



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: 20 januari 2022
Portefeuille(s): Verkeer
Portefeuillehouder(s): Egbert de Vries
Behandeld door: V&OR, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp: Beleidskader Ruimte voor de Voetganger

Geachte leden van de gemeenteraad,

Begin februari 2020 heeft het college het beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger' vrijgegeven voor inspraak. Vanwege de coronacrisis en de onzekerheid die deze met zich meebracht heeft tot nog toe geen besluitvorming plaatsgevonden over dit beleidskader. Het college heeft inmiddels besloten het beleidskader, mede in het licht van de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen, niet in deze bestuursperiode aan te bieden aan uw raad ter vaststelling.

In deze brief geef ik een toelichting op de ontvangen inspraakreacties, de dilemma's omtrent voetgangersruimte in de stad en het besluit om het beleid op dit moment niet vast te stellen.

Het beleidskader Ruimte voor de Voetganger

Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen comfortabel toegankelijk is. Dat betekent dat voldoende vrije doorloopruimte op het trottoir een randvoorwaarde is bij de keuzes die we in de openbare ruimte maken. Als hulpmiddel bij die keuzes heeft het college het beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger' opgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

Het beleidskader stelde voor om bij alle herinrichtingen van straten voortaan uit te gaan van 2 meter vrije doorloopruimte voor de voetganger, conform het amendement zoals aangenomen door uw raad bij de Agenda Amsterdam Autoluw (2020). De 2 meter is zeker op drukke routes nodig om de voetganger meer ruimte te geven, waarbij 1,80 meter als absoluut minimum voorgesteld is voor die plekken waar de ruimte van gevel tot gevel te beperkt is.

Dit nieuwe beleidskader zou niet alleen impact hebben op de ruimteverdeling bij herinrichtingsprojecten, maar na vaststelling ook de basis vormen voor vergunningverlening bij terrassen, winkeluitstallingen en andere objecten die op het trottoir geplaatst worden. Het zou daarmee ook vragen om aanpassingen van de APV, bijvoorbeeld op het punt van fietsparkeren. Fietsen mogen niet hinderlijk geparkeerd worden, waarbij in de huidige APV 'hinderlijk' omschreven wordt als <1,50 meter doorloopruimte. In het nieuwe beleidskader is het voorstel dat aan te passen naar 2 meter. Daar hoort ook gedragsverandering en de handhaving bij. Het beleidskader 'Ruimte voor de Voetganger' zou dus stevige gevolgen hebben voor de manier waarop we de ruimte verdelen in de stad.

Het verloop van de inspraak

De inspraakperiode liep van 17 februari 2020 tot 17 april 2020. Er zijn in totaal 133 inspraakreacties binnengekomen van bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers. Ook hebben alle stadsdelen een advies uitgebracht. De inhoud van de inspraakreacties liep sterk uiteen. Diverse insprekers vonden dat we meer moeten doen om ruimte te maken voor de voetganger, een ander deel vond de voorgestelde normen juist te streng of overbodig.

Het besluit om het beleid niet te laten vaststellen

Zoals hierboven al gemeld bieden we het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' in deze bestuursperiode niet aan de gemeenteraad aan ter vaststelling. De belangrijkste reden daarvoor is de aanhoudende onzekerheid die de coronacrisis met zich meebrengt en de implicaties van het nieuwe voetgangersbeleid voor horecaondernemers en winkeliers. Daarnaast wordt er binnen afzienbare tijd een nieuwe raad geïnstalleerd en een nieuw college gevormd. Het college vindt het daarom nu niet het juiste moment om een nieuwe voetgangersnorm vast te stellen.

Ruimte maken voor de voetganger

Onze ambitie om meer ruimte te maken voor de voetganger blijft overeind. We willen de stad toegankelijk maken voor iedereen, conform het VN-verdrag Handicap en in navolging daarvan de inclusieagenda van de Gemeente Amsterdam.

In lijn met de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) geeft Amsterdam prioriteit aan de voetganger. We streven naar minimaal 2 meter vrije doorloopruimte bij herinrichtingen. Deze prioritering blijft overeind. De ruimte die we vrijmaken door 7.000 tot 10.000 parkeerplaatsen op te heffen per 2025 komt onder andere ten goede aan meer ruimte om te lopen en te verblijven. Het besluit om 30 kilometer per uur de standaard snelheid te maken in Amsterdam (2021) draagt bij aan een stad die veilig en prettig is voor de voetganger. Ik zie kansen om de ruimte in de autoluwe stad anders te verdelen, met meer prioriteit voor lopen en verblijven. Bijvoorbeeld met autovrije straten, erfachtige ruimtes en meer gedeeld gebruik van de rijbaan.

Tot slot

Dit jaar voeren we een breed gesprek over de visie op mobiliteit in de stad. Daarbij zullen we integrale keuzes moeten maken over ruimte voor de voetganger, waarbij het onvermijdelijk is dat dit soms ten koste gaat van ruimte voor andere modaliteiten en andere functies.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,



Egbert J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit