



**Amsterdam, 26 mei 2021**

Aan: het College van Burgemeesters en Wethouders van Amsterdam  
t.a.v. de wethouder Verkeer en Vervoer  
dhr. Egbert de Vries  
Aan de wethouder Mobiliteit

Graag geven wij bij deze onze zienswijze naar aanleiding van de concept-Mobiliteitsplannen voor Noord, Nieuw West, Zuidoost en West.

### **Voetgangers vergeten**

De mobiliteitsplannen zijn gënt op de Omgevingsvisie en Amsterdam Autoluw. Daar zien we dat dat voetgangers niet echt als een aparte mobiliteitsmodaliteit zijn opgepakt. Daarmee blijven noodzakelijke maatregelen voor de diverse en inclusieve mobiliteit van voetgangers te veel buiten zicht en blijven de daarmee gepaard gaande dilemma's bij verdeling van schaarse ruimte onzichtbaar.

Want die dilemma's zijn er wel degelijk, vooral als het gaat om de -in wezen oneigenlijke- vraagstukken van verdeling van de niet-auto-ruimte tussen fietsers, voetgangers én bijvoorbeeld, terrassen.

### **Te voet gaan, wandelen, lopen, wachten.. wat is een Voetganger?**

In de voorliggende concept Mobiliteitsplannen wordt de vervoersmodaliteit 'lopen' te weinig benoemd. Wij merken dat er ook geen consistente en volledige visie is op wat een voetganger, 'lopen', nou eigenlijk is, wat de rol in de openbare ruimte is en wat je ervoor moet doen. Niet voor niet horen we ten onrechte regelmatig de term 'wandelen' wat verwijst naar *recreatief lopen*, wat slechts één van de vormen van lopen is en zeker niet de meest voorkomende.

Veel vaker komt namelijk het *functionele lopen* (vaak icm het OV ) plus het *verblijven voor*.

Er is inmiddels een schat aan richtlijnen en ontwerpadviezen voorhanden waarmee al die vormen van lopen goed gefaciliteerd kunnen worden. Wij weten dat er een aparte Voetgangersnota in de maak is, maar uiteindelijk hechten wij er meer aan dat voetganger in de generieke mobiliteitsplannen zijn plaats krijgt.

### **De Voetganger als kanariepiet**

De voorliggende mobiliteitsplannen bevatten lijsten van te nemen maatregelen, maar de voetganger ontbreekt daarin telkens als aparte categorie. Er is een hardnekkig misverstand dat dat wel aan de orde kan komen bij de uitwerking in van de concrete plannen. Dat zou jammer zijn, want we zien tal van voorbeelden waarin het lopen bewust als eerste modaliteit wordt genoemd en als primaire 'placeholder' voor de notie van een leefbare stad.

Het gaat niet enkel om vierkante meters, maar dus ook om hoe je mensen 'buiten' krijgt, in de openbare ruimte. Met enkel ruimte kom je er dan niet. Want mensen lopen niet in een lege stad. Zij gaan pas 'lopen' als het niet enkel veilig is, maar ook 'aangenaam'. Zo zijn voetgangers en MKB

bijvoorbeeld elementen die elkaar kunnen versterken en zo samen de leefbaarheid van de wijk, de stad, maken. Met andere woorden alle plannen zouden steeds geënt moeten zijn op een samenhangende aanpak van woningbouw, infrastructuur en, meer dan dat, 'leefbaarheid' als ultieme toetsing moeten bevatten.

**Juist voetgangers hebben de menselijke maat nodig en zijn daarmee de kanariepieten van de leefbaarheid. Tel het aantal voetgangers in een straat en je weet genoeg over de leefbaarheid aldaar!**

### **Inclusiviteit en diversiteit**

Te weinig aandacht voor de voetgangers betekent dat mensen die op lopen zijn aangewezen buiten spel te komen staan. Het gaat hierbij om zelfstandig wonende ouderen, mensen met een beperking, minder draagkrachtigen en zij die op grond van andere overwegingen (cultuur) geen gebruik van de fiets maken, kortom heel veel Amsterdammers worden te veel uitgesloten in het Amsterdamse beleid.

### **De auto, OV en micro transport**

Minder auto, maar hoe dan? Een alternatief voor de auto is, naast de fiets, is het bieden van een goede Openbaar Vervoersvoorziening. Van belang voor: ouderen, mensen met een (visuele) beperking, minder draagkrachtigen of mensen die uit andere – bijvoorbeeld culturele- overwegingen geen gebruik van de fiets maken. Juist bij de laatste meters voor – en na het OV komen goede veilige en prettige voetgangersvoorzieningen om de hoek kijken. Dat wordt wel onderkend in plannen, maar ze bevatten geen enkele concrete aanwijzingen over functioneel efficiënt, veilig (voor slechtienden, kinderen en andere voetgangers en tenslotte zeker ook vrolijk (aantrekkelijk, verrassend, geborgen en groen) LOPEN. Steden als Singapore laten zien hoe je binnenstedelijke mobiliteit kan centreren rond lopen in combinatie met slimme hubs voor verder reizen en logistiek.

Te weinig wordt gekeken naar mogelijkheden voor **public-** micro e-transport met een cafetariamodel van hippe e-canta's, e-bikes, e-scooters waarmee ook de laatste meters naar de voordeur op nieuwe manieren kunnen worden afgelegd door mensen die niet kunnen fietsen of voor wie dat niet past binnen de eigen cultuur en levenswijze. De gemeente zou, gezien het grote belang voor de stad, dit niet aan private initiatieven moeten overlaten maar het als zorgplicht voor haar burgers moeten oppakken, met stadspas en al.

### **Voetpad als Restructuurte voor alles**

Een mobiliteitsplan gaat de facto ook over het vraagstuk van het verdelen van de schaarse openbare ruimte. Auto, fiets, looper en groenvoorzieningen vechten om voorrang en concurreren mee in de verdeling van die schaarste. Maar er is ook behoefte aan terrassen, plekken om vuilniszakken te stallen, fietsenstallingen, zitjes voor de deur...we willen veel in de openbare ruimte en terecht! Maar ...moet dat allemaal op het voetpad? Slommen tussen vuilnisbakken fietsen en terras-zitjes is leuk voor de jonge Amsterdammer maar een gemeente heeft ook een zorgplicht voor mensen met een beperking, ouderen etc.. Waarom de autoruimte en parkeerplekken daarvoor niet veel meer gebruikt?

### **Fiets te gast**

Het Fiets-te-gast concept zien wij steeds vaker gebruikt worden om moeilijke keuzes over schaarse ruimte uit de weg te gaan. Dat is naïef en ongewenst. Fiets-te-gast veronderstelt een bepaald, overigens niet nader omschreven- gedrag van fietsers, dat praktisch niet handhaafbaar is gebleken. In de praktijk nemen de fietsers de openbare ruimte in en worden voetgangers gedwongen tot wat in de motorrijderij 'defensief rijden', dus 'defensief lopen' wordt genoemd: vooraf al opzij gaan om ongelukken te voorkomen. Dat betekent dat het voetpad de facto een fietspad wordt waar voetgangers worden gedoogd, te gast zijn. Dat er geen ongelukken komen is

dan niet verwonderlijk, maar veilig en vrij lopen is dit niet en de facto wordt voetgangersruimte omgezet in fietsruimte. Des te sterker zal dit spelen als het fiets-te-gast label op een doorgaande fietsroute wordt geprojecteerd. Vooral de minder fitte, of minder oplettende voetganger - kinderen- zijn de dupe. De gemeente heeft een zorgplicht voor alle Amsterdammers.

### **OV, lopen, fietsen en groen: het gouden kwartet**

Deze vier elementen van de openbare ruimte zouden centraal moeten staan in de plannen. Samen zorgen ze voor een leefbare openbare ruimte. Als de openbare ruimte niet veilig en aangenaam is dan nemen mensen de auto.

**Groen** is -net als ruimte voor lopen- onmisbaar voor een leefbare openbare ruimte. Een stad die gedomineerd wordt door autoverkeer en waar voetgangers in de marge worden gedrongen, is een onleefbare en een onveilige stad.

### **Klimaat**

Het is fijn dat er een concept-Mobiliteitsplan is vrijgegeven. De doelen van de plannen zijn beperkt tot de bereikbaarheid en de woningopgave. In geen van de nota's wordt de urgentie benoemd van de klimaatopgave waaraan Amsterdam moet voldoen. In 2030 moet de CO2 uitstoot zijn gehalveerd en dat lukt niet met de voorgestelde maatregelen waarin de automobiliteit nauwelijks wordt teruggedrongen. Het lukt alleen als de enige echt duurzame en gezonde vervoerswijze – en dus zeker ook het lopen -al of niet in combinatie met OV- de hoogste prioriteit krijgt.

### **Hulp**

Wij missen in alle 4 de plannen een inspirerende uitwerking hoe dit doel bereikt kan worden door de voetgangers centraal te stellen. U mist node een structureel adviserende partij met expertise op dit terrein. Dat is een gemiste kans die nog hersteld kan worden en waarbij wij graag onze deskundigheid aanbieden. Laten we er samen een consistent breed gedragen geheel van maken op basis waarvan maatregelen kunnen worden uitgevoerd

Met vriendelijke groet,  
VoetgangersVereniging Nederland



Patty Muller  
Voorzitter