

Gemeente Amsterdam
afdeling Verkeer en Openbare ruimte
Postbus 1900
1000 BX Amsterdam

Datum: 19 oktober 2017
Betreft: Inspraakreactie Puccini methode

Kenmerk: U17-0096/BW

Geachte Wethouder,

Cliëntenbelang Amsterdam is blij dat er een concept-beleidskader Puccinimethode ter inspraak ligt. Dat geeft duidelijkheid in hoe de openbare ruimte van de stad er in de – nabije – toekomst uit komt te zien. Openbare ruimte van hoge kwaliteit, toegankelijk voor elke Amsterdammer, of het nu een bewoner, ondernemer of bezoeker is, is een groot goed.

In deze brief willen we een aantal suggesties aandragen die erop gericht zijn invulling te geven aan een “Inclusief en leeftijdsvriendelijk Amsterdam”.

Wat wij, ondanks de paragraaf 4.3 - Toegankelijkheid. in deel A, missen (en dan niet alleen in dit beleidskader Puccinimethode maar in het algemeen), zijn duidelijke en met elkaar samenhangende randvoorwaarden en uitgangspunten voor de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van Amsterdam voor ouderen en mensen met een beperking. Toegankelijkheid staat ook niet genoemd bij de ambities van de visie openbare ruimte in par 1.3.3. en in paragraaf 2.2 Overtuigingen. Dat stelt ons teleur.

Toegankelijkheid is nu een aparte paragraaf verderop. Het zou één van de basisovertuigingen moeten zijn, waarop het beleidskader Puccini is gebaseerd en niet ‘slechts’ een gerelateerd thema. De ambitie “toegankelijkheid” zou dus moeten worden toegevoegd aan de in o.a. de Aanleiding van het beleidskader Puccinimethode geformuleerde ambities en wij pleiten ervoor een zesde overtuiging toe te voegen aan de vijf overtuigingen waar de Puccinimethode op is gebaseerd:

Suggestie 1.

“Overtuiging 6. De openbare ruimte van Amsterdam moet toegankelijk en zelfstandig bruikbaar zijn voor iedereen”

Vaak komen wij nog, o.a. bij de beoordeling van stedenbouwkundige plannen en verkeerskundige projecten in de CVC situaties tegen die deze toegankelijkheid niet verbeteren en soms zelfs verslechteren.

De vijfde overtuiging, samenwerken, onderschrijven we van harte. Wat we echter elke keer weer missen is de samenwerking tussen het fysieke en sociale domein van de gemeente. Age-Friendly Cities, waar Amsterdam zich aan heeft gecommitteerd, kent meerdere ambities in het fysieke

domein. Het VN-verdrag voor de rechten van de mensen met een handicap, dat in 2016 door Nederland is geratificeerd, verplicht o.a. overheden om maatregelen te treffen om te komen tot een écht inclusieve samenleving. Om als gemeente Amsterdam het ambitieniveau van fysieke toegankelijkheid en bereikbaarheid van onder andere de openbare ruimte te kunnen formuleren en te kunnen realiseren is veel meer samenwerking tussen het sociale en fysieke domein nodig. Een belangrijk thema in het sociale domein is Age Friendly Cities (AFC). De eerste twee domeinen van AFC hebben betrekking op de inrichting van de openbare ruimte en het vervoer. Voor zover wij weten zijn deze nog niet in een beleidskader verankerd. Zo'n beleidskader Toegankelijkheid zou daar een mooi instrument voor zijn. In de bijlage, wellicht te overvloedig, de eerste twee domeinen van AFC.

Suggestie 2.

Stel een stedelijk kader toegankelijkheid en bereikbaarheid op, waarin vanuit het fysieke en sociale domein van de gemeente Amsterdam gezamenlijk wordt geformuleerd wat de ambities zijn op deze twee gebieden. Laat dit stedelijk kader ook een kader zijn voor (toekomstige) versies van het beleidskader Puccinimethode, Handboek Inrichting Openbare Ruimte, verkeersnetten etc. etc. Zorg ook dat in de "commissie Puccini" toegankelijkheid organisatorisch wordt geborgd.

Hoofdstuk 4 gaat over de relatie met die belangrijke thema's. Genoemd worden duurzaamheid, buurtparticipatie, betaalbaarheid en assetmanagement. Toegankelijkheid wordt niet genoemd, maar gelukkig is er wél een paragraaf aan gewijd, maar dan wel minimaal. Zoals eerder gezegd, toegankelijkheid moet een basisovertuiging zijn en niet 'slechts' een belangrijk gerelateerd thema. Het tweede gedeelte van het beleidskader Puccinimethode betreft het "Handboek Rood". Kenmerken en uitgangspunten voor straatwerk, openbare verlichting en straatmeubilair. Voor wat betreft het straatwerk kunnen we kort zijn: de door u opgenomen standaarden voldoen grotendeels; maar we hebben één belangrijk bezwaar:

Het valt ons op dat alle voetpaden in het centrum klinkers krijgen. Dat is voor ouderen, mensen die die slecht ter been zijn geen goede ontwikkeling: de vlakke uitvoering is slechter dan die van gewone stoeptegels én er is minder duidelijk onderscheid tussen trottoirs en rijbaan.

Suggestie 3

Heroverweeg de toepassing van betontegels als optie naast rode gebakken klinkers en neem in (klachten)onderhoud maatregelen om hobbelige / verzakte bestrating sneller te vervangen.

Als er maatwerk wordt ontworpen voor sommige gebieden is dat voor de groepen mensen met een beperking, en ouderen / kinderwagenrijders soms problematisch: neem de keitjes op de Dam (hobbelig) het Zuidplein (onderscheid voet-/fietszone nauwelijks te zien) of houten of metalen vlonders of trappen zoals bij de Zouthaven (glad).

Suggestie 4

Bij maatwerk zou het goed zijn de toegankelijkheid zwaar te laten meewegen in de afweging voor materiaalkeuze en hierover advies in te winnen bij ervaringsdeskundigen. De in ontwikkeling zijnde checklist toegankelijkheid openbare ruimte zou een goed toetsingskader kunnen worden.

Ten aanzien van straatmeubilair zoals omschreven in hoofdstuk 2 hebben we wel wat opmerkingen. Aanduidingen op afvalbakken en – containers zal zó moeten zijn dat ook voor slechtzienden duidelijk onderscheid te maken is tussen de verschillende soorten bakken en containers.

Suggestie 5

Voor dit onderwerp adviseren we contact op te nemen met de Oogvereniging.

Voor wat betreft het voorstel van de standaard Amsterdamse canapé-bank willen we opmerken dat banken zonder armléuningén voor ouderen en mindervaliden problemen kunnen geven met opstaan. Soms lukt het om met één hand af te zetten op de rugléuning en omhoog te komen, soms niet. Eén armléuning per bank zou dit probleem voor het grootste deel kunnen oplossen. Ditzelfde geldt voor de banken zonder rugléuning overigens.

Suggestie 6

Overweeg standaard minimaal één armléuning per bank te realiseren.

Voor wat betreft fietsenrekken vinden we de keuze voor een nietje, een rek of een vak een duidelijke en een logische, mits er bij de inpassing van de nietjes rekening wordt gehouden met de grootte van fietsen. We zijn voorstander van de 'smalle' nietjes, omdat die slordig parkeren buiten de vakken beter tegengaan.

T.a.v. vaste rekken: graag ook een beoordeling (met gebruikers) op verschillende aspecten als hierin nieuwe keuzes worden gemaakt, zoals het effect op fout/wildparkeren en de vrije ruimte die rondom het fietsenrek effectief beschikbaar blijft. We willen hierbij nog opmerken dat aangepaste fietsen passen vaak niet in een rek omdat ze te breed en/of te lang zijn.

Suggestie 7

Wanneer er voor een straat of gebied voor rekken wordt gekozen, voorzie dan ook in nietjes en/of vakken voor afwijkende modellen fietsen.

Het uitgangspunt zo min mogelijk paaltjes te plaatsen onderschrijven wij van harte. Wel willen het belang van een goede zichtbaarheid benadrukken; ze zullen nodig blijven maar kunnen dan een (gevaarlijk) obstakel vormen.

Tenslotte: als we blindegeleidelijnen ook maar even als straatmeubilair benoemen, constateren we dat er nog veel verschillende soorten geleidelijnen zijn en dat ze soms één en soms twee stoeptegels breed worden toegepast. Bekendheid met en toepassing van de hiervoor ontwikkelde richtlijn bevelen we nogmaals aan.

Suggestie 8

Wij adviseren u om in overleg met de Oogvereniging en andere betrokkenen het Handboek blindegeleidelijnen onder de aandacht van ontwerpers en beheerders te blijven brengen en zo nodig te herzien zodat dat het een goed en actueel kader blijft.

Hoofdstuk 3 gaat over inrichtingsprincipes en detaillering van straten. In paragraaf 3.2 lezen we dat op 30 km wegen geen fietspaden meer komen. Dit is voor iemand die niet hoort heel gevaarlijk, zelfs als deze wegen niet smal zijn. Als op een 30 km/h weg auto's rijden die haast hebben (de vele bestelbusjes, of auto's die een parkeerplek zoeken) rijden ze toch veel harder dan fietsers, en passeren deze rakelings. Heel gevaarlijk (en onaangenaam) voor de fietser die ze niet aan hoort komen.

In het voorstel worden alle 30 km wegen uitgevoerd in klinkers. Die zijn al direct veel minder glad dan asfalt, en als de klinkers niet heel goed gelegd worden of de weg wat ouder wordt (met zwaar verkeer met name), worden deze wegen snel heel hobbelig. Heel pijnlijk voor fietsers met artrose of reuma.

Ook de oversteekbaarheid van deze straten, waar voetgangersoversteekplaatsen niet verplicht zijn, staat onder druk.

Suggestie 9

Pas op 30 km wegen waar veel gefietst wordt wel (fietspaden met) roze asfalt toe en zorg voor goede en voldoende oversteekplaatsen (vops) ook in 30km gebieden.

In paragraaf 3.3. staat dat het streven bij minimumeisen voor trottoirbreedtes is, de openbare ruimte voor mensen met een beperking zo goed mogelijk te ontsluiten. Terecht geeft u aan dat er

een voorzieningenstrook nodig kan zijn om straatmeubilair maar ook fietsen, scooters etc. te kunnen plaatsen. Wel constateren we dat hier een andere 'norm' of berekening voor de trottoirbreedte staat dan in de Leidraad CVC is opgenomen.

Suggestie 10

Zorg voor duidelijkheid over de benodigde trottoirbreedte, en definieer duidelijk de minimale (gegarandeerde) vrije doorgangsbreedte (of in verkeers termen: profiel van vrije ruimte). Wat ons betreft is dat 1.80m

In straten waar de druk op de openbare ruimte hoog is, en nogal eens een stapeling van ambities en functies is, staat de vrije ruimte voor de voetganger in de praktijk nogal eens onder druk. Theoretisch is die wel aanwezig, maar in de praktijk is die ruimte toch niet beschikbaar, bijvoorbeeld door fout geparkeerde fietsen, huisvuil, geveltuinen, uitdeijende terrassen. We willen één pilot voorstellen om in zo'n straat de vrije ruimte ook daadwerkelijk zichtbaar te maken in het trottoir, door dmv verschil in bestrating aan te geven wat de obstakelvrije voetgangersruimte is.

Suggestie 11

Overweeg een pilot in een drukke, smalle straat met veel functies waarin de vrije ruimte veel duidelijker gemarkeerd is, zodat gemonitord kan worden of deze ruimte ook daadwerkelijk wordt vrijgehouden.

Parkeren. Wij hebben ernstige bezwaren tegen de steeds vaker toegepaste variant waarbij de parkeerplaatsen op trottoirhoogte worden geplaatst. De zogenaamde ruimtewinst voor de voetganger is fictief en in de praktijk juist minder omdat bij intensief gebruik de ruimte wordt benut voor parkeren en niet ten goede komt aan de voetganger; Er wordt slordiger geparkeerd omdat automobilisten niet meer de trottoirband kunnen gebruiken om binnen het vak te parkeren. Auto's staan regelmatig buiten het vak. Voor automobilisten met een aangepaste auto is het onmogelijk om zelfstandig in- en uit te stappen door het extra hoogteverschil tussen rijbaan en auto. Inpassen van (algemene) gehandicaptenparkeerplaatsen is hierdoor vrijwel onmogelijk geworden en het gemeentelijk beleid om mensen met een GPK overal te laten parkeren wordt hierdoor ook ernstig beperkt. Overigens willen we een goed zichtbare kruismarkering op het wegdek voor (algemene) gehandicaptenparkeerplaatsen graag toegevoegd zien aan Puccini.

Suggestie 12

Heroverweeg de parkeervariant waarbij op het trottoir wordt geparkeerd. Dit is een niet toegankelijke, niet inclusieve variant. Wat ons betreft heeft deze zoveel nadelen dat die moet worden geschrapt.

Het laatste deel van het beleidskader betreft Puccinimethode Groen. Hierop hebben wij geen opmerkingen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Bart Weggeman.

Met vriendelijke groet,

Mevr. J. Meijer
Voorzitter

Bijlage: Checklist Age Friendly Cities (deels)

Checklist met belangrijke kenmerken van Age-friendly Cities	
1. Buitenruimte en bebouwing	
1.1	<input type="radio"/> Openbare ruimten zijn schoon en aangenaam
1.2	<input type="radio"/> Groenvoorzieningen en straatmeubilair zijn voldoende in aantal, goed onderhouden en veilig
1.3	<input type="radio"/> Trottoirs zijn goed onderhouden, vrij van obstakels en uitsluitend bestemd voor voetgangers, wel zijn er parkeerplekken voor fietsen
1.4	<input type="radio"/> Trottoirs zijn niet glad, breed genoeg voor rolstoelen en hebben bij oversteekplaatsen verlaagde stoepranden zodat de stoep op straatniveau uitkomt
1.5	<input type="radio"/> Er zijn voldoende en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers met verschillende soorten beperkingen, met anti-slip markeringen, visuele en geluidssignalen, en er is voldoende tijd om over te steken
1.6	<input type="radio"/> Weggebruikers geven voorrang aan voetgangers bij kruisingen en oversteekplaatsen
1.7	<input type="radio"/> Fietspaden zijn gescheiden van trottoirs en andere voetgangerspaden
1.8	<input type="radio"/> De veiligheid in de openbare ruimte wordt bevorderd door goede straatverlichting, surveillance van de politie en voorlichting, ook op buurtniveau
1.9	<input type="radio"/> Voorzieningen bevinden zich vlak bij elkaar en zijn toegankelijk
1.10	<input type="radio"/> Voor ouderen zijn er speciale klantvriendelijke regelingen, zoals gescheiden wachtrijen of ouderenloketten
1.11	<input type="radio"/> Gebouwen hebben binnen en buiten een goede toegankelijkheid, en zijn voorzien van zitplaatsen, toiletten, toegankelijke liften, rolstoelhellingen, trappen met leuningen en anti-slip vloeren
1.12	<input type="radio"/> Er zijn zowel binnen als buiten voldoende openbare toiletten, en ze zijn schoon, goed onderhouden en toegankelijk