



WERKGROEP TOEGANKELIJKHEID OUD-ZUID

Reactie van de WTOZ op het Stedenbouwkundig plan Parkeergarage Frans Halsbuurt.

Geacht Dagelijks Bestuur,

Bij de afweging van belangen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in Oud-Zuid komen de voetgangersbelangen veelal op de laatste plaats. De ruimte voor de rijbaan, autoparkeren en fietsen komt eerst en daarna wordt de resterende ruimte benoemd tot trottoir. In de nota “Buitengewoon Goed” die sinds jaar en dag de standaard wensprofielen per straatbreedte bevat heet het trottoir “rest”. Bij het vaststellen van de standaard tweezijdig symmetrische wensprofielen gaat het stadsdeel er steevast van uit dat voor alle functies een plek moet worden ingeruimd. In de wijken met smalle straten is dit altijd een probleem, voor mensen met een functiebeperking is er soms geen doorkomen aan! Want wat op de tekentafel nog wel aardig oogt, blijkt in de praktijk niet goed te werken. Het trottoir is nl. de enige doorgangsroute voor voetgangers maar ook de plek waar nog allerlei obstakels geplaatst moeten worden. Met het invoeren van het ondergronds parkeren en verkeersluw maken van de Noord-Pijp creëert het stadsdeelbestuur nieuwe mogelijkheden om de kwaliteit van de buurt en haar leefbaarheid te verbeteren. Dit opent eindelijk een nieuw perspectief voor verbreding van het trottoir. Uw Stedenbouwkundig plan levert daarvoor de bouwstenen en daarmee komt een wijziging van de hierboven geschetste inrichtingssystematiek binnen handbereik. Wij hebben wel enkele kritische kanttekeningen bij dit Stedenbouwkundige plan. Maar omdat wij werken vanuit het principe “Design for all”: wat goed is voor gehandicapten, is goed voor iedereen, denken wij dat u wel gevoelig

zult zijn voor ons commentaar. De Werkgroep Toegankelijkheid Oud-Zuid voert een in feite een emancipatiestrijd: alle mensen met een beperking moeten volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij. Maar voor iedereen en alle functies tegelijkertijd is de Pijp wel erg vol. Ondergronds parkeren kan de stijgende druk op de openbare ruimte bovengronds verlichten en daarmee de toegankelijkheid voor met name gehandicapten sterk verbeteren.

Asymmetrisch wensprofiel:

De voetgangersbelangen in hele 19^{de} eeuwse Ring zouden ermee gediend zijn als het stadsdeelbestuur meer oog kreeg voor een brede en obstakelvrije doorgang voor gebruikers van het trottoir in dit gebied. In het plangebied van de herinrichting van de Frans Halsbuurt moet in het totale profiel een obstakelvrije* gezamenlijke trottoirbreedte van tenminste 6 meter door het stadsdeel gegarandeerd worden. Dit maakt een asymmetrisch profiel mogelijk waarbij de minimum breedte-eis van 2 meter obstakelvrij van kracht blijft. Wij bepleiten in die zin voor een wijziging van de nota “Buitengewoon Goed” omdat niet alleen in de Noord-Pijp de omvang van het voetgangersareaal veel te wensen overlaat.

Hoofdnet rolstoel:

Wij vinden dat het trottoir van de hoofdassen in de eerste plaats behoort tot het voetgangersverkeersareaal, en pas in de tweede plaats fungeert als verblijfsgebied. De stoep is nl. dé plek voor mensen met een beperking om zich te bewegen. Rolstoelers en mensen met een rollator vervoeren zich het breedst. Die willen ook wel eens naast iemand kunnen rijden. De stoep moet vooral toegankelijk blijven voor doorgaand voetgangersverkeer. Wij pleiten dan ook voor het instellen van een “Hoofdnet Rolstoel”, te beginnen in de Noord-Pijp. (“Hoofdnet voetganger” is natuurlijk ook goed.)

Het behoud van de kwaliteit van de doorgangsfunctie is beslist een taak voor de wegbeheerder, zeker als deze primaire (verkeers)functie onder druk komt te staan. Wij missen in de stukken een ferme

stellingname van het stadsdeelbestuur waar het gaat om het bevorderen van de toegankelijkheid voor voetgangers en gehandicapten. Door de 1^e Jacob van Campenstraat en de Frans Halsstraat tot “Hoofdnet Rolstoel” te verklaren zou het stadsdeelbestuur een belangrijke stap zetten om de belangen van mensen met een beperking te borgen. Dan pas ontstaat een gelijk ‘playing level’ met de andere functies, dan pas wordt echt gewerkt aan een inhaalslag. Pas daarna kan een evenwichtige belangenafweging plaatsvinden. Dat zijn dan tevens de belangen van diegenen die slecht ter been zijn, bejaarden, ouderen die gebruik maken van een rollator, ouders met hun kinderen al dan niet in een één of twee-kinds wandelwagen, blinden en slechtzienden en gebruikers van een scootmobiel of een rolstoel. U dient daarbij niet uit het oog te verliezen dat de bevolkingssamenstelling zich de komende jaren zal wijzigen.

Vergrijzing:

De gevolgen van de vergrijzing zullen in toenemende mate ook op straat te merken zijn. Met welk veranderend perspectief zal het DB rekening moeten houden? U dient ervan uit te gaan dat steeds meer ouderen thuis blijven wonen. Er zal meer en meer zorg aan huis worden geleverd, woningen zullen worden aangepast en ouderen zullen langer kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Het toenemende aantal zelfstandig functionerende oudere buurtbewoners met beperkingen zal samen met de gehandicapte buurtbewoners uit alle leeftijdscategorieën gebruik willen blijven maken van een breed en comfortabel trottoir. In uw plan ontbreekt o.i. een omgevingsanalyse en een bevolkingsprognose van O+S van 2010, 2015 en 2020, waardoor niet voldoende inzichtelijk wordt gemaakt waarop uw beleidsvoornemens gestoeld dienen te zijn.

Hoofdassen:

De benodigde trottoirbreedte wordt o.i. mede bepaald door de functie die een straat bekleedt. De 1^e Jacob van Campenstraat zal in de toekomst een belangrijke verbindingsader vormen tussen het Marie

Heinekenplein en het Museumplein. Juist in dergelijke verbindingsstraten is het noodzakelijk om de doorgangsfunctie voorrang te geven boven de verblijfsfunctie. Dit geldt o.i. ook voor de Frans Halsstraat. Veiligheid en comfort voor mensen met een beperking komt daar op de eerste plaats. De doorstromingsnelheid van het voetgangersverkeer, in al zijn verscheidenheid, zal namelijk door een puntvernauwing, welke een terras of een reeks van terrassen toch is, sterk afnemen. Congestie in een corridor vormt een regelrechte bedreiging voor de veiligheid van gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn.

Wandelcomfort:

Een belangrijke factor daarbij is de gemiddelde snelheid van de gebruikers uitgedrukt in m/s. De gemiddelde snelheid wordt sterk bepaald door de karakteristiek van de omgeving en kenmerken van de gebruiker zelf (winkelstraat, forens, toerist, in groepen ed.) De benodigde profielbreedte kan worden afgeleid wanneer onder meer het aantal en soort voetgangers en de gemiddelde snelheid bekend zijn. Een belangrijk begrip daarbij is het afwikkelingsniveau. De TU-Delft, toonaangevend in dit onderzoek, heeft een maat voor het afwikkelingsniveau van voetgangers opgesteld. Hierbij worden zes klassen gedefinieerd: van comfortabel tot beangstigend. Comfortabel wil zeggen dat de voetganger zijn eigen weg kan zoeken (onafhankelijk van andere voetgangers) en een eigen snelheid kan kiezen. Het andere uiterste is dat de voetganger alleen nog kan schuifelen en zich niet in een andere richting kan bewegen dan die van de stroom. Bij het middelste niveau is het nog mogelijk, zonder al te veel conflicten of uitwijken, voetgangers uit de andere richting te passeren. Ook het adviesbureau Arcadis werkt met dergelijke afwikkelingsniveaus bij simulaties van voetgangersstromen. Zij gebruiken de afwikkelingsniveaus of 'level of service' van Fruin (J.J. Fruin, 1971) waarbij, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin, voetgangersdichtheden, intensiteiten en gemiddelde snelheden worden beschreven. Uit beide modellen blijkt dat bij een minimale maatvoering al snel een laag afwikkelingsniveau en dus congestie

ontstaat. Wij vrezen dat het combineren van de verblijfsfunctie en de doorgangsfunctie op de hoofdassen zal leiden tot een te smalle voetgangerscorridor. De onveiligheid op het trottoir wordt hierdoor voor ouderen en gehandicapten in de hand gewerkt. Zij zullen daardoor het afwikkelingsniveau al snel als beangstigend ervaren, met alle gevolgen van dien.

Tegengestelde belangen:

Wat opvalt, is dat juist de verkeersroutes aantrekkelijk blijken te zijn voor de Horeca ondernemers die een terras willen exploiteren. Wij pleiten juist voor een geografische scheiding van deze functies. Situeer horeca met terrasfunctie zo min mogelijk in doorgangsroutes / hoofdassen maar probeer deze in- of op de koppen van die straten te concentreren die meer voor een verblijfsstatus in aanmerking komen. Terrassen vormen een regelrechte bedreiging voor de toe- en doorgankelijkheid van de verbindingassen en zijn o.i. fnuikend voor het realiseren van een comfortabel afwikkelingsniveau.

Verdringing:

Wij dromen dat het nieuwe verbrede trottoir van de toekomst niet alleen fungeert als een riante doorgangsroute, maar ook gecombineerd kan worden met enkele goed gekozen verblijfsplekken voor ouderen om te zitten en kinderen om te spelen. Wij vrezen echter dat de ruimte die verkregen wordt door het opheffen van het autoparkeren vrijwel onmiddellijk wordt weggeven aan terrasruimte waardoor het per saldo geen verbetering zal inhouden voor de voetganger. In de Frans Halsstraat en op de koppen van de zijstraten is die tendens al gaande. Wij verwachten dan ook dat als het stadsdeelbestuur niet tijdig regelend optreedt, in de 1^e Jacob van Campenstraat een verdringing van de voetganger ten koste van de vercommercialiseerde openbare ruimte zal plaatsvinden. Wij doen een dringend beroep op het stadsdeelbestuur om de ruimte die wordt “gewonnen” terug te geven aan de buurtbewoners en niet aan de ondernemers.

Autoluw:

De druk op de openbare ruimte is enorm groot. Het stadsdeelbestuur doet een poging hierin regelend op te treden. Daarnaast bestaat een andere indicatie voor het meten van de knelpuntendruk: 7 - 10% van de bevolking heeft in meer of mindere mate last van een handicap of beperking. Dit percentage is mogelijk al verouderd en zal alleen maar toenemen. In de dichtbevolkte Noord-Pijp hebben per straat/perceel dus steeds meer mensen belang bij een goed ingerichte openbare ruimte vanwege hun handicap. De openbare ruimte wordt echter pas weer openbaar als er ruimte wordt gecreëerd voor iedereen. De ruimte voor het autoparkeren komt/kwam alleen de bezitters van de auto's ten goede. Daardoor is/was 40% van de openbare ruimte niet openbaar. Dat daar een einde aan komt is wenselijk. De buurt zou nog aantrekkelijker kunnen worden door de voetganger er voorrang boven het autoverkeer te verlenen. Wij geven u ter overweging het hele gebied tot woonerf te verklaren.

Inrichtingsvereisten lifthuisjes:

Ten aanzien van de liftgebouwtjes wordt ons uit de plannen niet duidelijk of er wel rekening is gehouden met de wensen van mensen met een beperking. Is er b.v. voor hen wel voldoende ruimte om in en uit te stappen? Een parkeergarage moet voor iedereen bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn. Niet in alle gevallen kan de auto ondergronds: is de gehandicapte niet zélf de bestuurder, dan kan de transfer misschien voor zijn deur plaatsvinden en de auto daarna worden weggezet. Maar een gehandicapte, mindervalide bestuurder, passagier moet altijd voor de eigen deur kunnen parkeren. Sommige van die auto's zijn vrij groot. De ene met een laadklep aan de zijkant, de andere aan de achterkant. De autolift moet ook pasbaar zijn voor een 'pausmobiel', een hoog busje. Een gehandicapte die in een lifthuis van een ondergrondse parkeerkelder moet inparkeren heeft daarvoor soms meer ruimte nodig dan de gemiddelde gebruiker. Het inparkerhuisje moet óf voldoende groot zijn, óf er moet een ruimhartig uitzonderingsbeleid komen voor mensen met beperkingen die willen parkeren in de Noord-Pijp.

Programma van Eisen:

Het zal u niet verbazen dat wij u voor de inrichtingsprincipes van de openbare ruimte ten behoeve van mensen met een beperking verwijzen naar het Handboek voor Toegankelijkheid en de CROW 177. Tevens zouden wij ervoor willen pleiten dat u deze verwijzing expliciet opneemt in uw Programma van Eisen.

Marja Vermeulen
Joris Marsman

* Met obstakels bedoelen wij: Lantaarnpalen en alle andere palen en paaltjes, fietsenrekken/-nietjes, losse fietsen en bakfietsen, scooters, verkeersborden of GVB-materiaal, straatkolken, sandwichborden, meterkasten, uithangborden en luifels en vlaggen onder de 2 meter, windschermen, terrasopstellingen en losse plantenbakken en geveltuinen, straatmeubilair (papierpotten, zitbanken), kunst, brandkranen en aanbiedlocaties huisvuil.

Amsterdam, 22 september 2009