Doelstelling	Wat is er al aan beleid en programma?	Wat is in ontwikkeling?	Opgave / verdiepen
Verkeersveiligheid 	• MJP Verkeersveiligheid – maatregelenpakket in uitvoering.	-	• Continueren aanpak MJP VV.
Bewegingsruimte 	• UAM -maatregelenpakket in uitvoering. • USLA-maatregelenpakket in uitvoering. • Leidraad CVC. • CMSA - pilot Sail. • Streetlabs (Centrum/Zuid).	• Visie Openbare Ruimte. • Crowdmanagement Systeem Amsterdam. • Beleidskader Verkeersnetten met afwegingsleidraad en monitoringsplan (inspraak). • Agenda Stadsstraten, aandacht voor voetganger. • Telplan Voetganger- start 2018 • Begrotingsindicator gewenste drukte.	• Meer data t.b.v. oplossingsrichtingen (o.a. aantallen, gedrag, doelgroepen, herkomst). • Evalueren genomen maatregelen en mogelijk bundelen geleerde lessen t.b.v. oplossingsrichtingen. • Screening en evt. aanpak op andere beleidsterreinen (o.a. afval, terrassen, reclame).
Toegankelijkheid 	• Leidraad CVC - toegankelijkheid. • Streetlabs (Centrum/Zuid).	• Visie Openbare Ruimte. • Beleidskader Verkeersnetten . • Onderzoek naar obstakels in stad. • Age Friendly City (2018). • Bouwstenen uit de Beweeglogica (Bewegende Stad).	• Specifieke kennis vanuit doelgroepen op dit gebied ontbreekt > raadplegen belangenorganisaties. • N.a.v. uitkomsten onderzoek verder bepalen.
Logische routes 	• MJP fiets 2012-2016 • UAM – wayfinding rondom de stations / route Vijzelsgracht - museumplein.	• MJP fiets 2017-2022 (missende schakels).	• Onderzoek knelpunten ontbrekende schakels Voetgangers.
Snel 	• MJP fiets 2012-2016.	• MJP fiets 2017-2022 (OV knopen).	• Check op voetganger routes naar belangrijke ov-knooppunten op wayfinding, afstemming verkeerslichten, toegankelijkheid, schoon. (Noord/Zuidlijn, Amstelveenlijn). • Bij opheffen haltes aandacht voor toegankelijke routes en korte afstanden.
Aantrekkelijkheid 		• Visie Openbare Ruimte. • Puccinimethode. • Beleidskader 1 Amsterdam Heel en Schoon. • het Aanvalsplan Schoon A'dam 2017.	• Continueren aanpak en waar nodig verrijken. Meenemen in lopende projecten.

De opgaven

- Voor de aanpak van knelpunten voor de voetganger ligt de oplossing voornamelijk op andere onderwerpen zoals: stedelijke logistiek, de wijze van afvalinzameling en de plaatsing van objecten en terrassen.

- Knelpunten voor de voetganger worden veelal opgelost in projecten die in uitvoering zijn of momenteel worden voorbereid. Belangrijk is dat wordt geëvalueerd welke effecten de maatregelen voor de voetganger hebben zodat hier lessen uit worden getrokken.

- Een succesvolle aanpak die maatwerk levert per gebied is ontwikkeld in "de streetlabs". Ervaringen hieruit worden opgenomen in een gereedschapskist.

- Er is nog weinig (historische) data over de voetganger. Er dient dus te worden ingezet op meer kennis (data) over de voetganger. Vanaf 2018 wordt het voetgangersverkeer in ieder geval tweejaarlijks geteld om trends en ontwikkelingen te kunnen zien.

Een voorbeeld van een succesvolle aanpak:

Streetlabs in o.a. Gerard Doustraat en Amstelveenseweg om samen met betrokkenen oplossingen te bedenken die de ruimte voor de voetganger verbeteren, de stoep toegankelijker en aantrekkelijker maken. De ervaringen uit deze succesvolle aanpak worden opgenomen in een gereedschapskist.

Analyse:







Oplossingsrichtingen:

INDELEN

- Meer fietsparkeervoorzieningen op de stoep waar dat past
- Meer parkeervoorzieningen overdekt of inpandig (voor langer parkeren) net buiten de doorgaande straten
- Meer en makkelijker te gebruiken afvalcontainers, ook in de zijstraten
- Met mooie markeringen op de stoep aangeven waar men kan lopen
- Meer laad- en losvoorzieningen verspreid door de straat
- ruimte winnen door autoparkeerplekken (evt op bepaalde tijdvensters) in te zetten voor andere zaken: fiets- en scooterparkeren, afval, laden en lossen.
- De stoeprand verhogen op de Amstelveenseweg

BEHEREN

- Handhaven op maximaal zes weken fietsparkeren. De fietsen dan ook echt weghalen
- Kortparkeerplekken instellen waar fietsen maximaal twee weken mogen staan
- Goed handhaven op de plaatsing van borden, bankjes, etc.
- Sneller reageren op meldingen van afval door bewoners
- De straat vaker vegen
- Na de vuilophaaldienst vegen.
- Fietsers die op de stoep fietsen aanspreken en beboeten
- Nieuwe regels en daarna de plaatsing van borden, bankjes en koopwaar handhaven
- Meer fietsparkeervoorzieningen, en dan handhaven dat fietsen daar geplaatst worden, en niet op andere plekken.
- Onderzoeken waar laden en lossen buiten de spits een verbetering van de doorstroming in de straat oplevert
- Flexibel gebruik van die plekken

STIMULEREN

- Bij werkzaamheden goed aangeven hoe lang het duurt en wat een alternatieve looproute is
- Transparant maken wanneer bedrijfsafval wordt opgehaald (ook richting de bewoners).
- Herzien van de timing en kanalen van informatie rondom huisvuilinzameling, ook naar tijdelijke bewoners.
- Campagnes om mensen te verleiden hun afval niet zomaar op straat te zetten, hun fietsen niet los op de stoep te parkeren, niet op de stoep te fietsen, etc.
- Initiatieven om de straat leuker en lichter te maken en onderlinge relaties te versterken.



Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Het belang en kenmerken van de voetganger 10

2. Doelstellingen 20

3. Analyse 22
   - Analyse vanuit doelstellingen
   - Wat is het belang en de ambitie
   - Stand van aanpak

4. Conclusies en Opgaven 43

Gemeente
Amsterdam

Het belang en kenmerken van de voetganger

De voetganger is van belang voor de stad.

Een prettig voetgangersklimaat is van belang voor de stad. Het maakt interactie mogelijk en zorgt ervoor dat de stad zich sociaal-economisch blijft ontwikkelen. Voetgangers bieden "ogen op straat" en zorgen daarmee voor sociale controle en levendigheid in een gebied. Lopen is gezond voor mensen. Een prettig voetgangersklimaat is voor iedereen van belang en bevordert specifiek de zelfstandigheid van ouderen. Lopen is net als fietsen een manier van verplaatsen waarbij weinig CO_2- uitstoot plaatsvind en daarmee goed is voor het milieu.
De betrokken beleidsvelden zijn hierdoor breed.

Een goed voetgangersklimaat zorgt voor verbeteringen op het gebied van:

gezondheid
kwaliteit openbare ruimte
sociale interactie
zelfstandigheid ouderen
leefbaarheid
sociale veiligheid
economie
milieu







Geen nieuw beleidsveld.

Specifieke aandacht voor de voetganger is er sinds 2009 en sinds dien opgenomen in de volgende beleidsdocumenten:

- 2009 fietser Koning, voetganger Keizer;
- Mobiliteitsaanpak Amsterdam;
- Nota Bereikbare Binnenstad;
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM): 'Ruimte voor voetganger en fietsers';
- MJP Verkeersveiligheid;
- MJP Fiets;
- Visie Openbare Ruimte (in ontwikkeling);
- Beleidskader Verkeersnetten (in ontwikkeling).

De bijdrage voor de voetganger in deze beleidsdocumenten wordt in deze notitie verder toegelicht.



De ambitie voor Amsterdam is o.a. omschreven in:

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) ambieert meer ruimte voor voetganger en de fietser:
"In het stadshart, maar ook in de centrumgebieden daaromheen, legt het college de focus op achtereenvolgens het accommoderen van de voetganger en fiets, het OV en de auto. In deze gebieden is de ruimte het krapst en kan de groei alleen worden opgevangen door meer ruimte voor de voetganger, de fiets en het OV te creëren. Concreet betekent dit dat er in het centrumgebied meer ruimte komt voor de voetganger en de fietser."

De Visie Openbare Ruimte (in ontwikkeling) schetst de ambitie voor 2025:
"Nergens in ons land wordt er in 2025 meer buiten geleefd dan in Amsterdam. (....) Een deel van de parkeerplaatsen heeft plaats gemaakt voor de voetganger, voor verblijf en voor de fietser. Waar herinrichtingen hebben plaatsgevonden is de openbare ruimte rustig en overzichtelijk ingericht met zo min mogelijk obstakels. De toegankelijkheid van de openbare ruimte is voor diverse leeftijdsgroepen en voor mensen met beperkingen verbeterd. De centrumgebieden van de stad zijn het domein geworden van voetgangers en fietsers. Op en rondom locaties waarvan we weten dat het veel drukker gaat worden met voetgangers, zoals stationspleinen en haltes van de Noord/Zuidlijn, hebben we de openbare ruimte aangepakt".

De voetganger is een kwetsbare modaliteit.

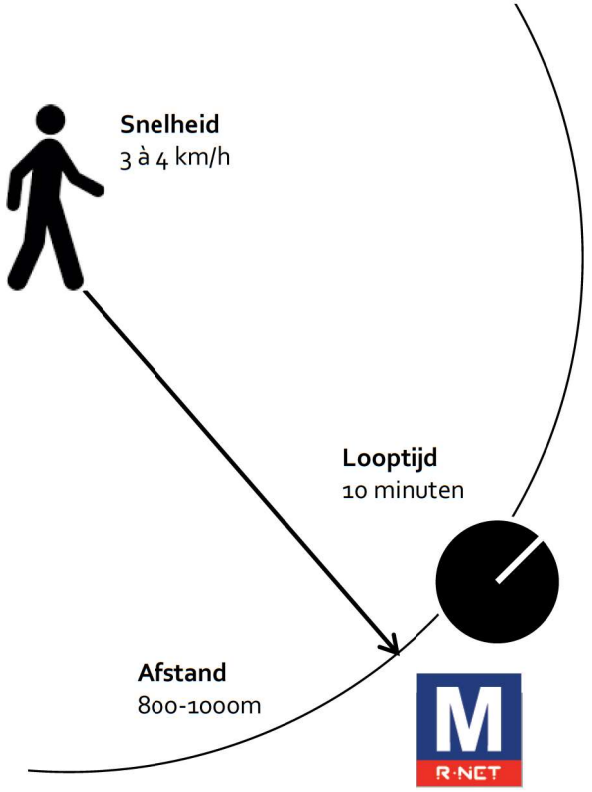
Voor wie doen we het?

- Een voetganger is *"een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte"* (CROW, 2012). Ook mensen die gebruik maken van hulpmiddelen zoals een rollator of rolstoel zijn dus voetgangers.
- De doelgroep is erg divers op gebied van motief (reden van verplaatsing), mate van mobiliteit (goed ter been, rollator, rolstoel etcetera), kennis van de omgeving (bewoner, toerist) en daarmee samenhangend hun wensen voor de inrichting van de openbare ruimte.
- Het is de enige verkeersdeelnemer die geen gebruik maakt van een voertuig.
- Omdat de voetganger niet beschermd wordt door/tegen een voertuig behoort de voetganger tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemer.



De voetganger is een specifieke modaliteit, met eigen gedrag en ruimtevraag.

- **Typerend voor een voetganger:**
  - Een voetganger loopt gemiddeld 0,8 tot 1,2 meter per seconde (snelheid fiets is +/- 5m/s).
  - Een voetganger verplaatst zich niet in een rechte lijn, zoals ander verkeer.
  - Een voetganger is wendbaar en wijkt makkelijk uit. Hij is hierdoor minder voorspelbaar en kan iedere ruimte benutten.
  - Voetgangers verplaatsen zich vaak in groepjes (samen op pad, weinig snelheidsverschil, verkeerslichten).
  - Loopafstanden tot bestemmingen zoals musea of stations zijn vaak gericht op een looptijd van maximaal 10 minuten (afstand is +/-800-1000m).
  - De routekeuze van een voetganger hangt af van verschillende factoren: opgeruimdheid van de stoep, veilige oversteekplaatsen, goede verbindingen, gevoel van veiligheid, verwachte afwikkeling van de route (NS 2012, I&M).
  - De behoefte van voetgangers hangt af van hun motief. Bij woon-werk verkeer is de behoefte aan snelheid en controle hoog. Bij een recreatief motief is de aantrekkelijkheid van de route belangrijk.



Uiteindelijk is iedereen een voetganger.

- **Aandeel voetgangers**

  Bewoners
  - 23% gaat te voet (primaire verplaatsing in 2015).
  - Lopen is na fietsen de belangrijkste modaliteit.

  Forenzen
  - Meer dan 50% van de treinreizigers loopt van station naar locatie in de stad.
  - Vanuit huis gaat 25% te voet naar station.

  Toeristen
  - 1/3 van alle voetgangersverplaatsingen in NL is recreatief.
  - in Amsterdam > 80% van de toeristen gaat te voet.

>> Uiteindelijk wordt iedereen voetganger op zijn reis van deur tot deur.

>> Er is nog veel wat we niet weten over de aantallen en gebruik van het voetgangersdomein.



Er zijn 3 hoofdmotieven voor voetgangers.

Verschillende voetgangers hebben verschillende motieven. We onderscheiden 3 hoofdmotieven voor voetgangers:

- **Verplaatsen:** zo snel mogelijk van punt A naar punt B.
- **Bewegen:** recreatieve verplaatsingen te voet, bijvoorbeeld om de hond uit te laten, te winkelen of de omgeving te bewonderen.
- **Verblijven**: op pleinen, in parken of op brede straten en boulevards.

Uit deze verschillende motieven volgen **de verschillende behoeften** van de voetganger: veiligheid en comfort, logische routes, maar soms ook snelheid of juist een aantrekkelijke omgeving om in te bewegen en te verblijven. Dit geldt ook voor de routes. Looproutes voor zware voetgangerstromen, bijvoorbeeld naar een station of bezoekersaantrekkende functie dienen zo direct en logisch mogelijk te zijn. Een aantrekkelijke omgeving kan er toe leiden dat voetgangers niet de snelste weg kiezen. Denk aan mooie groene routes om te wandelen of aan toeristen die graag langs historische grachten en iconische gebouwen lopen.

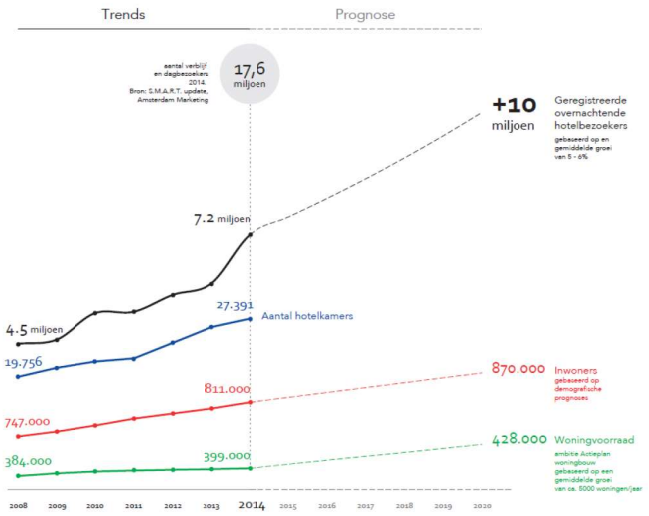


Aantal gebruikers van de openbare ruimte neemt toe.

- **Het aantal voetgangers neemt komende jaren toe.**
  Het aandeel van voetgangers in de modal split is de afgelopen jaren stabiel (ATB 2015). Het aandeel lopen is met name hoog onder toeristen (80%) en ouderen (55+).
  Toename in aantal voetgangers wordt veroorzaakt door:
  - De toename van het aantal bezoekers/toeristen;
  - De toename van het aantal inwoners met 9% tot aan 2030;
  - Toename van 55+ met 23% tot aan 2030;
  - Na 2018 is er een nieuw concentratiegebied rondom de entrees van de Noord/Zuidlijn stations.

- **Ruimte voor voetgangers:**
  - De voetpadbreedte is in een aantal 50km/h straten afgenomen ten opzichte van de oude inrichting om de straat duurzaam veilig in te richten (dRO 2011).
  - De ruimteclaim op de openbare ruimte neemt zichtbaar toe (fietsen, terrassen, scooters, reclame, prullenbakken, afvalzakken, bankjes etc.).
  - De effectieve loopruimte voor voetgangers komt hierdoor onder druk.

De verwachting is dat het aantal gebruikers en het gebruik van de openbare ruimte de komende jaren toeneemt.



Prognose stijging inwonersaantal en toerisme, bron Stad in Balans 2015



Het meer scheiden van functies is in sommige straten ten koste gegaan van de voetganger.

Behoeftes en oplossingen veranderen

- **Nieuwe behoeftes openbare ruimte, nieuwe oplossingen**
  - Anders omgaan met de aanwezige ruimte > zoals bijvoorbeeld shared space noordzijde Centraal Station.
  - De wens voor verschuiving naar een verblijfsklimaat in en rondom de stadsstraten.
  - Gebruik van data bij onder andere het crowdmanagement systeem Amsterdam.
  - Gebruik van smartphone is mogelijke kans voor verbeteren van wayfinding of sturen in routes.



Shared Space Centraal Station Ijzijde



Haarlemmerplein



Specifieke zones voor smartphone gebruikers op straat in China

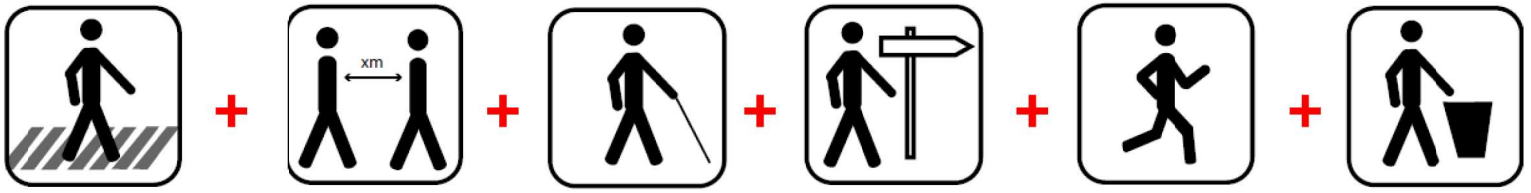
Gemeente
Amsterdam

Doelstellingen

Zes doelstellingen voor prettig voetgangersklimaat.

Een prettig voetgangersklimaat is van belang voor de stad. Het maakt interactie mogelijk en zorgt ervoor dat de stad zich kan blijven ontwikkelen.

Een **prettig voetgangersklimaat**:
is veilig, biedt bewegingsruimte, is toegankelijk, logisch, snel waar gewenst en aantrekkelijk (schoon, heel mooi).
Afhankelijk van het motief van de gebruikers (verblijven, verplaatsen, bewegen) is de doelstelling sterker van belang. Veiligheid is altijd van belang, maar snelheid is bijvoorbeeld voor een voetganger die zijn trein wil halen belangrijk.



Hoe staat het met de openbare ruimte op deze aspecten?
- > Analyse naar knelpunten en al genomen maatregelen.

Gemeente
Amsterdam

Analyse

Analyse verkeersveiligheid:
De verkeersveiligheid is incidenteel een probleem.



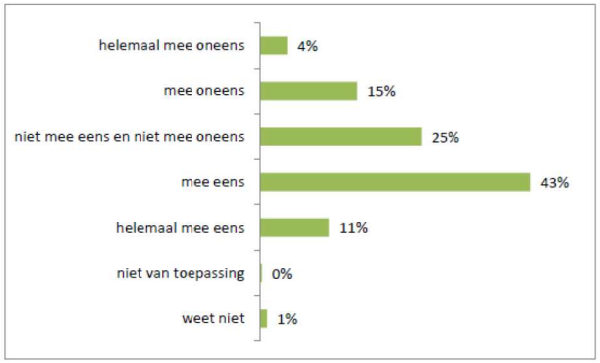
- **Belang en Ambitie**

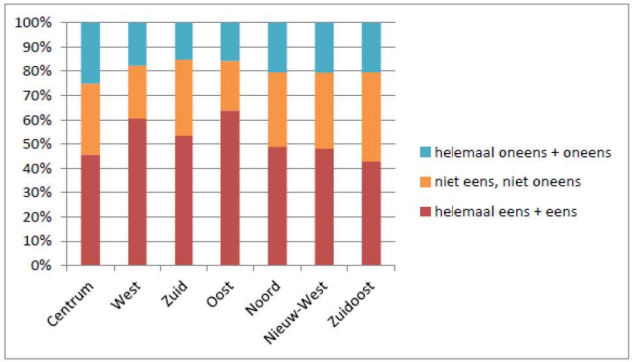
De voetganger is een kwetsbare verkeersdeelnemer. De inrichting van de openbare ruimte moet voor deze groep zodanig zijn, dat zij zich veilig kunnen verplaatsen. Ook sociale veiligheid is van belang. Goede verlichting en goede zichtlijnen moeten ervoor zorgen dat de voetganger zich veilig genoeg voelt om te voet over straat te gaan.
In het meerjarenplan verkeersveiligheid is de volgende doelstelling geformuleerd: 25% minder ernstig gewonden en doden in 2020.

- **Analyse Verkeersveiligheid**

– Voetgangers behoren tot een kwetsbare groep, maar gedragen zich niet altijd veilig; 52% wandelt door rood, 16% is afgeleid door zijn smartphone.
– De voetganger voelt zich relatief verkeersveilig t.o.v. andere modaliteiten (cijfer 6,9)*.
– 43% vind lopen in Amsterdam verkeersveilig**.
– Bij 42% van de voetgangersongevallen speelt het zebrapad een mogelijk rol.
– Voetgangers ervaren overlast van fietsers die over de stoep fietsen of het nalaten om voorrang te verlenen ***.
– Voetgangers voelen zich mogelijk niet veilig op een zebrapad op een fietspad, omdat fietsers doorgaans niet stoppen. Uit de Safety Performance Index 2016 blijkt dat 12% van de fietsers voorrang verleent aan voetgangers op zebra's ***.

14g. Stelling: lopen in Amsterdam is (verkeers)veilig





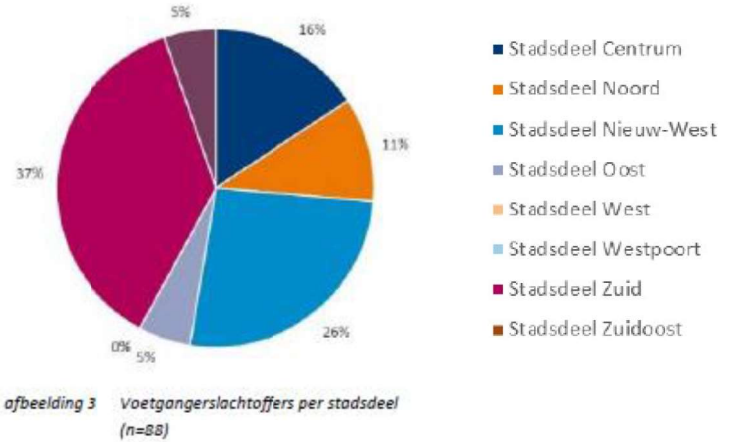
enquête mobiliteitspanel 2017

*) Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid
**) enquête mobiliteitspanel 2017
***) uit MJP Verkeersveiligheid

Ongevallen

- 12% van de ernstige gewonden die in de ziekenhuizen werden behandeld tussen 2000 en 2011, was voetganger (SWOV, 2014C). Over de veiligheid van toeristen is nog weinig informatie beschikbaar.
- In 2015 waren er in Amsterdam 38 ernstige voetgangers ongevallen. Uit de ongevallendata voor Amsterdam is alleen een trend te onderscheiden tussen 2005-2010. Deze laat een dalende lijn zien voor voetgangers. Dit komt overeen met een daling voor de Stadsregio, waar tussen 2007-2014 het aantal ernstige ongevallen is afgenomen met 33% (SWOV R-2016-15)
- Het is voor Amsterdam niet bekend of dit een eenzijdig ongeluk is of een botsing met een ander vervoersmiddel.
- Stadsdeel zuid heeft hoog % (37%) voetgangersongevallen t.o.v. andere stadsdelen (cijfers 2010-2014 DTV; o.b.v. beknopte data). De reden hiervoor is niet bekend.
- Op 50 km-wegen botsen automobilisten het vaakst met fietsers en voetgangers. Dat komt veelal door de grote snelheidsverschillen. Vooral bij oversteekplaatsen over 50 km-wegen ontstaan gevaarlijke situaties.
- Bij evenementen en extreem drukke situaties is er verhoogd risico op onveiligheid.





afbeelding 3 Voetgangerslachtoffers per stadsdeel (n=88)

Onderzoek DTV consultants- analyse ongevalskenmerken 2015

- **Stand van Aanpak:**

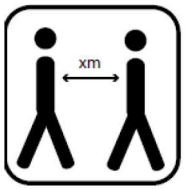
- Maatregelen zijn opgenomen in het MJP verkeersveiligheid. Maatregelen zijn onder andere: het veiliger maken van Oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over de 50-km wegen, waar mogelijk de maximum snelheid van wegen in het centrum terugbrengen van 50km per uur naar 30 km per uur, veiligere schoolomgevingen, onderzoek naar de effectiviteit van wachttijdindicatoren op voetgangers, het uitbreiden van de Rijkscampagne de Rijkscampagne afleiding in het verkeer Onderweg ben ik OFFline voor de voetganger, onderzoek naar het aandeel toeristen dat betrokken is bij ongevallen en de aanpak van black spots.
- Er is een Crowdmonitoringssysteem in ontwikkeling (CMSA) i.s.m. Kennisinstellingen.

Uit MJP Verkeerveiligheid:

Onveiligheid van zebrapaden over fietspaden

Amsterdam is een van de weinige gemeenten waar zebra's ook over het fietspad gaan. In de praktijk stoppen fietsers niet vaak voor deze zebra's, ook vanwege de grote kans op botsingen met achteropkomende fietsers. De huidige situatie leidt daarom tot onveilige situaties, zowel voor de fietser als voor de voetganger. De komende tijd wordt onderzocht of Amsterdam andere eisen moet stellen aan de inrichting van zebra's op fietspaden. Er worden hierbij situaties onderzocht met en zonder stoplicht.

Analyse bewegingsruimte:
Meer mensen, minder ruimte knelpunt in centrum.



- **Belang en ambitie**

Niet elke verplaatsing heeft tot doel om zo snel mogelijk van A naar B te gaan. Afhankelijk van het motief, de persoons- en locatiekenmerken is meer of minder bewegingsruimte gewenst. Als een voetganger te veel bewegingsvrijheid moet inleveren, wordt dit ervaren als oncomfortabel, onprettig en leidt dit tot irritatie en mogelijk conflictsituaties. Een persoon heeft van nature een drang om zijn omgeving te controleren. In een situatie waar er weinig ruimte is, ontstaat er een verhoogde staat van paraatheid die om kan slaan in de ervaring van stress.

Bij een acute drukke situatie, die zich tijdelijk voordoet, zal men uitwijken naar het fietspad of de rijbaan. Als plekken structureel te druk zijn, zullen gebieden worden gemeden of zullen er andere vervoerskeuzes worden gemaakt. Overdrukke gebieden kunnen een gevaar vormen voor de gebruikers.

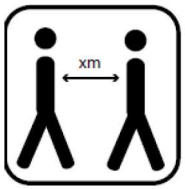
Op dit moment hanteert de gemeente een standaard drukte norm (Fruin niveau C, zie toelichting op deze pagina). Deze norm is in de praktijk lastig hanteerbaar.

Doorstromingskwaliteit van voetgangers

Internationaal wordt één belangrijke bron gebruikt om de doorstromingskwaliteit van voetgangers vast te stellen: de Level of Service (LoS) van John. J. Fruin. Fruin onderscheid zes kwaliteitsniveaus (LoS), van A t/m F (Figuur 1). A staat voor zeer goede doorstroming zonder conflicten en F voor een zeer drukke situatie, waarbij er nauwelijks ruimte kan zijn om elkaar te passeren. De niveaus worden bepaald op basis van de dichtheid van het aantal voetgangers of de intensiteit gecombineerd met de beschikbare ruimte (capaciteit).
Het plusnet voor voetgangers wordt gebruikt om zowel te verplaatsen (doorstroming) als te verblijven. Daarom wordt het kwaliteitsniveau voor het plusnet zowel bepaald op basis van dichtheid (het aantal mensen per m²) als ook de intensiteit (het aantal passanten per minuut) in de beschikbare ruimte. Kwaliteitsniveau C biedt nog voldoende ruimte om meestal conflictvrij te kunnen wandelen. Daarom heeft het college besloten met ingang van 2016 kwaliteitsniveau C toe te passen als minimale streefkwaliteit voor het plusnet Voetganger.

LoS	Density (ped/m²)	Space (m²/ped)	Space (ft²/ped)	Flow Rate (ped/min/m)	Flow Rate (ped/min/ft)	Av. Speed (m/s)	Av. Speed (ft/min)	Capacity v/c ratio
LoS A	≤ 0.27	≥ 3.24	≥ 35	≤ 23	≤7	≥ 1.3	260	0.0 to 0.3
LoS B	0.43 to 0.31	2.32 to 3.24	25 to 35	23 to 33	7 to 10	1.27	250	0.3 to 0.4
LoS C	0.72 to 0.43	1.39 to 2.32	15 to 25	33 to 49	10 to 15	1.22	240	0.4 to 0.6
LoS D	1.08 to 0.72	0.93 to 1.39	10 to 15	49 to 66	13 to 20	1.14	225	0.6 to 0.8
LoS E	2.17 to 1.08	0.46 to 1.39	5 to 10	66 to 82	20 to 25	0.76	150	0.8 to 1.0
LoS F	> 2.17	≤ 0.46	< 5	variable	variable	≤ 0.76	≤ 150	variable

Figuur : Level of Service (Fruin), voor het voetgangerstype 'wandelen'.

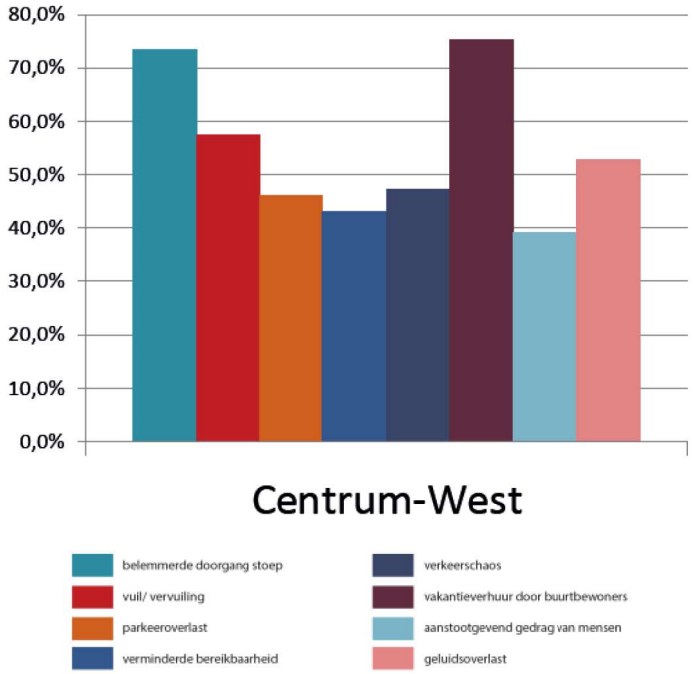


- **Analyse bewegingsruimte**

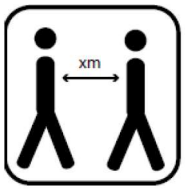
– De voetpadbreedte is in een aantal 50km/h straten afgenomen ten opzichte van de oude inrichting om de straat duurzaam veilig in te richten (dRO 2011)* .
– Bewegingsruimte is in het centrum laag:
  - Belemmerde doorgang op de stoep is de grootste ergernis in het centrum**;
  - 40% van centrum bewoners vindt trottoirs in eigen buurt te smal ***;
  - Over de gehele stad gemiddeld is dit 21 % . In Nieuw-West is dit 10%**;
  - Meer dan 50% van bewoners buiten het centrum vind trottoirs in het centrum te krap **.
– 42% geeft aan dat hinder wordt ondervonden van andere voetgangers (te druk op straat). Centrum (60%) en Zuidoost (45%) zijn hierbij de uitschieters.
– Meer mensen, minder ruimte in concentratiegebieden.
– Drukte levert soms onveilige situaties > bijv. Kalverstraat rondom kerst.

*) Uit een analyse van vijf heringerichte 50km straten van DRO 2011
**) enquête IOS vanuit Stad in Balans
** *) enquête mobiliteitspanel 2017

Grootste ergernis bewoners



Bron: OIS 2016
Vraag: wat is grootste ergernis? % veel + % te veel



- **Stand van Aanpak**:

Maatregelen om de bewegingsruimte te verbeteren zijn opgenomen in de volgende kaders:

- In het Kader Verkeersnetten is een hoofd- en plusnet voetganger (Q3 Raad) gedefinieerd met bijbehorend afwegingskader en monitoringsplan.
- In de leidraad CVC is een minimale maat van 1,8om en gewenste maat van 3,6om opgenomen.*

Er zijn in 2016 een aantal straatlabs georganiseerd door de stadsdelen Zuid en Centrum. Gezien de gezamenlijke opgave van stadsdelen en V&OR is afgesproken om de leerpunten uit de straatlabs te verzamelen tot een gezamenlijke gereedschapskist voor een gebiedsgerichte aanpak.

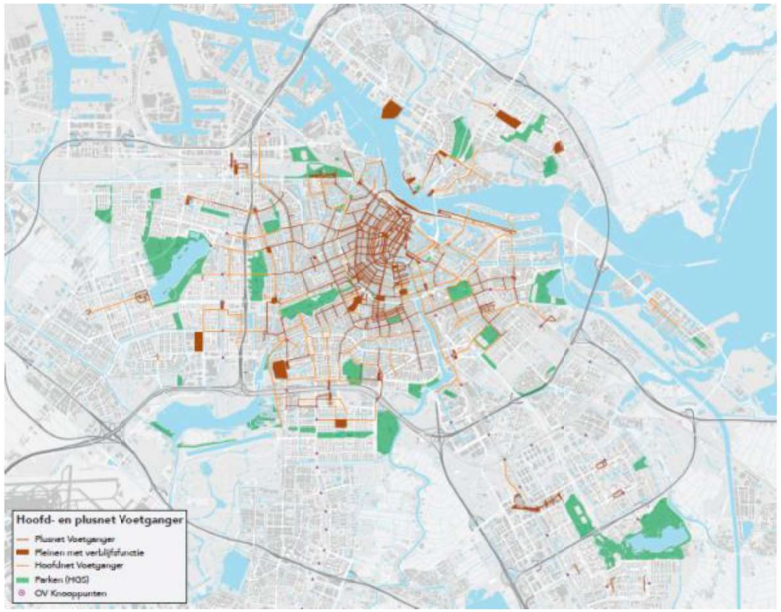
Wat gebeurt er in 2017:

Er wordt gewerkt aan een nieuwe methode voor het opstellen van een werkbare druktenorm (nu Fruin niveau C, niet goed werkbaar).

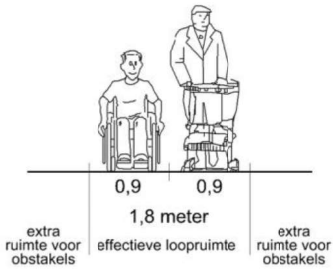
Het maken van de juiste keuzes vraagt om actuele data over de voetgangers. Ter vergaring van de juiste data wordt er in 2017 gewerkt aan:

- een Telplan voetganger, onderzocht wordt of dit kan worden uitgebreid met herkomst en bestemming van de voetganger;
- een onderzoek naar effectieve loopruimte in de stad t.b.v. een indicator voor obstakelvrije breedte.

* Uit leidraad CVC: Bij permanente publiekstrekkers, zoals musea, ov-knooppunten, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, evenemententerreinen, en drukke winkel- en uitgaansstraten (zoals de stadsstraten uit de structuurvisie) is de minimale maat niet voldoende en is 3,6om gewenst.



Concept Hoofd- en plusnet Voetganger – beleidskader verkeersnetten



Leidraad CVC, minimale maat effectieve loopruimte.

Analyse toegankelijkheid:
Claim op openbare ruimte ten koste van voetganger.



- **Belang en ambitie**

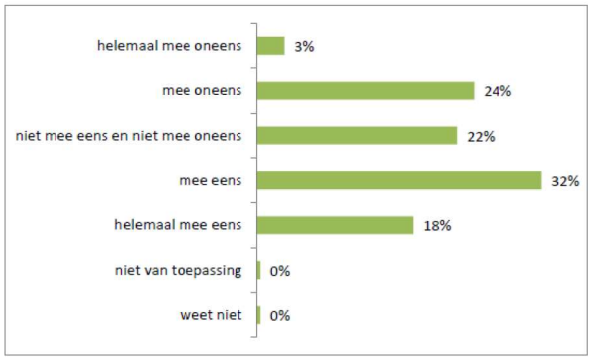
Slordig geparkeerde (bak)fietsen en scooters blokkeren regelmatig de doorgang van voetgangers. Dit is specifiek voor mensen met een fysieke of visuele beperking een zeer belangrijk aandachtspunt. Ook mensen die met een kinderwagen of wandelstok lopen kunnen minder snel uitwijken van het trottoir. Het probleem is niet altijd dat er te weinig ruimte op de stoep is, maar dat de effectieve, beschikbare ruimte te beperkt is.

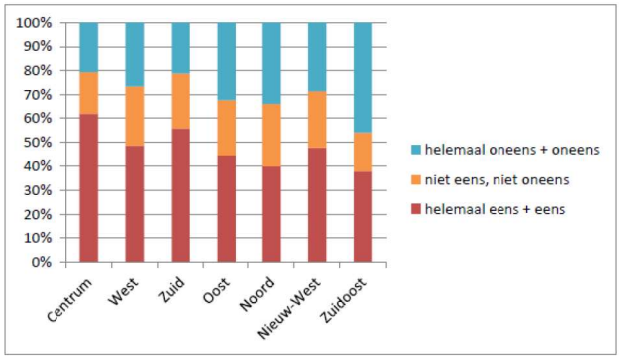
De ambitie zoals verwoord in de Visie openbare ruimte is dat de openbare ruimte in 2025 ingericht is op het huidig en toekomstig gebruik. Dit betekent dat bij het verdelen van de schaarse ruimte verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit hebben gekregen; we terughoudend zijn met statische functies in de openbare ruimte; de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen en de inrichting van de openbare ruimte flexibel gebruik mogelijk maakt.

- **Analyse Toegankelijkheid**

– Voetgangersgebied bezit vele functies en bijbehorende ruimteclaims: verblijven, lopen, passeren, maar ook afvalzakken, fietsenstalling, prullenbakken, lantaarns, reclame, laden en lossen etc.
– Respondenten (mobiliteitspanel 2017) uit Centrum (60%) en Zuid (50%) ondervinden het meeste overlast van obstakels op het trottoir (vuilnisbakken, reclameborden etc.).

14d. Stelling: ik ondervind hinder van obstakels (vuilnisbakken, reclameborden, etc) op het voetpad





enquête mobiliteitspanel 2017



- Gestalde fietsen geven in alle delen van de stad aanzienlijk meer overlast (gemiddeld 66%).
- Is veel opkomend probleem in de stadsstraten waar stoep gebruikt wordt voor uitstallingen, fietsparkeren etcetera.
- Een toegankelijke, obstakelvrije stoep is van belang voor ouderen. Onder invloed van de vergrijzing neemt deze doelgroep toe.
- Nieuwe concepten als shared space zijn voor sommige gebruikers minder toegankelijk. Hier dient voor deze doelgroep een alternatief bekeken te worden.
- Situaties tijdens bouw - en wegwerkzaamheden vragen extra aandacht. Dit is opgenomen in de BLVC plannen (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid Communicatie).

- **Stand van Aanpak:**

Toegankelijkheidseisen zijn opgenomen in de volgende kaders:
- Leidraad CVC - toegankelijkheid;
- Beleidskader verkeersnetten.

Maatregelen voor het terugdringen van de diverse claims op de openbare ruimte liggen op andere beleidsterreinen en zijn onder andere opgenomen in (of dienen te worden meegenomen in): Meerjarenplan Fiets, Beleidskader buitenreclame, Aanvalsplan Schoon Amsterdam 2017, Kader verlichting, Terrassenbeleid en de eisen vanuit de stadsdelen voor Uitstallingen.

Er zijn in 2016 een aantal straatlabs georganiseerd door de stadsdelen Zuid en Centrum. Dit met als doel de situatie voor de voetganger te verbeteren. Gezien de gezamenlijke opgave van stadsdelen en V&OR is afgesproken om de leerpunten uit de straatlabs te verzamelen tot een gezamenlijke instrumentenbox voor een gebiedsgericht aanpak.

Wat gebeurt er in 2017:
- Er loopt in 2017 een onderzoek naar het aantal en type obstakels t.b.v. "Strategie tot minder objecten in de openbare ruimte van Amsterdam". Op basis van de uitkomsten hiervan kan nader gekeken worden op welk beleidsterrein er een opgave ligt.
- De intentie overeenkomst Age Friendly City - met als doel de stad prettig te maken voor iedere leeftijdsfase (valpreventie & levensloopbestendige routes)- wordt i.s.m. de GGD verder geconcretiseerd.

Analyse logische routes:
Aantal schakels voor logische routering ontbreekt.



- **Belang en ambitie**

Voetgangers volgen bepaalde routes. In de keuze voor deze routes is zichtbaarheid (goede zichtlijnen) en toegankelijkheid van belang. Wanneer routes logisch zijn en zich als het ware "vanzelf aandienen" voelen mensen zich prettig en de baas over hun reis. Goede bewegwijzering speelt hierin een belangrijke rol. Het specifiek aanduiden van reizen in minuten biedt hierin extra controle en keuzemogelijkheden voor reizigers (naar voorbeeld van Schiphol). Een logisch voetgangersnetwerk zorgt er daarnaast voor dat bestemmingen onderling goed verbonden en bereikbaar zijn.





- **Analyse Logische routes**

- Een aantal missende schakels voor langzaam verkeer is opgenomen in MJP fiets. Degene die voor de voetganger gelden zijn opgenomen in de knelpuntenkaart (pagina 27) . Andere missende schakels zijn: Sprong over het IJ en een goede route tussen station Vijzelgracht en Museumplein.
- De komst van de N/Zlijn zorgt voor groei van voetgangerstromen op centrale plekken in de stad (voor de opening van de nieuwe stations wordt een 0-meting verricht). De wayfinding rondom deze stations is een opgave. Mogelijkheden om hier vanuit Smart Mobility iets mee te doen moeten worden onderzocht. Hierbij kan ook gekeken worden naar voorbeelden in andere (buitenlandse) steden.
- Toeristen gebruiken vooral een smartphone om te navigeren. Dit is een kans voor sturing en of data verzameling.

- **Stand van Aanpak:**

- Een deel van de missende schakels voor voetgangers is opgenomen in MJP fiets. In 2017 start er een onderzoek naar de missende schakels vanuit voetgangersperspectief.
- Wayfinding N/Z-lijn is deels opgenomen in de UAM. Het aanduiden van de reistijden in minuten is een kans in deze opgave. Dit is nog niet belegd.
- De route vanuit Vijzelgracht naar het Museumplein is opgenomen in de UAM.

Analyse snelheid:
Snelheid is van belang voor woon- werkverkeer.



- **Belang en ambitie**

Mensen die haast hebben, willen het snelst van A naar B kunnen en daarvoor niet omlopen of lang wachten voor een verkeerslicht. Snelheid op de route is met name van belang voor woon- en werk-verkeer en daarmee geconcentreerd rondom de OV knooppunten (+/800m).

- **Analyse Snel**

– Het rapportcijfer van respondenten voor de route van en naar werk is lager dan de routes in de woonomgeving;
– Snelheid is met name van belang rondom en op de stations en diens (rol)trappen. Hier leidt het gedrag van mensen incidenteel tot opstoppingen of ergernis.
– Mensen maken keuzes o.b.v. loopminuten. Dit is nu geen onderdeel van de Wayfinding en afstemming verkeerslichten.
– Bij het opheffen van OV-haltes is het van belang dat er goede looproutes zijn naar de haltes en afstanden niet te groot worden.

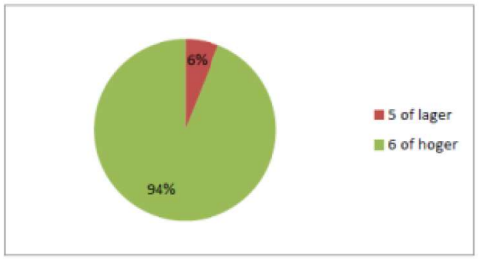
- **Stand van Aanpak**

– Deze doelstelling speelt met name in stationsgebieden.
– In het Meerjarenplan Fiets worden maatregelen geschetst die zorgen voor meer ruimte voor voetgangers op de stations.
– De loopruimte in de stationsgebieden is een verantwoordelijkheid van NS en ProRail en wordt door hen gemonitord.
– Bij opheffen haltes is er aandacht voor toegankelijke routes en korte afstanden.
– Mogelijkheden voor snellere routes tussen belangrijke bestemmingen worden bekeken (afstelling verkeerslichten) om concurrerend te zijn ten opzichte van de fiets.

13. Welk rapportcijfer (1-10) geeft u Amsterdam als stad om u lopend te verplaatsen...

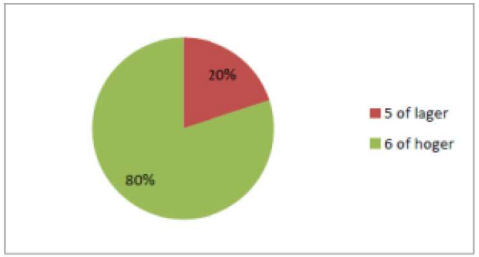
- in de omgeving van uw woning

Gemiddeld cijfer: 8,0



- onderweg van/naar uw werk

Gemiddeld cijfer: 6,8



enquête mobiliteitspanel 2017

Analyse aantrekkelijkheid:
Schoon en heel is voorwaarde voor keuze route.



- **Belang en ambitie**

Een openbare ruimte die uitnodigt tot verplaatsingen te voet, moet heel, schoon en mooi zijn. Het uiterlijk en de onderhoudsstaat van de openbare ruimte heeft een belangrijke relatie met het functioneren van de openbare ruimte naast verplaatsen, ook als plek voor bewegen en verblijven.

De ambitie zoals geformuleerd in de "Visie op de Openbare ruimte":

1. De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd. Dit betekent voor de openbare ruimte in 2025 dat er:
- ingezet wordt op het inlopen van achterstallig onderhoud en vanaf dan het verzorgd en schoon houden van de openbare ruimte overal in de stad
- volgens dezelfde werkwijze wordt schoongehouden, onderhouden en beheerd;
- ontwikkelings- en gebiedsgericht wordt beheerd, als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's
- bij het schoonhouden, onderhouden en beheren van de openbare ruimte we werk en kansen bieden aan mensen die niet of moeilijk zelfstandig betaald werk vinden.

2. De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd. Dit betekent voor de openbare ruimte in 2025 dat:
- Inrichting, beplanting en materialen lang mee gaan;
- Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte duurzaam en groen zijn;
- De openbare ruimte klimaatbestendig is ingericht;
- slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte worden ondersteund;
- ondergrondse zaken tijdig meegewogen bij het ontwerpen aan de openbare ruimte.

3. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave .

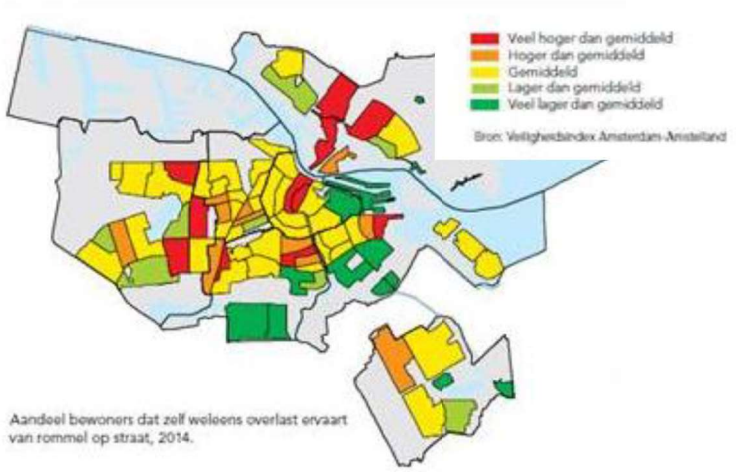
Analyse aantrekkelijkheid:
Schoon en heel is voorwaarde voor keuze route.



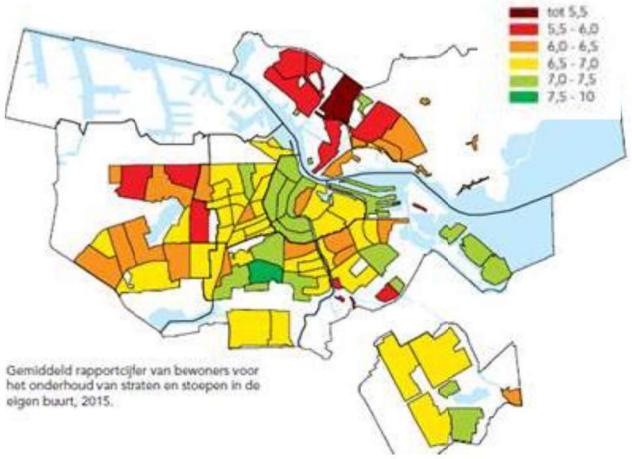
- **Analyse aantrekkelijkheid**
  - Heel is voorwaarde voor toegankelijkheid
  - Keuze voor de route hangt af van hoe schoon en opgeruimd stoep is.
  - In stadsstraten wordt de openbare ruimte door veel functies gebruikt. Hierdoor zijn er veel obstakels.
  - Centrumgebieden worden door bewoners aangeduid als mooi.
  - Een goed voorbeeld van het verbeteren van de aantrekkelijkheid en daarmee het voetgangersklimaat is de Plantagebuurt (o.a. groene trambaan).

- **Stand van Aanpak**
  De aanpak voor een aantrekkelijke, overzichtelijke openbare ruimte is opgenomen in De Puccinimethode. Dit is een methode voor een hoogwaardige, mooie, duurzame, toegankelijke en herkenbare inrichting. Hierin worden concrete eisen benoemd voor de inrichting van de stad.

  De aanpak voor "Schoon en heel" worden uitgewerkt in beleidskader 1 Amsterdam Heel en Schoon en het Aanvalsplan Schoon Amsterdam 2017.

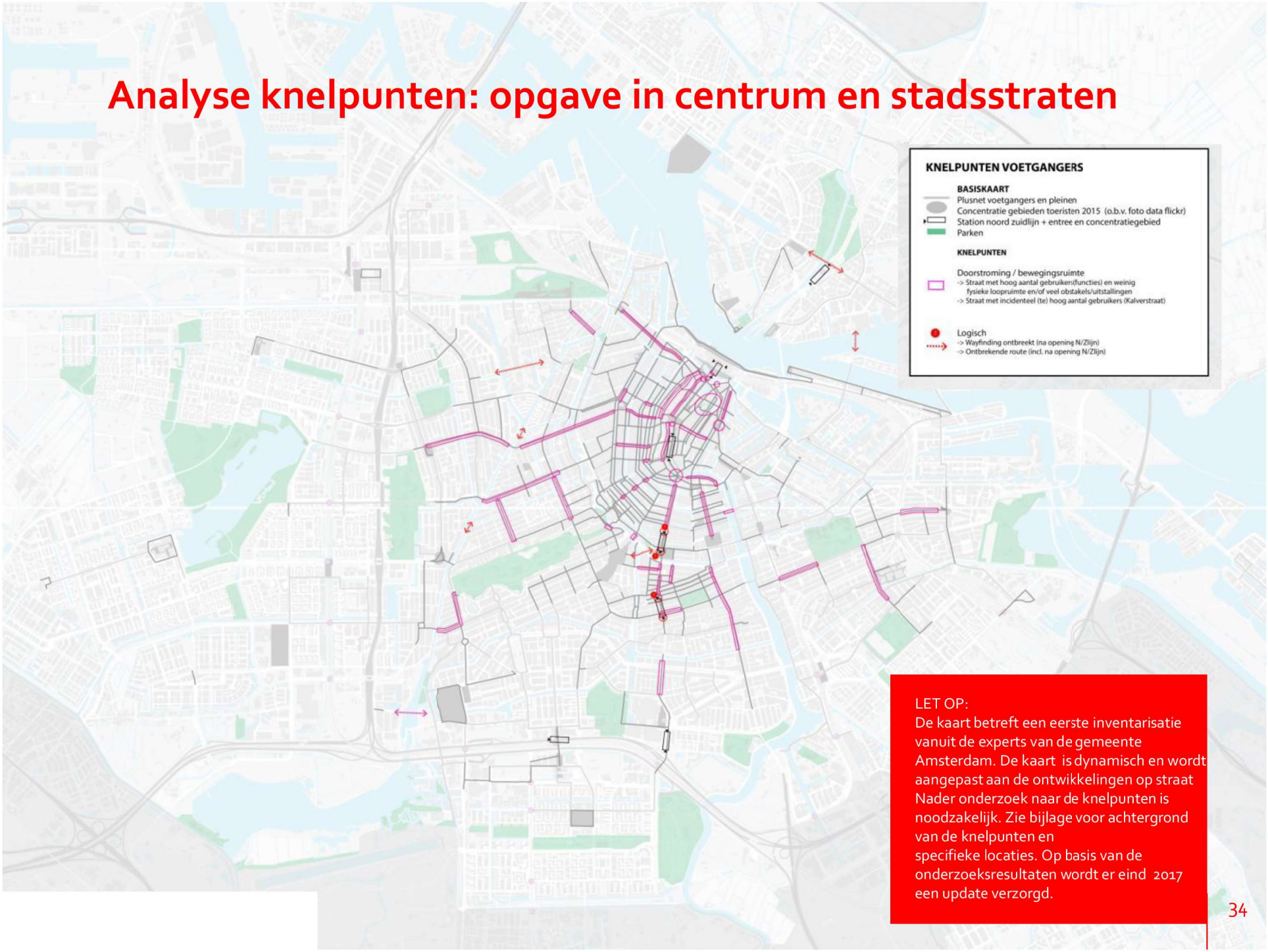


Aandeel bewoners dat zelf weleens overlast ervaart van rommel op straat, 2014.



Gemiddeld rapportcijfer van bewoners voor het onderhoud van straten en stoepen in de eigen buurt, 2015.

Analyse knelpunten: opgave in centrum en stadsstraten



LET OP:
De kaart betreft een eerste inventarisatie vanuit de experts van de gemeente Amsterdam. De kaart is dynamisch en wordt aangepast aan de ontwikkelingen op straat Nader onderzoek naar de knelpunten is noodzakelijk. Zie bijlage voor achtergrond van de knelpunten en specifieke locaties. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt er eind 2017 een update verzorgd.

KNELPUNTEN VOETGANGERS AMSTERDAM

	Locatie knelpunt	Type knelpunt							Status oplossing
	straatnaam	onveilig/ conflict andere modaliteiten	weinig bewegingsruimte door veel obstakels / ander gebruik dan vg	weinig bewegingsruimte door drukte	extreme drukte > gevaarlijk	missende schakel	wayfinding	zwaarte knelpunt	1. in ontwerp uitvoering (donker groen) 2. in beleid/programma (licht groen) 3. in verkenning /onderzoek (oranje) 4. niet belegd/onbekend (rood)
		2 pt	1pt	1pt	2pt	1pt	1pt	1-8 pt	
1	1e Constantijn Huygensstraat		1					1	onbekend
2	Amstelveenseweg (Noord)		1					1	Agend. Stadsstr
3	Anne Frank			1	2			3	onbekend
4	Barbizon	2						2	rode loper
5	Bilderdijkstraat		1					1	Agend. Stadsstr
6	Bruggen kostverlorenvaart					1		1	MJP fiets
7	Bruggen Leidsestraat			1				1	onbekend
8	Ceintuurbaan		1					1	rode loper
9	CS voorplein	2	1	1				4	rode loper
10	Damstraat	2	1	1				4	sted log
11	de Amstel (noord)	2						2	UAM?
12	De Clercqstraat		1					1	Agend. Stadsstr
13	de Munt		1	1				2	
14	Dijksgracht e.v.					1		1	MJP fiets
15	Eerste Jacob van Campenstraat		?					0	onbekend
16	Eerste Oosterparkstraat		1					1	
17	Eerste van der Helststraat		1					1	onbekend
18	Eerste van Swindenstraat		1					1	onbekend
19	Entrees station de Pijp			1				1	wel nog monitoren!
20	Entrees station Vijzelgracht						1	1	wacht op trekker?
21	Ferdinand Bol noord			1				1	
22	Geldersekade							0	onbekend
23	Haarlemmerstraat/HrlmDijk	2	1	1				4	verkenning via UAM
24	Heisteeg	2						2	
25	Jan Evertsenstraat		1					1	Agend. Stadsstr
26	Jan Pieter Heijestraat		1					1	Agend. Stadsstr
27	Johan van Hasseltweg					1		1	onbekend
28	Kalverstraat			1	2			3	CMSA
29	Kinkerstraat		1					1	Agend. Stadsstr
30	kop Vondelpark (Stadhouderskade)			1				1	
31	kruising Dam/Madam Tusseau	2		1				3	rode loper
32	Linneusstraat		1					1	Agend. Stadsstr
33	LV route over het IJ					1		1	besluit
34	Magere Brug	2						2	
35	Museumbrug			1				1	ontwerp
36	Nieuwe Zijdse voorburgwal		1	1				2	Uitvoering
37	Nieuwedijk			1	2			3	
38	Oude Leliestraat	2						2	9 straatjes is onderzocht
39	Raadhuisstraat	2	1	1				4	Agend. Stadsstr
40	Route de Hallen					1		1	MJP fiets
41	Route Vijzelgracht - museumplein					1	1	2	UAM, wacht op beleid VG
42	Rozengracht	1	1					2	Agend. Stadsstr
43	Scheldestraat		1					1	Agend. Stadsstr
44	Tweede Nassaustraat		1					1	Agend. Stadsstr
45	Utrechtsestraat			1				1	uitgevoerd
46	Van Woustraat-Rijnstraat		1					1	ontwerp
47	Victoria hotel	2		1				3	rode loper
48	Vijzelgracht		1					1	Agend. Stadsstr
49	Wolvenstraat	2	1	1				4	UAM onderzoek, keuzes gema
50	Nieuwmarkt, meer ruimte							0	in onderzoek, nog geen oplos
51	Zeilstraat		1					1	Agend. Stadsstr
52	Leidseplein	2	1	1				4	in uitvoering
53	Weteringschans	2						2	nu fiets/OV project
54	Tolhuisstuin buslus	2						2	ontwerp
55	link Noord - ijplein					1		1	besluit

Overzicht van knelpunten o.b.v. eerste inventarisatie van experts vanuit gemeente Amsterdam.

Tabel behorende bij kaart pagina 30.

Analyse maatregelen: volop aandacht voor de voetganger in centrum



LET OP:
De kaart betreft een eerste inventarisatie vanuit de experts van de gemeente Amsterdam en betreft een selectie van de thema's. De kaart is dynamisch en wordt aangepast aan de ontwikkelingen op straat. Nader onderzoek naar de knelpunten is ook noodzakelijk. Zie tabellen voor achtergrond van de knelpunten, specifieke locaties en genomen maatregelen. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt er eind 2017 een update verzorgd.

Analyse maatregelen: volop aandacht voor de voetganger

Voor het beter borgen van voetgangersbelang zijn al belangrijke stappen gezet op gebied van uitvoering, beleid en onderzoek:

- Uitvoering: goede recente voorbeelden zijn de herinrichtingen van de Rode Loper, Turfmarkt, Leidseplein, de Entree, de Zuidas en de aanpak in straatlabs (centrum/zuid).

- Beleid: Uitvoeringsagenda Mobiliteit, MJP verkeersveiligheid, Puccini, Meerjarenplan Fiets, Uitvoeringsagenda Stedelijke logistiek;
- in ontwikkeling: Beleidskader Verkeersnetten, Agenda Stadsstraten.

- Onderzoek: Telplan voetgangers, Inventarisatie effectieve loopruimte in de stad, ontwikkeling nieuwe norm voor bewegingsruimte, Crowd Management Systeem.

De maatregelen uit deze kaders en programma's zijn verder uitgewerkt in de volgende tabellen. De tabellen bieden inzicht in 2 categorieën, locatie specifieke en generieke maatregelen.



Waar herinrichtingen plaatsvinden is de openbare ruimte rustig en overzichtelijk ingericht met zo min mogelijk obstakels en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Zoals hier bij het nieuwe ontwerp voor de Eerste Oosterparkstraat, waar de automobilist te gast is.



Locatie specifieke maatregelen

nr	Maatregel	Omschrijving	Maatregel scoort op:	Status	Bron
1	Meer voetgangersruimte: Pilot Regulierdwarsstraat.	Instellen van een voetgangersregime.		Pilot > is geëvalueerd	UAM /SDC
2	Meer voetgangersruimte: Pilot Negen Straatjes.	Experiment afsluiting voor gemotoriseerd verkeer.		Pilot > is geëvalueerd	UAM /SDC
3	Meer voetgangersruimte: Thorbeckeplein.	Experiment weren fietsverkeer in uitgaansavonden.		Pilot > is geëvalueerd	UAM /SDC/OOV
4	Meer voetgangersruimte: Nieuwmarkt	Experiment afsluiting voor gemotoriseerd verkeer.		geëvalueerd	UAM /SDC
5	Meer voetgangersruimte: Nieuwmarkt..	Ruimte creëren voor de voetganger.		In voorbereiding	UAM
6	Nieuwezijds Voorburgwal als wandel- en fietsboulevard	Inrichting als hoogwaardige wandel- en fietsboulevard		In onderzoek	UAM
7	Hoogwaardige wandelroutes Museumplein en Leidseplein.	Verbeteren routes richting NZ-lijn haltes (Pijp en Vijzelgracht).		In beleid	UAM
8	Eenrichtingsverkeer Museumbrug .	Herinrichting + eenrichtingsverkeer gemotoriseerd verkeer.		In voorbereiding	UAM
9	Haarlemmerdijk: de leukste winkelstraat nog leuker			In voorbereiding	UAM

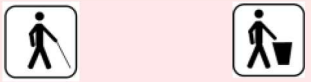
Locatie specifieke maatregelen

nr	Maatregel	Omschrijving	Maatregel scoort op:	Status	Bron
10	De Rode Loper als magneet voor winkelend publiek.	Kwaliteitsverbetering looproutes d.m.v. brede trottoirs, mooie en overzichtelijk ingerichte pleinen.		In uitvoering	UAM
11	Boulevard naar Artis	Verbetering looproute naar Artis.		In voorbereiding	UAM
12	Realiseren Singelgrachtgarage voor een betere Jordaan en Frederik Hendrikbuurt.	Meer ruimte om prettig te kunnen lopen, winkelen en verblijven door realisatie Singelgrachtgarage.		In uitvoering	UAM
13	Realiseren Singelgrachtgarage voor een betere Jordaan en Frederik Hendrikbuurt.	Herinrichting autovrij en ruimtelijk plein, meer ruimte voor voetganger.		In uitvoering	UAM
14	Herinrichting Entree van de stad: het Stationseiland	Herinrichting tot volwaardige entree van Amsterdam. Het gebied wordt het domein van langzaam verkeer.		In uitvoering	UAM
15	Stationseiland, Ijzijde - shared space.	Shared-space achterzijde t.b.v. veiligheid fietsers en voetgangers.		evaluatie	
16	Noord Zuidlijn haltes Pijp en Vijzelgracht..	Wayfinding t.b.v. logische looproutes van en naar de haltes.		In voorbereiding	UAM
17	Experiment stadsstraten.	Meer ruimte voor voetgangers door kleine infra anpassingen.		In voorbereiding	UAM

Generieke maatregelen

nr	Maatregel	Omschrijving	Maatregel scoort op:	Status	Bron
1	Autoluwe en verkeersveilige binnenstad.	Onderzoek verlaging van snelheid naar 30 km/u.		In voorbereiding	UAM
2	Doorontwikkeling crowdmanagement.	Opstellen beleidsagenda en doorlopende sturing verkeers-stromen en het spreiden van drukte.		In voorbereiding	UAM
3	Herprofileringen gekoppeld aan groot onderhoud.	Herproferling van straten in overleg met belanghebbenden.		Deels in voorbereiding, deels in uitvoering	UAM
4	Meer fietsenstallingen bouwen:boven- en ondergronds.	Creëren van meer ruimte op straat, minder hinderlijk gestalde fietsen		Uitvoering	UAM / meerjaren plan fiets
5	Benutten bestaande fietsvoorzieningen en innovatieve concepten.	Creëren van meer ruimte op straat, minder hinderlijk gestalde fietsen.		uitvoering	UAM / meerjaren plan fiets
6	Straten veilig, herkenbaar, duurzaam en toegankelijk vormgeven.	- prioritering toedeling ruimte - minimale maten trottoirs - parkeervak onderdel trottoir - onderscheid 30 en 50km/h straten - bij ontwerp altijd beheerplan - materialisering per gebied		in uitvoering / beleid	Puccini methode
7	Beleidskader Verkeersnetten .	Afwegingskader en monitoringsplan.		In voorbereiding	plusnetten
8	Instellen voetgangersnetwerken – plusnet VG.	Meer ruimte om ongehinderd te kunnen verplaatsen, behouden functionaliteit en sociale evenwicht.		In voorbereiding	plusnetten
9	Reguleren van fietsparkeren.	Fietsen staan op de stoep soms hinderlijk in de weg.		In beleid	Meerjaren Plan Fiets (concept)

Generieke maatregelen

nr	Maatregel	Omschrijving	Maatregel scoort op:	Status	Bron
10	Onderzoek oversteekplaatsen over fietspaden.	Niet stoppen fietsers voor zebra's leidt tot onveilige situaties.		In beleid	MJP VV
11	Uitbreiden Rijkscampagne afleiding in het verkeer .	Afleiding door smartphones kan tot onveilige situaties leiden. De campagne ONderweg ben ik OFFline wordt uitgebreid voor de voetganger.		In beleid	MJP VV
12	Onderzoek naar aandeel toeristen betrokken bij ongevallen.	80% van de verplaatsingen van toeristen is te voet.		In beleid	MJP VV
13	Opstellen plusnet en hoofdnet voetgangers.	Verfijning bestaand hoofdnet en toevoeging plusnet.		In uitvoering	MJP VV
14	Onderzoek naar de effectiviteit van wachttijdindicatoren op voetgangers.	Uitbreiding van onderzoek op voetgangers .		In beleid	MJP VV
15	Aanpak Blackspots.	Structurele aanpak van verkeers-onveilige locaties binnen de gemeente.		In uitvoering	MJP VV
16	Veiligere schoolomgevingen.	Door het veiliger maken van de schoolomgeving worden ouders gestimuleerd om hun kinderen te voet of op de fiets naar school te brengen.		In uitvoering	MJP VV
17	Vergroten verkeersveiligheid.	Aandacht voor veilige en overzichtelijke verkeerssituatie.		In beleid	Zorg en Ruimte voor Ouderen
18	Levensloopbestendige route.	Aandacht voor logische routes door de buurt langs de belangrijke functies.		In beleid	Zorg en Ruimte voor Ouderen
19	Toegankelijk OV haltes.	Aandacht voor goed toegankelijke haltes met voldoende beschutting, zitgelegenheid, verlichting en comfort.		In beleid	Zorg en Ruimte voor Ouderen
20	Entree parkeren.	Aandacht voor wandelroutes door het groen, met zitgelegenheid en goede verlichting.		In beleid	Zorg en Ruimte voor Ouderen

Generieke maatregelen

nr	Maatregel	Omschrijving	Maatregel scoort op:	Status	Bron
21	Bouwstenen uit de Beweeglogica: Gids met bouwstenen voor stimuleren beweging in de stad.	Bouwstenen zijn: • straatprofielen met ruimte om te spelen, bijvoorbeeld door brede stoepen. • Straten, parken en pleinen worden zo ingericht, dat ook ouderen en mindervaliden op een comfortabele en veilig manier kunnen wandelen. • Wandelroutes zijn makkelijk te vinden (wayfinding) • geef bij de inrichting van de openbare ruimte in woonbuurten prioriteit aan de fietser en de voetganger.		In ontwikkeling	Bewegende stad met input van Visie Openbare Ruimte, Age Friendly City, Stad in Balans.

Gemeente
Amsterdam

Conclusies en opgaven

Conclusies en opgaven

Het belang van de voetganger voor de stad heeft een prominente plek in vele beleidsstukken en uitvoeringsprojecten. De voetganger krijgt volop aandacht in onder andere de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Visie Openbare Ruimte (wordt binnenkort vastgesteld), de Bewegende Stad en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Er bestaan op dit moment 38 afzonderlijke maatregelen die de situatie van de voetganger in de stad de komende periode gaat verbeteren (zie tabellen pag. 38-42). Dit zijn zowel locatie specifieke als generieke maatregelen. Iedere maatregel draagt bij aan één of meerdere doelstellingen voor verbetering van het voetgangersklimaat: veilig, bewegingsruimte, toegankelijk, logisch, snel waar gewenst en aantrekkelijk (schoon, heel mooi).
In het overzicht op de volgende pagina is per doelstelling opgenomen welk beleidsdocument hier aan bijdraagt, wat er nog in ontwikkeling is en wat de opgave is die nog opgepakt wordt.

Uit dit overzicht blijkt dat er al veel wordt bijgedragen ter verbetering van de situatie. De focus voor komende periode ligt dan ook niet op het maken van nieuw beleid, maar op het tot uitvoering brengen van de maatregelen die belegd zijn en het doorontwikkelen van wat in gang is gezet, zoals het Beleidskader Verkeersnetten, de Agenda Stadsstraten, het Telplan Voetganger en de Begrotingsindicator voor de gewenste bewegingsruimte. Waar nodig kan worden versneld of aangejaagd.

Uit de inventarisatie van de knelpunten op het gebied van logische routes, bewegingsruimte en obstakels in de stad (pag 33-35) blijkt dat de knelpunten zich met name afspelen binnen de ring A10. Deze knelpunten worden op dit moment aangepakt in de centrumgebieden. De opgave voor komende periode ligt onder andere in de stadstraten. Dit zijn straten waar alle modaliteiten gebruik van maken en de wens voor terrassen, fietsenstallingen en reclame op de stoep groot is. Voor de aanpak van knelpunten voor de voetganger ligt de oplossing ook vaak op andere terreinen zoals: stedelijke logistiek, de wijze van afvalinzameling en de plaatsing van objecten en terrassen.

De effecten van de genomen maatregelen dienen te worden gemonitord en geleerde lessen genoteerd. Knelpunten voor de voetganger worden veelal opgelost in projecten die in uitvoering zijn of momenteel worden voorbereid. Belangrijk is dat wordt geëvalueerd welke effecten de maatregelen voor de voetganger hebben zodat hier lessen uit worden getrokken.

Er is nog weinig (historische) data over de voetganger. Er dient dus te worden ingezet op meer kennis (data) over de voetganger. Vanaf 2018 wordt het voetgangersverkeer in ieder geval tweejaarlijks geteld om trends en ontwikkelingen te kunnen zien. Het is van belang dat hier gekeken wordt naar aantallen, gedrag, herkomst en onderscheid in doelgroepen. We weten nog weinig van de verschillende type voetgangers, waardoor sturing hierop lastig is.

Conclusies en opgaven

Doelstelling	Wat is er al aan beleid en programma?	Wat is in ontwikkeling?	Opgave / verdiepen
Verkeersveiligheid 	• MJP Verkeersveiligheid – maatregelenpakket in uitvoering.	-	• Continueren aanpak MJP VV.
Bewegingsruimte 	• UAM -maatregelenpakket in uitvoering. • USLA-maatregelenpakket in uitvoering. • Leidraad CVC. • CMSA - pilot Sail. • Streetlabs (Centrum/Zuid).	• Visie Openbare Ruimte. • Crowdmanagement Systeem Amsterdam. • Beleidskader verkeersnetten met afwegingsleidraad en monitoringsplan (inspraak). • Agenda Stadsstraten, aandacht voor voetganger. • Telplan Voetganger- start 2018. • Begrotingsindicator gewenste drukte.	• Meer data t.b.v. oplossingsrichtingen (o.a. aantallen, gedrag, doelgroepen, herkomst). • Evalueren genomen maatregelen en mogelijk bundelen geleerde lessen t.b.v. oplossingsrichtingen. • Screening en evt. aanpak op andere beleidsterreinen (o.a. afval, terrassen, reclame).
Toegankelijkheid 	• Leidraad CVC - toegankelijkheid. • Streetlabs (Centrum/Zuid).	• Visie Openbare Ruimte. • Beleidskader Verkeersnetten. • Onderzoek naar obstakels in stad . • Age Friendly City (2018). • Bouwstenen uit de Beweeglogica (Bewegende Stad).	• Specifieke kennis vanuit doelgroepen op dit gebied ontbreekt > raadplegen belangenorganisaties. • N.a.v. uitkomsten onderzoek verder bepalen.
Logische routes 	• MJP fiets 2012-2016 • UAM – wayfinding rondom de stations / route Vijzelsgracht - museumplein.	• MJP fiets 2017-2022 (missende schakels).	• Onderzoek knelpunten ontbrekende schakels Voetgangers.
Snel 	• MJP fiets 2012-2016.	• MJP fiets 2017-2022 (OV knopen) .	• Check op voetganger routes naar belangrijke ov-knooppunten op wayfinding, afstemming verkeerslichten, toegankelijkheid, schoon. (Noord/Zuidlijn, Amstelveenlijn). • Bij opheffen haltes aandacht voor toegankelijke routes en korte afstanden.
Aantrekkelijkheid 		• Visie Openbare Ruimte • Puccinimethode. • beleidskader 1 Amsterdam Heel en Schoon . • het Aanvalsplan Schoon A'dam 2017.	• Continueren aanpak en waar nodig verrijken. Meenemen in lopende projecten.

Colofon

Gemeente Amsterdam
Opgesteld door de RVE Verkeer en Openbare Ruimte
In samenwerking met RVE Ruimte en Duurzaamheid & de stadsdelen.

Maart 2017