



Gebrek aan voetgangersruimte in de binnenstad

Voordestad·Amsterdam

Hendrik Battjes september 2023

Vereniging Voordestad

Wij zetten ons in voor het beschermd stadsgezicht,
de kwaliteit van de openbare ruimte en de balans
in de binnenstad van Amsterdam.

www.voordestad.amsterdam

info@voordestad.amsterdam

Haarlemmerdijk 129

1013KE Amsterdam

06 55 84 07 23

Gebrek aan voetgangersruimte in de binnenstad

September 2023

Inhoud:

1	<i>Inleiding</i>	Pag. 3
2	<i>Regelgeving</i>	
2.0	Overzicht van de regels	Pag. 4
2.1	Beleidskader Ruimte voor de voetganger	Pag. 4
2.2	Beleidskader verkeersnetten	Pag. 5
2.3	Concept stedelijk beleidskader horeca en terrassen	Pag. 6
2.4a	Beleidskader Puccinimethode	Pag. 7
2.4b	Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld	Pag. 7
2.5	Leidraad voetgangersruimte	Pag. 8
2.6	Leidraad Centrale Verkeerscommissie (Leidraad CVC)	Pag. 8
2.7	Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)	Pag. 9
2.8	Regels en voorwaarden geveluintjes.....	Pag. 9
2.9	Regels voor plantenbakken en gevelbanken in Stadsdeel Centrum	Pag. 10
2.10	Formele bestemmingen	Pag. 10
2.11	Voorlopige conclusies	Pag. 11
3	<i>Hindernissen op de stoep</i>	
3.1	Obstakels	Pag. 11
	3.1a, Noodzakelijke obstakels	Pag. 11
	3.1b, Geveluintjes	Pag. 11
	3.1c, Plantenbakken	Pag. 12
	3.1d, Gevelbanken, hekjes, reclameborden, winkeluitstallingen	Pag. 13
	3.1e, Wegafsluitingen	Pag. 13
	3.1f Fietsen, bromfietsen, fatbikes, (deel)scooters en auto's	Pag. 13
3.2	Terrassen	Pag. 15
3.3	Lange wachtrijen	Pag. 16
4	<i>Overwegingen, conclusies en aanbevelingen</i>	
4.1	Overwegingen en conclusies	Pag. 17
4.2	Aanbevelingen	Pag. 20

Bijlagen:

1a	Gewenste doorloopbreedtes in <i>Beleidskader Ruimte voor de voetganger</i>	Pag. 22
1b	Gewenste doorloopbreedtes in <i>Leidraad voetgangersruimte</i>	Pag. 23
1c	Gewenste doorloopbreedtes in <i>Leidraad CVC</i>	Pag. 24
2	Kaart Plusnet Voetgangers Centrum in <i>Beleidskader Verkeersnetten</i>	Pag. 25
3	De voetganger in het <i>HIOR</i>	Pag. 26
4	Regels voor plantenbakken en gevelbanken in Stadsdeel Centrum	Pag. 28
5	Regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen	Pag. 29
6	Zienswijze van buurtbewoners betr. Fabel Friet	Pag. 30

1, Inleiding

De gemeente Amsterdam besteedt al jaren aandacht aan het gebrek aan ruimte voor voetgangers, wat vooral in de binnenstad een groot en groeiend probleem is. Doordat er jaar op jaar steeds meer toeristen en andere bezoekers bij komen groeit het aantal voetgangers terwijl er op de stoep steeds meer ruimte in beslag wordt genomen door obstakels als gevelbanken, bloembakken, reclameborden, auto's, winkeluitstallingen en al dan niet uitwaaierende terrassen. Het is dan ook goed te begrijpen dat gebruikers van rolstoelen of rolstoelen zich niet meer op de trottoirs in de binnenstad wagen.

De laatste jaren zijn daar als nieuw verschijnsel de lange rijen bezoekers bij gekomen die op de stoep staan te wachten tot ze aan de beurt zijn voor hun koekje of portie patat. Dat roept grote ergernis op bij passerende voetgangers omdat het hen dwingt de rijweg op te gaan. Een concreet voorbeeld daarvan is de situatie bij Fabel Friet, Runstraat 1, zoals onlangs beschreven in een zienswijze van 41 omwonenden, zie bijlage 6.

Het aantal verplaatsingen te voet van Nederlanders is in Amsterdam de afgelopen 10 jaar met niet minder dan 20% gestegen en dat zal de komende jaren zo door blijven gaan. In diezelfde tijd heeft de gemeente veel straten en pleinen opnieuw ingericht, met de voetganger als kind van de rekening. De aanleg van vrije trambanen en fietspaden bij een herprofilering heeft gemiddeld een afname van de voetgangersruimte met 30% tot 50% tot gevolg. Er zijn de afgelopen twintig jaar veel nota's verschenen waarin is beschreven wat er in die jaren door de gemeente is bedacht om voetgangers de benodigde ruimte te geven. Die nota's zijn onder verantwoordelijkheid van verschillende wethouders opgesteld door verschillende ambtelijke diensten en goedgekeurd door de gemeenteraad of in een enkel geval door B&W. De bedoeling is steeds hetzelfde, namelijk het beschermen van voetgangers en het vergroten van hun comfort en veiligheid; ook ouderen moeten deel kunnen (blijven) nemen aan het maatschappelijk verkeer. Op 29 juni heeft de gemeenteraad als belangrijkste van al die nota's het *Beleidskader Ruimte voor de Voetganger* vastgesteld. Daarin is per druktecategorie vastgelegd hoe breed de doorloopruijme op de stoep moet zijn, met als uitgangspunt dat twee mensen rustig naast elkaar moeten kunnen lopen of elkaar moeten kunnen passeren. Om dat mogelijk te maken moet de stoep ongeacht de drukte minimaal 2.00 meter vrije doorloopruijme bieden, wat oploopt tot 2.90 meter bij 30 voetgangers per minuut, waarmee de maten van 1.50, 1.80 en 0.80 meter vrije ruimte definitief van de baan zijn. Althans in theorie. Want terwijl er helemaal niets is aan te merken op de nieuwe normen is het de bedoeling die alleen bij herinrichtingen toe te passen, zodat het aanpassingstraject op zijn vroegst pas over een jaar of dertig voltooid zal zijn. Het spreekt vanzelf dat niet alles in één keer kan, maar die aanpak is absoluut onacceptabel. Maar er zijn gelukkig ook veel mogelijkheden om de situatie te verbeteren zonder de trottoirs te verbreden, daar kan bij wijze van spreken overmorgen al mee worden begonnen.

Deze notitie is een vervolg op het door *Voordestad* in november 2022 gepubliceerde *Zwartboek openbare ruimte*, de meeste foto's zijn dan ook ontleend aan dat 'beeldverhaal'. Het belangrijkste verschil tussen beide studies is dat hier van alle in het Zwartboek besproken misstanden alléén het gebrek aan ruimte voor voetgangers in de binnenstad aan de orde komt. In par.2 worden de geldende regels besproken, in par. 3 worden de blokkades op de stoep beschreven en wordt de beschikbare ruimte op de trottoirs onderzocht, gevolgd door par. 4 met conclusies en aanbevelingen.



Het dagelijkse straatbeeld

2, Regelgeving

2.0, Overzicht van de regels

Nr.	Naam	Aantal blz.	Datum	Status
1	<i>Beleidskader Ruimte voor de voetganger</i>	17	April 2023	Vastgesteld 29-6-2023
2	<i>Beleidskader verkeersnetten</i>	59	24-1-2018	Aangepast maart 2023
3	<i>Concept stedelijk beleidskader horeca en terrassen</i>	31	Niet vermeld	De concepten worden volgens de planning dit najaar vastgesteld
	<i>Bijlagen bij dit beleidskader</i>	48		
4a	<i>Beleidskader Puccinimethode</i>	89	Januari 2018	Inspraak 28-6 t/m 30-8-2023.
4b	<i>Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld, onderdeel van de Puccinimethode, versie 3</i>	427	December 2021	Voor kennisgeving aangenomen in de tijdelijke algemene raadscommissie van 7 april 2022
5	<i>Leidraad voetgangersruimte</i>	32	23-1-2018	?
6	<i>Leidraad Centrale Verkeerscommissie of Leidraad CVC</i>	119	Sinds 2002	Goedgekeurd door CVC 11-2-2020.
7	<i>Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)</i>	(*)	Niet bekend	Op 4-12-2018 stemde het college in met publicatie
8	<i>Regels en voorwaarden geveltuinjes</i>	-	Niet bekend	Niet bekend
9	<i>Nadere regels voor plantenbakken en gevelbanken bij particulieren in stadsdeel Centrum</i>	32	Niet bekend	Geldend van 19-03-2016 t/m heden
10	<i>Formele bestemmingen</i>	Div.	Div.	Div.
Tabel 1, Voor voetgangersruimte relevante beleidskaders en andere regels				
NB De nrs. 1 t/m 9 zijn stedelijke regels, nr. 10 is van Stadsdeel Centrum				
(*) Digitaal document, 17 paragrafen met in totaal 469 (alleen apart leesbare) sub-paragrafen van elk X regels, dus totaal honderden pagina's.				

In tabel 1 zijn behalve de regels die uitsluitend over de voetgangersruimte gaan ook aanverwante regels opgenomen waarin dat onderwerp slechts een ondergeschikte of indirecte rol speelt, zoals bepalingen uit bestemmingsplannen. In de regels worden de voorwaarden beschreven waaraan de inrichting van de openbare ruimte en het voorbereidende onderzoek moeten voldoen. Het is een nogal gecompliceerd geheel, waarin het mede door de grote omvang van al die beleidskaders, leidraden en andere beleidsdocumenten soms wat lastig is de weg te vinden. De eerste 6 teksten tellen samen 822 pagina's en daarbinnen is het *Handboek Rood* met 427 pagina's het meest omvangrijk, maar daarin is slechts een halve pagina speciaal aan de voetgangersruimte gewijd. De vanaf 8-4-2021 geldende verordening *Werken In de Openbare Ruimte Amsterdam* ofwel *WIOR* en de *Nadere toelichting* daarop blijven buiten beschouwing omdat die alleen over de uitvoering gaan en de inrichting van de openbare ruimte niet beïnvloeden.

2.1, Beleidskader Ruimte voor de voetganger

Dit beleidskader wordt gekarakteriseerd als het logische vervolg op de *Visie Openbare Ruimte* van 2017 en de *Agenda Amsterdam Autoluw* van 2020, waarin óók wordt gevraagd om meer ruimte voor de voetganger. Het nieuwe kader geeft aan hoeveel doorlooptijd er op de trottoirs per druktecategorie nodig is, waarbij de stoerprand meetelt bij de breedte van het trottoir. De vereiste doorlooptijd hangt af van het aantal passanten per minuut, zie bijlage 1a bij deze notitie. Varianten van de daar weergegeven tabel zijn te vinden in de hierna te bespreken *Leidraad voetgangersruimte* en in de *Leidraad Centrale Verkeerscommissie* of *Leidraad CVC* zoals weergegeven in de bijlagen 1b en 1c. Ter vergelijking zijn deze drie in tabel 2 naast elkaar gezet.

Hoewel het woord 'leidraad' in het beleidskader ontbreekt lijkt het erop dat de eisen van dat kader zijn ontleend aan de andere rapporten, met als enige verschil dat het minimum van 1,80 meter op pag.

Aantal voetgangers	Minimale en maximale doorloopruimte		
	Beleidskader Ruimte v.d. voetganger	Leidraad voetgangersruimte	Leidraad CVC
10/ minuut	2,00-2,20 meter	1,80-2,20 meter	1,80-2,20 meter
20/ minuut	2,20-2,90 meter	2,20-2,90 meter	2,20-2,90 meter
30/ minuut	2,90-3,60 meter	2,90-3,60 meter	2,90-3,60 meter

Tabel 2, Doorloopruimte op het trottoir

9 van het beleidskader wél is overgenomen in het tekeningetje, maar dat in de tekst daar pal naast is aangegeven dat twee voetgangers minstens 2.00 meter vrije doorloopruimte nodig hebben om goed naast elkaar te kunnen lopen of elkaar te kunnen passeren. Dat die maat even verderop wordt aangemerkt als absolute ondergrens bij *nieuwe* situaties doet daar niets aan af. Verder is die 2.00 meter geschikt tot 10 voetgangers per minuut, zodat die 2.00 meter ook geldt voor trottoirs met minder dan 10 voetgangers per minuut. Het nieuwe minimum komt in de plaats van de tot dusver gebruikelijke 1.50 meter en maakt impliciet ook een einde aan het zogenaamde maatwerk, dat op ‘rustige plaatsen’ bij terrassen in stadsdeel Centrum een doorloopbreedte 0,80 meter mogelijk maakte, zoals op veel plaatsen nog te zien is. Het is dan ook toe te juichen dat B&W die 2,00 meter onvoorwaardelijk heeft overgenomen, al staat daar helaas tegenover dat invoering van de nieuwe regel doelbewust op de lange baan wordt geschoven. Volgens par. 3.2 van het beleidskader worden alle vereiste doorloopbreedtes namelijk pas gerealiseerd in nieuwe situaties waarbij *de ruimte wordt (her-) ingericht, of situaties waarbij er een plan wordt gemaakt voor de volledige herverdeling van de ruimte in een straat (integraal herverdelingsplan)*. In par. 3.1 is het iets anders geformuleerd: *Dit beleidskader biedt een onderbouwing om de belangen van de voetganger zorgvuldig mee te wegen bij herinrichtingen én bij het verlenen van vergunningen voor functies op het trottoir*. Voor bestaande situaties gelden de nieuwe normen uitsluitend voor nieuwe gemeentelijke objecten zoals bankjes of fietsenrekken, en dus niet voor al die particuliere obstakels waar het voornamelijk om draait omdat ze de doorloopbreedte op zoveel plaatsen zo sterk verkleinen. Die keuze lijkt op het eerste gezicht logisch, want bij ‘herinrichting’ wordt de bestrating opgebroken om een nieuwe indeling van trottoirs, rijbanen enz. te realiseren, wat vanzelfsprekend niet in één keer in de hele binnenstad kan. Zoals in het *Commentaar op het concept Stedelijk Beleidskader horeca en terrassen* d.d. 10-5-2022 van Voordestad al is opgemerkt zal de invoering van de nieuwe eisen op die manier pas over een jaar of 30 zijn voltooid. Het is echter goed mogelijk om de indeling van de trottoirs zoveel mogelijk aan de nieuwe eisen aan te passen zonder herinrichting, dus met ongewijzigde trottoirbreedtes. Daar kan metéén mee worden begonnen, waarom gebeurt dat niet? In het beleidskader wordt immers glashelder omschreven waarom het nodig is:

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

De mogelijkheden om iets te doen zonder herinrichting worden hierna in par. 3 en 4 uitgewerkt.

2.2, Beleidskader verkeersnetten

Volgens de inleiding dient dit beleidskader om aan te geven aan welke locaties de gemeente prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers en andere verkeersdeelnemers, en welke eisen daaruit voortvloeien voor de infrastructuur. Het beleidskader vervangt het *Beleidskader Hoofdnetten* uit 2005 en maakt per vervoerscategorie onderscheid tussen het *Plusnet*, het *Hoofdnet* en het *Basisnet*. Een en ander is bedoeld om de snel groeiende stad ook in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Om het wat simpel te houden beperken we ons in deze notitie tot één van de drie netten over de ‘vervoerswijze’ voetgangers, te weten het *Plusnet voetganger*¹, dat gaat over straten en pleinen met zowel een doorgaande functie (een route) als een verblijfsfunctie. Omdat de verschillen in aantallen voetgangers per straat of plein nogal groot kunnen zijn moet dit Plusnet voldoen aan een grote diversiteit aan eisen, die ‘de komende tijd’ uitgewerkt zullen worden en vervolgens opgenomen in de *Leidraad CvC*, die hierna in par. 2.6 aan de orde komt.

¹ De twee netten die hier buiten beschouwing blijven zijn het *Hoofdnet voetganger* over doorgaande hoofdroutes en het *Basisnet voetganger* over alle overige straten met woon- en werkadressen in Amsterdam.

Het *Plusnet voetganger* beoogt o.a. het garanderen van voldoende aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte in de drukste delen van de stad en een betere bereikbaarheid in de omgeving van permanente grote publiekstrekkers zoals kernwinkelgebieden. Die doelen moeten worden gerealiseerd door een effectieve voetgangersruimte, voetgangerszones waarin de voetganger de hoogste prioriteit heeft en een logisch opgebouwd voetgangersnetwerk, met als randvoorwaarden toegankelijkheid en geen hinder van obstakels of moeilijk te overbruggen hoogteverschillen. Wie van deze beschrijving van dat voetgangerswalhalla het naadje van de kous wil weten raadplege pag. 15 van het beleidskader.

De bijbehorende kaart geeft de straten in het Centrum weer waaraan gewerkt moet worden om te voldoen aan de eisen voor voetgangers, zie bijlage 2. Volgens de toelichting is in de aangegeven straten actie nodig vanwege de groei van het toerisme en omdat het aandeel van de voetganger in de dagelijkse verplaatsingen toeneemt. Daarbij wordt opgemerkt dat het aantal verplaatsingen te voet van de eigen inwoners en overige Nederlanders in Amsterdam (dus exclusief buitenlandse toeristen) de afgelopen 10 jaar met bijna 20% is gestegen en dat het aandeel van de voetgangers 22% van de in totaal bijna 600.000 verplaatsingen per werkdag bedraagt, welk aandeel bestaat uit verplaatsingen van, naar en in de binnenstad. Daar wordt aan toegevoegd dat dit Plusnet voetgangers gezien het groeiende belang van kwalitatief goede voetgangersruimte verder is uitgewerkt en verfijnd.

Iedereen die dit alles tot zich laat doordringen zal overtuigd raken van de urgentie van het voetgangersprobleem in de binnenstad. Toch is er kennelijk nog meer onderzoek nodig om aan de weet te komen wat er precies moet gebeuren, want in de slotzin wordt opgemerkt dat de toetswaarden voor kwalitatief goede voetgangersroutes nog in ontwikkeling zijn. Hoewel er dus nog per straat getoetst moet worden geeft het kaartje de indruk dat nu al tamelijk nauwkeurig bekend is welke straten zo druk zijn dat actie nodig is. Zo is de westelijke stoep van de Keizersgracht blijkbaar over de hele lengte druk en de oostelijke nu eens wel en dan weer niet. Hoewel het niet precies duidelijk is welke criteria daarbij zijn gehanteerd geeft het kaartje een duidelijk en herkenbaar beeld van de voetgangersdruk in de binnenstad.

2.3, Concept stedelijk beleidskader horeca en terrassen

De hoofdtekst van dit beleidskader bevat vooral gratuite beschouwingen en uitgangspunten, bijvoorbeeld dat het gebruik van terrassen onder meer kan leiden tot een inbreuk op het woon- en leefklimaat van bewoners door het komen en gaan van bezoekers en dat ernaar wordt gestreefd om een goede balans te vinden tussen de voor- en nadelen van het gebruik van de openbare ruimte voor terrassen. De concrete eisen die aan terrassen worden gesteld zijn te vinden op de pagina's 30 t/m 32 van bijlage 6 bij het beleidskader. Voor zover die eisen vragen oproepen over onder andere de maatvoering en ligging van de terrassen zijn ze hierna onder (a) t/m (g) kort samengevat en zoals met * aangegeven van commentaar voorzien.

(a) Voor winterterrassen gelden aparte regels met als uitgangspunt dat de winter een rustperiode is waarin de openbare ruimte door de ondernemers minimaal wordt gebruikt, wat het toestaan van een klein terras aan de gevel inhoudt. * Wat onder 'klein' wordt verstaan is niet omschreven en in welke verordening dat is geregeld evenmin.

(b) Terrassen zijn gelegen aan de gevel van het horecabedrijf, in principe recht tegenover dat bedrijf maar als er daar geen ruimte voor is daar schuin tegenover. Ook zijn terrassen 'niet gelegen direct aan de gevel van een ander pand'. * Er staat niet bij dat een terras niet breder mag zijn dan het bedrijfspannend zelf.

(c) Een terras moet minimaal 0,5 meter diep zijn. * Daar past alleen een gevelbank op, rekening houdend met de ruimte voor de benen van de gebruikers van zo'n bank is minstens 1,0 meter nodig, zie ook (d).

(d) Toegestane objecten en terrasgebruikers moeten binnen de vergunde afmetingen blijven. * In de praktijk waaieren vrijwel alle terrassen in twee richtingen uit en de vergunde terrasgrenzen zijn bij veel terrassen niet gemarkeerd door punaises.

(e) Het beleidskader schrijft minimaal 2 meter vrije doorloopruimte voor, met dien verstande dat op zeer drukke dagen voetgangersroutes met meer doorloopruimte gerealiseerd kunnen worden op basis van een integrale belangenafweging bij herinrichtingen of als onderdeel van een terrassenplan. * In plaats daarvan moeten de eisen van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* worden voorgeschreven, wat trouwens ook geldt voor alle andere bepalingen over de doorloopbreedte. Voor herinrichting zie o.a. ook par. 4.1.

(f) Objecten op terrassen zoals verankeringen voor parasols moeten verwijderd kunnen worden. * Een bepaling dat parasols op bepaalde locaties na sluitingstijd verwijderd *moeten* worden ontbreekt.

(g) Op sommige bepalingen van het beleidskader zijn uitzonderingen mogelijk, zo mag onder bepaalde omstandigheden worden afgeweken van de regel dat een terras aan de overkant van de straat altijd recht tegenover de gevel van het bedrijfspannend moet staan, zoals zojuist bij punt (b) aangegeven. Ook hoeft er

maar 1.50 meter doorlooppuimte te zijn als het *Tropisch Weer Scenario* van toepassing is en zijn er op alle regels uitzonderingen mogelijk *bij een bijzondere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld een park, plantsoen, plein of andere bijzonderheden*. * De voorwaarden voor de uitzonderingen zijn niet helder gedefinieerd met als gevolg dat er naar hartelust kan worden afgeweken van de regels.

In het *Commentaar op het concept Stedelijk Beleidskader horeca en terrassen* van Voordestad d.d. 10-5-2022 is nog een aantal andere uitzonderingen gesignaleerd. Het is nog niet bekend welke praktische consequenties het beleidskader heeft, want volgens par. 5 van dat kader komt er tijdens de inspraakperiode nog een uitvoeringsnota voor de onderwerpen vergunningverlening, toezicht en handhaving en moet de handhavingsstrategie nog worden aangepast aan de nieuwe regels (*Handhavingsstrategie horeca en slijterijen (inclusief winkels) Drank en Horecawet 2013*). Deze strategie werkt voor terrassen met de stappen 0 (bestuurlijke waarschuwing) en 1 t/m 4 (handhaving), praktisch gesproken dus met 5 stappen en bovendien met een verjaringstermijn van een jaar. Geen wonder dat er niet of nauwelijks op terrassen wordt gehandhaafd.

2.4a, Beleidskader Puccinimethode

Dit beleidskader is tijdens het schrijven van deze notitie nog niet vastgesteld. De inspraakperiode liep t/m 30 augustus, Voordestad heeft op 20-8-2023 haar inspraakreactie geleverd. Volgens de inleiding is deze methode de *standaard voor het Amsterdamse straatbeeld* voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte en bestaat het kader uit standaard inrichtingsprincipes, profielen, materiaalkeuzes, objecten, technische details, groensoorten en groentoe toepassingen. Het is de bedoeling dat de openbare ruimte *in heel Amsterdam functioneel, veilig, duurzaam en samenhangend wordt ingericht, zodat alle Amsterdammers kunnen rekenen op een prettige leefomgeving*. En volgens het voorwoord bewijst de methode dagelijks zijn nut bij het ontwerpen, aanleggen en beheren van de openbare ruimte. Het is dus een soort handleiding voor de ontwerpers van publieke stedelijke voorzieningen en infrastructuur. Ook wordt in het voorwoord opgemerkt dat de druk op de openbare ruimte toe zal blijven nemen doordat de stad blijft groeien, reden waarom inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte blijvend verbeterd moeten worden om de straten, pleinen enz. steeds beter aan te laten sluiten bij de behoeftes van bewoners, ondernemers en bezoekers. In andere bewoordingen dus hetzelfde als het hiervóór onder 2.2 aangehaalde pleidooi van het *Beleidskader verkeersnetten*.

2.4b, Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld, onderdeel van de Puccinimethode, versie 3

De Puccinimethode bestaat uit verschillende delen, waarvan alleen het *Handboek Rood* van belang is voor het voetgangersbeleid². Wie dit handboek op internet wil raadplegen doet er goed aan om dat te doen via <gemeenteraad Amsterdam> want wie elders op internet 'Handboek rood' invult kan versie 2 krijgen i.p.v. versie 3.

Het handboek wordt op pag. 4 omschreven als uitwerking van het *Beleidskader Puccinimethode*, waarvan de beleidsmatige principes zijn vertaald naar profielen, technische details en materiaalvoorschriften. Van de 427 pagina's is er slechts een halve gewijd aan het onderwerp 'trottoirs'. Dat tekstdeel start met de conclusie dat trottoirs bij het indelen van het straatprofiel vaak *het kind van de rekening* zijn en dat de aanleg van vrije trambanen en fietspaden bij herprofileringen gemiddeld een afname van de voetgangersruimte met 30% tot 50% tot gevolg heeft. Auto's zijn veel belangrijker dan voetgangers! Voor de minimaal benodigde breedte van trottoirs wordt verwezen naar de *Leidraad CVC*, die hiervóór bij 2.1 al even ter sprake kwam en waarin er onder meer naar wordt gestreefd om *de openbare ruimte voor mensen met een beperking zo goed mogelijk te ontsluiten*. Ook werkt men bij voorkeur met een voorzieningstrook voor prullenbakken, lantaarnpalen, parkeermeters en bankjes die de vrije doorlooppuimte vrij laten, wat in het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* een vaste regel is. Verder wordt opgemerkt dat aan de minimale doorloopbreedtes vooral vastgehouden moet worden waar de druk op de stoep hoog is omdat het belang van een breed trottoir dan *zwaarder gaat wegen ten opzichte van andere belangen*. Een onjuist voorbehoud, want in het eind juni vastgestelde *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* wegen die belangen óók zwaarder dan andere belangen als de druk op de stoep *niet* hoog is. Maar gelukkig wordt het grote belang van voldoende doorlooppuimte op de stoep ook in het *Handboek Rood* met kracht van argumenten onderstreept.

² De Puccinimethode bestaat uit de delen A, Puccinimethode algemeen, B, idem rood en C, idem groen. Deel A geeft algemene omschrijvingen die in de delen B en C worden uitgewerkt en de regels voor de inrichting van de stad ten behoeve van de voetgangersruimte staan in deel B, Handboek Rood; reden om de andere delen vooralsnog buiten beschouwing te laten.

2.5, Leidraad voetgangersruimte

Wie deze leidraad inkijkt zal zien dat het is bedoeld voor alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die in het ruimtelijke domein werkzaam zijn en beslissingen moeten nemen die gevolgen hebben voor de voetgangersruimte. Hiervóór is deze leidraad in par. 2.1 al ter sprake gebracht n.a.v. de tabel met doorloopbreedtes op pag. 11 van de leidraad, zie bijlage 1b. De urgentie van het voetgangersprobleem wordt ook in dit document weer in sprekende bewoordingen benadrukt:

De laatste jaren is het loopklimaat in Amsterdam steeds meer onder druk te komen staan. Het aantal inwoners en bezoekers groeit, terwijl de hoeveelheid loopruimte juist sterk is afgenomen. Daardoor is er steeds meer aandacht voor de drukte en dus ook voor de voetganger. Ook bij de gemeente Amsterdam is er groeiende aandacht voor deze vergeten verkeersgroep.

Hoewel deze leidraad bovengenoemde beleidskaders deels overlapt bevat het ook noties die daarin niet zijn aangetroffen, waarvan hier enkele voorbeelden volgen.

- De leidraad noemt een doorloopbreedte van 0,90 meter ‘ondermaats’ en ‘niet toegankelijk’, en een doorloopbreedte van 0,90-1,80 meter ‘ondermaats’ en ‘altijd oncomfortabel’. Daaraan kan worden toegevoegd dat de binnenstad van oudsher veel van die ondermaatse situaties kent.
- De voetganger wordt gedefinieerd als iemand die zich te voet verplaatst in de openbare ruimte, al of niet ondersteund door hulpmiddelen, zodat ook mensen die gebruik maken van een rollator, rolstoel of een skateboard onder de rubriek ‘voetganger’ vallen.
- Wettelijk worden voetgangers beschouwd als aparte verkeerscategorie.
- Ook voetgangers met kinderwagens of boodschappentassen en tijdelijk geblesseerden hebben behoefte aan meer ruimte; zij vormen gezamenlijk een substantiële groep waarmee rekening gehouden moet worden, niet alleen omdat het aantal ouderen de komende jaren sterk zal toenemen
- Behalve de fysieke behoeftes van voetgangers zijn ook hun psychologische behoeftes een factor van belang omdat die samenhangen met de natuurlijke menselijke behoefte aan zelfregulatie en controle van de directe omgeving. Met als gevolg dat het bij het bepalen van de benodigde voetgangersruimte zowel om de doorstroombaarheid gaat alsook om het comfort dat voetgangers ervaren; wat overigens tot dezelfde gewenste doorloopbreedtes leidt als in het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* uit puur fysieke eisen is afgeleid.
- Bij het tellen van het aantal voetgangers gaat het om het totale aantal dat gemiddeld per minuut in beide richtingen tijdens het drukste uur passeert. Alle tellingen moeten plaatsvinden onder normale omstandigheden, dus bijv. niet tijdens feestdagen of evenementen. Er is ook een categorie ‘uitgebreide tellingen’, waarbij het aantal voetgangers in beide richtingen gedurende een half uur wordt gemeten.
- De doorloopbreedtes die in de richtlijnen zijn voorgeschreven zijn *minimale* vrije doorloopbreedtes, in veel gevallen is meer ruimte wenselijk.
- In veel straten heeft herinrichten weinig zin omdat op de trottoirs veel voetgangersruimte verloren gaat door de aanwezigheid van obstakels, zodat een grotere winst kan worden behaald door die obstakels te verbieden, te verwijderen of te herpositioneren.
- De Leidraad CVC is als richtlijn opgenomen in de leidraad voetgangersruimte.

We kunnen concluderen dat in deze leidraad dezelfde, zo niet hardere conclusies worden getrokken als in bijvoorbeeld het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* en dat ook hier overtuigend wordt aangetoond hoe dringend de noodzaak is om de voetganger eindelijk de nodige ruimte te geven.

2.6 Leidraad Centrale Verkeerscommissie (Leidraad CVC)

Deze commissie toetst alle verkeersplannen van Amsterdam aan de richtlijnen die in de leidraad zijn beschreven. De bladzijde met de cruciale tabel met gewenste doorloopbreedtes is hierna in bijlage 1c opgenomen. Op die pagina wordt voor meer dan 30 passanten per minuut ook verwezen naar de *Leidraad voetgangersruimte* en de *Pedestrian Comfort Levels*. Deze documenten blijven hier buiten beschouwing omdat de voor die grote aantallen passanten nodige doorloopbreedtes in de binnenstad maar zelden zijn te realiseren.

Naast de CVC adviseren ook de *Commissie Puccini Methode* en het *Safetyboard* (met o.a. het GVB) over de inrichting van de openbare ruimte. De bevindingen van die commissies blijven eveneens buiten beschouwing en wel op grond van de aanname dat hun inbreng in andere hier besproken teksten al voldoende tot uiting komt. Het uitgangspunt van de CVC volgens par. 3.3 van de leidraad spreekt voor zich:

Amsterdam geeft de openbare ruimte zo toegankelijk mogelijk vorm. Dat doen we omdat we willen dat de groter wordende groep ouderen, maar ook mensen met beperkingen, langer en beter zelfstandig kunnen (blijven) wonen en deel kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer. Het betekent praktisch bijvoorbeeld dat de maatvoering van trottoirs en oversteeklocaties voldoende is [d.w.z. moet zijn], dat hellingen niet te steil zijn, dat er genoeg obstakelvrije ruimte wordt gerealiseerd en dat waar nodig extra voorzieningen worden aangeboden.

Uit deze leidraad volgen hier nog enkele onderwerpen die in de hiervóór besproken teksten ontbreken:

- Puntvernuwingen door objecten zoals verkeersborden, bomen of brandkranen zijn ongewenst en moeten zoveel mogelijk worden voorkómen. Ze worden dan ook alleen incidenteel toegestaan, d.w.z. maximaal eens per 50 meter en in het geheel *niet* op straathoeken, oversteken en andere drukke locaties. Ook moet bij elke puntvernuwing minimaal 0,90 meter effectieve loopruimte resteren, resp. 1.20 meter bij hoogteverschillen bij stoepranden of als het grenst aan een trap naar een souterrain of pothuis. Ook mogen puntvernuwingen niet langer zijn dan 1,0 meter (leidraad par. 3.2.3).
- Verkeersontwerpen moeten erop zijn gericht dat er zo min mogelijk een beroep gedaan moet worden op handhaving door de politie. Het gewenste verkeersgedrag moet een natuurlijk gevolg zijn van het ontwerp (idem par. 2.5).
- Een vernauwing of hinderlijk geparkeerde fiets kan voor ‘de beperkte voetganger’ betekenen dat passeren onmogelijk is (idem 3.2.1).
- De vrije doorloopruimte vormt zoveel mogelijk een rechte lijn en meandert niet tussen terrassen, fietsenrekken, uitstallingen, wat betekent dat objecten zoveel mogelijk in dezelfde lijn dienen te worden geplaatst (idem 3.2.2).

2.7, Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)

Het *HIOR* wordt op de gemeentesite gedefinieerd als een digitaal handboek waarin de hoofdlijnen van het beleid voor de inrichting van de openbare ruimte van Amsterdam zijn beschreven, samengesteld op basis van verschillende bestaande beleidsstukken en bedoeld als hulpmiddel om het beleid beter vindbaar en bruikbaar te maken. Met de introductie van dit *HIOR* zijn die van de stadsdelen vervallen verklaard. Volgens de raadvoordracht van 13-2-2019 is het *HIOR* Amsterdam *géén nieuw beleid, maar een online platform waarop het bestaande beleid voor de inrichting van de openbare ruimte integraal online ontsloten wordt*. Het stuk is niet bestuurlijk vastgesteld, het college heeft op 4-12-2018 ingestemd met de publicatie ervan. Het is omschreven als ‘laagdrempelig toegankelijk’ voor zowel ambtenaren als Amsterdammers, ondernemers en partijen waar de gemeente mee samenwerkt in de openbare ruimte en als belangrijk hulpmiddel binnen participatietrajecten. (NB Ambtenaren kunnen toch ook Amsterdammer zijn?).

Het *HIOR* kan het beste worden geraadpleegd via <https://hior.amsterdam.nl> en is samengesteld uit verschillende delen³. De voetgangersthema’s zijn hierna in bijlage 3 weergegeven; het zijn duidelijke teksten die geen vragen oproepen. Het *Hoofdnet voetganger* speelt in het *HIOR* een belangrijke rol en wordt daarin gekarakteriseerd als *het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten*. Voor de doorloopbreedtes wordt verwezen naar het Beleidskader *Ruimte voor de voetganger*. Al met al lijkt het verantwoord om het *HIOR* in deze notitie verder buiten beschouwing te laten.

2.8, Regels en voorwaarden geveltuintjes

Deze regels zijn te vinden door het Googlen van de woorden *geveltuin aanvragen*. De belangrijkste voorwaarden luiden als volgt. Het stadsdeel legt de stenen randen om de tuintjes op aanvraag aan, de aanvrager legt binnen de randen het tuintje zelf aan en draagt zorg voor het onderhoud daarvan. Voetgangers mogen geen last hebben van overhangende takken van struiken. Geveltuintjes mogen niet breder zijn dan de woning en de diepte inclusief rand is 30 of maximaal 60 centimeter mits er 1,80 meter stoep resteert, op welke regel uitzonderingen mogelijk zijn. Het nu vigerende *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* schrijft echter zonder uitzonderingen minimaal 2.00 meter voor.

³ Er zijn 17 thema’s met in totaal 469 sub-thema’s, zie bijlage 3a bij deze notitie. Thema 4 is gewijd aan de voetganger en kent 20 sub-thema’s, zie idem bijlage 3b. De inhoud van elk sub-thema is op internet te vinden door het per onderwerp aan te klikken, hierna is in bijlage 3b van thema 4 de inhoud van de sub-thema’s 3, 5 en 7 vermeld; van de overige 17 lijkt dat niet nodig.

2.9, Nadere regels plantenbakken en gevelbanken bij particulieren in stadsdeel Centrum

Allereerst de vraag of deze stadsdeelregels nog relevant blijven als het *Stedelijk Beleidskader Horeca en terrassen* eenmaal is vastgesteld. Voorlopig is dat zeker het geval, want op pag. 24 van het beleidskader wordt opgemerkt dat de minimale doorloopruimte zoals vastgesteld in de terrasregels van de verschillende stadsdelen van kracht blijft totdat het college een nieuw besluit neemt over het voetgangersbeleid. Hett beleidskader bevat slechts één bepaling over gevelbanken en geen enkele over plantenbakken die niet op een terras staan. Hoewel het wat onduidelijk is gaan we ervan uit dat de stadsdeelbepalingen over plantenbakken in principe van kracht zullen blijven, evenals de regel dat gevelbanken bij particulieren niet zijn toegestaan.

Zie bijlage 4 voor de volledige tekst van de *Nadere regels* van het stadsdeel. De belangrijkste bepalingen zijn dat plantenbakken wél door bedrijven en inwoners geplaatst mogen worden maar niet door particulieren (alsof particulieren geen inwoners kunnen zijn), dat op het trottoir 1.50 meter doorloopruimte voor voetgangers moet resteren, dat plantenbakken zo dicht mogelijk tegen de gevel moeten staan, maximaal 75x75x45 centimeter mogen meten en dat er per initiatiefnemer maximaal 2 geplaatst mogen worden. De bepaling dat er 1.50 meter doorloopruimte moet resteren moet nog worden aangepast aan het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger*.

Over gevelbanken is alleen de bepaling opgenomen dat ze in stadsdeel Centrum niet bij particulieren geplaatst mogen worden. De woorden ‘in stadsdeel Centrum’ zijn eigenlijk overbodig, aangezien dit een verordening van dat stadsdeel is. Maar waarom worden er aan plantenbakken zo’n 15 eisen gesteld qua maatvoering enz. en ontbreekt dat bij gevelbanken? Voor de praktijk maakt dat totnogtoe trouwens maar weinig uit aangezien er toch niet op plantenbakken wordt gehandhaafd, met volledige wildgroei als gevolg zoals iedereen zal beamen die wel eens buiten de Stopera komt.

2.10, Formele bestemmingen

Het bestemmingsplan *Westelijke Binnenstad* beschrijft de bestemming horeca 1 in art. 1.35 als volgt:

Fastfoodbedrijven, zijnde horecabedrijven die tot hoofddoel hebben het in hoofdzaak voor consumptie ter plaatse verstrekken van vooral op gemakvoeding gerichte, eenvoudige en snel bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het voor consumptie ter plaatse verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken.

Onder fastfoodbedrijven worden in elk geval begrepen automatieken, snackbars en fastfoodrestaurants.

Volgens de toelichting zijn in de bouwlagen van een pand met de bestemming horeca 1 ook de bestemmingen horeca 3 en 4 toegestaan, d.w.z. cafés en eetcafés (horeca 3 cf. art. 1.37), alsmede restaurants, lunchrooms, koffiehuisen en ijssalons (horeca 4 cf. art. 1.38). Andersom kan niet, in een bouwlaag of pand met de bestemming horeca 3 of 4 mag dus géén fastfoodbedrijf komen.

Volgens het aangehaalde artikel is het hoofddoel van fastfoodbedrijven het verstrekken van vooral op gemakvoeding gerichte etenswaren *voor consumptie ter plaatse*, de patat moet dus *ter plaatse* worden genuttigd. Dat wordt door B&W kennelijk niet opgevat als *in* het bedrijfspand of in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Maar iemand die een klacht had ingediend over de overlast door Fabel Friet werd op 1-2-2023 namens B&W niet ontvankelijk verklaard, want *Gezien de afstand tussen uw woonadres (Keizersgracht) en het Horecabedrijf Fabel Friet, Runstraat 1, bent u ons inziens geen belanghebbende in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht*; daarbij werd verwezen naar jurisprudentie over het begrip ‘rechtstreeks betrokken belang’. De klager woont pal tegenover de brug waarop de klanten van Fabel Friet staan te wachten, wie is dan wél belanghebbende? Voer voor juristen. Het bestemmingsplan dateert overigens van 2013, toen er nog geen sprake was van lange wachtrijen. Als dat wél het geval was geweest zou dat ongetwijfeld een meer adequate omschrijving van de bestemming horeca 1 hebben opgeleverd.

Het probleem van de lange rijen doet zich niet alleen voor in de horecasector. Koekebakker Van Stapele, Heisteeg 4, creëert even lange rijen met vaak veel meer dan 100 wachtenden. Dat pand heeft in het bestemmingsplan *Postcodegebied 1012* op de begane grond een doorsnee-winkelbestemming. Dat daar niets in staat over de plaats waar het gekochte geconsumeerd moet worden spreekt vanzelf, want hoewel er al jaren steeds meer op straat wordt geconsumeerd kon tot voor kort niemand voorzien dat er zulke lange rijen zouden staan voor een koekje bij een doorsnee winkeltje als Van Stapele. Veel wandelende toeristen kunnen niet zonder een flesje frisdrank en ook kaaswinkels hebben in de gaten gekregen dat er veel meer valt te verdienen aan een broodje met kaas dat op straat wordt opgegeten dan aan de verkoop van een stukje kaas dat in de boodschappentas gaat. Als zo’n winkelier erin slaagt ‘viral’ te gaan op bijvoorbeeld Tik Tok is de kans op lange wachtrijen heel groot. Met andere woorden, het fenomeen van stoepversperring door rijen wachtende consumenten is niet gebonden aan een specifieke bestemming.

Het bestemmingsplan *Westelijke Binnenstad* kent de volgende regels voor cafés en restaurants.

Artikel 1.37, horeca 3:

horecabedrijven, die tot doel hebben het voor consumptie ter plaatse verstrekken van dranken en (kleine) etenswaren en/of maaltijden, waarbij het accent ligt op het verstrekken van dranken. Onder horeca 3 bedrijven worden in elk geval begrepen: cafés en eetcafés.

artikel 1.38, horeca 4:

horecabedrijven die tot hoofddoel hebben het voor consumptie ter plaatse verstrekken van in hoofdzaak ter plaatse bereide maaltijden en van in hoofdzaak ter plaatse bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische, zwak- en niet-alcoholische dranken. Onder horeca 4 worden in elk geval begrepen restaurants, lunchrooms, koffiehuisen en ijsalons.

Net als bij horeca 1 gaat het ook hier dus weer om het voor *consumptie ter plaatse* verstrekken van etenswaren en net als Van Stapele en Fabel Friet kunnen ook deze bedrijven *viral* gaan.

2.11, Voorlopige conclusies

Op de gewenste doorloopruimte voor voetgangers per druktecategorie van het op 29 juni vastgestelde *Beleidskader ruimte voor voetgangers* is niets aan te merken. Het stemt ook tevreden dat de vroegere minimum doorloopbreedtes van 0.80, 1.50 en 1.80 meter zijn vervangen door een aantal doorloopbreedtes met 2.00 meter als absoluut minimum ongeacht de plaatselijke drukte, waarop enkele andere regels ter vermindering van misverstanden nog aangepast moeten worden.

De urgentie van die grotere doorloopbreedtes wordt massaal en overtuigend ondersteund in alle hier aangehaalde gemeentelijke regels, waar B&W en bijna de hele gemeenteraad achter staan. Het is des te verbazingwekkender dat realisering van de gewenste doorloopbreedtes consequent op de lange baan wordt geschoven, eerst door drie jaar te wachten met het vaststellen van het beleidskader en nu door realisering van de gewenste grotere doorloopbreedtes middels par. 3.2 van dat beleidsvoornemen voor 100% afhankelijk te maken van toekomstige vernieuwingen van de bestrating. Daarmee wordt voorbij gegaan aan reële mogelijkheden om de zo gewenste doorloopbreedtes zonder uitstel deels al op korte termijn te realiseren, zoals hierna in par. 4 omschreven.

3, Hindernissen op de stoep

3.1, Obstakels.

3.1a, Noodzakelijke obstakels

Zoals in par. 2.6 aangestipt zijn er obstakels waarvan in de leidraad CVC wordt vastgesteld dat ze puntvernuwingen veroorzaken die maximaal eens per 50 meter voor mogen komen. Dat ideaal kan alleen bij complete herinrichtingen verwezenlijkt worden. We zullen ermee moeten leven, maar het is onacceptabel dat sommige van die nutsvoorzieningen er nogal verwaarloosd en beroerd uitzien en de doorloopruimte voor voetgangers nodeloos versperren.



3.1b, Geveltuintjes

Geveltuintjes kunnen iets bijzonder aantrekkelijks hebben. De gemeente moedigt de aanleg ervan op haar site dan ook aan met de woorden dat ze straten en buurten opfleuren en dat iedereen in de buurt *meegeniet van deze planten- en bloemenparadijsjes*, gevolgd door de aansporing om zelf ook voor meer groen te zorgen en de aanleg van een geveltuintje aan te vragen. Maar behalve goed onderhouden geveltuintjes zijn er helaas ook veel die schromelijk zijn verwaarloosd, wat niets paradijselijks heeft.



Volgens de regels van het stadsdeel mogen geveltuintjes 30 of maximaal 60 cm breed zijn, dat wil zeggen de stenen omranding die door de gemeente op aanvraag wordt aangelegd; daarnaast moet er minstens 1.80 meter stoepbreedte resteren. Die maat moet volgens de regels van het nieuwe *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* nog worden gewijzigd in 2.00 meter of meer en dus moeten trottoirs met geveltuintjes van 30 of 60 cm breed en zonder andere obstakels voortaan minstens 2.30 of 2.60 meter breed zijn. De binnenstad telt veel trottoirs die smaller zijn, als de regels serieus worden genomen zullen de tuintjes op die smallere trottoirs sowieso moeten verdwijnen.

Geveltuintjes moeten ook voldoen aan de voorwaarde dat voetgangers geen hinder mogen ondervinden van overhangende takken. Toch komt ook dat vaak voor en niet alleen bij 'officiële' geveltuintjes met stenen randen, want er groeien ook vaak struiken langs de gevels waar die randen ontbreken. Het trottoir wordt vaak over de volle breedte door begroeiing versperd, wat voetgangers dwingt de rijweg op te lopen, hetgeen ten koste van hun veiligheid kan gaan. Dat type beplanting komt behalve in straten met smalle trottoirs en weinig voetgangersverkeer ook voor in drukker straten.

Begroeiing langs de gevels is en blijft populair, zo hebben de ondernemers in de 9 straatjes in het kader van de BIZ onlangs nog gezorgd voor de aanplant van blauwe regen tegen de gevels zonder dat er stenen randen zijn. Een BIZ is een *Bedrijveninvesteringszone*, ofwel een *afgebakend gebied waarbinnen ondernemers en/of de eigenaren samen investeren in de kwaliteit van hun bedrijfsomgeving*. De 9 straatjes gaan kwalitatief gezien een gouden toekomst tegemoet! Behalve dan al die voetgangers die daar rondlopen en er niet van mee genieten.

3.1c, Plantenbakken



De regel dat per initiatiefnemer maximaal 2 plantenbakken zijn toegestaan betekent in de praktijk dat er maximaal 2 per gevel mogen staan, maar ook die regel wordt massaal en schaamteloos overtreden. Zo is de stoep langs de Passeerdersgracht bij de nrs. 8-10 over een lengte van 10 meter volledig versperd, om maar een voorbeeld te noemen. Het is ook niets bijzonders als er 5 of 6 plantenbakken voor een pand staan. Zelfs 10 is geen uitzondering, zoals over grote lengtes het geval is op de smalle trottoirs in de Binnen Wieringenstraat en de Langestraat. Soms staat er zelfs nog een tweede rij langs de stoeprand, zoals op de hoek Herengracht/Vijzelstraat, wat je als passerend voetganger het gevoel geeft de privacy van anderen te schenden. Aan het Singel staan er voor een pand op korte afstand van de Korte Korsjespoortsteeg meer dan 50 plantenbakken en even verderop is de stoep van de oprit naar de brug over een afstand van ongeveer 20 meter volledig bezet door wel 100 van die bakken. Moet kunnen, ook al zijn het er wat meer dan 2! In de Rozeboomsteeg komt de horeca pas echt goed aan zijn trekken, met aan één kant over de volle lengte terrassen en aan de andere kant over dezelfde lengte één lange rij bloembakken. De ruimte daartussen biedt nauwelijks plaats aan de lange rijen voetgangers van één persoon in beide richtingen. Wie daarop let is een kniesoor, er is toch niets tegen mooie bloemen?

Plantenbakken mogen inclusief begroeiing 75 centimeter breed zijn, als ze tegen de gevel staan wordt de minimaal vereiste trottoirbreedte 2,75 meter, wat de aanwezigheid van plantenbakken op

smallere trottoirs uitsluit. Ook deze officiële regel is een dode letter geworden omdat er nooit op wordt gehandhaafd.

3.1d, Gevelbanken, hekjes, reclameborden, winkeluitstallingen



Veel winkeliers maken gebruik van de mogelijkheid die de gemeente hen biedt om een bankje voor hun gevel te plaatsen. Ook sommige bewoners doen dat, hoewel het niet mag; soms maken ze voorbijgangers voor de zekerheid duidelijk dat dat bankje in de openbare ruimte een privé bankje is. Want gevelbankjes worden vaak door willekeurige passanten gebruikt, wat goed te begrijpen is omdat er in de binnenstad maar weinig publieke zitbanken zijn. Er verschijnen in het straatbeeld ook steeds meer dwars geplaatste hekjes, bestaande uit 2 of meer glimmende staanders met zo'n nepzilveren ronde knop, waartussen een mooi, rood koordje, zoals die ooit bij de entrees van deftige hotels in de mode zijn gekomen. En niet te vergeten dwars geplaatste reclameborden en uitstallingen van winkelwaren. Al die obstakels hebben gemeen dat ze ten koste gaan van de gewenste doorloopbreedte en dat ze gewoon moeten verdwijnen waar het trottoir gezien de eisen van het nieuwe beleidskader te smal is om ze te laten staan. Zie voor gevelbanken ook par. 3.2.

Het DB van een stadsdeel kan per winkelgebied regels voor de winkeluitstallingen omschrijven en per winkel zijn maximaal 2 reclameborden op de stoep toegestaan onder voorwaarde dat ze de doorgang niet verhinderen (en na sluitingstijd binnen worden gehaald) (Google > Reclame maken op of aan de weg - Gemeente Amsterdam). Reclameborden die in de binnenstad op de stoep staan moeten dus wijken voor de regels van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger*.

3.1e, Wegafsluitingen

Het vernieuwen van het wegdek of van ondergrondse kabels en leidingen brengt de laatste tijd nogal wat wegafsluitingen met zich mee. Daar wordt veel op gemopperd, maar het zal geaccepteerd moeten worden omdat het niet anders kan. Maar dat voetgangers vaak gedwongen zijn om dan een heel stuk om te lopen is niet nodig en onacceptabel. Bij elke wegafsluiting moet elke woning ook nu al permanent bereikbaar zijn en daar houdt men zich ook aan, zodat er voor de vrije doorgang voor voetgangers maar een simpele voorziening nodig is ter lengte van slechts één pandbreedte, wat geen probleem kan zijn.

Wegafsluitingen voor particuliere bouwwerkzaamheden kunnen ook nogal hinderlijk zijn. Een aansprekend voorbeeld daarvan is dat de Prinsengracht ter hoogte van het voormalige Paleis van Justitie al een jaar of drie volledig is afgesloten omdat dat rijksmonument wordt verbouwd tot een 5 sterren hotel, terwijl het gedeelte van de Leidsegracht waar de minder oude vleugel van dat gebouw aan grenst sinds kort óók over de volle breedte is afgesloten. Men had ook kunnen volstaan met tijdelijke afsluitingen bij transporten, of met een smallere afsluiting die op zijn minst de nodige ruimte zou laten voor voetgangers en eventueel fietsers. Het wordt tijd om ook dat aan te pakken.

3.1f, Fietsen, bromfietsen, fatbikes, (deel)scooters en auto's



Allerlei voertuigen worden op veel plaatsen in de in de binnenstad op de stoep geparkeerd, wat veel hinder oplevert voor voetgangers. De gemeente probeert dat al jaren tegen te gaan, onder andere door te zorgen voor meer fietsvakken, -rekken en -stallingen en door fietsen en bromfietsen die te lang in het rek staan te verwijderen. Bij dit laatste gaat het om nogal grote aantallen, in 2014 waren het er bijvoorbeeld 67.000. Toch is het resultaat van al die acties in de binnenstad niet goed merkbaar. Eén van de oorzaken is dat het stallen van fietsen en bromfietsen op de stoep alleen kan worden verboden op plaatsen waar voldoende stallingsruimte is. Bij stations en op de locaties Leidseplein, Rembrandtplein, Oosterdokseiland, Rode Loper, De Hallen en Eerste van der Helststraat is men sinds een aantal jaren al verplicht om zijn of haar fiets of bromfiets in een vak, rek of stalling te plaatsen (APV art. 4.27 lid 3, zie ook bijlage 5b-3). (NB Dat is met de zoekwoorden *Parkeren scooter Amsterdam* direct op internet te vinden, wie datzelfde probeert via *Gemeenteraad Amsterdam > raadsinformatie* krijgt niet 1 maar 226.964 zoekresultaten voorgeschoteld en wie in plaats daarvan de variant *parkeren fietsen Amsterdam* invult krijgt er 227.645). Het parkeerverbod berust op artikel 4.27 van de APV 2022 (zie resp. de bijlagen 5b-2 en 5b-3 en zie voor nadere info de bijlagen 5a en 5b-1).

Gezien de overstelpende voetgangersdruk zal het verbod om vervoermiddelen als fietsen op de stoep te parkeren ook op veel andere plaatsen in de binnenstad ingevoerd moeten worden, waarmee snel een begin kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld door de nodige parkeerplaatsen voor auto's op te doeken om op de vrijgekomen plekken fietsenrekken te plaatsen. Waar drukke straten of straatjes op een gracht uitkomen zijn de parkeerplaatsen links en rechts van de brug aan beide zijden van de gracht bijzonder geschikt voor dat doel. Voor zover er ruimte voor is kan ook meteen worden begonnen met het maken van meer fietsparkeervakken.

Een derde mogelijkheid om de hinder op de stoep door geparkeerde fietsen en aanverwante vervoersmiddelen te verkleinen is te vinden op pag. 13 van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger*, na een uiteenzetting over de mogelijkheid van integrale herinrichting:

Indien bovenstaande niet mogelijk is of niet genoeg vrije doorloopruimte oplevert en daardoor na een herinrichting de norm niet gehaald dreigt te worden, moet onderzocht worden of het mengen van andere modaliteiten of het uitsluiten van andere modaliteiten/ functies tot een verbeterde verkeerssituatie leidt. Het instellen van venstertijden/dubbelgebruik bij andere functies, zoals terrassen, fietsparkeren, autoparkeren, of laden en lossen, zodat op het drukste voetgangersmoment meer ruimte beschikbaar is.

Ook daar kan meteen mee worden begonnen, want het staat de gemeente vrij om op elk gewenst moment de nodige parkeerplaatsen op te heffen.

Binnen de familie fiets vragen ook de leden deelscooter en deelbakfiets onze aandacht. Veel inwoners ergeren zich aan de ruimte die geparkeerde deelscooters op de stoep innemen, maar het bevorderen van 'deelvervoer' staat bij B&W zo hoog op de agenda dat de gemeente er op internet reclame voor maakt. Er zijn nu 770 deelscooters en dat moeten er 1200 worden, dus ruim 1,5x zo veel, wat bij ongewijzigd beleid op de stoep weer veel extra parkeerruimte vergt. En het huidige aantal van 110 bakfietsen moet nog veel steviger worden opgekrikt: het moeten er 750 worden, dus bijna 7x zoveel (Het Parool 29-3-2023, *Amsterdam wil meer deelscooters en deelbakfietsen in de stad*). Daar zijn de bakfietsverhuurders het vanzelfsprekend gloeiend mee eens. De heer Damen van bakfietsverhuurder Cargoroo zegt dan ook dat zijn bedrijf ook snel kan uitbreiden, want *de bakfiets staat op de stoep - er wordt geen parkeerplek opgeofferd - en een laadpaal is niet nodig* (NRC 5-7-2023, *Amsterdam wil meer deelbakfietsen en deelscooters in de stad*). Een flink deel van die extra 640 bakfietsen zal wel op een stoep in de binnenstad terecht komen. Het zou goed zijn als B&W daar een stokje voor steekt, ook al is er nog geen *Beleidskader Ruimte voor de bakfiets*.

In het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* ontbreken de termen bakfiets, bromfiets en fatbike, maar die zullen wel onder de rubriek 'fiets' vallen. Door de veiligheid van de voetganger zo innig te omhelzen heeft het gemeentebestuur zichzelf verplicht om de hinder voor voetgangers door al die subcategorieën aan te pakken.

Over deelscooters wordt momenteel nogal gediscussieerd. Het invullen van de zoekwoorden *parkeren deelscooter Amsterdam* op internet geeft meteen een glashelder resultaat:

De vuistregel voor parkeren is simpel: "U moet een deelscooter parkeren volgens de regels die gelden voor alle scooters. Dit betekent dat u deze niet hinderlijk mag parkeren. Ook moet de doorgang op de stoep vrij blijven. Bijvoorbeeld voor voetgangers met kinderwagens en minder validen in een rolstoel." Deze regel geldt in ongeveer gelijke bewoordingen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

Deelscooters mogen dus op de stoep staan als het maar niet hinderlijk is. Handhaven op fout geparkeerde gewone fietsen en fatbikes is bijna onmogelijk, maar op voertuigen met een kenteken zoals bromfietsen

en scooters kan wél gehandhaafd worden als ze hinderlijk geparkeerd staan. Het staat echter wel vast dat dat bij de politie een lage prioriteit heeft; vooral deelscooters staan de laatste tijd bij bosjes op de stoep.

Dan ten slotte de auto's. Het Beleidskader *Ruimte voor de voetganger* noemt in totaal 4 mogelijke maatregelen om het parkeren op de stoep tegen te gaan, namelijk 1^e het instellen van venstertijden/dubbelgebruik bij andere functies zoals terrassen enz., 2^e het mengen van auto- en fietsverkeer, 3^e het mengen van auto- en tramverkeer en 4^e het omvormen van een straat tot voetgangersgebied, eventueel met fietsen/ of autoverkeer te gast. Deze maatregelen ogen weinig realistisch en de vierde maatregel moet alleen al worden afgeraden omdat er in de binnenstad al genoeg openbare ruimte is geprivatiseerd door de horeca. Van de vier voorstellen zal op zijn best alleen op de lange termijn iets terecht kunnen komen. Er zit maar één ding op: handhaven! Daar kan morgenochtend al mee worden begonnen.

3.2, Terrassen



Dat er de laatste decennia in de binnenstad zoveel terrassen bij zijn gekomen heeft tot gevolg dat er even veel ruimte voor voetgangers af is gegaan. Inmiddels zijn de tijdelijke uitbreidingen in verband met Covid vervallen en kan er bijna geen terras meer bij, getuige deze mededeling op de gemeentesite (Permanente terrasvergunning aanvragen):

Terrasuitbreiding binnenstad vrijwel onmogelijk. In de binnenstad werkt de gemeente in principe niet mee aan uitbreiding van terrassen. Dit geldt in ieder geval voor terrassen op parkeervakken of op het water (steiger, ponton of dekschuit). De mogelijkheden die in het terrassenbeleid van stadsdeel centrum staan, zijn nagenoeg allemaal benut, inclusief de mogelijkheden voor maatwerk. Het is goed om hier rekening mee te houden om teleurstelling en kosten te voorkomen.

Op zeer veel plaatsen in de binnenstad zijn de vergunde terrassen momenteel zo breed ('diep') dat ze te weinig ruimte vrij laten voor passerende voetgangers⁴. De algemene regel was dat er altijd 1.50 meter moest resteren naast het terras, desondanks bleef de vereiste breedte door toepassing van 'maatwerk' op een relatief groot aantal plaatsen beperkt tot 80 centimeter. Dat is erg weinig, voordeuren van woningen moeten bijvoorbeeld 90 centimeter breed zijn. Op enkele locaties bij bruggen is de stoep zelfs over de volle breedte bezet door een terras. Bij Café 't Gasthuys (Grimburgwal 7) is het aan de overkant van de straat gelegen terras bijna 3x zo lang als de gevel breed is, waardoor de stoep daar ook over die grote lengte is versperd. Het beroemde Café Hoppe (Spui 18-20) overtreedt de regels al jaren door een staterras van meer dan 2x de vergunde breedte te exploiteren en heeft bovendien soms bijna 10 plantenbakken op de stoep staan; tot hun geluk is die stoep bij een herinrichting aanzienlijk breder gemaakt.

In de APV 2008 (art. 3.1-2u) is een terras nog gedefinieerd als een *buiten de besloten ruimte liggend deel van een horecabedrijf waar zitgelegenheid wordt geboden*, wat een verbod op staterrassen inhield. In 2014 is dat gewijzigd in *sta- of zitgelegenheid* (APV 2014, definities) onder het motto dat er een mogelijkheid was om staterrassen te weren door van de exploitant een exploitatieplan te verlangen (Google > Aanpassing APV Amsterdam – Meester Advocaten, 28-12-2012, alinea boven 'sta-terras'). In de APV 2023 ontbreekt het woord exploitatieplan echter, evenals in het concept *Stedelijk Beleidskader Horeca en terrassen* en in bijlage 6 daarvan. Het wordt tijd om het oude verbod op staterrassen opnieuw te introduceren.

Terrassen moeten volgens de geldende regels minstens 0,50 meter diep zijn, wat alleen ruimte biedt aan een gevelbank. Hoewel het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* vanzelfsprekend geen maten voorschrijft voor de breedte van de obstakels staat het wel vast dat voor een bankje op 1.00 meter moet worden gerekend om ook ruimte te bieden aan de benen en voeten van de bankzitters. En dus zijn terrassen tegen de gevel volgens de regels van het beleidskader alleen toelaatbaar op trottoirs die breder

⁴ Terrasgrenzen zie [HorecaverGUNningen op de kaart - Gemeente Amsterdam](#) > HorecaverGUNningen > terrasgrenzen.

zijn dan 3,00 meter, dus niet meer in al die straatjes in de binnenstad met smallere trottoirs. Dat de gemeenteraad heeft besloten om daar alleen bij herinrichting mee aan de slag te gaan oogt als het zoveelste succes van de horecalobby, maar zoals hierna in par. 4.1 aangegeven zal de wethouder er na het reces op terugkomen.

Hoewel het niets met het voetgangersprobleem te maken heeft moet worden geconstateerd dat steeds meer terrassen worden voorzien van hoge zijschotten en permanente, op elkaar aansluitende grote vierkante parasols. Daar wordt het stedenschoon waar Amsterdam zo trots op is op veel plaatsen door aangetast. Volgens het concept *Beleidskader Horeca en terrassen* zijn zijschotten tot een hoogte van 1,80 meter toegestaan mits de bovenste helft doorzichtig is, daarentegen zijn schotten in de langsrichting verboden. Ook mogen parasols volgens dat kader *niet verworden tot bouwwerken of tenten*. Ooit waren terrassen onderhevig aan welstandstoezicht, maar de horeca wist het gemeentebestuur ervan te overtuigen dat dat wel aan de branche zelf overgelaten kon worden. Het resultaat van dit alles is dat terrassen met zijschotten en parasols vaak dezelfde massaliteit opleveren als echte bouwwerken, wat geen gezicht is. Op het Thorbeckeplein staat zelfs een rij terrassen die in strijd met de regels bijna over de hele lengte zijn voorzien van meestal ondoorzichtige zijschotten. Ook daar wordt niet tegen opgetreden

Op terrassen wordt na een onderbreking tijdens de corona-jaren weer precario geheven (gemeenteraad 9-11-2022). In de binnenstad gelden de volgende tarieven: onoverdekt zomerterras (maart t/m oktober) € 130,60/m², onoverdekt winterterras (de rest van het jaar) € 38,30/m² en overdekt terras € 268,30/m² (Verordening precariobelasting 2020, Tarieventabel 2023). Voor een zomerterras van pakweg 1,5 bij 6 meter met zitruimte voor 10 á 12 mensen is de uitbater slechts (1/6x1,5x6x130,60=) € 196 per maand kwijt, wat bijna te geef is. Het laten uitwaaiëren van een terras is ook gratis, als erop op gehandhaafd zou worden zou de uitbater een boete krijgen van slechts € 1.200 (Verordening Bestuurlijke Boete Overlast in de Openbare ruimte).

3.3, Lange wachtrijen

Deze foto's geven een indruk van het voor Amsterdam nieuwe verschijnsel van lange rijen bezoekers die de stoep uren achtereenvolgens versperren in afwachting van hun beurt om iets lekkers te kopen met de bedoeling om het op straat op te eten. De foto's zijn van de hand van Niek van der Heijden, de schrijver van het in



bijlage 6 opgenomen bezwaarschrift tegen *Fabel Friet* (Runstraat 1, zie middelste foto). De rij wachtenden loopt daar vanaf de winkel altijd door langs het buurpand om ergens op de brug over de Keizersgracht te eindigen, vaak staan er meer of veel meer dan 100 mensen. Op twee andere bruggen in de onmiddellijke nabijheid daarvan is precies hetzelfde aan de hand. Op de brug over de Keizergracht tussen de Berenstraat en de Wolvenstraat zijn het klanten van *Chun Café* (Berenstraat 8) die het niet langer uithouden zonder een Koreaanse sandwich en op de brug tussen de Wijde Heisteeg en de Heisteeg staat een rij mensen te popelen om een koekje van *Van Stapele* (Heisteeg 4) te bemachtigen. Hoe kan dat? Volgens persberichten zijn die bedrijven tot hun eigen verbazing plotseling zo populair geworden dankzij een stortvloed van adhesiebetuigingen met bijbehorende likes op Lonely Planet of TikTok. Zodra ze viral gaan trekken ze klanten uit de hele wereld. Het zijn met blikseminslagen vergelijkbare toevalstreffers die verschillende soorten bedrijven raken, in dit geval een fastfood bedrijf, een café en een koekjeswinkel. Wat ook schijnt te helpen is dat men het als iets unieks ervaart om met eigen ogen te zien hoe die niet te versmaden eetwaren worden bereid; dat Van Stapele de meeste koekjes bakt in een er tegenover gelegen pand doet er niet toe. Aanverwante verschijnselen doen zich elders in de binnenstad voor, zo staat er op het Rokin vaak een lange rij dwars op de stoep en wordt de stoep in de Utrechtsestraat plaatselijk over de volle breedte versperd door een rij wachtenden.

De winkeliers die het geluk hebben om viral te gaan doen duidelijk hun best om alles in goede banen te leiden. Ze stellen rijenmanagers aan met soms een soort namaak burgemeestersketting om de

nek, die de wachtenden op de brug het seintje geven dat ze door mogen lopen en die de stoep zoveel mogelijk vrij proberen te houden. Het eerste lukt wel maar het tweede lukt alléén ter plaatse van de aan paaltjes hangende zwarte afzetlintjes, want de rij begint al ver vóór het bordje met de tekst *Line starts here* en net als daar staat de stoep ook vlak voorbij het lintje bij de winkel bijna per definitie velledig vol, daar voornamelijk met eters. Bij Fabel Friet houdt een andere medewerker de straat tot X meter van het bedrijf in principe vrij van patat-afval, wat niet wegneemt dat de trottoirs in vier windrichtingen voorbij die X meter vol blijven liggen tot er een gemeentereiniger komt om het op te ruimen, want de meeste klanten gaan gezellig aan de wandel om hun porties onderweg naar binnen te werken en het pakje of zakje op straat achter te laten als het leeg is gegeten. Het afval is ook zeer populair bij de vogels. Het trekt dagelijks een zwerm aan van wel 20 meeuwen, die azen op lege achtergelaten patatdoosjes en die en passant kleinere vogels verjagen. Zie ter illustratie van de algehele situatie de afbeeldingen 1 t/m 7 van bijlage 6. Wat de winkeliers ook proberen, het is domweg niet in de hand te houden. De gemeente legt hen geen strobreed in de weg en staat zodoende al die misstanden toe.

Dat is niet het enige wat in dit verband om onze aandacht vraagt, het is minstens even belangrijk dat de openbare ruimte op grote schaal geprivatiseerd wordt en dat de winkeliers die eraan verdienen gratis gebruik mogen maken van die openbare ruimte. De gemeente heeft Fabel Friet daarbij geholpen door de publieke vuilnisbak weg te halen die daar stond en Van Stapele door het fietsen door de Heisteeg te verbieden. Het gewraakte type bedrijfsvoering heeft een kardinale negatieve invloed op het karakter van de buurt, die langzamerhand verandert in een propvol maar wat onzindelijk openlucht-restaurant in een toch al niet superzindelijke stad. En wie nog twijfelt aan de absurditeit van de gratis bedrijfsruimte kan zich laten overtuigen door de situatie bij Fabel Friet. Daar was voorheen een klein terrasje in gebruik dat binnen de punaises plaats bood aan slechts 2 tafeltjes en 4 of hooguit 6 personen, waarvoor het bedrijf precario moest betalen en waar (in theorie) een boete bij kon komen als de terrasgrenzen overschreden zouden worden. Na het begin van de TikTok-hausse is dat terras opgeheven en maakt Fabel Friet precariovrij gebruik van een vele malen groter stuk openbare ruimte. Bovendien valt dat niet onder het begrip uitwaaiëren omdat het geen terras is, zodat daar per definitie niets tegen wordt gedaan en er geen boete wordt opgelegd, ook al staat er dagelijks een rij van wel 20 keer zoveel klanten te wachten als er op het terras konden.

Het staat wel vast dat er steeds meer lange rijen zullen komen en dat die rijen langer zullen worden naarmate Amsterdam meer toeristen blijft aantrekken. De gemeente mag niet langer achter de feiten aan blijven lopen maar moet nú beleid maken om erger te voorkomen.

4 Overwegingen, conclusies en aanbevelingen

4.1, Overwegingen en conclusies

In de aangehaalde gemeentelijke regels wordt de urgentie van het voetgangersprobleem met kracht van argumenten overtuigend onderbouwd. Zo wordt de toegankelijkheid bestempeld als het *eerste vereiste voor alle voetgangers* en geldt dat ook voor gebruikers van rollators of rolstoelen, want Amsterdam wil terecht dat ook mensen met lichamelijke beperkingen hier langer en beter zelfstandig kunnen blijven wonen en deel kunnen blijven nemen aan het maatschappelijke verkeer. Ook is vastgesteld dat de voetgangers in het gemeentebestuur *het kind van de rekening* zijn en een *vergeten verkeersgroep* vormen, dat het loopklimaat in de stad de laatste jaren mede door ingrepen van de gemeente steeds meer onder druk komt te staan en dat de groep ouderen steeds groter wordt (Leidraad CVC). Maar dat is nog niet alles, in geen enkel beleidsdocument wordt aandacht besteed aan de veiligheid van slechtzienden of kinderen, en kindervagens komen maar één keer zijdelings ter sprake. Het wordt hoognodig tijd om genoeg obstakelvrije ruimte te realiseren door de indeling en maatvoering van trottoirs aan te passen aan de behoeftes van alle soorten voetgangers.

Dat de druk de laatste jaren zo sterk is toegenomen is geen wonder, maar de vrucht van bewust beleid: de gemeente stimuleerde en faciliteerde de hotelbouw jarenlang met als gevolg een groei van het aantal hotelbedden van 39.272 in 2006 naar 81.286 in 2019, ofwel een toename met 106% in die jaren (Jaarboek Amsterdam in cijfer 2006 tabel 12.3.3 en idem 2019 tabel 8.3.3). En B&W heeft in de *Voortgangsbrief uitvoeringsprogramma bezoekerseconomie en toerismecijfers* van 1 juli geconstateerd dat de druk op de openbare ruimte vanaf 2019 zal blijven oplopen door de verwachte grote groei van het aantal toeristen en andere bezoekers in de nabije toekomst, zie tabel 3.

	2019	2022	2023	2025
Verblijfstoerisme	21,8	17,1	20,1 tot 23,0	22,1 tot 25,3
Dagtoerisme	24,1	23,9	22,9 tot 25,8	24,2 tot 27,5
Cruises	0,7	0,4	0,6 tot 0,7	0,7 tot 0,8
<i>Totaal per jaar</i>	46,6	41,4	43,6 tot 49,5	47,0 tot 53,6
<i>Tabel 3, Prognose aantallen bezoekers in miljoenen d.d. april 2023</i>				

Nogal schrikbarend! Als het zo doorgaat zullen steeds meer eigen inwoners de binnenstad op den duur ontvluchten, hetzelfde mechanisme waardoor het oude Venetië geen 50.000 inwoners meer telt. Als het meevalt groeit het aantal bezoekers van Amsterdam van 2022 tot 2025 met $(47,0/41,4=)$ 13,5%, maar als het niet meevalt met niet minder dan $(53,6/41,4=)$ 29,5%. Op elke vier bezoekers van 2022 kan er tot 2025 dus meer dan één bij komen. Een prognose tot 2030 ontbreekt helaas, maar je hoeft geen helderziende te zijn om te kunnen voorspellen dat de hoogste prognose van 2025 een paar jaar later de laagste zal zijn. Zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat Amsterdam erin zou slagen de groei van het toerisme wat af te remmen zou dat niet helpen, aangezien de omliggende MRA-gemeenten gewoon door blijven gaan met het bouwen van hotels. Hoe dan ook, de indeling van de openbare ruimte moet zo snel en zoveel als maar enigszins mogelijk worden aangepast aan de eisen van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* en daar moeten alle andere belangen van bewoners en bedrijven zonder pardon voor wijken.

In het beleidskader is de gewenste doorloopbreedte voor voetgangers op de stoep afgestemd op het aantal voetgangers dat per minuut passeert. Op pag. 10 van het kader en in een bijlage daarbij is beschreven hoe er geteld is en moet worden. Officiële tellingsresultaten zijn op de gemeentesite niet gevonden, maar wie in de 9 straatjes als amateur aan het tellen slaat komt al gauw uit op meer dan 40 per minuut terwijl de grootste doorloopbreedte in het beleidskader geldt bij 30 per minuut. Dat laatste levert een gewenste minimale doorloopbreedte op van 2.90 meter, ofwel bij aanwezigheid van obstakels een gewenste trottoirbreedte van minstens 3.50 meter; maar langs de grachten en in doorsnee binnenstadsbuurten zijn de trottoirs zoals hiervóór al gesignaleerd vaak veel minder breed, bijvoorbeeld slechts 2,50 meter smal of nog smaller, zodat zelfs de minimaal vereiste doorloopbreedte van 2 meter daar zonder herinrichting vaak niet gerealiseerd kan worden. Er zijn niet eens tellingen nodig om te concluderen dat alle obstakels daar moeten verdwijnen, want de voetgangers lopen er bij bosjes op de rijweg om rijen stilstaande voetgangers of tegenliggers te ontwijken. Met het risico om aangereden te worden door veel te snel rijdende pakjesbezorgers of gebruikers van elektrisch aangedreven fietsen met brede banden ofwel fatbikes, die zich nergens iets van aantrekken. Gebruikers van een rollator of rolstoel wagen zich bijna niet meer op trottoirs in de binnenstad, het zoveelste bewijs dat het daar ontbreekt aan voldoende ruimte voor voetgangers.

Hoewel de urgentie dus vaststaat is het de vraag wanneer de gewenste doorloopbreedtes van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* gerealiseerd zullen worden. In par. 2.1 is al aangestipt dat de gemeenteraad op 29 juni weliswaar heeft besloten om dit probleem alleen bij herinrichtingen aan te pakken, maar dat er desondanks ook mogelijkheden zijn om daar eerder mee te beginnen. Nadat daar door enkele raadsleden om was gevraagd heeft de wethouder daar in principe mee ingestemd met de woorden *dat we niet alleen bij nieuwe plannen, niet alleen bij herinrichtingen, maar ook in de bestaande stad nu al aan de slag kunnen*. Even later noemde zij de suggestie van een raadslid om aan het eind van dit jaar met een *rapportage knelpunten* te komen een *heel mooi voorstel*, waarbij ze heeft toegezegd er al in de volgende commissievergadering op terug te zullen komen, d.w.z. op 7 september j.l.. Een discussie over de hele voetgangersproblematiek kan dus al héél snel plaatsvinden, dat hoeft niet tot het eind van het jaar te wachten!

Ook de handhaving schiet ernstig tekort, waardoor vergunde terrassen ongebreideld kunnen uitwaaiëren en waardoor er kennelijk ook niets wordt gedaan tegen onvergunde terrassen, om maar een paar voorbeelden te noemen. Zoals in par. 2.3 aangegeven krijgen vergunninghouders bij overtredingen van terrasregels volgens de vigerende *Handhavingsstrategie Horeca en Slijterijen* van 2013 pas na een bestuurlijke waarschuwing en drie tussenstappen de zwaarste sanctie opgelegd, waarop onder bepaalde omstandigheden ook weer uitzonderingen mogelijk zijn. Die tussenstappen werken vertragend en vergen noodeloos veel uren van ambtenaren, die zij beter aan meer handhaving kunnen besteden.

Hoewel het grootste voetgangersprobleem zich op de Wallen voordoet laten we dat buiten beschouwing omdat de problematiek daar niet vergelijkbaar is met de hier besproken problemen en omdat *Voordestad* daar al de studie *Het Wallenprobleem, een verkenning* van 14-20-2022 aan heeft gewijd.

Ten slotte de vraag naar de haalbaarheid van de aan te bevelen ingrepen. Dat elke dwingende maatregel op grote maatschappelijke weerstanden zal stuiten staat als een paal boven water, of het nu gaat om terrassen, geveltuintjes of bankjes voor winkels. Vooral in niet al te drukke straten zal men schermen met het argument dat het daar zo stil is dat ingrepen nergens voor nodig zijn. Of dat er al zoveel vaste obstakels zijn dat die maatregelen toch geen oplossing zouden bieden. Elke ingreep moet niet alleen daarom juridisch goed onderbouwd zijn. Hier volgt een eerste verkenning van de mogelijkheden.

- Geveltuintjes zijn een bijzonder geval in die zin dat de gemeente zelf eigenaar is van de ondergrond inclusief de door een gemeentedienst aangelegde omrandingen en dat de betrokken bewoners alleen de tuintjes hebben aangelegd. Het staat de gemeente in principe vrij de geveltuintjes te (laten) verwijderen voor zover dat nodig is om aan het beleidskader te voldoen.
- Plantenbakken bij particulieren zijn niet vergunningplichtig maar onder voorwaarden toegestaan. Voor zover daaraan niet wordt voldaan kan de gemeente de eigenaren verplichten daar alsnog aan te voldoen, of de plantenbakken te verwijderen; ook dat hoeft niet uitgesteld te worden tot een herinrichting.
- De gemeente kan ook meteen gevelbanken bij particulieren, rekjes, reclamebroden en andere objecten op de stoep (laten) verwijderen die niet zijn toegestaan of waarvoor de vereiste vergunning ontbreekt.
- Terrassen zijn gebonden aan vergunningen voor 3 of 5 jaar. Bij verlenging van bestaande vergunningen en bij aanvragen voor nieuwe vergunningen staat het de gemeente vrij de terrasmaten aan te houden die uit het beleidskader volgen, zelfs als dat ertoe leidt dat de vergunning geweigerd moet worden.
- Voor wegafsluitingen kan de gemeente zonder meer alle gewenste eisen stellen.
- Fietsen, bromfietsen, fatbikes en scooters mogen de volgens het beleidskader vereiste vrije doorgang voor voetgangers op de stoep niet belemmeren, in principe kan de gemeente resp. de politie ook daar tegen optreden en dat geldt vanzelfsprekend ook voor op de stoep geparkeerde auto's.

4.2, Aanbevelingen



1, Handhaving

1a, Er mankeert iets aan de handhaving (!). Er moet meer en efficiënter gehandhaafd worden op overtredingen van de regels voor alle hiervoor genoemde obstakels die de doorloopruimte belemmeren, onder meer door het aantal handhavingsstappen voor terrassen na stap 0 terug te brengen van vier naar twee.

1b, De verjaringstermijn van 1 jaar moet worden geschrapt.

1c, Een handhavingsplan voor met name horeca en terrassen is dringend gewenst.

1d, Maak consequent gebruik van punaises ter afbakening van het vergunde terrasoppervlak en handhaaf daarop.

2, Herindeling

2a, Voor zover mogelijk binnen de bestaande trottoirbreedtes moeten de doorloopbreedtes van het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* door het verwijderen van objecten overal worden gerealiseerd waar dat zonder wijziging van de regels mogelijk is.

2b, Terrasmaten moeten bij verlenging van bestaande vergunningen en bij nieuwe vergunningen worden aangepast aan de nieuwe eisen; zie hiervoor ook bij aanbeveling 9.

3, Herinrichting

3a, Bij herinrichtingen moeten de trottoirs waar mogelijk worden verbreed om de vereiste doorloopbreedtes te realiseren voor zover dat in het ongewijzigde straatprofiel niet mogelijk is.

3b, Er moet bovendien een globaal tijdschema komen om een beeld te krijgen van hoe lang het allemaal gaat duren.

4, Wegafsluitingen

Zowel bij gemeentelijke als particuliere wegafsluitingen moet er vrije doorgang zijn voor voetgangers zo lang de wegafsluiting duurt en waar mogelijk ook voor fietsers.

5, Lange wachtrijen

5a, Om een einde te maken aan dit nu nog onbeheersbare probleem moet de gemeente haar beleid zo snel mogelijk aanpassen.

5b, Als er ook na onafhankelijk juridisch onderzoek geen mogelijkheden blijken te zijn voor ingrepen op grond van de huidige regelgeving moet de gemeente nieuwe generieke regels uitvaardigen om dat in de binnenstad wél mogelijk te maken, bijvoorbeeld middels een paraplu-bestemmingsplan.

5c, Voor zover de desbetreffende bedrijven vergunningplichtig zijn moeten de nieuwe regels al worden doorgevoerd bij aanvragen voor hetzij nieuwe hetzij verlenging van bestaande vergunningen.

6, Fietsen, bromfietsen, fatbikes, scooters en auto's

6a, Om hinderlijk parkeren van deze voertuigen op de stoep structureel tegen te gaan moeten de nodige parkeerplaatsen voor auto's aan de hand van een daarop gericht plan plaats maken voor parkeervakken voor scooters, andere tweewielers en bakfietsen; daar moet op korte termijn mee worden begonnen.

6b, Daarnaast moet het parkeren van auto's op de stoep tegen worden gegaan door betere handhaving, zie aanbeveling 1.

7, Maatregelen tegen de groei van het toerisme

Het gemeentebestuur moet alles in het werk stellen om de druk op de openbare ruimte te verminderen door maatregelen tegen de groei van het toerisme te nemen, onder andere door er ervoor te zorgen dat het aantal verblijfstoeristen binnen de bandbreedte van de *Verordening op toerisme in balans* blijft, waarbij steeds geanticieerd moet worden op voorspelbare toekomstige groei.

8, Onderzoek

8a, De door de wethouder op 28-6 toegezegde ‘knelpunten-rapportage’ moet zo spoedig mogelijk worden gemaakt en vastgesteld en moet zijn gericht op alle beperkingen van de doorloopruimte en de mogelijkheden om de problemen op te lossen.

8b, Het maken en vaststellen van die rapportage mag niet leiden tot verder uitstel van de nodige ingrepen.

9, Beleidskader Ruimte voor de voetganger

9a, In par. 3.1 van dit beleidskader moet worden vastgelegd dat met het realiseren van de aanbevolen maten niet gewacht moet worden op herinrichting maar dat daar meteen mee moet worden begonnen, zoals bepleit in de aanbevelingen 2a en 2b.

9b, Nadat dit beleidskader op die manier is herzien moeten alle andere beleidsdocumenten daarop qua doorloopbreedte worden aangepast voor zover ze daarmee in strijd zijn, inclusief de maatregel van aanbeveling 10e.

10, Concept Stedelijk Beleidskader Horeca en terrassen

Voor de aanbevelingen 10a t/m 10g zie par. 2.3 sub a t/m g.

10a, Bij winterterrassen de term ‘klein’ preciseren.

10b, Bepalen dat geen terras breder mag zijn dan het bedrijfspannend waar het bij hoort.

10c, De minimum ‘diepte’ van terrassen van 0.50 meter wijzigen in 1.00 meter.

10d, De vergunde terrasgrenzen markeren met punaises voor zover dat nog niet is gedaan..

10e, 2.00 meter doorloopbreedte vervangen door wat het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* eist.

10f, Locaties aanwijzen waar parasols na sluitingstijd op last van B&W verwijderd moeten worden.

10g, Het aantal uitzonderingen beperken en de voorwaarden voor de uitzonderingen exact definiëren.

10h, Er moet een verbod op staterrassen komen, of op zijn minst een mogelijkheid tot zo’n verbod.

11, Voorlichting

11a, De regelgeving voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte moet beter toegankelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld middels een alfabetische lijst van onderwerpen en begrippen met per item een korte omschrijving van de betekenis daarvan en inzichtelijke digitale verwijzingen.

11b, Verder is het aan te bevelen om het *Beleidskader Ruimte voor de voetganger* actief onder de aandacht van de betrokken bedrijven te brengen en hen op de impact daarvan te wijzen.

12, Kosten

12a, Voor de financiering van de kosten van extra handhaving en andere hier aanbevolen ingrepen moeten de horeca-leges waaronder de precario voor terrassen worden verhoogd.

12b, Bedrijven die totnogtoe voor hun wachtrijen gratis gebruik maken van de openbare ruimte moeten belastingplichtig worden gemaakt voor dat gebruik, waartoe de betreffende regeling moet worden aangepast.

13, Tot besluit

‘Ambtenaren maken boekjes met beleid, maar niet met de bedoeling dat het ook uitgevoerd wordt. Want dan begint de ellende’

Dit tussenkopje uit een artikel over de problematiek van de boeren in ons land in de *Groene Amsterdammer* van 27 juli is hier opgenomen omdat het ook slaat op het onderwerp van deze notitie. Het gemeentebestuur stelt voorstanders van de maatregelen tevreden door de eisen zo scherp mogelijk te formuleren en tegenstanders door de invoering daarvan uit te stellen en uitzonderingen op de regels mogelijk te maken.

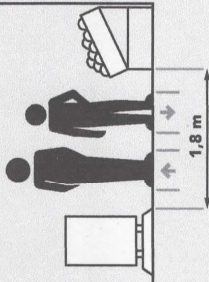
Bijlage 1a, Gewenste doorloopbreedtes in Beleidskader Ruimte voor de voetganger pag. 9

Gewenste ruimte voor de voetganger

Indicatie straattype

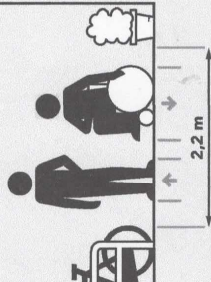
2,00 m (minimaal) tot 2,20 m (optimaal)
→ Geschikt tot 10 voetgangers per minuut

Vanaf 2,00 meter vrije doorloopruimte kunnen twee voetgangers goed naast elkaar lopen of elkaar passeren. De voetganger moet zich aanpassen wanneer hij iemand passeert die meer ruimte nodig heeft, zoals een rolstoel of iemand met volle boodschappentassen. Bij drukte of daar waar veel mensen in groepjes lopen, is deze maatvoering oncomfortabel.



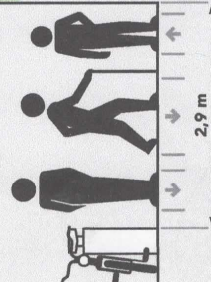
2,20 m (minimaal) tot 2,90 m (optimaal)
→ Geschikt tot 20 voetgangers per minuut

Vanaf 2,2 meter vrije doorloopruimte kunnen ook mensen die meer ruimte nodig hebben zonder hinder een tegenligger passeren. Het passeren van een derde persoon levert wel hinder op. Op locaties waar mensen veel in groepjes lopen, blijft deze maat te krap. Er treden dan te veel conflicten op tussen voetgangers.



2,90 m (minimaal) tot 3,60 m (optimaal)
→ Geschikt tot 30 voetgangers per minuut *

Vanaf 2,9 meter vrije doorloopruimte kunnen drie mensen comfortabel naast elkaar lopen of elkaar passeren, zelfs als één van hen meer ruimte nodig heeft. Ook twee-aan-twee passeren lukt, maar aanpassing van het loopgedrag is dan wel nodig. Deze maat is geschikt op drukke plekken en daar waar veel mensen in groepjes lopen.



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

Ook die 180 cm is geen luxe, omdat voetgangers 10-20 cm afstand houden tot gevels, stoerpranden en obstakels, is 180 cm eigenlijk maar net genoeg voor twee 'standaard' voetgangers die elkaar tegenkomen en 30 cm afstand tot elkaar willen houden. De absolute ondergrens voor vrije doorloopruimte op alle trottoirs is daarom 200 cm bij nieuwe situaties.

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

Overigens geldt deze minimale norm van 200 cm niet alleen in het horizontale vlak (op de grond), maar ook in het verticale vlak (in de lucht). Het betekent bijvoorbeeld dat een geveltuin een bepaalde maximale afmeting mag hebben op de grond en 'in de lucht'. Dit geldt tot een hoogte van minimaal 240 cm.

We kiezen ervoor om een norm te stellen die voor alle soorten straten geldt. In een smalle steeg of op een plein is dus evenveel ruimte gewenst als er evenveel voetgangers lopen. Uiteraard verschilt het per plek hoe haalbaar het is om die ruimte te realiseren. In paragraaf 3.6 beschrijven we of, wanneer en onder welke voorwaarden van de norm kan worden afgeweken. Verder geldt: de norm beschrijft de minimale vrije doorloopruimte. Als er meer ruimte beschikbaar is, is het zeer gewenst om die aan de voetganger toe te delen. Zeker omdat deze norm alleen de verkeersruimte beschrijft die voetgangers nodig hebben. Om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten op het trottoir is altijd extra ruimte nodig.

Bijlage 1b, Gewenste doorloopbreedtes in Leidraad voetgangersruimte pag. 11

❌ Breedte-categorieën voetgangersruimte

In hoeverre voetgangersruimte functioneert, hangt af van de hoeveelheid bruikbare loopruimte en het aantal voetgangers. De breedte-categorieën geven aan hoeveel voetgangersruimte er minimaal nodig is om op comfortabele wijze te kunnen passeren. De geadviseerde breedte is vrije doorloopruimte. Dit is de obstakelvrije ruimte op het trottoir waar voetgangers daadwerkelijk gebruik van kunnen maken. De eerste twee categorieën zijn ondermaats en dus onwenselijk. Ze zijn wel in dit overzicht opgenomen, omdat ze vaak voorkomen. De achterliggende gedachte van de categorieën is dat het voetpad voor iedereen toegankelijkheid moet zijn, dat voetgangers conflictvrij kunnen lopen en dat zij redelijkerwijs naast elkaar moeten kunnen lopen. Als het aantal voetgangers en de hoeveelheid loopruimte in balans zijn, wordt aan deze voorwaarden voldaan. Als het drukker wordt, treedt er onbalans op. Dan raken voetgangers te vaak met elkaar in conflict. Om dit te illustreren is voor elke categorie een situatie van balans en onbalans geschets.

Onbalans

Het aantal voetgangers en de hoeveelheid loopruimte zijn in onbalans. Conflicten tussen voetgangers komen te vaak voor.

Balans

Het aantal voetgangers en de hoeveelheid loopruimte zijn in balans. Voetgangers hebben genoeg bewegingsvrijheid

	<p>smaller dan 0.9 m Voetpad niet toegankelijk</p> <p>Bij minder dan 0.9 meter vrije doorloopruimte is het voor veel mensen onmogelijk om te passeren. Vooral mensen met een fysieke beperking worden benadeeld. Bij deze afmeting zullen voetgangers noodgedwongen op het fietspad of de rijbaan lopen. Dat heeft gevolgen voor o.a. de verkeersveiligheid. Hoewel deze situatie voor de voetganger nooit gunstig is, blijven de gevolgen beperkt als het aantal voetgangers dusdanig groot is, dat er een positie wordt afgedwongen op de rijbaan. Ook dan blijft deze breedte onwenselijk.</p>	
	<p>0.9 m tot 1.8 m Voetpad altijd oncomfortabel</p> <p>Vanaf 0.9 meter vrije doorloopruimte zijn ook mensen met een beperking fysiek in staat om het trottoir te gebruiken. De maat is echter te krap om comfortabel te kunnen voortbewegen. Elke tegemoetkomende voetganger vraagt om een aanpassing. Met name voor ouderen of mensen met een beperking zorgt dit voor problemen. Afhankelijk van de situatie zullen er bij deze maat veel voetgangers op het fietspad of de rijbaan lopen. Deze categorie is daarom onwenselijk.</p>	
Tot hier ondermaats		
	<p>1.8 m tot 2.2 m Geschikt tot 10 voetgangers per minuut*</p> <p>Vanaf 1.8 meter vrije doorloopruimte kunnen twee voetgangers elkaar passeren of naast elkaar lopen. Er is nog steeds een aanpassing nodig bij het passeren van een persoon met een fysieke beperking of iemand die meer ruimte nodig heeft door bijvoorbeeld boodschappentassen. Bij drukte of wanneer er veel mensen in groepjes lopen, wordt het snel oncomfortabeler. Deze categorie is daarom alleen geschikt voor rustige voetpaden.</p>	
	<p>2.2 m tot 2.9 m Geschikt tot 20 voetgangers per minuut*</p> <p>Vanaf 2.2 meter vrije doorloopruimte kunnen ook mensen die meer ruimte nodig hebben zonder hinder een tegenligger passeren. Het passeren van een derde persoon levert bij deze maat al minder hinder op. Dat betekent dat mensen naast elkaar kunnen blijven lopen, zij het met een kleine aanpassing. Op locaties waar veel mensen in groepjes lopen, blijft deze maat echter te krap. Er treden dan te veel conflicten op tussen voetgangers.</p>	
	<p>2.9 m tot 3.6 m Geschikt tot 30 voetgangers per minuut*</p> <p>Vanaf 2.9 meter vrije doorloopruimte kunnen drie mensen comfortabel naast elkaar lopen of elkaar passeren, zelfs als een van hen meer ruimte nodig heeft. Ook twee-aan-twee passeren lukt, maar dat zorgt nog wel geregeld voor conflicten. Deze maat is geschikt voor drukke locaties en plekken waar veel mensen in groepjes lopen.</p>	
	<p>3.6 m of meer Verdere analyse nodig</p> <p>Bij 3.6 meter vrije doorloopruimte kunnen er vier mensen op comfortabele wijze naast elkaar lopen en hebben voetgangers veel bewegingsruimte. Daarom is deze maat aan te raden voor toeristische locaties waar veel mensen in groepen (van drie of meer personen) lopen.</p> <p>Voor straten waarbij de spitsuurintensiteit boven de 30 voetgangers per minuut uitkomt, is een analyse nodig op basis van de Pedestrian Comfort Levels. Voor knelpunten waarbij veiligheid en doorstroming onder druk staan kunnen de Levels of Service van Fruin worden geraadpleegd.</p>	

Verkeer en Openbare Ruimte,
Gemeente Amsterdam

*Gemiddelde spitsuurintensiteit

Bijlage 1c, Gewenste doorloopbreedtes in Leidraad CVC

Leidraad CVC - Voetganger

- De vrije doorloopruimte vormt zoveel mogelijk een rechte lijn en 'meandert' niet tussen terrassen, fietsenrekken, uitstallingen, etc. Dat betekent tevens dat objecten zoveel mogelijk in dezelfde lijn dienen te worden geplaatst.
- De benodigde vrije doorloopruimte is afhankelijk van de hoeveelheid voetgangers en moet voldoen aan de maten in de kolom 'minimale vrije doorloopruimte' in de onderstaande tabel 'breedte-categorieën voetgangersruimte'.
- Om comfortabel te kunnen lopen en bereikbaarheid voor iedereen te garanderen, wordt geadviseerd minimaal de maten in de kolom 'gewenste vrije doorloopruimte' aan te houden.

- Tabel - Breedte-categorieënvoetgangersruimte (zie ook schema in bijlage 15.1 - Voetgangersruimte)

Gemiddelde spitsuurintensiteit (in passanten per minuut)	Minimale vrije doorloopruimte*	Gewenste vrije doorloopruimte
tot 10 ppm	1,8 meter	2,2 meter
tot 20 ppm	2,2 meter	2,9 meter
tot 30 ppm	2,9 meter	3,6 meter
30 ppm of meer	Voor gewenste breedte is analyse op basis van Pedestrian Comfort Levels nodig	

*Het gaat hier nadrukkelijk om een minimale vrije doorloopruimte. Meer loopruimte is wenselijk.

- Bij straten met een gemiddelde spitsuurintensiteit van meer dan 30 voetgangers per minuut moet de benodigde ruimte worden bepaald aan de hand van de Pedestrian Comfort Levels. Hierbij geldt:
 - Niveau B+ is het streefniveau voor alle locaties (9 tot 11 voetgangers per meter per minuut)
 - Tot niveau B- is acceptabel (17 voetgangers per meter per minuut)
 - Niveau C+ of drukker is onacceptabel (18 voetgangers per meter per minuut of meer)
- Bij evenementen kan het zeer druk zijn en is het onmogelijk om rekening te houden met comfortniveaus. Voor deze situaties waarbij veiligheid en doorstroming onder druk staan kunnen de Levels of Service van Fruin worden geraadpleegd.
- Voor meer informatie over het meten van voetgangers, bepalen van de vrije doorloopruimte, de breedte-categorieën en de Pedestrian Comfort Levels (voor situaties >30 ppm) wordt verwezen naar de Leidraad Voetgangersruimte (Gemeente Amsterdam, 2017).

Bijlage 2, Kaart Plusnet Voetgangers Centrum

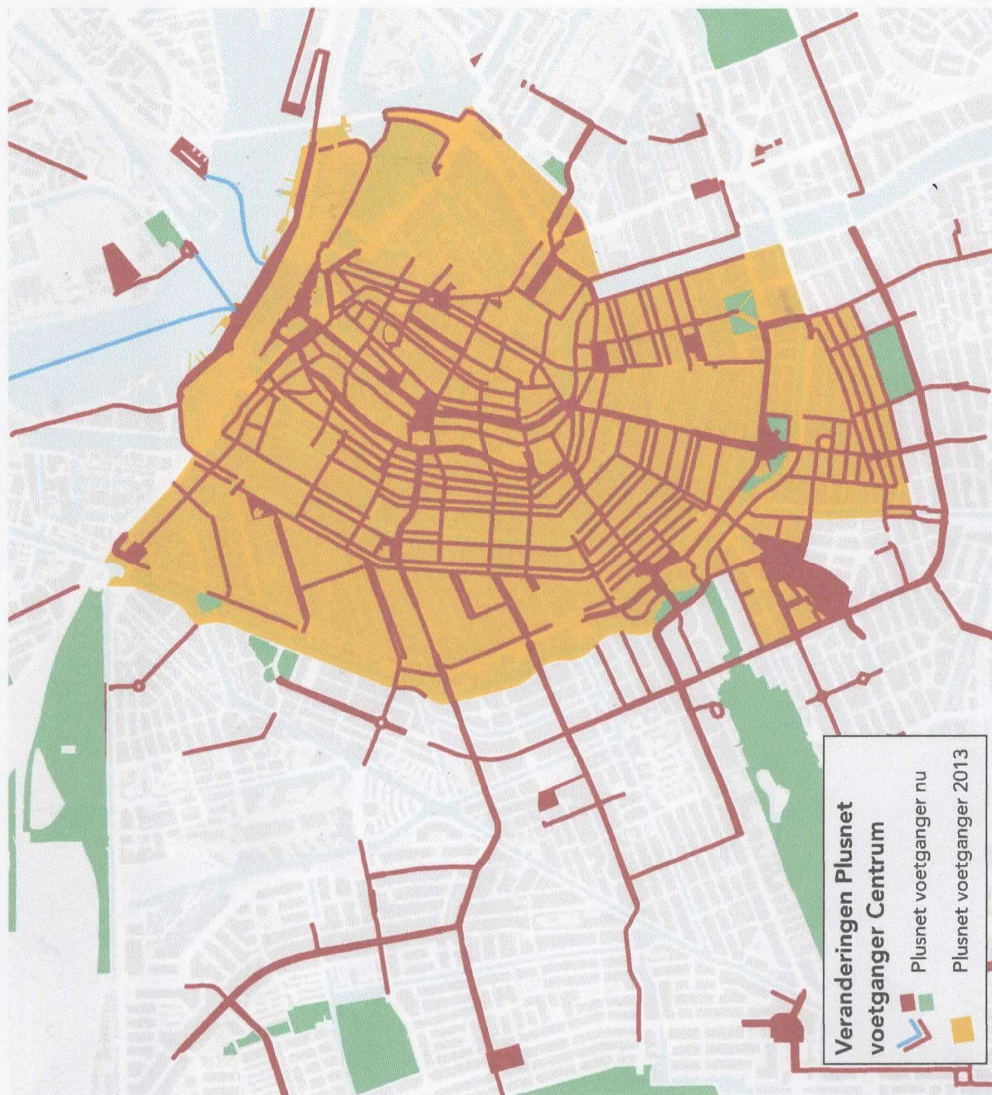
Beleidskader Verkeersnetten (24 -01-2018, 'op delen aangepast in maart 2023') pag. 17

2.5 Belangrijkste wijzigingen netwerkkaart

In het beleidskader van 2005 was geen voetgangersnet opgenomen. Inmiddels is duidelijk dat mede door de toename van het toerisme in de stad het aandeel van de voetganger in de dagelijkse verplaatsingen toeneemt. Alleen al onder inwoners en Nederlandse bezoekers is het aantal verplaatsingen te voet in Amsterdam de afgelopen 10 jaar met bijna 20% toegenomen. Met bijna 600.000 verplaatsingen per werkdag is het aandeel van de voetganger in de verplaatsingen van, naar en binnen de stad nu zo'n 22%.

In de Mobiliteitsaanpak Amsterdam van 2013 is mede met het oog op de te verwachten verdere groei voor het eerst ook een Plusnet voetganger opgenomen. Dit is deels gedaan in de vorm van concrete routes in straten met veel bezoekersfuncties en deels in de vorm van gebieden in de belangrijkste centra met veel bezoekers.

In dit beleidskader is dit Plusnet voetganger, gezien het groeiende belang van kwalitatief goede voetgangersruimte, verder uitgewerkt en verfijnd. Bijgaande kaart laat zien hoe het uitgewerkte Plusnet voetganger in het centrumgebied is aangescherpt ten opzichte van het netwerk in de MobiliteitsAanpak Amsterdam. Buiten het centrumgebied zijn meer subcentra toegevoegd en zijn drukke routes tussen attractiepunten en openbaar vervoerknooppunten aangevuld. De toetswaarden voor kwalitatief goede voetgangersroutes zijn nog in ontwikkeling.



Bijlage 3, De voetganger in het HIOR

1. Openbare Ruimte Algemeen (69) 2. Structuur & Stedenbouwkunde (20) 3. Netwerken & Profielen (53) 4. Voetganger (18) 5. Fiets (29) 6. Openbaar Vervoer (6) 7. Auto (13) 8. Parkeren - Auto (12) 9. Verhardingen (38) 10. Straatmeubilair (54) 11. Openbare Verlichting (17) 12. Groen (77) 13. Sport & Spel (17) 14. Water & Oevers (13) 15. Civiele Constructies & Tunnels (8) 16. Ondergrond (15) 17. Kunst (10)

Bijlage 3a, HIOR, de 17 thema's

Nr.	<i>18 voetgangers-thema's (niet cursief) en enkele bijbehorende teksten (cursief)</i>
1	Het Plusnet voetganger omvat straten en pleinen die zowel een doorgaande functie (een route) als een verblijfsfunctie hebben. Door het wisselende gedrag van de voetganger vraagt het Plusnet om relatief meer ruimte, comfort en kwaliteit.
2	Het Hoofdnet voetganger is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten.
3	Door de stad autoluwer te maken, maken we meer ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, openbaar vervoer en deelmobiliteit. <i>Amsterdam sorteert voor op een toekomst met meer lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Stoepen worden breder en fietsers krijgen meer ruimte dankzij mooie, sociaal veilige en comfortabele fietsroutes. Daarbij borgen we dat er bij herinrichtingen zoveel mogelijk 2 meter of meer vrije doorloopruimte voor voetgangers komt.</i>
4	Fiets- en wandelroutes zijn makkelijk te vinden.
5	Amsterdam geeft bij de inrichting van de openbare ruimte in woonbuurten prioriteit aan de fietser en de voetganger <i>Er wordt gestreefd naar een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk dat goed aansluit op het omliggende netwerk en het openbaar vervoer. Barrières moeten zoveel mogelijk verholpen worden, bijvoorbeeld door het realiseren van een fietsbrug of tunnel. Een brede stoep biedt voetgangers de ruimte om te wandelen. Door te voorzien in voldoende fiets-parkeerplekken bij voorzieningen en ov-punten zijn mensen eerder geneigd om de fiets te nemen.</i>
6	Amsterdam draagt zorg voor een aantrekkelijke openbare ruimte, die uitnodigt tot wandelen.
7	<i>Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen veilig en comfortabel toegankelijk is. Daarvoor is voldoende vrije doorloopruimte nodig. In beleidskader "Ruimte voor de voetganger" is een norm vastgesteld om bij (her)inrichting van straten te kunnen beoordelen hoeveel ruimte voldoende is. De norm is uitgesplitst in drie breedtecategorieën.</i>
8	In nieuwe situaties maken we conform beleidskader "Ruimte voor de voetganger" minimaal 200cm vrije doorloopruimte op het trottoir.
9	Indien na een herinrichting de norm voor voldoende vrije doorloopruimte voor de voetganger niet gehaald dreigt te worden, moet onderzocht worden of het mengen van andere modaliteiten of het uitsluiten van andere modaliteiten/functies tot een verbeterde verkeerssituatie leidt
10	Bij de plaatsing van nieuwe gemeentelijke objecten, zoals bankjes en fietsenrekken (straatmeubilair), gelden de normen uit beleidskader "Ruimte voor de voetganger". Dat betekent minimaal 200 cm vrije doorloopruimte
11	Voor trottoirs gelden vanuit de Puccinimethode de volgende algemene ontwerpprincipes: <ul style="list-style-type: none"> • De breedte van het trottoir is (indien mogelijk) een veelvoud van de lengte- of breedtemaat van het toe te passen materiaal. Zo is er zo min mogelijk knip- of zaagwerk nodig; • De klinkerverharding wordt zowel aan de gevelzijde als langs de trottoir- of fietspadband opgesloten door een strekse laag klinkers; • Opsluiting van het trottoir gebeurt door de toepassing van betonbanden met een blauwgrijze uitgewassen granietoeslag (deklaag "Uitgewassen Amsterdams nr. 1" geheten). Een uitzondering vormen de natuursteen 28/30 trottoirbanden van zone A (zie: Vloerkaart Puccinimethode Rood).
12	Bij het inrichten van trottoirs onderscheiden we zones met verschillende functies: gevelzone, loopruimte, verblijfsruimte voorzieningstrook

13	We streven naar een vrije doorloopruimte op trottoirs die zo recht mogelijk loopt. Het uitgangspunt is dat slingeren zoveel mogelijk wordt voorkomen.
14	Bij het plaatsen van lichtmasten moet de breedte van de voetpaden in ogenschouw genomen worden. Er dient voldoende vrije loopruimte beschikbaar te zijn.
15	Voor voetgangers geldt een minimale vrije doorloopruimte. Dit is de obstakelvrije ruimte die door de voetganger gebruikt kan worden tussen alle objecten.
16	Puntvernauwingen door objecten zijn binnen de vrije doorloopruimte niet gewenst en moeten zoveel mogelijk worden voorkomen
17	Geleidelijnen worden op de juiste wijze toegepast, conform de “Leidraad CVC” en de “Handleiding Geleidelijnen Amsterdam”.
18	Voor het toepassen van een zebrapad geldt dat er sprake moet zijn van een grote voetgangersstroom of belangrijke voetgangersroute.
19	De toe te passen helling in het trottoir mag met het oog op gebruik door gehandicapten niet steiler zijn dan 1: 25 (4%).
20	Op voetgangersoversteken op kruispunten worden bij voorkeur steunpunten toegepast halverwege de oversteek en tussen rijbaan en fietspad.
<i>Bijlage 3b, HIOR, aan voetgangers gewijde thema's</i>	

Bijlage 4, Nadere regels voor plantenbakken en gevelbanken bij particulieren in stadsdeel Centrum

- 1.1 Plantenbakken mogen zowel door inwoners als door ondernemers worden geplaatst.
- 1.2 In stadsdeel Centrum mogen geen gevelbanken bij particulieren worden geplaatst.
2. Plantenbakken mogen alleen zodanig worden geplaatst dat:
 - 2.1 de toegang tot naast- en bovenliggende woningen, instellingen en bedrijven te allen tijde wordt vrijgehouden;
 - 2.2 een afstand van tenminste 1 meter wordt vrijgehouden tot objecten zoals onder- en bovengrondse brandkranen, afsluiters, elektriciteitsvoorzieningen e.d.
 - 2.3 een afstand van ten minste 2 meter wordt vrijgehouden tot:
 - de hoek van de straat;
 - voetgangersoversteekplaatsen, tram- en bushaltes;
 - bomen en groenvoorzieningen;
 - 2.4 een doorrijdbreedte en hoogte van tenminste 3,50, respectievelijk 4,20, meter overblijft voor ambulances en voertuigen van politie en brandweer;
 - 2.4 de plantenbak geen belemmering vormt voor voorbijgangers en bij plaatsing van een plantenbak minimaal 1,50 meter doorloopruimte op het trottoir overblijft.
 - 2.5 Plantenbakken mogen niet worden geplaatst op putten en kolken
 - 2.6 Plantenbakken dienen zodanig te worden geplaatst dat de afwatering niet wordt gehinderd.
 - 2.7 Plantenbakken die in de loop van de afwatering worden geplaatst dienen op stenen of klossen te worden geplaatst.
- 3.1 Een plantenbak wordt zo dicht mogelijk tegen de gevel van de woning of de onderneming van de initiatiefnemer geplaatst.
- 3.2 Plantenbakken mogen niet op de rijweg, een fietspad of in een doorgang worden geplaatst.
- 3.3 Het plaatsen van een plantenbak mag niet leiden tot het opbreken van de weg.
- 3.4 Een plantenbak moet handmatig verplaatsbaar zijn en mag niet worden bevestigd aan de gevel of aan andere objecten.
- 4.1 De maximaal toegestane afmetingen (lengte x breedte) van een plantenbak, inclusief de begroeiing, bedragen maximaal 0,75 x 0,75 meter.
- 4.2 Een plantenbak dient minimaal 0,45 meter hoog te zijn.
5. Een initiatiefnemer mag ten hoogste twee plantenbakken plaatsen.

Bijlage 5, Regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen

5a, Rijk:

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), artikel 27 van § 11, Het plaatsen van fietsen en bromfietsen:

Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen.

5b, Gemeente:

5b-1, APV 2022 Artikel 4:13 Opslag voertuigen, vaartuigen, mest, afvalstoffen en dergelijke.

1. Het is verboden op een door het college aangewezen plaats buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, in de openlucht en buiten de weg gelegen in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast dan wel voorkoming van schade aan de openbare gezondheid, de volgende voorwerpen of stoffen op te slaan, te plaatsen of aanwezig te hebben:

[...]

b. bromfietsen en motorvoertuigen of -vaartuigen of onderdelen daarvan;

NB In vroegere APV-versies gold dit verbod ook voor fietsen.

5b-2, APV 2022 artikel 4.27, Parkeren fietsen en bromfietsen:

1. Het is verboden een fiets, bromfiets of gehandicaptenuoertuig te parkeren als daardoor:
 - a. op de weg de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
 - b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt belemmerd;
 - c. schade ontstaat of
 - d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of het gehandicaptenuoertuig staat geparkeerd, de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.
2. Het is verboden:
 - a. een fiets of bromfiets te parkeren in door het college daarvoor aangewezen gebieden, langer dan een door het college te bepalen periode;
 - b. fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijke verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan.
3. Het college kan in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder een gebied aanwijzen waarin fietsen of bromfietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd.
4. Het is verboden een fiets of een bromfiets in een gebied als bedoeld in het derde lid buiten een voor parkeren bestemde voorziening te plaatsen.

5b-3, Publicatie gemeente Amsterdam 'Waar moet ik in rek, vak of stalling parkeren?':

Waar moet ik in rek, vak of stalling parkeren? Dit geldt bij de volgende OV-knooppunten:

- rond alle NS stations
- bij de pontaanlandingen Buiksloterweg en IJplein (Amsterdam-Noord)
- bij de Noord/Zuidlijn stations Noorderpark en Noord (Amsterdam-Noord)

In gebieden waar veel fietsen geparkeerd worden:

- rond het Leidseplein
- rond het Rembrandtplein
- op Oosterdokseiland
- op de Rode Loper (Centraal Station tot en met Cornelis Troostplein)
- rond De Hallen, omgeving Kinkerstraat
- in de Eerste van der Helststraat

Fietsen die hier buiten een vak, rek of stalling staan kunnen worden verwijderd. Scooters riskeren een boete. Eenmaal geparkeerd in een vak, rek of stalling geldt er een maximale parkeerduur

Bijlage 6, Zienswijze van buurtbewoners betr. Fabel Friet

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam

Amsterdam, 3 juli 2023

Naar aanleiding van de publicatie van de aanvraag voor een (wijziging) van de exploitatievergunning van Fabel Friet, Runstraat 1 1016GJ Amsterdam (kenmerk Z/23/2154721) wil ik u, mede namens de op pag. 5 vermelde buurtbewoners, het volgende laten weten:

Zoals wij al eerder lieten weten in een handhavingsverzoek d.d. 18-09-2022 zorgt snackbar Fabel Friet voor een opeenstapeling van problemen in onze buurt.

Verkeersveiligheid

Allereerst is er de rij (afb. 1 en 2) die de stoep voor een groot gedeelte blokkeert. De rijmagners die werkzaam zijn hebben voor enige verbetering gezorgd maar de situatie is nog verre van verkeersveilig. Na het opgeven van de bestelling vormen de wachtende en etende klanten blokkades op de stoep voor de snackbar of elders in de straat (afb. 3). De veiligheid van de voetgangers komt daarmee in het geding want zij zijn genoodzaakt over de straat te moeten lopen.

Overlast

De etende klanten zoeken hun weg in de omgeving. De bordjes die de ondernemers her en der hebben geplaatst werken niet of onvoldoende (afb. 4). Bewoners en beheerders van kantoren hebben hun panden voorzien van waarschuwingen als 'no picnic' 'no fries' (foto 6). Bovendien ontstaat er een waterbedeffect: de klanten schuiven steeds verder op in de buurt. Inmiddels is de overkant van de Keizersgracht bereikt en ook in de Huidenstraat en op de Prinsengracht zijn volop consumerende Fabelklanten te vinden (afb. 5 en 6).

Vervuiling

De klanten laten veel zwerfvuil achter. De maatregelen van de ondernemers zijn onvoldoende: de directe omgeving wordt beter schoongehouden maar omdat de consumenten steeds verder moeten met hun patat komt het zwerfvuil ook verderop terecht en daar wordt geen vuil geprikt. De vette hap laat bovendien enorme vetvlekken achter op de straat, de stoep en op de trapjes, bordessen en pothuisjes (afb. 7). De patatresten trekken ratten en meeuwen aan (afb. 6)

Maatregelen van de ondernemer

In de huis- en huisbrief van Fabel Friet van 02-09-2022 gaven de ondernemers het zelf al aan: "Ondanks al deze maatregelen is het vrijwel onmogelijk om het drukteprobleem voor onze deur volledig te verhelpen".

De gemeente is de ondernemers al vaak tegemoet gekomen: zo is de afvalbak voor de deur van de snackbar verplaatst naar de gracht en hebben de ondernemers een sleutel voor de afvalbakken. Dat de terrasvergunning is ingetrokken is geen verdienste van de ondernemers (iets wat ze in verschillende media claimen) maar een gevolg van het feit dat er geen bediening was en er geen aardewerk werd gebruikt.

Ook hebben de ondernemers een duidelijke hand in de populaire en immense veel gedeelde TikTok-filmpjes* en zijn zo verantwoordelijk voor de drukte en de overlast die dat met zich meebrengt voor bewoners en andere ondernemers.

Door het toelaten van rijen privatiseert Fabel de openbare ruimte en dat kan niet bedoeling zijn.

Ons verzoek

Wij vragen u dan ook aan deze wantoestanden een einde te maken. Dat kan bijvoorbeeld door het intrekken of weigeren van de aangevraagde exploitatievergunning. Een tijdelijke vermindering van de overlast zou gerealiseerd kunnen worden door het drastisch beperken van de openingstijden van de snackbar.

In elk geval is duidelijk dat de situatie met betrekking tot Fabel Friet zoetjesaan onhoudbaar is geworden en ondergetekenden roepen u dan ook op om in te grijpen.

Hoogachtend,
Niek van der Heijden
Runstraat 14-3
10116GK Amsterdam
rwhetsel@xs4all.nl
06 51938388



Afb. 1 Links is te zien dat het trottoir over een grote lengte en over de volle breedte is bezet met klanten en rechts dat ook een afzetlint niet helpt, aangezien de klanten de doorgang voor voetgangers meteen na het eindpaaltje weer blokkeren.



Afb. 2 Bij grote drukte raakt zelfs het trottoir op de brug over de Keizersgracht volledig bezet met wachtende klanten.



Afb. 3 Tot op tientallen meters afstand van Fabel Friet wordt het trottoir vaak over de volle breedte bezet door de patat-eters, waardoor passerende voetgangers steeds weer de straat op moeten.



Afb. 4 Voor een aantal buurpanden staan blauwe bordjes met teksten als *Don't eat in front of the window*, maar daar trekt men zich meestal niets van aan.



Afb. 5 Ook op de stoepen van de huizen langs de Keizersgracht zitten de klanten van Fabel Friet hun patat te eten.



Afb. 6 Voor passanten bedoelde zitbankjes langs de gracht worden regelmatig bezet door klanten van Fabel Friet. Hun afval blijft achter en trekt meeuwen aan.



Afb. 7 Na sluitingstijd blijft het afval tot op grote afstand van Fabel Friet op straat liggen tot de gemeentereiniging het opruimt.