

Gemeente Amsterdam,
t.a.v. Inspraak Beleidskader Verkeersnetten,
afdeling Verkeer en Openbare Ruimte
Postbus 95089
1190 AR Amsterdam

Datum: 7 november 2016 Kenmerk: 16-0106/AW/BW
Onderwerp: Inspraakreactie Beleidskader Verkeersnetten

Geachte wethouder,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om te reageren op het beleidskader Verkeersnetten. We doen dit vanuit het oogpunt van mensen met beperkingen en ouderen. Gehandicapten maken nu al 10-15% uit van de bevolking van Amsterdam. Mensen worden bovendien ouder en moeten (langer) thuis blijven wonen. Ouderen en gehandicapten worden geacht steeds meer zelfredzaam te zijn. Deze groep wordt dus groter en zichtbaarder in het straatbeeld doordat ze vaker zelf op pad willen of moeten: markt, theater, museum, gezelligheidsclubs, boodschappen, arts etc.

Dit jaar is het VN verdrag voor mensen met een beperking geratificeerd. Amsterdam hoeft niet te wachten op rijksbeleid om alvast aan het werk te gaan; Amsterdam wil graag een inclusieve en diverse stad zijn. Amsterdam wil een age-friendly city zijn, U (Wethouder Litjens) heeft op de bijeenkomst over doelgroepenvervoer in oktober aangegeven dat gehandicapten volwaardig moeten kunnen deelnemen aan het verkeer en dat hun tijd even kostbaar is als dat van 'valide' reizigers. Het Beleidskader Verkeersnetten geeft de mogelijkheid daarvoor de uitgangspunten op papier te zetten en vast te stellen.

Mensen met beperkingen, ouderen (en kinderen) zijn niet alleen voetganger maar maken ook gebruik van het OV, als passagier of bestuurder van de auto, de fiets of een hulp- of vervoersmiddel dat van de verkeersnetten gebruik maakt zoals een Canta of een scootmobiel. De mobiliteitsbehoefte van ouderen en gehandicapten gaat dwars door alle verkeersnetten en modaliteiten heen en in al die verkeersnetten is de behoefte aan criteria om hun verkeersdeelname te optimaliseren voor wat betreft veiligheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid. Dat wordt niet bereikt met een apart verkeersnet of beleidskader "ouderen en gehandicapten".

Omdat deze groep dwars door alle groepen modaliteiten heen gaat en in alle verkeersnetten apart aandacht verdient, pleiten we voor een apart hoofdstuk over ouderen en gehandicapten in het Beleidskader Verkeersnetten, dat hun mobiliteitsbehoefte omschrijft en de dwarsverbanden naar de verkeersnetten legt. In dit beleidskader kan echt niet alles geregeld worden wat nodig is om ouderen en gehandicapten volwaardig aan het Amsterdamse verkeer deel te laten nemen. Het is echter wel een goede basis om vanuit verder te werken, zowel in de projecten als in andere documenten zoals het Beleidskader Voetganger, Meerjarenprogramma Fiets, de vele lopende ruimtelijke projecten, etc. etc.

Een aantal ingrediënten voor dit hoofdstuk is al aanwezig: de toevoeging van het hoofd- en plusnet voetganger is cruciaal en bij de omschrijving van het hoofd- en plusnet voetganger (we zijn blij dat die er nu zijn!) toegankelijkheid als eerste kwaliteitscriterium genoemd.

Wel vinden we dat de voetgangersnetten buiten het centrum te weinig samenhang hebben. Ook hebben we twijfels of het belang van de voetganger voldoende gewaarborgd wordt als in de ruimte-toedeling niet expliciet ook de nevenfuncties van de openbare ruimte wordt meegewogen. Anders blijft het trottoir de restruimte voor alles wat kennelijk ook nog een plaats nodig heeft: terrassen en uitstallingen, fietsparkeren, straatmeubilair. Maar het gaat ook over de tijd die nodig is om veilig te kunnen oversteken en zonder meer de oversteekbaarheid van wegen in m.n. 30 km gebieden, waar vops en vri's niet wettelijk verplicht zijn, maar wel zeer wenselijk.

In de bijlage bij deze brief vindt u onze uitgebreide reactie. We vertrouwen erop dat punten uit onze inspraak in de definitieve versie worden overgenomen, en we worden graag uitgenodigd om over de uitwerking van o.a. de afwegingsleidraad en de criteria voor de verkeersnetten voetganger nader van gedachten te wisselen.

Met vriendelijke groet,

mr. A.W. Warnar
Directeur

Uitgebreide reactie bij het beleidskader Verkeersnetten 2016

Algemeen

We pleiten voor een apart hoofdstuk over ouderen en gehandicapten in het Beleidskader Verkeersnetten, dat hun mobiliteitsbehoefte omschrijft en de dwarsverbanden naar de verkeersnetten legt. We bedoelen hiermee niet een apart beleidskader of hoofdnet "Ouderen en gehandicapten" Zie onze brief voor de inhoudelijke argumenten.

Is het Vervoersplan van het GVB voor na 2018 als getoetst aan het Beleidskader Verkeersnetten? In de relatief kort tijd is het ons niet gelukt om het beleidskader en het vervoersplan in relatie tot elkaar te beoordelen, zeker niet op gebiedsniveau. Graag krijgen we daartoe nog de gelegenheid.

We willen ook graag in de gelegenheid gesteld worden om mee te denken en/of onze visie te geven op de nog te ontwikkelen afwegingscriteria voor de voetgangersnetten.

1.1 Waarom een Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam?

Goed dat er een kader ligt dat eenduidige afweging van prioriteiten mogelijk maakt. De verdeling van het stedelijk netwerk in plusnet, hoofdnet en basisnet geeft duidelijkheid.

1.2 Uitgangspunten hiërarchie in netwerken

We kunnen de uitgangspunten voor de hiërarchie in de netwerken volgen, maar vinden enkele voorbeelden ongelukkig gekozen als voorbeeld voor hoe het voor mensen met een handicap in de praktijk werkt:

- Blz. 7. De Negen straatjes zijn bedoeld voor voetgangers. De trottoirs zijn echter te smal voor rolstoel en rollator, de stoepbanden zijn te hoog om er op- en af te gaan. We vragen ons af of in de criteria voor voetganger wel voldoende rekening is gehouden met mindervaliden. :
- Blz 9 ' *Bijvoorbeeld de Damstraat is Plusnet voor de voetganger en Hoofdnet voor de fiets. In de ochtendspits is de fiets daar dominant, 's middags en in de weekenden moeten fietsers rekening houden met toeristen die wegens de drukte ook wel op de weg lopen.* Begrijpen we dat hier de fiets te gast is? Consequent zou hier zijn dat de ruimte voor de voetganger vergroot wordt. Het is immers plusten voetganger en hoofdnet fiets.

1.3 Relatie met andere beleidsdocumenten

Zoals in onze brief vermeld, zien we graag dat er een verband gelegd wordt onderstaande beleidsdocumenten:

- Het VN-Verdrag inzake personen met een handicap
- Amsterdam werkt aan Toegankelijkheid
- De door Amsterdam onderschreven uitgangspunten voor Age Friendly Cities (zie bijlage 2)
- Checklist Toegankelijkheid (wordt ontwikkeld door de Stads ergonoom)

NB: Puccini wordt genoemd maar de status en inhoud ervan zijn niet duidelijk. Wordt het bestuurlijk vastgesteld en wordt de inhoud openbaar? Materiaalgebruik en vormgeving zijn van belang voor zowel verkeersveiligheid als gebruikskwaliteit, waaronder toegankelijkheid.

2.2 Definities voetgangersnetwerk

Pag. 13. Voetganger

De constatering dat vrijwel elke stedelijke verplaatsing met een stukje lopen begint, is juist. Maar lopen is voor iedereen anders: wandelen, rennen, rollen, rollatorlopen, met de blindenstok, etc. En de een kan heel ver lopen, terwijl de ander de driewielfiets precies daar voor de deur moet hebben waar hij of zij moet zijn. En dus, noodgedwongen, over het trottoir moet fietsen. We zien daarom graag dat de diversiteit van de voetgangers nader uitgewerkt wordt, w.o. voetgangers met een beperking, kinderen, ouderen, toeristen etc.

Bij de randvoorwaarden (pag. 15) staat als randvoorwaarde opgenomen toegankelijkheid. We zijn blij dat die als eerste is genoemd. Dringend verzoek is om in de genoemde uitwerking van het Plusnet Voetganger (pag. 14) deze toegankelijkheid hoog in het vaandel te blijven houden en niet alleen aandacht besteden aan de grote diversiteit in aantallen voetgangers maar ook in de grote diversiteit aan voetgangers zoals hiervoor is genoemd. Is er inmiddels zicht op voetgangersstromen en is de diversiteit aan voetgangers in beeld? Niet alleen de Amsterdammers en forensen van 30 en 40 die de weg prima weten te vinden...

Pag 17: tweede oorzaak van toename van voetgangers is meer ouderen langer thuis wonen, grotere zelfredzaamheid mindervaliden waardoor ze meer naar buiten treden, etc. Van de 600.000 voetgangersverplaatsingen per dag zijn er naar schatting zeker 60.000 van ouderen en gehandicapten.

2.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

Complimenten dat toegankelijkheid hier als eerste en expliciet als criterium genoemd wordt.

We hebben twijfels of het belang van de voetganger voldoende gewaarborgd wordt als in de ruimte-toedeling niet expliciet ook de nevenfuncties van de openbare ruimte wordt meegewogen. Anders blijft het trottoir de restruimte voor alles wat kennelijk ook nog een plaats nodig heeft: terrassen en uitstallingen, fietsparkeren, straatmeubilair.

Wordt voor hoofdnet voetganger ook een nadere definitie + eisen opgesteld? Daarin bij de knooppunten ook de omgeving met bestemmingen en publieksfuncties opnemen.

Worden smalle winkelstraten in toeristisch gebied (9 straatjes) uitsluitend voor voetgangers?

We worden graag actief betrokken bij het uitwerken van de eisen en toetsingscriteria van het (hoofd- en) plusnet voetganger.

We zien in de toekomst graag opgenomen in leidraad CVC: de checklist toegankelijkheid openbare ruimte die door de stadsergonoom ontwikkeld wordt; evenals criteria uit de checklist Age Friendly City (ingevoegd in bijlage)

Zijn er goede toetsingscriteria voor verblijfsgebieden? Hoezo zou hiermee flexibel moeten worden omgegaan? De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte wordt genoemd als criterium, maar is niet opgenomen in de leidraad CVC, ook de toets erop wordt niet in CVC gedaan. Hoe dan wel? Hoe wordt de integrale toets gedaan? Het gaat dan om terrassen, uitstallingen, fietsparkeerplaatsen, afvalinzameling etc.

Behalve wachttijd bij verkeerslichten, gaat het ook over de tijd die nodig is om veilig te kunnen oversteken en zonder meer de oversteekbaarheid van wegen in m.n. 30 km gebieden, waar vops en vri's niet wettelijk verplicht zijn, maar wel zeer wenselijk.

2.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet voetganger met toelichting

We vinden dat de voetgangersnetten buiten het centrum te weinig samenhang hebben:

- Verbindingen in Noord, Buitenveldert en de Westelijke tuinsteden. Hier zijn alleen de winkelgebieden plus- of hoofdnet.
- De voetgangersnetten hebben geen verbinding met de parken, die er ook onderdeel van uitmaken. Wel van belang: hoe kom je veilig via een toegankelijke route in het park.
- Knooppunten OV zijn benoemd als hoofd / plusnet Voetganger. Betekent dat ook de omgeving en de belangrijkste bestemmingen / voorzieningen daaronder vallen? Wat ons betreft moet dit dan toegevoegd worden.

Graag leveren we nog gedetailleerd commentaar op deelgebieden.

2.5 Belangrijkste wijzigingen voetganger

Een groot deel Centrum was ingekleurd als plusnet voetganger. Nu is dat uitgewerkt. Er ontbreken wel een paar schakels; die we nog nader willen benoemen

3.2 Definities fietsnetwerk

Mensen met beperkingen, ouderen (en kinderen) zijn niet alleen voetganger maar maken ook gebruik van het fietsnetwerk:

- Ook mensen met een cana/brommobiel, scootmobiel, rollator, tandem (blinden met begeleider), elektrische rolstoel, driewielers, etc. etc. moeten zich snel veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Expliciete aandacht hiervoor, ofwel bij voetganger, ofwel bij fiets, is noodzakelijk. Deze groep gebruikers groeit.
- Snel fietsen is aan veel mindervaliden niet gegund. De toetswaarden snelheid zullen ze nooit halen. Die fietsen soms recreatief, soms noodzakelijk. Ook zij moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen zonder gevaar te lopen door de snelheidsverschillen. Bijvoorbeeld moeten de fietspaden en – stroken voldoende breed zijn.

Is het niet nodig om nader te specificeren wie er van beide netten gebruik mogen maken? Snelle (elektrische)fietsen, grote (bak)fietsen, Canta's en scootmobielen worden nu alle geacht er gebruik van te maken, maar voor het comfort en de veiligheid van de diverse fietsers zou hier kritisch naar gekeken moeten worden. In 30 km gebieden kan hier ook anders mee omgegaan worden dan door het toepassen van vrije fietspaden.

En andere overweging is om bij het fietsnetwerk ook duidelijker onderscheid tussen “snelle” en “recreatieve routes aan te geven.

T.a.v. het basisnet willen we opmerken dat een aantal kleine doorsteekjes die nu verplicht fietspad zijn (zoals tussen de Nieuwezijds Voorburgwal, de Spuistraat en de Singel en in De Pijp) ‘teruggegeven’ worden aan het plusnet voetganger.

4.1 Inleiding Openbaar Vervoer

Opmerking vooraf:

Is het Vervoersplan van het GVB voor na 2018 als getoetst aan het Beleidskader Verkeersnetten?

Mensen met beperkingen, ouderen (en kinderen) zijn niet alleen voetganger maar maken ook gebruik van het OV. Een goed toegankelijk OV systeem inclusief de toeleidende routes en de OV knooppunten zijn daarvoor wel een vereiste.

De stelling dat verbetering van het openbaar vervoer nodig is om de stad in de toekomst bereikbaar te houden bij verdere groei van inwoners en bezoekers, delen we. Betere doorstroming en betrouwbaarheid is een goed streven, maar wordt deels bereikt door het opheffen van haltes.

Voor ouderen en gehandicapten worden de loopafstanden naar het OV onoverkomelijk lang. Bijv. de Witte de Withstraat staat op de kaart als hoofdnet OV Tram ingetekend, maar deze tramroute komt – helaas – niet meer voor in het Vervoersplan van het GVB.

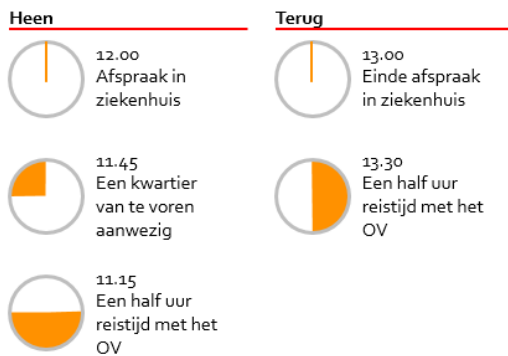
En het AOV is mooi, maar legt een enorm tijdsbeslag op de gebruiker ervan. Zie afbeelding hieronder:

✘ b/c Vervoer binnen de afspraken kan erg lang duren



Tijdsbelasting vrije keuze vervoer

Totaal
11.15 – 13.30
• 1 uur afspraak
• 1 uur reistijd
• 15 min wachttijd
2 uur 15 min



"Als je een afspraak hebt kun je niet met AOV gaan want dan kom je niet op tijd, bijv. een tandartsbezoek of ziekenbezoek. Ik heb daarover geklaagd, omdat ik het zo vervelend vond en toen werd mij verteld dat ik beter niet met AOV kan reizen, want dan kom je niet op tijd."
(klant van Beschermd Vervoer)

Tijdsbelasting in het AOV

Totaal
10.15-14.30
• 1 uur afspraak
• 2 uur reistijd
• 1 uur en 15 min wachttijd
4 uur 15 min



16

Voor mensen die (nog) fysiek in staat zijn met het OV te reizen moet dat dus wel mogelijk blijven door een fijnmazig netwerk van OV-haltes. Wij zullen hier ook op reageren in onze reactie op het Vervoersplan van het GVB.

Bij de randvoorwaarden staat "toegankelijk". Dat is goed; maar: steeds vaker komen we in de spits tegen dat er meerdere mensen met een rollator in de tram of bus moeten. 3 rollators en een rolstoel in één tram is al eens voorgekomen. Dat past soms niet, er is onvoldoende ruimte in bus of tram. Naast fysieke toegankelijkheid zal (voldoende) capaciteit in de komende jaren een belangrijk onderdeel moeten zijn van toegankelijkheid.

Graag krijgen we wat meer tijd om op gebiedsniveau hier naar te kijken, vanwege de samenhang met de vervoersplannen van het GVB.

4.2 Definities netwerk openbaar vervoer

We lezen het niet, maar we gaan ervan uit dat de toegankelijkheidseisen voor OV haltes voor de drie netten gelden, ook voor haltes aan het basisnet, al zullen die niet de hoogste prioriteit krijgen bi het toegankelijk maken ervan.

4.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

We zien hier de doelstelling 'doorstroming' en 'comfortabel' wel strijdigheid met het plusnet Voetganger als het gaat om veilig oversteken. Dat is ook in het belang van de OV reiziger die zijn eindbestemming (of soms ook overstap) als voetganger maakt. Verder omlopen of langer wachten verlengt de reistijd van de OV reiziger, zeker die van reizigers met een fysieke beperking, die vaak wat meer tijd voor een transfer nodig hebben.

blz 8: Hier moeten goede afwegingscriteria komen voor de afweging bij verhoogde wegen in relatie tot toegankelijk OV. Hoe op te lossen? In Noord en Zuidoost zijn meerdere bushaltes achter elkaar

die op een verhoogde weg liggen, uitsluitend via (slecht onderhouden) trap en helling bereikbaar zijn.

Nog enkele aanvullende opmerkingen over het OV in relatie tot het AOV en hoofdnet fiets

- We pleiten voor meer haal- brengplekken AOV; in ieder geval bij de knooppunten (niet alleen de NS stations)
- De vrije busbanen van het Hoofdnet OV mogen ook door AOV gebruikt worden, maar een groot knelpunt is dat niet alle chauffeurs een taxi-ontheffing blijken te hebben.
- Fietsen op ov-halte kunnen een obstakel vormen. Op plekken waar weinig ruimte is pleiten we ervoor dat de mogelijkheid om een fiets vast te maken (aan een paal of hek) zo klein mogelijk te maken, in wijken met meer ruimte op in de buurt van de halte kunnen we ons voorstellen om het fietsparkeren te faciliteren (fietsnietjes op of vlakbij de halte) juist om overlast door fout geparkeerde fietsen te voorkomen.

5.2 Definitie autonetwerk

Mensen met beperkingen, ouderen (en kinderen) maken ook gebruik van het autonetwerk als passagier of bestuurder van de auto. Onze op- en aanmerkingen gaan over parkeren, autoluwe gebieden en het oversteken van hoofd- en plusnet auto.

Parkeren, halen en brengen

Bereikbaarheid is wat ons betreft niet alleen de hier genoemde doorstroming en verkeersveiligheid. Het is ook het op de plaats van bestemming op beperkte afstand (minder dan 50 meter) van je bestemming kunnen worden afgezet of kunnen parkeren. Deze 50 meter is afgeleid van de Gehandicaptenparkeerkaart: als je minder dan 100 meter kunt lopen, krijg je die. 50 meter heen en 50 meter terug lopen lijkt mij dan een aardige streefwaarde voor de afstand tussen gehandicaptenparkeerplaats/uitstapplaats voor het AOV en de bestemming.

Er zijn steeds meer locaties in de stad, bestemmingsbuurten (Leidseplein, Rembrandtplein) waar het niet mogelijk is op 50 meter afstand van je bestemming te komen. Maar ook sommige nieuwe (autoluwe) woonbuurten (Houthavens) lijken voor gehandicapten onbereikbaar te worden. Hiervoor moet iets worden geregeld. Gedogen dan gehandicapten via voetgangersgebied naar hun bestemming worden gebracht (zoals in het Beheerplan Leidseplein staat, zie onze brief daarover) is niet oké en zal absoluut tot problemen leiden. Voorbeelden:

- Het Beheerplan stelt dat de handhaver/verkeersregelaar moet inschatten of iemand de afstand lopend kan overbruggen.
- Niet elke agent of handhaver weet van de gedoogsituaties af
- Chauffeurs van het AOV uit de rest van het land kennen de gedoogsituaties niet en weten niet wat te doen
- Andere automobilisten (taxi) kunnen misbruik gaan maken van de gedoogsituatie
- Gehandicapten zijn niet altijd herkenbaar (onzichtbare handicaps, wel/geen (persoongesbonden) gehandicaptenparkeerkaart, etc.)

Pag. 39: er zal een parkeerplaatsenprotocol worden opgesteld. Houd hier svp rekening met de parkeerbehoeften van mindervaliden en ouderen.

Pag. 40: we zijn blij met de 'ja, tenzij...'-overweging voor taxi's. Het AOV valt ook onder taxi. Het betekent voor de gebruikers van het AOV dat zij ook sneller op de plaats van bestemming kunnen zijn. Het gaat hier om meer dan 1 miljoen ritten per jaar.

Oversteekbaarheid van hoofd- en plusnet auto

We vinden de overweging om de maximumsnelheid op het hoofdnet auto te verlagen op zich goed, maar vragen wel aandacht voor de oversteekbaarheid van wegen in m.n. 30 km gebieden, waar vops en vri's niet wettelijk verplicht zijn, maar wel zeer wenselijk (zoals bij bijvoorbeeld het Alexanderplein).

Ook zien we een belangentegenstelling tussen doorstroming en de tijd die (kwetsbare) voetgangers nodig hebben om veilig te kunnen oversteken. We vragen hier expliciet aandacht voor bij de uitwerking van de afwegingsleidraad.

6.2 Hoofdprincipes

Eens met uitgangspunten, maar we vragen wel dat er niet met basiseisen voor toegankelijkheid zoals vermeld, gemarchandeerd wordt.

We willen hier nogmaals benadrukken dat we lacunes zien en samenhangend beleid missen: terrassen, uitstallingen, handhaving, Puccini etc. en willen in overweging geven om de Centrale verkeerscommissie ook op openbare ruimte laten toetsen (terrassen en uitstallingen in hoofd- en plusnet voetganger?)

Nog een aantal constatering:

- Druk / overlast door fietsparkeren wordt niet genoemd; bij autoparkeren wel
- Plusnet voetganger vs hoofdnet fiets. Hoe wordt afweging gemaakt? Zijn criteria plusnet voetganger wel hard genoeg? Zie de voorbeelden "Negen Straatjes en Damstraat in het beleidskader.
- De logica van het beleidskader volgend gaat Plusnet Voetganger boven Plusnet en Hoofdnet OV. Is dat de algemene lijn?

6.3 Tijdstipafhankelijke afwegingen en flexibel medegebruik

Hierover twee opmerkingen:

- We zijn tegen shared space. We zijn bereid om dat nader toe te lichten voor zover dat nog niet bekend is.
- We zien als oplossing voor de korte oversteektijd om specifieke extra groentijd voor kwetsbare voetgangers mogelijk te maken.

7.3 Procedure in het kader van de Wet Lokaal Spoor

Hoe verhoudt zich dit tot de AMVB Toegankelijk OV? Graag ontvangen we duidelijkheid over de financiering en het tijdspad voor het toegankelijk maken van tram- en combihaltes en zien we graag dat er een PvE combihaltes wordt opgesteld.

Combinatiekaart Plusnetten voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto

(Bij de matrix kan t.a.v. betrouwbaarheid voetgangersnetten wel wat vermeld worden over 'medegebruik' en (weg)werkzaamheden.) Niet hier.

Overige opmerkingen

We vragen aandacht voor tunnelveiligheid bij de evacuatie van taxi(busjes) van het doelgroepenvervoer.

Bijlage 2 – checklist age-friendly city (gedeeltelijk)

De checklist met belangrijke Age-friendly City-kenmerken is gebaseerd op de resultaten van een door de Wereldgezondheidsorganisatie gehouden consultatie in 33 steden in 22 landen. De checklist is een instrument om vast te stellen in hoeverre een stad Age-friendly is. Ook kan de checklist gebruikt worden om te bepalen of er voortgang is geboekt bij het behalen van gestelde doelen.

De checklist is bedoeld voor zowel individuen als groepen die hun stad leeftijdsvriendelijker willen maken. Om effectief te zijn, is het van belang dat ouderen over de gehele breedte betrokken worden. Om de sterke en zwakke kanten van een stad te kunnen bepalen, geven ouderen aan welke ervaringen zij hebben met de in de checklist opgenomen kenmerken. Zij doen voorstellen voor aanpassingen, en hebben een rol in het uitvoeren en monitoren van verbeteringen.

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 bewegwijzering, 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

2. Vervoer	
2.1 <input type="radio"/>	De kosten voor het openbaar vervoer zijn consistent, worden goed aangegeven en zijn betaalbaar
2.2 <input type="radio"/>	Het openbaar vervoer is betrouwbaar en frequent, ook 's nachts, in de weekeinden en vakanties en ook van toepassing bij een geringe vervoervraag
2.3 <input type="radio"/>	Alle gebieden en voorzieningen in de stad zijn bereikbaar met het openbaar vervoer, de verbindingen zijn goed, en zowel de routes als de vervoersmiddelen zelf (bus, tram e.d.) zijn duidelijk gemarkeerd
2.4 <input type="radio"/>	Vervoersmiddelen zijn schoon, goed onderhouden, toegankelijk, niet overvol en

	reserveren zitplaatsen voor minder validen
2.5 <input type="radio"/>	Voor mensen met een handicap zijn speciale vervoersmiddelen beschikbaar, die optimaal benut worden
2.6 <input type="radio"/>	Chauffeurs stoppen op de daarvoor aangewezen plekken, aan de stoep zodat makkelijker kan worden ingestapt, en wachten tot iedereen zit voor ze verder rijden.
2.7 <input type="radio"/>	Haltes en stations zijn gunstig gelegen, bereikbaar, veilig, schoon, verlicht, goed aangegeven en bieden zitgelegenheid met een afdak
2.8 <input type="radio"/>	Gebruikers hebben toegang tot alle informatie over lijnen(kaarten), haltetijden en voorzieningen voor mensen met een beperking. Vervoerders hebben toegankelijke websites
2.9 <input type="radio"/>	Er is een (vrijwilligers)vervoersdienst beschikbaar als het openbaar vervoer niet toereikend is
2.10 <input type="radio"/>	Taxi's zijn bereikbaar, betaalbaar en chauffeurs zijn beleefd en hulpvaardig
2.11 <input type="radio"/>	Wegen zijn goed onderhouden, hebben een afgedekt ontwateringssysteem en zijn goed verlicht
2.12 <input type="radio"/>	Verkeersstromen zijn goed gereguleerd
2.13 <input type="radio"/>	Wegen zijn vrij van belemmeringen die het zicht van weggebruikers beperken
2.14 <input type="radio"/>	Verkeersborden en kruispunten zijn zichtbaar en goed gelegen
2.15 <input type="radio"/>	Scholing en opfriscursussen voor alle chauffeurs worden gestimuleerd
2.16 <input type="radio"/>	Parkeergelegenheden en plekken om mensen ergens af te zetten zijn veilig, in aantal voldoende en bevinden zich op een gunstige plek
2.17 <input type="radio"/>	Voor mensen met beperkingen zijn voldoende parkeervoorzieningen en mogelijkheden om mensen ergens af te zetten, en deze plekken worden door anderen gerespecteerd