



Verslag

Symposium Van scheve stoeptegels tot 'Dat lossen we samen op'

oftewel: "Hoe ouderenvriendelijk kunnen we Amsterdam Centrum gaan maken?" - 2^e ronde

Plaats: Boekmanzaal, Waterlooplein 1, Amsterdam
Datum: 8 December 2017
Tijd: 13.45 tot 17.00 uur
Dagvoorzitter: Evelien Eshuis

1. Opening

Namens de Ouderen Advies Raad Centrum heet voorzitter Joke van Unen alle aanwezigen van harte welkom op het symposium. Het symposium is een afronding van het thema 'Hoe ouderenvriendelijk is de binnenstad?', waar de Raad een jaar geleden ook mee bezig was. Het afgelopen jaar is er actie ondernomen en is er de diepte ingegaan. Er zijn vijf wandelingen georganiseerd in vijf buurten in het centrum en er is door middel van een onderzoek een samenwerking gestart met de Hogeschool van Amsterdam (HvA). Vervolgens schetst de voorzitter het programma voor de middag. Voor de pauze zal er gestart worden met een korte impressie van de wandelingen, vervolgens een terugblik op het onderzoek en tenslotte wat er ambtelijk gaat gebeuren met de adviezen. Na de pauze wordt er meer focus gelegd op de toekomst aan de hand van de vraag: 'Kunnen we Amsterdam veiliger maken door op een andere manier naar de openbare ruimte te kijken?' en is er ruimte voor discussie. Joke van Unen eindigt haar verhaal door de dagvoorzitter Evelien Eshuis voor te stellen.

2. Korte impressie van de wandelingen (voor meer informatie: www.buurtkijken.nl)

Wandeling 1: Raamplein

Hein Hoefnagels vertelt dat bij deze wandeling duidelijk werd dat er veel obstakels op trottoirs zijn die het lastig maken voor ouderen, met name voor ouderen met een rollator, om zich voort te bewegen. Hij geeft aan dat handhaving zou moeten leiden tot verwijdering van de obstakels en dat dit dus een oplossing zou zijn voor veel problemen.

Wandeling 2: Haarlemmerbuurt

Janneke Doreleijers benadrukt dat ook bij deze wandeling naar voren kwam dat trottoirs veelal door obstakels in beslag worden genomen en daardoor niet meer beloopbaar zijn. Voetgangers worden zo gedwongen de straat op te gaan. Maar ook de veiligheid is een belangrijk aandachtspunt en dan met name het agressieve fietsgedrag. Van de zebrapaden die zijn aangelegd is nog niet veel te merken. Handhaving wordt ook hier als oplossing genoemd. De voetganger moet beschermd worden, mogelijk door shared space. Anders gezegd: 'De voetganger is de baas'.

Wandeling 3: Weteringbuurt

Frans Scheen neemt het woord en vertelt dat hem bij deze wandeling de hoeveelheid steigers die op de stoep staan geplaatst opviel. Hij geeft aan dat daar ook andere technieken voor zijn en weerlegt dat handhaving te ingewikkeld zou zijn. Daarnaast moeten, ook hier, voetgangers vaak de weg op en hebben dan te maken met stoepranden die vaak hoog zijn (zoals bij de Vijzelstraat). Hopelijk gaat de Rode Loper hier verbetering in bieden. Als oplossing geeft hij verder nog dat voetgangers de gelegenheid moeten krijgen de baas te zijn, zodat het een loopgebied wordt waar fietsers en auto's te gast zijn.

Wandeling 4: Plantagebuurt

Carien Stephan pleit voor een markering bij de ingang van het souterrain bij het Occohofje (Nieuwe Keizersgracht), waar men zich nu lelijk kan verstoppen. Andere dingen die opvielen waren te korte groenfasen van het stoplicht, stoepen die geëgaliseerd moeten worden en blokkade van voetpaden door fietsen, auto's en plantenbakken. De gemeente moet beter handhaven en meer fietsenrekken neerzetten.

Wandeling 5: Oostelijke Eilanden

Bij de wandeling door de Oostelijke Eilanden viel het Dingeman Coumou op dat vrachtwagens met laden en lossen de stoep in beslag namen en ook dat terrassen het voetpad blokkeerden. Oplossing zou zijn om de terrassen te beperken, of een deel van de rijweg voor voetgangers beschikbaar te maken. Verder is de bushalte op de Eilandboulevard opgeheven, waardoor het een stuk moeilijker is geworden om bij de Dappermarkt te komen.

3. Terugblik op het onderzoek

De terugblik op de wandelingen werd gevolgd door een terugblik op het onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) door Sabine Hop, docent Bestuurskunde aan de HvA. De HvA was door de Ouderen Advies Raad benaderd om onderzoek te doen in de vijf buurten door het houden van 150 enquêtes in elke buurt. De studenten kwamen erachter dat het afnemen van interviews een moeizaam proces is. Het bleek lastig om ouderen aan te spreken, omdat ze vaak schuw zijn en de studenten niet gewend waren met ouderen een gesprek aan te gaan. Gaandeweg veranderde het beeld van de studenten, ze merkten dat best veel ouderen ondanks hun leeftijd heel kwiek en fysiek tot veel in staat kunnen zijn. Sabine Hop had twee studenten meegenomen, Shannon Tobi en Tim Pasma. Zij hebben onderzoek gedaan in de Weteringbuurt. Shannon Tobi merkte dat ouderen bang zijn op de fiets te stappen omdat het fietsverkeer zo snel gaat. Het viel Tim Pasma op dat het in de buurt soms te druk wordt, maar dat hij ook meer inzicht heeft gekregen waarom de buurt juist zo leuk is. (Voor de resultaten van het onderzoek, zie: www.buurtkijken.nl).

4. Oplossen van knelpunten

Björn Raven vertelt namens stadsdeel Centrum, waar hij adviseur Openbare Ruimte is, welke knelpunten opgelost gaan worden en welke niet; dit op grond van een amendement dat eerder dit jaar is aangenomen en dat betrekking heeft op fysieke ingrepen in de openbare ruimte. Hieronder worden enkel de knelpunten genoemd die wel zijn toegekend.

Allereerst worden banken vervangen door banken met leuningen, want dat geeft extra steun voor ouderen. Ook worden er blindegeleidelijnen en gidslijnen aangebracht bij de Eerste Leeghwaterstraat. Die zijn nu helemaal niet aanwezig. Er worden tegels met 'verboden fietsen te plaatsen' bij verzorgingstehuizen en belangrijke looproutes geplaatst, zodat men makkelijker gebruik kan maken van de trottoirs. Extra algemene mindervalideparkeerplaatsen worden aangewezen, daar zijn er nu weinig van in het centrum. Ook worden er gerichte parkeerplekken aangebracht bij De Rietvink voor kiss & ride, laden en lossen, en voor mindervaliden. Ten slotte worden er meer mindervalide toiletten geplaatst. Bovenstaande knelpunten zijn gehonoreerd aan de hand van het genoemde amendement.

Voor de knelpunten die niet gehonoreerd zijn (waarvan veel zijn doorverwezen naar de herinrichtingsplannen) wordt geprobeerd geld te vrij te krijgen uit andere gemeentelijke potjes. De herinrichting in deze vijf buurten staat in ieder geval niet voor de komende vier jaar op de agenda, omdat er nu al vier jaar vooruit is geprogrammeerd.

Na de presentatie van Björn Raven nam Roeland Rengelink het woord namens de Bestuurscommissie van stadsdeel Centrum om het een en ander nader toe te lichten. Hij vertelt dat dankzij het amendement twee miljoen euro is vrijgemaakt om de knelpunten, die te maken hebben met de toegankelijkheid voor ouderen, op te lossen. Zeven ton is daarvan toegekend aan stadsdeel Centrum. Hij benadrukt dat er andere oplossingen gevonden moeten worden voor de knelpunten die niet in aanmerking komen voor het amendement. Volgend jaar stelt de Bestuurscommissie in ieder geval één ton per buurt extra beschikbaar om de kleinere knelpunten op te lossen.

Roeland Rengelink benadrukt de twee knelpunten die volgens hem het meest structureel zijn. Dat zijn ten eerste dat overal fietsen staan en ten tweede dat de voorwaarde, dat een stoep 1.5 meter breed moet zijn, vaak niet wordt gehaald in de binnenstad. Dat laatste komt meestal door fietsen en in uitgaansgebieden door terrassen die de stoep in beslag nemen. Met name aan de terrassen denkt hij wat te kunnen doen. Onlangs is het nieuwe beleid “Toegankelijkheid Openbare Ruimte” aan de gemeenteraad verstuurd. Daarin is aangegeven dat er gezorgd moet worden dat de standaard van 1.5 meter doorgangruimte voor de voetganger naar 1.8 of 2.0 meter gaat, omdat in de praktijk blijkt dat 1.5 meter vaak niet genoeg is. Dat kan met name bij nieuwe terrasvergunningen ingevoerd worden. Bij bestaande terrassen is het lastiger om die weg te halen en dat zal daarom meer tijd nodig hebben. Het moet namelijk heel goed onderbouwd worden en uitbaters van bestaande terrassen zullen er niet snel mee instemmen, omdat het om heel veel geld gaat. Het fietsprobleem is een stuk lastiger, stelt Roeland Rengelink. Er is onvoldoende ruimte op de stoep te vinden voor fietsers. Daarom wordt er nu gekeken om van autoparkeerplaatsen overdag fietsparkeerplaatsen te maken. In de binnenstad gaat het om zo'n 100.000 fietsen die in straten staan. Roeland Rengelink benadrukt ten slotte dat een algemene regel lastig wordt en dat er per situatie gekeken moet worden hoe het beste gehandeld kan worden.

5. Katinka Fledderus over ‘shared space’

Katinka Fledderus, verkeerskundig ingenieur bij de gemeente, vertelt na de pauze over shared space en gedragsbeïnvloeding en neemt daarbij de plek bij de ponten aan de IJ-zijde van het CS als voorbeeld. Daar komen namelijk enorme massa's mensen uit verschillende richtingen bij elkaar. Mensen die een rechte lijn volgen, denken vaak dat ze voorrang hebben en dat kan tot gevaarlijke situaties leiden. Stoplichten waren ook geen optie vanwege de ponten die plots een hele menigte uitspuwen. Dus er moest iets anders bedacht worden. Er moest daarbij rekening gehouden worden met het gedrag van de verkeersdeelnemers. Voorbeelden daarvan zijn de snelheid: als men een eigen rechte rijbaan heeft, gaat men vaak te snel. Een ander voorbeeld is dat er wel of geen voorrang verleend wordt of dat er wel of niet ingehaald wordt. In het verkeer kan men zijn aandacht erbij hebben of afgeleid zijn, respectvol of humeurig zijn, of zeker of onzeker van nature zijn. Hier moet allemaal rekening mee gehouden worden. Maar wat voor middelen zijn er om dit in goede banen te leiden? Katinka Fledderus stelt dat het handig is instructies te geven bij een nieuw ontwerp, of een bepaalde scholing door mensen op een hele andere manier door de stad te manoeuvreren (bijvoorbeeld schoolkinderen in een vrachtwagen laten meerijden zodat zij de dode hoek ervaren) of door handhaving, verkeersgeleiding of geur. Rijbanen kunnen van elkaar onderscheiden worden door middel van kleur, geluid, borden, materiaal, breedte, contrast en hoogteverschil.

Bij de IJ-zijde verandert de kleur, materiaal en hoogte voordat je op het shared space plein komt. Op zo'n plek zijn geen stoplichten of verkeersborden aanwezig. Dat betekent dat ieder van de verkeersdeelnemers gelijkwaardig is, niemand voorrang heeft, en men dus vooral goed op elkaar moet letten. Veel betrokkenen dachten van tevoren dat dit niet zou gaan werken, maar omdat er zoveel mensen elkaar moeten kruisen was er geen andere oplossing. En het blijkt te werken. Hoe komt dat? Katinka Fledderus beantwoordt deze vraag aan de hand van een aantal punten.

Allereerst, als er een negatieve sociale norm is kan dat een erg negatieve invloed hebben op het proces. Maar een houding wordt weer gevormd door gedrag.

Wanneer je eerst heel negatief bent over een situatie maar je ervaart daarna dat het wel meevalt, dan worden het gedrag en de houding op elkaar aangepast. Dus kijk het eerst even aan en geloof ook in de oplossing. Maar ook het sociaal dilemma speelt een rol; als iedereen zich gedraagt, gedraag jij je ook. Daarom is het van belang in het begin veel toezicht te hebben, om zo het goede gedrag er als het ware in te laten slijten.

Een ander belangrijk punt is billijkheid en rechtvaardigheid. Iedereen heeft te maken met de gevolgen van de nieuwe situatie doordat iedereen goed om zich heen moet kijken en vaart moet minderen: aandacht omhoog, snelheid omlaag. Wat dat betreft zijn de nadelen van de maatregel eerlijk verdeeld, waardoor het een grotere kans van slagen heeft. Het laatste punt is dat de maatregel geloofwaardig moet zijn. Zo is het passend dat de gemeente Amsterdam als wegbeheerder deze maatregel bij de IJ-zijde heeft doorgevoerd.

6. Discussie

Na de presentatie over shared space was er ruimte voor discussie. Katinka en de leden van het DB van de bestuurscommissie zijn aanwezig om de vragen te beantwoorden.

Op de vraag van Saar Boerlage of er cijfers zijn over hoeveel voetgangers en fietsers een ongeluk hebben gekregen, of in het ziekenhuis terecht zijn gekomen, antwoordt Katinka dat dat jarenlang is gemonitord. Er zijn geen ernstige ongelukken geweest. Het monitorrapport is vrij toegankelijk.

Volgens Els Willems werkt het inderdaad, vooral doordat de akelige drempels de snelheid eruit halen. Die drempels zijn volgens haar niet overal mogelijk in Amsterdam, zoals op de Turfmarkt. Het verhaal van Katinka geldt specifiek voor de locatie aan de IJ-zijde. Elke plek is uniek. Ze is absoluut geen voorstander van overal shared space. Gedrag en mogelijke gedragsbeïnvloeding moet je heel goed per plek bekijken.

Frederika Gepken vraagt aandacht voor een categorie die ook gebruik maakt van shared space en misschien nog wel meer dan andere categorieën, de toeristen. Zij zijn nauwelijks bekend met het gedrag van fietsers. Wat kan er gedaan worden aan de bewustwording van toeristen over de verkeerssituaties in Amsterdam?

Het is heel afhankelijk van op welke plek je bent, benadrukt Katinka. Deze plek, de IJ-zijde, is juist makkelijk voor toeristen. De voetganger is de maatgevende mobiliteit en daar zijn zij aan gewend. De fietser moet zich hier aanpassen. Dat vinden toeristen vaak prettig. Fietsers nemen hier niet heel duidelijk voorrang.

Gertrud Pijnenburg heeft als fysiotherapeut onderzoek in de Nieuwmarkt laten doen naar het vallen van ouderen in deze buurt. Conclusie: het is niet veilig voor ouderen door cumulatie en samenspel van factoren. Er moet iemand zoals Katinka aangesteld worden, voor mensen die graag in de stad willen wonen en in de stad willen zijn en die naar al deze drukke plekken gaan. De capaciteit van de oude stad is in het geding. Doet ze ook iets voor de ouderen?

Katinka bekijkt als verkeerskundig adviseur hoe je van ene situatie in de andere kunt komen. Er moet een koppeling gemaakt worden tussen wat je ziet en met welke programma je zoveel mogelijk kunt bereiken. Ontwerpen is verschrikkelijk moeilijk, want wat goed is voor de een, is slecht voor de andere. Veiligheid staat altijd bovenaan.

Petra de Vries stelt twee vragen. 1) Is er onderzoek gedaan naar hoe mensen de gedeelde ruimte achter het CS ervaren? Ze ervaart het zelf niet zo positief, is bang dat ze haar van de sokken rijden. Ze ervaart het als massaal en bedreigend. Is er gekeken naar die beleving?

Katinka vraagt of er een andere inrichting is die haar een beter gevoel zou geven. Dit ontwerp schakelt iedereen gelijk in snelheid. Zij gelooft dat het werkt en dat is belangrijk. De beleving van druk en eng is herkenbaar, maar een andere oplossing is er niet.

2) Is er een stedelijk terrassenbeleid? En is er in de richtlijnen opgenomen dat cafégangsters niet op de stoep mogen staan?

Roeland Rengelink antwoordt dat er stedelijk beleid is en dat er 1.5 meter ruimte moet overblijven. Dat werkt soms niet, omdat er fietsen worden gestald. Hetzelfde geldt voor de cafégangsters; uitwaaiing mag niet, maar bij de uitgang is het niet verboden. Je kunt dan moeilijk ingrijpen. Formeel is het geregeld, maar in de praktijk werkt het niet altijd.

Roland Hopmans vindt dat op het Leidseplein het verschil tussen fiets- en voetpad nauwelijks opvalt. Volgens Katinka kun je variëren in kleur, contrast en hoogte. Bepaalde groepen hebben daar steun aan en hebben dat nodig. Op het Leidseplein loopt het in elkaar over, en als de ruimte klein is dan gaat de fietser op het voetpad. Het is dus heel afhankelijk van de totaalruimte. Vaak wordt het in dezelfde kleur gedaan, omdat dat er mooier uitziet.

Jeanine van Pinxteren vult aan dat stedenbouwkundigen het mooi vinden als het rustig is, maar het moet ook veilig zijn. Algemeen beleid heeft volgens haar geen zin, want de situatie is overall verschillend. Vergelijk bijvoorbeeld de Jordaan met de Oostelijke Eilanden. En we zullen nooit afkomen van gebouwen met trapjes, die je alleen maar kunt verbeteren door er een wit randje omheen te maken. Over de veiligheid van stoepen zonder Amsterdammertjes is nu ook steeds meer discussie. Willen we de Amsterdammertjes terug?

Marijke Verhaak heeft als gehandicapte een andere kijk op dingen dan niet gehandicapten. Ze is bang om te vallen, vermijdt zoveel mogelijk plekken waar veel mensen samenkomen. Dus bij shared space 'niet bang zijn' is voor haar onmogelijk. Mensen die het niet durven, die komen niet meer. Die gaan plekken mijden die bedreigend zijn. Bij de pont is er geen logica door de grote massa.

Katinka heeft niet willen aangeven dat er meer shared space moet komen, maar dat het voor deze plek de beste oplossing was.

Een ander punt van Marijke zijn de zebrapaden voor fietsers. De verkeerslichten zijn afgeschaft, maar zebrapaden werken niet zonder stoplichten. Ze wil graag stoplichten én zebrapaden.

Katinka geeft aan dat voetgangers bij zebrapaden nog steeds wettelijk voorrang hebben en dat ze veilig zouden moeten zijn.

Björn Raven voegt toe dat het bij de gedeelde ruimte bij het CS vooral gaat om verkeersstromen. Maar je kunt ook het gebruik afwisselen; het zogenaamde meervoudig ruimtegebruik. Fiets- en autoparkeerplaatsen delen is ook shared space. Dus op die manier is het wel een verbetering van de openbare ruimte.

Hij vraagt vervolgens hoe mensen met een visuele beperking de situatie bij het CS ervaren.

Volgens Katinka is daar veel contact over geweest. Aan de IJ-zijde hangt geen reling, dus is het sowieso een lastige plek voor slechtzienden. Gewone routes via de zebrapaden zijn daarvoor de beste oplossing. Je kan twee dingen delen, tijd en ruimte, en daar moet je zo zorgvuldig mogelijk mee omgaan.

Aukje van Deutekom geeft aan dat 'hoe inrichten' één kant van het verhaal is, maar 'hoe handhaven' de andere kant. Worden mensen wel gestraft?

Volgens Roeland Rengelink is dat het grootste verwijt dat het bestuur wordt gemaakt. Aan de ene kant zijn er regels en die worden onvoldoende gehandhaafd. Aan de andere kant wil men ook nieuwe regels. Het probleem is eigenlijk gewoon dat er fysiek te weinig ruimte is en dat los je met handhaving alleen niet op.

Er volgt een vraag over het fietsparkeerprobleem. Roeland geeft aan dat een fietsparkeerverbod alleen mag als er alternatieven dicht in de buurt zijn. Fietsvoorzieningen worden zoveel mogelijk gebruikt. En er worden parkeerplaatsen voor auto's opgeheven, die dan gebruikt kunnen worden voor fietsen. Maar, stelt de vraagsteller, in een documentaire ('Trappen', over fietsen in Amsterdam) was te zien dat er in een parkeergarage aan de Prins Hendrikkade helemaal geen auto's staan, terwijl daar wel veel ruimte is, bijv. voor fietsen. Vraag: dus er wordt niets gedaan met die ruimte?

Volgens Jeanine van Pinxteren wordt er naar die lege parkeergarage gekeken. Maar het is een privégarage, dus dan moet de gemeente eventueel gaan onderhandelen.

Marie-Louise Jongsma heeft veel meer last van scooters dan van fietsers, maar daar hoort ze nu niemand over. Wat wordt daaraan gedaan?

Jeanine van Pinxteren is het daar helemaal mee eens en zou er het liefst helemaal vanaf willen. Per 1 januari 2018 komen er minder scooters in de binnenstad door het instellen van een milieuzone, waardoor oude en vervuilende scooters er niet meer in mogen.

Bovendien, halverwege volgend jaar moeten alle scooters naar de rijweg en dat zal het scootergebruik verminderen. Hopelijk gaat dit helpen, want scooters zijn echt een probleem. Scooters hebben, in tegenstelling tot fietsen, een kenteken en dat maakt handhaven gemakkelijker.

Mieke Doeff woont in de Noord-Jordaan en ergert zich enorm aan de busjes van werklieden op de stoep. Mensen moeten daardoor op straat lopen. De busjes hebben ontheffing, maar niet om op de stoep te staan. Als er geen handhaving mogelijk is, dan moet de gemeente misschien maar stoppen met het afgeven van vergunningen.

Roeland Rengelink antwoordt dat er twee soorten ontheffingen zijn: om de stad in te komen en om ergens te staan. Voor allebei geldt dat je niet ergens mag staan waar je ander verkeer hindert. Het handhaven kan effectiever met een apparaatje dat parkeerwachters hebben en waarmee ze foto's kunnen maken. Er gaan veel instanties over de ontheffingen en er wordt naar gekeken.

Dirk Bol uit de Haarlemmerbuurt heeft het over het conflict tussen fietsers en voetgangers. Er is een harde kern van fietsers die nergens rekening mee houdt. Autoluwte is succesvol gebleken. Kan dit als voorbeeld genomen worden voor fietsers?

Roeland Rengelink antwoordt dat er een alternatieve fietsroute komt langs de Haarlemmerhouttuinen (de scheurroute). Daar zijn twee bruggen voor nodig, waardoor het even duurt.

Naar aanleiding van de klacht dat er alsmaar bus- en tramhaltes vervallen vertelt Herman Brüheim, van de Vervoersregio Amsterdam, dat het niet zo is dat haltes zomaar worden opgeheven. De behoefte van mensen verandert, bijvoorbeeld doordat mensen langer thuis wonen. De afstanden naar haltes moeten daarop aangepast worden en daar zijn ze samen met het GVB mee bezig.

‘Op dit positieve geluid hoorde je mompelen “Dat zou ook kunnen betekenen dat er juist méér haltes nodig zijn”’.

Saar Boerlage houdt tenslotte een pleidooi voor de voetganger. Die neemt geen parkeerruimte in beslag zoals fietsen, auto, bus, tram. In de stad wordt alles op die vervoermiddelen gegooid. Ze pleit voor meer focus op voetgangers. Laat de vervoersmiddelen en ga lopen. Daarnaast pleit ze voor fijnmazig openbaar vervoer. Daar moet veel beter over nagedacht worden.

7. Afsluiting

Joke van Unen vertelt dat de Ouderen Advies Raad Centrum na anderhalf jaar stopt met dit onderwerp en biedt het advies aan Roeland Rengelink aan. Zij vraagt of hij eventueel een nieuw thema heeft dat de Ouderen Advies Raad zou kunnen oppakken. Het lijkt hem interessant om te kijken naar hoe je een buurt leefbaar houdt voor ouderen en dan met name door te werken aan de voorzieningen in de omgeving. Dit is een belangrijk vraagstuk, omdat er weinig mensen verhuizen waardoor de gemiddelde leeftijd in de binnenstad steeds hoger wordt.

De Ouderen Advies Raad Centrum zal zich beraden of dit thema geschikt is voor een toekomstig symposium.

Dit verslag werd voor de OAR Amsterdam Centrum gemaakt door **Sabine Borghuis**.

De foto's, die tijdens het symposium zijn gemaakt, zijn te bekijken op www.buurtkijken.nl

Amsterdam, 8 januari 2018