



Aan: College B&W,
t.a.v. wethouder dhr. Litjens
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Betreft: Ongevraagd advies 'Toegankelijkheid openbare ruimte'

Amsterdam, 17 mei 2018

Geachte heer Litjens,

Voor u ligt een ongevraagd advies van de Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam over het onderwerp "Toegankelijkheid openbare ruimte".

Ter inleiding

Het stadsbestuur van Amsterdam streeft naar een inclusieve stad, die toegankelijk is voor iedereen en waarin ook de kwetsbare burgers kunnen participeren. Dit doet zij onder andere door inspanningen in het kader van "Amsterdam werkt aan toegankelijkheid" en het project Age Friendly City. Het is in dit kader dat we uw aandacht vragen voor een aantal problemen die wij signaleren.

De Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam houdt zich bezig met het beleid en de uitvoering van de Wmo. Dit hangt nauw samen met andere beleidsterreinen zoals die van verkeer en vervoer.

We zien op dit terrein, dat er een nauwe samenwerking bestaat met de belangen- en klankbordgroepen en dat ook in de Centrale Verkeerscommissie veel aandacht is voor toegankelijkheid.

Wij vragen in dit advies extra aandacht voor de toegankelijkheid van voorzieningen en de openbare ruimte.

Hieronder een aantal problemen, die we aan u voor willen leggen.

De voetganger is kwetsbaar

De meest kwetsbare verkeersdeelnemer is de voetganger, al dan niet met een beperking. Dat betekent dat zij door middel van omgevingsfactoren de meeste kans maken op een ongeluk met schadelijke gevolgen.

- In Amsterdam, zeker in de binnenstad, is er vaak te weinig ruimte om verkeerssituaties te veranderen. Veelal wordt er dan gekozen voor een snelle doorgang van fietsverkeer, bijvoorbeeld in de Langebrugsteeg en in de Negen Straatjes die onlangs zijn gesloten voor autoverkeer. De straten en de stoepen zijn echter smal en het hoogteverschil is fors. De trottoirs staan ook vaak vol obstakels. Dat betekent dat de voetgangers en rolstoelgebruikers zich op straat moeten mengen met fietsers en scooters. Er gebeuren nu meer ongelukken dan toen de straten nog niet autovrij waren.
- Gelukkig wordt er nagedacht over 'zelfdenkende stoplichten'. Dit is echter voorlopig niet gerealiseerd. Stoplichten zijn aangepast aan de doorstroming van het autoverkeer en de voetganger moet zich aanpassen. Voetgangers die zich langzaam bewegen, hebben regelmatig niet voldoende tijd om de straat over te steken. Gelukkig wordt er nagedacht over 'zelfdenkende stoplichten'. Dit is echter voorlopig niet gerealiseerd. Wij pleiten voor een snellere invoering van deze stoplichten.
- Het komt tegenwoordig steeds vaker voor dat de zebra niet meer doorgetrokken wordt tot over het fietspad. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat de Amsterdamse fietser hier toch niet voor stopt. De (her)opvoeding van deze verkeersdeelnemers is inderdaad een heikel punt. Toch pleiten wij voor doorlopende zebra's en handhaving om alle verkeersdeelnemers een veilige overstek te gunnen.

Voetgangers met een visuele beperking zijn op belangrijke oversteekpunten afhankelijk van geleidelijnen. Deze zijn lang niet overal aanwezig of houden plotseling op. Op het Centraal Station kan iemand met een visuele beperking bijvoorbeeld niet zijn eigen weg kiezen, maar wordt hij gedwongen vanaf de metro de schuin oplopende band te nemen, die bij slecht zicht een gevaarlijk obstakel is.

Graag zouden we daarom ook zien dat er tijdens (langdurige) werkzaamheden in de openbare ruimte en op de stations gezorgd wordt voor veilige routes met tijdelijke voorzieningen voor alle gebruikers.

'Shared Space' niet voor de kwetsbare voetganger

In Amsterdam wordt steeds meer voor een 'shared space'-oplossing gekozen om lastige verkeerssituaties op te lossen. Over het algemeen laat de gemeente weten zeer tevreden met de ervaringen daaromtrent: er zijn minder ongelukken op die plaatsen. Door het straatbeeld onoverzichtelijker te maken wordt de weggebruiker namelijk alerter en voorzichtiger.

De negatieve kant van de 'gedeelde ruimte' is dat bepaalde risicogroepen zoals ouderen en gehandicapten problemen ervaren, uist door dit gebrek aan overzicht, te langzaam zijn en zo'n drukke situatie niet goed kunnen inschatten.

Burgers die deze gebieden moeten passeren, klagen erover dat ze zich daar onveilig voelen. Zij vermijden deze plaatsen. Logisch dat er dan minder ongelukken gebeuren. Het is echter een vorm van uitsluiting van degenen voor wie een 'shared space' teveel risico's heeft. We vragen ons overigens ook af, wie er juridisch aansprakelijk is voor de schade, als er ongelukken gebeuren indien er geen regels zijn.

Het fiets(parkeer)beleid

'Meer plaatsen voor fietsparkeren' is één van de pijlers van het Meerjarenplan Fiets. Het plan kent voornemens die voor mensen met een beperking van wezenlijk belang zijn, bijvoorbeeld minder fietsen in de openbare ruimte en zoveel mogelijk parkeren binnen parkeerperken. Er wordt in het Meerjarenplan Fiets met geen woord gerept over 'speciale' verkeersdeelnemers, die aangepaste fietsvoertuigen (driewieler, duofiets, speciale ligfiets, tandem enz.) gebruiken

Alternatieve stallingen bieden meer parkeergelegenheid, maar een fietsboot of parkeergarage is voor veel gebruikers van een aangepaste fiets niet goed toegankelijk bijvoorbeeld door de steile hellingen. Ook passen deze rijwielen meestal niet in de parkeervakken die in de stad zijn afgetekend. We pleiten voor een aantal? ruime, duidelijk gemarkeerde parkeerplaatsen bestemd voor mindervalide fietsers, naar voorbeeld van die voor auto's.

Het openbaar vervoer

Er wordt hoog ingezet op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dat is een goede insteek, maar om dat voor elkaar te krijgen is het belangrijk om te zorgen dat het openbaar vervoer over de hele linie bereikbaar en toegankelijk is. Hier ontbreekt nog het een en ander aan. Er is een meerjaren plan om alle haltes te verhogen, maar helaas zijn ook haltes die opnieuw aangelegd zijn in het kader van de herprofilering van straten, soms niet toegankelijk voor mensen met een beperking, omdat de stoepen te hoog zijn.

Daarnaast liggen de nieuwe haltes vaak te ver uit elkaar om een gemakkelijke en snelle overstap mogelijk te maken. Een goed voorbeeld is het Leidseplein waar reizigers meerdere malen moeten oversteken, zonder stoplicht, om de andere OV-lijnen te bereiken. Een ongemakkelijke en onveilige situatie voor mensen met een beperkte actieradius.

Binnenkort gaat de Noord/Zuidlijn rijden. Daarmee gaat tevens het nieuwe vervoersnetwerk in voor het Amsterdamse openbaar vervoer en de regio. Er verdwijnt een flink aantal lijnen en haltes. Het idee is dat mensen meer gaan overstappen om op hun bestemming te komen. Maar juist voor mensen met een beperking is overstappen een zwaardere belasting. Daarbij zijn ze vaak van zowel hulp, als hulpmiddelen afhankelijk. We hopen dat de mobiliteitsassistenten een goede aanvulling zijn op de dienstbaarheid van het openbaar vervoer. Wat betreft de hulpmiddelen is er nog het een en ander te verbeteren. De in- en uitstapmogelijkheden voor de tram zijn niet altijd optimaal, de liften bij de huidige metrostations werken regelmatig niet.

Hierdoor is het voor mensen met een beperking te onzeker of zij van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken en zullen zij terugvallen op het duurdere alternatief van het AOV.

Recente cijfers tonen aan dat het aanvullend openbaar vervoer nog niet aan de eisen voldoet en dus niet tegemoet kan komen aan de groeiende vraag van mensen die hierop aangewezen zijn.

Gelukkig raadpleegt de gemeente vooraf meestal de belangenorganisaties over de plannen. Maar in de uitvoering worden hun adviezen soms maar gedeeltelijk overgenomen. Dit resulteert dan in situaties die ontoegankelijk zijn en later hersteld moeten worden.

Wij vertrouwen erop dat u in samenspraak met belangengroepen en ervaringsdeskundigen aandacht zult besteden aan bovengenoemde knelpunten. Graag ontvangen we een reactie op onze vragen en opmerkingen en worden we op de hoogte gehouden van uw inspanningen.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stedelijke Wmo-Adviesraad Amsterdam,

Gerard Kosters, voorzitter

cc.wethouder vd Burg