



# Zwartboek Openbare ruimte Voordestad·Amsterdam

Amsterdam, november 2022



Zwartboek

Openbare ruimte

**Voordestad·Amsterdam**

Amsterdam

November 2022

Vereniging Voordestad

Wij zetten ons in voor het beschermd stadsgezicht,  
de kwaliteit van de openbare ruimte en de balans  
in de binnenstad van Amsterdam.

[www.voordestad.amsterdam](http://www.voordestad.amsterdam)

[info@voordestad.amsterdam](mailto:info@voordestad.amsterdam)

Haarlemmerdijk 129

1013KE Amsterdam

06 55 84 07 23

## Voorwoord

De in 2022 opgerichte vereniging Voordestad richt zich, met name in de binnenstad van Amsterdam, op de balans tussen verschillende functies, het beschermd stadsgezicht en de openbare ruimte. Over dit laatste onderwerp gaat het beeldverhaal dat we hierbij presenteren. Het lijkt zo'n vanzelfsprekend gegeven: de ruimte die er voor ons allemaal is, en waarvan we dus in zekere zin allemaal eigenaar zijn. Maar juist dat hij van iedereen en dus eigenlijk van niemand is maakt de openbare ruimte kwetsbaar.

In dit beeldverhaal laten we zien hoe de openbare ruimte toegeëigend wordt voor allerlei belangen. Maar ook hoe de openbare ruimte verwaarloosd en verrommeld wordt. Aan vele dingen op straat gaan we achteloos en onnadenkend voorbij; het is nou eenmaal zo. Maar dit zwartboek wil een uitnodiging zijn om de dingen die 'nou eenmaal zo zijn' opnieuw te bekijken; de openbare ruimte de plaats geven die zij verdient. Geen restpost, maar juist een zelfstandige waarde, misschien wel de kern waar het bij het stedelijk leven om gaat.

Dit zwartboek richt zich tot iedereen die van onze mooie stad gebruik maakt: bewoners, ondernemers, bezoekers. Er is één instantie die namens ons allemaal de rol van eigenaar van de openbare ruimte vervult, en dat is de lokale overheid. Onze aanbevelingen zijn dan ook gericht aan de lokale overheid. Maar het appèl om zorgvuldiger met de openbare ruimte om te gaan is gericht aan ons allemaal.

Rogier Noyon  
*voorzitter Voordestad*

De foto's zijn momentopnamen.  
Situaties kunnen zijn verbeterd of verslechterd.

## Inleiding

De voorwaarden voor een mooie openbare ruimte in Amsterdam zijn aanwezig. Er is een uitgebreid en gedetailleerd instrumentarium in de vorm van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, met uitwerkingen van thema's als buitenreclame, verlichting en straatbeeld. Die laatste staat bekend als de Puccini-methode, en is voor de openbare ruimte het meest relevant. Ook zien we de laatste tijd prachtige nieuw ingerichte plekken in de stad, zoals het Leidseplein of de Nieuwezijds Voorburgwal: een rustige inrichting met mooie materialen. Dat is wat we willen.

Maar in de praktijk zien we ook veel dat niet klopt. Dat komt niet alleen door slordigheid, nalatigheid of wanbeheer. Het heeft ook te maken met het gecompliceerde karakter van de openbare ruimte zelf. De openbare ruimte is van ons allemaal, en daardoor ook tot op zekere hoogte van niemand. In principe is de openbare ruimte onbestemd; gebruikers geven er invulling aan. Toch worden van gemeentewege bepaalde plekken toegewezen aan bepaalde functies: wanneer een bankje wordt geplaatst wordt er aan dat stukje openbare ruimte een specifieke invulling gegeven: die plek is om te zitten. Waar parkeerplaatsen worden aangewezen zijn die voorbehouden aan auto's, en waar fietsenrekken staan wordt slechts één functie toegestaan: je fiets parkeren. Het gebeurt ook dat voor een deel van de openbare ruimte een vergunning wordt verstrekt om er een terras te exploiteren. Ook dan wordt voor die plek een bepaalde functie gedefinieerd, waarmee in zekere zin afbreuk wordt gedaan aan het openbare karakter ervan. We spreken dan van privatisering: aan het algemene, onbestemde karakter van openbare ruimte wordt afbreuk gedaan ten gunste van het privé genoege van een bepaalde categorie gebruikers.

Wanneer de toewijzing van openbare ruimte aan bepaalde functies gebeurt in een democratisch en controleerbaar proces, op basis van vastgesteld beleid, is er niet veel aan de hand. Al ontstaat er natuurlijk geregeld maatschappelijk en politiek debat over de toewijzing aan specifieke groepen: zijn er niet te veel of juist te weinig parkeerplaatsen, wordt niet te veel openbare ruimte ingeruimd voor terrassen, en dergelijke. Ingebruikname gebeurt echter ook zonder dat er beleidsregels worden gevolgd. Gebruikers drukken dan hun stempel op een plek waardoor eveneens het onbestemde karakter verdwijnt. Deze vorm van privatisering gaat vaak sluipenderwijs en op kleinere schaal. Maar alle kleine beetjes bij elkaar zorgen er toch voor dat de openbare ruimte van karakter verandert: die is niet meer van ons allemaal, maar van degene die er ter plekke zijn stempel op drukt. In deze nota geven we voorbeelden van situaties waar dat gebeurt. We vinden namelijk dat het met die privatisering behoorlijk uit de hand gelopen is. Bovendien schieten inrichting en beheer dikwijls tekort. Als de openbare ruimte van iedereen, en dus van niemand in het bijzonder is, is er één instantie die als hoeder van het algemeen belang dient op te treden: de overheid. Dat betekent dat de inrichting zodanig moet zijn dat de openbare ruimte werkelijk toegankelijk is voor iedereen; ook voor mensen die door een beperking of leeftijd minder behendig zijn in het slalommen tussen obstakels door. En het beheer zou moeten bewerkstelligen dat de openbare ruimte er uitnodigend bij ligt, niet vies en verwaarloosd is, en rust brengt in de woelige stad.

## Geprivatiseerd door bewoners

Je hoeft maar een stoel buiten te zetten of iedereen begrijpt dat die stoel niet voor jou bestemd is, maar voor de bewoners ter plekke. Zeker als die stoel er een heel seizoen staat, benadrukt dat het privé-karakter van die ruimte; heel anders dan een gemeentebankje.

Het betekent wel dat die plek ontnomen wordt aan de andere gebruikers van de stad; je kan er vaak niet eens meer door. Ronduit brutaal vinden wij het als op zo'n bankje ook nog het bordje 'privé' wordt geschroefd.



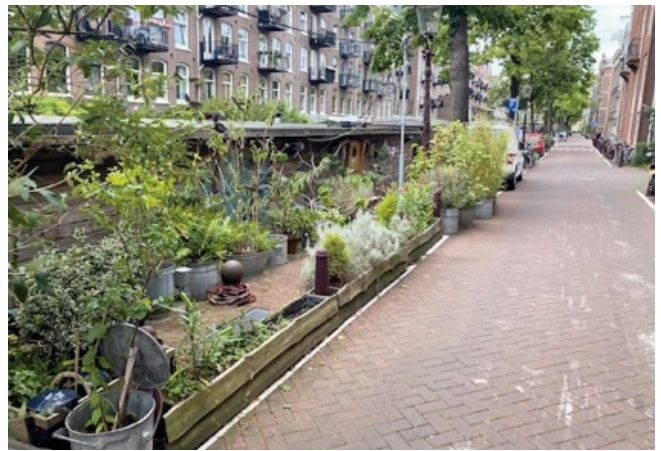


## Privatisering van kades

Ook het water hoort in principe tot het openbare gebied. Maar al heel lang wordt het water ook gebruikt voor woonboten. Dit gebruik is (doorgaans) legaal, want behorend tot de democratisch vastgestelde praktijken, waarmee overigens andere gebruiksmogelijkheden

van dit openbare gebied, zoals laden en lossen langs de kade, zijn uitgesloten. Maar het blijft dikwijls niet bij het privatiseren van het water; de kades moeten er ook aan geloven. Onderstaande plaatjes tonen dat.

Het zijn niet altijd particulieren die de kades volzetten zodat het contact met het water verloren gaat.



Op het onderste plaatje heeft de gemeente een aantal cortenstaal bakken neergezet in een poging de stad te ‘vergroenen’, maar met als effect dat het zicht op het water is verdwenen. Zo hoort een kade in Amsterdam er toch niet uit te zien? Hieronder zien we de ultieme privatisering door commerciële partijen: de bloemenmarkt op

het Singel. Ooit werden kades gebruikt om goederen die buiten de stad geproduceerd werden aan de man te brengen. Een logische zaak: de goederen werden over water aangevoerd, en op aangewezen kades aan land gebracht: bier aan de bierkade, groenten aan de Prinsengracht, de garnalenmarkt aan het Singel, enzovoort. De bloe-

menmarkt is zo gezien een anachronisme: met het aan land brengen van bloemen heeft het niets meer te maken. Waarom daarvoor een kade moet worden gebruikt is volstrekt onduidelijk. De bloemenmarkt is geheel losgezongen van zijn oorsprong, en dient zo spoedig mogelijk te worden opgeheven.



## Geveltuintjes

Er bestaat in Amsterdam een traditie om tussen de bebouwing en de straat een overgangszone te creëren. Bekend zijn de stoepen langs de grachten. Die staan op gemeentegrond, maar worden als een privé verlengstuk van de woning gezien.

In moderne tijden worden dergelijke overgangszones opnieuw in het leven geroepen. Bijvoorbeeld op IJburg en in de Houthavens horen die zones tot het stedenbouwkundig ontwerp.



Ook de geveltuintjes die sinds een jaar of twintig in het straatbeeld zijn verschenen kunnen als voortzetting van de traditie van de overgangszone worden beschouwd. Ze zijn 'spontaan' ontstaan, of worden door de gemeente gestimuleerd om de stad te 'vergroenen'.

Van het linker plaatje hieronder worden we blij. Niet alleen maken de bloemen en planten een feestelijke indruk, de stoep is hier ook breed genoeg voor deze uitbundige flora. Niemand heeft er last van, iedereen kan ervan genieten.

Op het rechter plaatje hieronder is de geveltuin ernstig verwaarloosd. Niemand heeft hier plezier van. De vraag is wie hier verantwoordelijk voor is. Kunnen de bewoners hierop worden aangesproken? Ziet de gemeente hier een taak voor zichzelf?





En dan zijn er natuurlijk geveltuintjes die zozeer zijn uitgebreid dat er onvoldoende doorloopruimte is overgebleven voor voetgangers en andere op de stoep aangewezen gebruikers. Ook hier is de vraag: laten we dat zo, of voelt iemand zich verantwoordelijk om de geveltuin wat te laten inschikken? Dit terwijl het gemeentelijke

beleid 'spelregels' voor geveltuinen kent: vanaf de gevel maximaal 60cm breed, en er moet 1.80 meter stoep overblijven. Wij nemen aan dat met de vaststelling door de gemeenteraad van de norm van 2 meter doorloopruimte dit laatste als '2 meter' moet worden gelezen.



Maar dat geldt allemaal voor 'officiële' geveltuinen, die zelfs op aanvraag door de gemeente worden aangelegd. Wel moeten bewoners er zelf de planten in zetten. Maar de meeste geveltuinen zijn helemaal niet officieel, en houden zich niet aan de restricties die de gemeente stelt. We kunnen rustig zeggen

dat het fenomeen uit de hand loopt. Dat de stoep primair voor voetgangers is bedoeld zou je haast vergeten.

## Privatisering door commercieel gebruik

Er valt geld te verdienen aan de openbare ruimte, juist door die te privatiseren. De gewoonte om je koopwaar op straat uit te stallen is natuurlijk eeuwenoud, evenals het gebruik om door middel van uithangborden de aandacht te trekken van het publiek. Maar dat is ken-

lijk niet genoeg. Er is een soort wapenwedloop aan de gang waarbij niet alleen de reclame aan de gevel steeds schreeuweriger wordt, maar ook reclameborden op straat. Is opzichtige reclame aan de gevel al niet bevorderlijk voor het stadsschoon, op straat worden andere

functies van de openbare ruimte, zoals op de stoep lopen en rijden met een rolstoel, bemoeilijkt. Wordt hier eigenlijk reclamebelasting (precario) voor betaald? Dan krijgen we er tenminste nog iets voor terug.





Voorgaande reclame-uitingen zijn min of meer spontane, door ondernemers neergezette obstakels. Waarom de gemeente ook vergunningen afgeeft voor volstrekt overbodige horecazaken in de openbare ruimte ontgaat ons totaal. Voor de hongerigen die tussen Centraal Station en Dam geen enkele fast-foodzaak

tegenkomen misschien? Dan hebben ze toch deze hot dogs kraam op het Damrak gemist. Waarom vond de gemeente het nodig om een vergunning te verlenen op deze plaats? Misschien wel omdat het ongeveer de enige plek aan het Damrak is waar geen fast food zaak, maar een kledingzaak gevestigd is.

En waarom vergunning wordt verleend voor die grote tent met bestelbus midden op de Dam ontgaat ons ook. Vrijheid van godsdienst betekent toch niet dat aan evangelisten dingen worden toegestaan die voor anderen verboden zijn?





## Terrassen

Een bijzondere vorm van commercieel gebruik van de openbare ruimte zien we bij terrassen. Vroeger moest je naar Parijs om op een terras te zitten, dus we mogen blij zijn dat het tegenwoordig in onze eigen stad ook kan. We zien echter wel een aantal problemen. Ten eerste zijn er terrassen vergund waarbij onvoldoende doorloopruimte voor voetgangers overblijft. Ten tweede houden veel terrasexploitanten zich niet aan de grens van hun terras, veelal aangegeven met 'punaises'. Ten derde zijn er nogal wat terrassen die helemaal niet mogen, namelijk bij winkels. Die winkels maken gebruik van de 'mengformule', waarbij ze in

een klein gedeelte van hun zaak tafeltjes en stoeltjes mogen neerzetten. Deze regeling kent precieze normen waaraan de mengformule moet voldoen. Maar na een tijdje verschuiven de tafeltjes naar en plek bij het raam, en in het seizoen naar de stoep, zodat op het oog een echte horecazaak ontstaat. Wij hebben niet kunnen constateren dat hier handhavend tegen wordt opgetreden. Een vierde probleem is ontstaan met de uitbreiding van terrassen in de corona-tijd. We lopen de vier problemen na. Hieronder zien we twee legaal vergunde terrassen. Het eerste terras blijft keurig binnen de punaises, maar voet-

gangers moeten via het fietspad passeren. Daaronder is een terras dat zo dicht langs de kademuur is gelegen dat wandelen langs de kade praktisch onmogelijk is. Hoe komt het dat hier ooit vergunningen voor zijn verleend, en kunnen deze niet worden aangepast?





Een beruchte plek is het terras van café Karpershoek op de Prins Hendrikkade. Het terras zit er al tientallen jaren, maar de doorloopruimte schiet duidelijk tekort. Dit zou toch anders moeten worden ingericht, want de stoep is totaal niet berekend op het aantal voetgangers.

De volgende twee plaatjes tonen niet-vergunde terrassen. Dat wil zeggen: de ruimte strak langs de gevel, binnen de 'punaises', is wel vergund. Maar de uitbreiding, waardoor er nauwelijks ruimte voor voetgangers overblijft, niet.



De volgende twee plaatjes laten weer een andere vorm van illegale terrassen zien: terrassen bij winkels. Wat begon met een bescheiden tafeltje achter in de zaak is uitgegroeid tot tafeltjes aan het raam, en in het seizoen een bankje en tafeltjes op de stoep. Men heeft keurig ruimte overgelaten voor voetgangers. De situatie is al heel lang be-

kend bij de gemeente, maar er wordt niet gehandhaafd. Dit werpt wel de vraag op of een illegale situatie gedoogd kan worden, als die geen hinder voor voetgangers oplevert.

Een vierde probleem vormden de tijdelijke vergunningen voor uitbreiding van de terrassen in verband met corona. Net nadat

de Amsterdammers hadden gemerkt hoe prettig hun stad is zonder dat alle ruimte voor commerciële doelen wordt gebruikt zorgden de tijdelijke vergunningen er weer voor dat er nauwelijks loopruimte overbleef. Het is inmiddels duidelijk dat de tijdelijke vergunningen per 1 november dit jaar zijn teruggedraaid.



De veronderstelling in het college-akkoord dat terrassen een verlevendiging van de stad betekenen gaat in ieder geval in de binnenstad niet op. We hopen dat alsnog lering wordt getrokken uit de ongewenste uitbreiding tijdens corona, zodat de pleinen en pleintjes weer plekken worden waar je elkaar kunt ontmoeten zonder voor een

drankje te moeten betalen. Zodat men weer gearmd over de stoep kan lopen, ouders met kinderwagens, rolstoelers en voetgangers niet voortdurend de rijweg op gedwongen worden. Een specifiek probleem ontstaat waar de tijdelijke terrassen op laad- en losplaatsen worden geplaatst. Laden en lossen moet dan op de rijweg ge-

beuren, met gevaarlijke situaties als gevolg. We zien dat rechts-onder. Wij hopen dat de ongelukkige gang van zaken met de corona-terrassen ook iets goeds heeft opgeleverd: dat we ons ervan bewust zijn dat het bij terrassen om meer gaat dan gezelligheid of overlast: de overvolle stad heeft rustpunten nodig voor het oog en voor het oor.



## Privatisering op koningsdag

Een bijzondere vorm van privatisering van openbare ruimte vindt plaats op koningsdag. Al dagen van tevoren worden de trottoirs beplakt met plakband, dikwijls met de toevoeging 'BEZET'. Natuurlijk vinden ook wij dat er op één dag in het jaar de normale omgangsvormen

niet nageleefd hoeven te worden. Maar waarom zit dat plakband er een half jaar later nog steeds? Kunnen we niet afspreken dat degenen die op deze manier een plekje reserveren ervoor moeten zorgen dat als ze hun plekje innemen ze al het plakband meteen verwijde-

ren? Thuis wordt de kerstver-siering zeker na twee weken verwijderd. Waarom kan dezelfde zorgvuldigheid niet be-tracht worden als het om de openbare ruimte gaat?



## Evenementen

Er is in Amsterdam een actiegroep 'Mokum Reclaimed' die de publieke functie van stadsparken wil beschermen. Al te vaak immers stuit de argeloze wandelaar op een hek dat een groot deel van een park afschermt omdat er weer eens een festival plaatsvindt.

Bovendien produceren deze festivals lawaai dat kilometers verderop nog te horen is. Wij vinden deze grootschalige privatisering van de openbare ruimte niet aanvaardbaar, en denken dat de stad best met minder festivals toe kan, zonder dat het hier saai wordt.



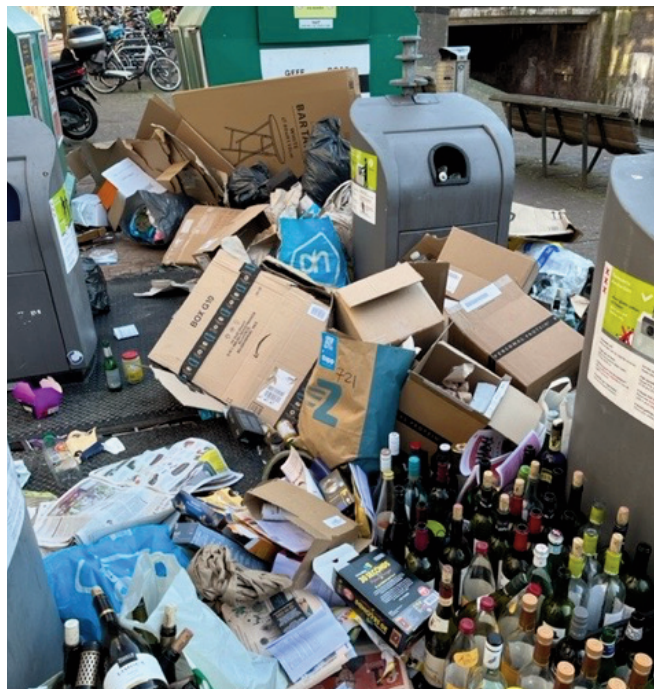
## Privatisering door bepaalde groepen

Het hoeven niet altijd fysieke obstakels te zijn die zorgen voor privatisering van de openbare ruimte. Wanneer een bepaalde functie overheerst trekt dat een bepaald soort publiek. Er zijn geen fysieke obstakels of verbodsbepalingen, maar deze functie kan zo overheer-

send zijn dat die anderen afschrikt. De Wallen zijn een goed voorbeeld van een gebied dat in naam openbaar is, maar in de praktijk zo gedomineerd wordt door de vermaaksfunctie dat anderen er niets meer te zoeken hebben. Diversiteit is een belangrijke voorwaarde

voor echte openbaarheid. Die ontbreekt hier.





## Openbare ruimte als dumpplaats van afval

De gemeente Amsterdam worstelt al jaren met het afvalbeleid. Vooral naast containers ontstaan vaak grote puinhopen. Zowel bij huishoudelijk-afvalcontainers als op plekken waar alleen glas-, papier- en kledingbakken staan. De veroorzakers zijn bewoners, bezoekers en bedrijven. De reinigingsdienst slaagt er niet in ondanks een grote inzet en steeds wisselende projecten om de binnenstad schoon te krijgen.

Voor bewoners is het probleem dat er tussen huisvuil (dat in een deel van de binnenstad aan huis wordt opgehaald) en grofvuil vele grijstinten zijn (een stoel, een spiegel, een plantenbak). Onduidelijk is of die nou wel of niet 'aan de straat' gezet mogen worden. Bedrijven die een contract met een bedrijf hebben om bedrijfsafval op te halen valt, mits op de juiste wijze aangeboden, niets te verwijten.

Echter, niet alle bedrijven zijn hiertoe bereid en dumpen afval bij de containers. Voor bezoekers zijn de afvalbakken nogal eens vol en dan belandt er veel troep naast de bak op de grond. Kleinschalige projecten als ophalen van huisvuil via het water of bakfietsen zijn aardig maar het is de vraag of dat de oplossing is. Ook andere gemeenten kampen met het probleem van afvaldumping en zoeken naar

oplossingen. Het inzetten van camera's met snelle opvolging wordt in elf gemeenten gedaan en lijkt succesvol. De gemeente Amsterdam weigert camera's in te zetten met als enige argument de privacy en dat het niet gaat werken. Zelfs een proef hiermee wordt uit de weg gegaan. Dit terwijl een meerderheid van partijen in de

gemeenteraad daar vóór zegt te zijn (bron: Stemwijzer 2022). Het neerzetten van camera's zal preventief werken en een bord erbij dat er een camera staat zou voldoende privacywaarborg moeten zijn. Heel vreemd dat in de genoemde elf steden het privacy-argument kennelijk anders gewogen wordt terwijl

het om landelijke wetten en regels gaat. Het wordt hoog tijd dat college en Raad de nummer 1 ergernis van de Amsterdammers serieus gaan nemen en de 'schoonheid' van de stad als eerste prioriteit aanmerken.

## Auto's op de stoep

Op de stoep geparkeerde auto's vormen uiteraard een belemmering voor voetgangers. Het is gemeentebestuur om geen amsterdammertjes meer toe te passen om dit te voorkomen. Dat ziet er inderdaad veel mooier uit. Is het daarmee een

onoplosbaar probleem? Af en toe staat een auto een paar minuten op de stoep, om iets af te halen, om iemand af te leveren. We willen daar geen groot punt van maken. Vergeleken met enkele decennia geleden, toen alle stoepen en bruggen vol

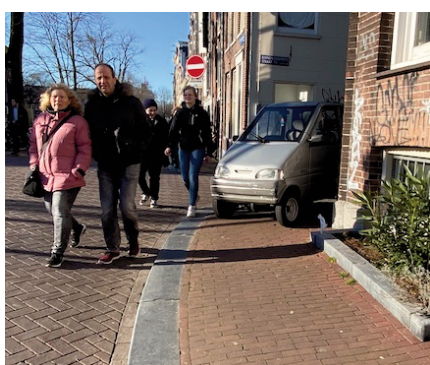
stonden met geparkeerde auto's kennen auto's tegenwoordig over het algemeen hun plaats.



Een apart verhaal vormen de canta's, biro's en vergelijkbare autootjes. Als zo'n autootje als gehandicaptenvoertuig is geregistreerd mogen ze op de stoep staan, maar ze hebben voor voetgangers natuurlijk ongeveer hetzelfde effect als auto's. Wanneer ze gebruikt worden door mensen die slecht ter been zijn, en op deze manier overal kunnen komen is dat natuurlijk prachtig. Maar zijn er

geen andere oplossingen dan op de stoep? Neem bijvoorbeeld het linker plaatje, waar een canta permanent op die hoek geparkeerd staat. Zou er niet een reguliere parkeerplaats vier meter verderop langs de gracht kunnen worden vrijgemaakt? En dan hebben we het nog niet eens over het misbruik dat van deze karretjes wordt gemaakt door mensen die helemaal niet slecht ter

been zijn, maar graag overal willen kunnen parkeren. Midden en rechts staan biro's op de stoep die dat niet mogen. En te vrezen valt dat er nog veel meer van dergelijke 'microcars' aan komen: de Solar City Car, de MoveCityCar, Microlino, enzovoort. We zien er zelden fysiek beperkte senioren in, maar de handhaving is kennelijk een lastige zaak.



Een ander probleem is dat veel bedrijven en diensten een parkeeronthefing hebben, die ze gebruiken om op de stoep te gaan staan. We kunnen er alle begrip voor hebben dat noodzakelijke werkzaamheden doorgang moeten vinden, en dat daar auto's voor nodig zijn. Maar we constateren ook dat die ontheffingen wel erg gemakkelijk worden gebruikt, ook als de dienst daar niet om

vraagt. Zo zien we permanent geparkeerde auto's op de stoep, niet omdat daar werkzaamheden te verrichten zijn, maar omdat men een ontheffing heeft. Kan er niet een permanente voorziening komen bij het kantoor van zo'n organisatie in plaats dat de stoep daarvoor gebruikt wordt? Op het rechterplaatje zien we een auto van een aannemer. Keurig een ontheffing achter de voorruit.

Wat je op de foto niet ziet: de chauffeur zit op zijn stoel te slapen. Toen we er een uur later langskwamen was dat nog steeds zo.



# Reclame

Vergeleken met de jaren 80, toen reclame het straatbeeld beheerste, is het stadsbeeld wel iets rustiger geworden. Maar nog steeds heerst er een tegenstelling tussen economische belangen en het streven naar een mooie omgeving. In het 'beleidskader Buitenreclame' van 2020 wordt gerefereerd aan het streven van het college om de kwaliteit van de openbare ruimte te laten prevaleren boven het plaatsen van zoveel mogelijk buitenreclame als inkomstenbron. In de praktijk zien we echter dat de openbare ruimte dikwijls functioneert als commerciële ruimte. Behalve het contract met JCDecaux over abri's en mupi's dat de ge-

meente 10 miljoen per jaar oplevert, zijn er andere aanbieders van reclame: driehoeksborden voor culturele instellingen (Centercom), lichtmastreclame voor kleinere ondernemingen, grote lichtmasten langs de A10, makelaarsborden, bouwborde, reclame langs sportvelden, stoepborden voor winkels, reclame op terrassen. Veel is legaal of met vergunning geplaatst, veel ook niet. Reclame, deze specifieke vorm van commercialisering van de openbare ruimte, verdient een uitgebreidere behandeling dan we in het kader van dit zwartboek kunnen doen. Hier constateren we slechts dat een

restrictief beleid niet verhindert dat reclame die de gemeente veel opbrengt de ruimte krijgt en dat derden op allerlei manieren de mazen in de wet opzoeken.

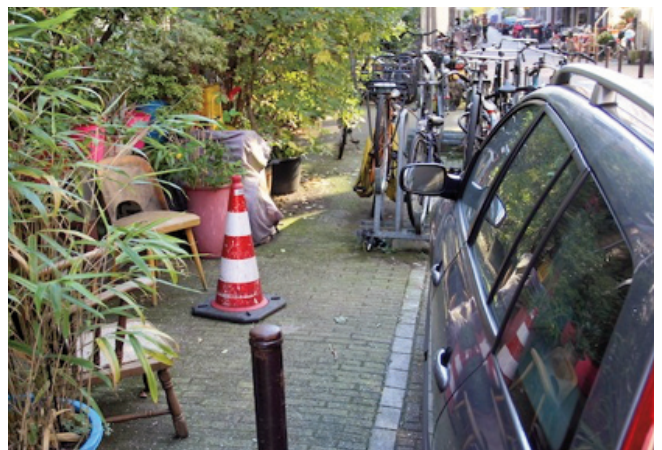
De nieuwste trend wordt gevormd door karretjes met opzichtige billboards die door de stad rijden, wat overigens verboden is. Een apart verschijnsel zijn de reclamefietsen die je op veel plekken ziet. Kan dat zomaar, en zonder precario te betalen?



## Voetgangers

We wijden een aparte paragraaf aan de voetganger. Wij zien de voetganger niet bij uitstek als een verkeersdeelnemer, naast auto's, fietsen, scooters, bussen en wat dies meer zij, maar als de primaire 'eigenaar' van de openbare ruimte. Onbelemmerde doorgang voor de voetganger is dus eigenlijk een basiseis; een 'mensenrecht'. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat de doorloopruimte voor voetgangers minstens twee

meter moet zijn. Dit is een norm die niet overal haalbaar is, maar toch houvast geeft. In veel smalle straatjes in de Jordaan is de norm alleen haalbaar als de hele straat tot voetgangersstraat wordt uitgeroepen. Dat valt te overwegen, maar roept weer andere problemen op, omdat dit veel discipline van de andere weggebruikers vergt.



Het zou al een stuk schelen als op die plaatsen waar de ruimte er wel degelijk is, de norm zou worden gehandhaafd. De brutaliteit waarmee de doorloopruimte voor voetgangers soms wordt beperkt is verbijsterend. Hieronder zien we een tafereel waarbij een op zich al niet handig geplaatst stuk straatmeubilair nog gezelschap

heeft gekregen van een plant, waardoor er helemaal geen ruimte meer is, en voetgangers de weg op moeten. Aanvankelijk stond de plant pal voor het meubelstuk, misschien om de lelijkheid aan het oog te onttrekken. Maar daarmee was ook de reclame niet meer zichtbaar, waardoor de plant niet vóór, maar naast de reclame

eindigde. Rechts zien we hoe het toch al smalle voetpad langs de kade wordt versperd door een fiets en een aanhangwagen. Voetgangers moeten dus over de rijweg.



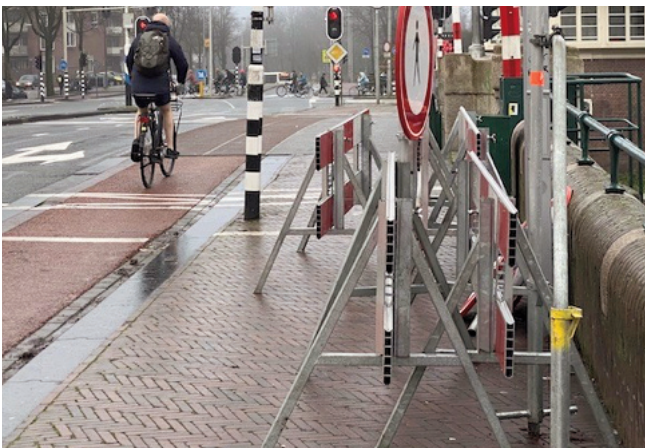


De noodzaak van vrije doorloopruimte geldt te meer als er overduidelijk mensen met een beperking in het geding zijn. Op onderstaande foto is te zien hoe een strook die is aangelegd voor slechtzienden voor die groep onbruikbaar is geworden doordat er fietsen geparkeerd staan. Toen het Haarlemmerplein opnieuw werd ingericht

is er uitvoerig gesproken over de wenselijkheid dat de bewoners van het nabijgelegen verzorgingshuis De Rietvinck langs deze route naar het Haarlemmerplein zouden kunnen lopen om boodschappen te doen. Daar komt dus in de praktijk weinig van terecht.

Het zijn niet alleen de gebruikers van de openbare ruimte (inclusief voetgangers) die voor obstakels zorgen, maar ook de gemeente zelf is niet doordrongen van de 2 meter norm. Soms worden tijdelijke obstakels aangebracht. Wij krijgen niet de indruk dat er serieus is nagedacht of er misschien oplossingen denkbaar zijn die de

voetganger minder hinderen. Er worden maatregelen doorgevoerd die nu eenmaal gangbaar zijn binnen de Afdeling Verkeer en Openbare Ruimte: een tijdelijk verkeersbord plaats je nu eenmaal op de stoep, die afzethakken moet je toch ergens kwijt, dus dan maar op de stoep.



Erger wordt het wanneer permanente inrichting van de openbare ruimte wordt doorgevoerd waarbij kennelijk niet over voetgangers is nagedacht. Wie verzint het om mupi's pal bij een zebra te plaatsen, waardoor de 2 meter norm, die hier op zich goed haalbaar is, niet wordt gerespecteerd?

En die betonnen bunker, kan die niet ergens anders staan? Zo nee, richt de openbare ruimte dan anders in, want op zich is hier voldoende ruimte.

Nu is het misschien zo dat deze voorbeelden uit een verleden stammen, toen de norm van 1,80 of 2 meter doorloopruimte nog niet zo in het ambtelijk apparaat was doorgedrongen. Maar ook tegenwoordig gebeuren er nog rare dingen. Hieronder zien we een gloednieuwe kade, waar op zichzelf voldoende ruimte is

om langs het water te wandelen. Ware het niet dat er pontificaal een verkeersbord en een laadpaal zijn geplaatst, waardoor niet iedereen erlangs zal durven. Was hier werkelijk geen andere oplossing mogelijk? Natuurlijk wel. Nog een voorbeeld biedt ons de route van het Centraal Station naar de Haarlemmerbuurt.

Nee, niet die over het stationsplein, maar de snelste en comfortabelste route, namelijk langs de IJ-kade, onder het spoor door naar de Korte Prinsengracht. Maar daar aangekomen lost de prachtig aangelegde wandelroute op, en stuit op de blokkade door geparkeerde auto's. Wie verzint zoiets?



## Fietsen

Over privatisering van de openbare ruimte in de vorm van legale autoparkeerplaatsen zullen we het hier niet hebben. Hoewel het merkwaardig is hoeveel openbare ruimte we reserveren voor het privé genoeg van mensen die graag hun auto in de buurt stallen. Maar we vragen wel aandacht voor het parkeren van fietsen. We mogen blij zijn dat er in de stad zo veel meer fietsen zijn dan auto's. Een geweldig succes! Maar we moeten ook toegeven dat al die geparkeerde, of soms links en rechts neergekwakte fietsen de voetgangers vaak lelijk in de weg staan. Hadden we vroeger last van auto's die overal, op bruggen, op stoepen, op fiets-

paden geparkeerd stonden, nu hebben we een steeds groter probleem met al die fietsen. Is er een oplossing voor? Op heel drukke locaties, zoals het station, het Beursplein en het Leidseplein, zijn er ondergrondse fietsgarages. En in de rest van de stad?

Het plaatje rechtsonder toont een straatje in de Jordaan. Er is geen stoep; waar die zou kunnen zijn staan auto's en fietsen. Over enige tijd is de Marnixgarage onder de Singelgracht klaar. Het is de bedoeling dat die voor een belangrijk deel gevuld wordt met auto's van bewoners van de Jordaan. Het parkeren van auto's in de

smalle straten van de Jordaan wordt dan sterk teruggedrongen. Maar schieten we daar iets mee op als de vrijgekomen ruimte in beslag wordt genomen door fietsen? Zijn er bij de gemeente al ideeën over de toekomstige inrichting van dit soort straten? Kunnen we meer fietsenstallingen realiseren in de Jordaan?



## Inrichting van de grachtengordel

In de jaren 90 is het beleid vastgesteld dat de hele grachtengordel hetzelfde standaardgrachtenprofiel zou krijgen. Met brede stoepen, langsparkeren, gebakken klinkers op straat en stoep, en natuurstenen trottoirbanden. Destijds was de planning dat dit in dertig jaar tijd gerealiseerd zou zijn. Nu anno 2022 is nog geen 40% van de grachtengordel zo ingericht. Dit komt omdat de afgelopen 25 jaar op 70% van de opgeknapte grachtdelen groot onderhoud is gepleegd en slechts 30% is geherprofileerd. Bij groot onderhoud wordt niets aan het profiel veranderd en alles wat er ligt wordt teruggelegd: betonnen klinkers wor-

den teruggelegd, amsterdammertjes worden teruggeplaatst, stoepen worden niet verbreed, schuinparkeren wordt niet vervangen door langsparkeren. Zeker nu nogal wat kades worden vernieuwd is het zaak deze kansen te pakken. Het is niet erg rationeel wanneer bij zo'n ingrijpende aanpak van de kade weer de oude betonnen klinkers worden teruggelegd omdat het hier om 'groot onderhoud' zou gaan. Als we deze kansen niet pakken duurt het nog zeker honderd jaar voor we de grachten hebben ingericht volgens het vastgestelde beleid.

Ook wanneer ons idee voor een parkeervrije gracht wordt uitgevoerd (bij voorkeur de Keizersgracht) voldoet het standaardgrachtenprofiel goed. Zo'n gracht wordt immers wel parkeervrij, maar niet verkeersvrij; auto's en fietsen blijven gewoon rijden. Een stevige stoeptrand moet dus een minimale veiligheid voor voetgangers garanderen.



## Straatmeubilair

In de loop der jaren zijn er steeds meer soorten straatmeubilair bijgekomen: laadpalen, trafokasten, prullenbakken, het gaat maar door. Er was een tijd dat de gemeente de regie had als het gaat om de vormgeving van het straatmeubilair. Zo ontstond er een ensemble waarbij

de vormgeving van het straatmeubilair goed paste bij die van de bebouwing. Geheel volgens de principes van Berlage, die exterieur en interieur als één Gesamtkunstwerk ontwierp. Nu moet je naar Museum 't Schip om nog exemplaren te zien:

Af en toe zie je dat oude straatmeubilair ook nog in het wild, maar we lijken er niet erg trots op te zijn (onderste rij plaatjes).





De wens om nog aanwezig straatmeubilair te beschermen leeft al lang. In 2013 heeft de gemeente een inventarisatie gemaakt van historische kabelkasten in Centrum en Zuid. Geconcludeerd werd dat hergebruik van kasten wenselijk is, omdat ze goed passen in het stadsgezicht en zeer duurzaam zijn (gietijzer). Netbeheerder Liander leek echter niet erg toeschietelijk te zijn als het ging om het ombouwen van kasten en ze geschikt te maken voor 380 volt. Anno 2022 zijn er nog weinig vorderingen gemaakt, al lijkt Liander iets meer bereid om bepaalde types kasten toch geschikt te maken voor de toekomst.

Als ombouw werkelijk onmogelijk is moeten er nieuwe kasten worden geplaatst. Kennelijk vereist de logica van Liander en andere nutsbedrijven dat deze er zo lelijk mogelijk uit moeten zien. Zou het niet logisch zijn om aan de concessie om dit soort objecten in de openbare ruimte te plaatsen voorwaarden te verbinden betreffende de vormgeving? Zou het niet een goed idee zijn als, zoals in 2018 nog door middel van een raadsadres bepleit, Liander de opdracht krijgt om een fraaie moderne kabelkast te ontwerpen? Hetzelfde geldt voor alle andere nutsbedrijven.

Probleem is dat de Puccini-methode die in Amsterdam gehanteerd wordt als het om de inrichting van de openbare ruimte gaat weliswaar esthetische normen formuleert voor

straatmeubilair, maar dat die uitsluitende betrekking hebben op het meubilair dat door de gemeente zelf wordt geplaatst. Dat betreft paaltjes, bankjes, fietsenrekken, richtingwijzers en afvalbakken. Al het andere valt momenteel onder de verantwoordelijkheid van de bedrijven die de objecten plaatsen. Die bedrijven waren vroeger gemeentelijke nutsbedrijven, maar zijn al sinds lang geprivatiseerd.

Verder zijn er allerlei geheimzinnige kasten van allerlei bedrijven, die evenmin bijdragen aan een prettige openbare ruimte. We beschouwen dit straatmeubilair ook als een vorm van privatisering van de openbare ruimte. Het gaat immers om uiteenlopende bedrijven en diensten, die ieder op hun eigen manier een stukje grond claimen voor het neerzetten van objecten die passen binnen de bedrijfsvoering, maar in vormgeving geen enkele relatie onderhouden met de stedelijke omgeving waar ze geplaatst zijn.





En dan zijn er ook nog allerlei paaltjes, die kennelijk eigendom zijn van verschillende diensten en bedrijven.



## Vervuiling van straatmeubilair

Er zijn al heel lang bedrijven waar je een abonnement kunt nemen op het verwijderen van graffiti. Verschillende winkelstraten hebben zo'n abonnement. De gemeente heeft er kennelijk niet aan gedacht om ook zo'n abonnement te nemen, getuige de volgende plaatjes.

Overigens lijken ook private partijen vaak niet over zo'n abonnement te beschikken. Als er aan private partijen vergunningen worden verstrekt om objecten in de openbare ruimte te plaatsen, zou daar dan niet de verplichting bij horen om die schoon te houden?

Wat dat betreft kan een voorbeeld worden genomen aan JCDecaux: de wachthokjes op tramhaltes staan er onberispelijk bij. Graffiti wordt onmiddellijk verwijderd. Dat hoort kennelijk bij het contract dat met JCDecaux is gesloten. Waarom niet ook met andere partijen?



## Gemeentelijke objecten

We hebben de indruk dat voor zover het om gemeentelijke objecten gaat de Puccini-methode over het algemeen wel zijn werk doet. Een kritische kanttekening betreft de prullenbakken. Hiervoor bestaat een 'Beleidskader Keuze en plaatsing afvalbakken in de Amster-

damse Openbare Ruimte'. De hoofdlijnen ervan zijn opgenomen in het 'Handboek Rood'. We kennen ze in soorten en maten. Recentelijk is er nog een type bijgekomen, speciaal voor plastic flessen.



Ze zijn bepaald geen verfraaiing van het straatbeeld. Over de gifgroene bakken (in Puccini terminologie attentieverhogende afvalbakken) is nog veel te doen geweest. Ze detoneren natuurlijk enorm met de historische omgeving. Maar volgens het stadsdeelbestuur moet het wel zo, want anders zien de mensen ze over het hoofd en gooien ze hun rotzooi op straat. Hoe zou het toch komen dat in Venetië geen enkele prullenbak op straat te vinden is, maar dat de stad er toch redelijk schoon bij ligt. Valt het mensen te leren om hun rotzooi bij zich te houden tot ze

thuis of in het hotel zijn? Of zouden we ervoor kunnen zorgen dat er minder verpakkingsmateriaal wordt verstrekt door winkels en horeca? Of zou een uitgebreider systeem van statiegeld een oplossing zijn? In ieder geval wordt erkend dat ze pijn aan de ogen doen, getuige het feit dat ze niet in het UNESCO-gebied geplaatst mogen worden. Daarbij wordt UNESCO wel heel beperkt opgevat: in de 'bufferzone' mogen ze wel, vindt het stadsdeelbestuur. Is onderstaand plaatje dan dus wel acceptabel?

Om auto's, bomen en mensen te beschermen in geval van onoplettendheid zijn er beveiligingsnietjes op vele plaatsen in de stad. De nietjes die moeten beletten dat voetgangers in een trapgat vallen (rechterplaatje) zijn er nog niet zo lang. In een onbewaakt ogenblik heeft een ambtenaar ervoor gezorgd dat de Herengracht op deze manier beveiligd is. Het stadsdeelbestuur is het met ons eens dat deze nietjes esthetisch niet verantwoord zijn. Er komt een nieuw, fijngevoeliger ontwerp. Maar op dit moment staan die onbehouwen nietjes er nog steeds.



Sommige objecten kan je nauwelijks meer tot het straatmeubilair rekenen, maar eerder tot straatbouwwerken. Ook voor dergelijke bouwwerken geldt natuurlijk dat rust in het straatbeeld geboden is.

Is er nu al een wildgroei van straatmeubilair, het is te verwachten dat er steeds meer zaken bij zullen komen. De laadpalen kennen we tenslotte ook nog niet zo lang. Maar er is meer in aantocht: 'small cells' (ter grootte van een koelkast) voor 5G, bovengrondse Warmte Overdracht Stations (ter grootte van zeecontainers), grote transformatorhuizen van Liander om de capaciteit van het elektriciteitsnet te vergroten, en wie weet wat nog meer.



## Lawaai

We beperken ons in dit zwartboek tot de fysieke bedreigingen van de openbare ruimte. Maar we willen wel een ander soort privatisering even aanstippen: die van het geluid. Lange tijd was het in Amsterdam verboden om op straat muziek te maken; er waren slechts uitzonderingen voor draaiorgels en mensen met een beperking die een speciale penning hadden. In de jaren zestig werd actie gevoerd om het beleid te verruimen, vooral naar aanleiding van de fluitist Kochius, wiens fluit telkenmale in beslag werd genomen. Uiteindelijk leidden die acties tot een verandering van de APV, waarbij muziek maken op

straat werd toegestaan, mits niet elektrisch versterkt, en niet langer dan een half uur op dezelfde plek. We weten allemaal dat de APV op dit punt nauwelijks wordt gehandhaafd. Maar waarom is het nodig vergunning te verlenen voor een heel opgetuigd podium met oorverdovende klanken? Omdat het hier de vrijheid van godsdienst betreft?

Intussen wordt er nog veel meer muziek gemaakt op straat dan alleen door straatmuzikanten. Geluidsapparatuur wordt in rugzakken door de stad vervoerd met de volumeknop vol open. Auto's rijden met de raampjes open zodat iedereen de muziek goed kan horen die binnen aanstaat. Respect voor anderen die de openbare ruimte gebruiken is daarbij ver te zoeken. Wij vinden dat de hinder die daarmee gepaard gaat niet zomaar getolereerd zou moeten worden.





## Tot slot

Ook al is de openbare ruimte van ons allemaal, er speelt zich tevens een strijd af tussen belangen van allerlei particulieren, bedrijven en gemeentelijke diensten. Het resultaat van die strijd is versnippering, verrommeling en vervuiling. Zowel bij inrichting als gebruik zien we die strijd. We denken dat we niet dogmatisch moeten zijn, en niet de vinger moeten leggen op iedere inbreuk op het openbare karakter van de stedelijke ruimte. De openbare ruimte is immers onbestemd, en krijgt in de praktijk betekenis door het gebruik dat ervan gemaakt wordt.

We moeten discussiëren over de vraag waar we de grens trekken. Daarbij moeten we ons realiseren dat we nogal wat heilige huisjes zullen tegenkomen. Het aanpakken van geprivatiseerde kades zal op fel verzet stuiten. Het terugdringen van terrassen kan rekenen op fel verzet van de horeca. En groenperkjes zijn ongeveer heilig verklaard in het kader van de vergroening van de stad. Iedere vorm van privatisering van de openbare ruimte kent zijn eigen historie, rationaliteit, en gevoeligheden. Maar te veel begrip voor ieder van die vormen mag er niet toe leiden dat

we tevreden zijn met de resultante. Het is namelijk een rotzooitje in de binnenstad, de fraaie plekken daargelaten. Als het om de openbare ruimte gaat wordt er te veel sectoraal, en te weinig integraal gedacht. Zouden we niet eens moeten denken aan een gemeentelijke regisseur openbare ruimte?



## En ten slotte bij dit alles:

Over handhaving zou een apart zwartboek geschreven kunnen worden. We beperken ons hier tot enkele constatering.

Veel ongewenste situaties die wij hierboven beschreven hebben zijn op te lossen met extra handhaving. De standaardreactie van de lokale overheid is dat er nou eenmaal te weinig handhavingscapaciteit is, en dat er prioriteiten moeten worden gesteld. De openbare ruimte staat niet hoog op de prioriteitenlijst. Bovendien kan de binnenstad niet verwachten dat er meer capaciteit wordt ingezet als dat betekent dat andere stadsdelen daardoor capaciteit tekortkomen.

Tot op zekere hoogte begrijpen wij die argumenten. Maar we constateren ook dat de beschikbare capaciteit niet altijd efficiënt wordt ingezet. Het grootste probleem is de verkokering. Er zijn veel soorten handhavers, die ieder hun eigen taken en bevoegdheden hebben. En kennelijk is het ook zo dat ze op bepaalde dagen bepaalde dienststopdrachten krijgen waardoor ze dingen die daarbuiten vallen links laten liggen. We weten dat de veldwachter van vroeger niet meer bestaat. Maar we zouden wensen dat onze handhavers iets van diens optreden zouden overnemen. Namelijk op vaderlijke toon zeggen: “zo doen we dat hier niet; zet die reclameborden maar binnen!”.

Een ander probleem is dat de openbare ruimte kennelijk niet wordt gezien als een belangrijk terrein. Wie als fietser door rood licht rijdt kan een boete van 100 euro krijgen. Maar de ‘methode Singapore’, waarbij ook degene die papier op straat gooit fors beboet wordt, bestaat hier niet. Weer een teken dat de kwetsbare openbare ruimte, toch de smoel van de stad, niet op waarde geschat wordt.





## Aanbevelingen

1. De openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate het gezicht van de stad en iedereen maakt er gebruik van. Zet daarom vol in op het in goede staat brengen en houden van de openbare ruimte: mooi, schoon, heel en openbaar.
2. Creëer rust en ruimte door het standaardgrachtenprofiel - zoals dertig jaar geleden geïntroduceerd - in de hele grachtengordel door te voeren. Weersta de verleiding om de herinrichting naar de verre toekomst te verschuiven door steeds te kiezen voor groot onderhoud.
3. Zie erop toe dat geen stukken openbare ruimte illegaal worden toegeëigend. Treed op tegen fysieke 'afsluitingen' waarvoor geen vergunning is verleend. Probeer tijdelijke vormen van privatisering tegen te gaan door heldere regels over het gebruik van de openbare ruimte te communiceren met bewoners en bezoekers. Treed op tegen uitwassen, waaronder het blokkeren van de stoep door overdadig groen, privé-meubilair, fietsen, en dergelijke.
4. We begrijpen dat er inmiddels zo veel kades geprivatiseerd zijn, met name door woonbootbewoners, dat het terugschroeven daarvan veel maatschappelijke onrust teweeg zou brengen. Maar zorg dan in ieder geval dat de ergste gevallen worden aangepakt en dat er geen nieuwe gevallen ontstaan. Zicht op het water en verblijfsruimte voor iedereen dienen immers uitgangspunt te zijn.
5. Geef in de communicatie met bewoners duidelijk aan welke voorschriften gelden voor geveltuintjes en kadegroen, en welke sancties staan op niet naleving. Ook hier dient voldoende doorloopruimte voor voetgangers uitgangspunt te zijn.
6. Voer consequent beleid op het voorkomen van onnodige objecten/obstakels in de openbare ruimte, waaronder reclameobjecten. Ga als gemeente geen nieuwe contracten aan voor Mupi's die primair een reclame-oogmerk dienen (uitsterfbeleid). Zorg voor een niet commerciële uitstraling van de openbare ruimte (winkelstraten kennen een eigen regime).
7. Druk nieuwe initiatieven voor straatreclame - vast en mobiel - direct de kop in. Dat bespaart intensievere vormen van handhaving op een later tijdstip. De inmiddels gangbare praktijk dat winkeliers reclameborden op de stoep plaatsen dient te worden omgebogen.
8. Verleen geen vergunningen meer voor mobiele horeca op drukke plekken in de openbare ruimte, waar voldoende andere vaste verkooppunten zijn.
9. Zorg voor een schonere stad en benut de ideeën van 'Amsterdammers' over het aanpakken van de afvalproblematiek. Wijs geen voorstellen af, zoals cameratoezicht, waarvan door proeven/ -pilots zou kunnen blijken dat die werken.
10. Neem de kwaliteit en de openbare toegankelijkheid van de openbare ruimte als primair uitgangspunt voor het terrassenbeleid en niet het belang van de horeca-uitbaters. Zorg voor spreiding en vergun nieuwe horeca(terrassen) alleen daar waar sprake is van een tekort. Ontzie de binnenstad en verminder geleidelijk het aantal terrassen op brugvleugels, te beginnen daar waar sprake is van veel voetgangers en fietsverkeer.
11. Treed consequent op tegen illegale (horeca)terrassen, ook bij winkels met een mengformule.

12. Zorg dat op stoepen waar dat kan een vrije doorloopruimte wordt aangehouden van tenminste 2 meter en dat bijzondere voorzieningen voor mensen met een beperking door hen benut kunnen worden.
13. Als de 2 meter doorloopruimte voor voetgangers niet haalbaar is omdat de straat te smal is geef dan voorrang aan de voetganger door die straat tot voetgangersstraat te verklaren, waar andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Denk bijvoorbeeld aan de vele smalle straten in de Jordaan.
14. Neem passende initiatieven om te komen tot een verbod op parkeren van cants (en soortgelijke voertuigen) op de stoep.
15. Help de verrommeling van de openbare ruimte door een teveel aan geparkeerde fietsen te voorkomen door een 'boost' te geven aan de vestiging van (particuliere) fietsenstallingen in (onderstukken van) woonstraten. Nu de fiets de auto als voornaamste verkeersdeelnemer heeft afgelost is het tijd voor een nieuwe beleidsnota fietsparkeren.
16. Zorg voor (gefaseerde) verbetering van de uitstraling van (horeca)terrassen door vuistregels op te stellen voor het meubilair. Overweeg de CRK hierin een expliciete rol te geven. Zie toe op naleving van de regels voor opslag.
17. Bewerkstellig de komst van wettelijke regels voor voorzieningen van (semi-) nutsbedrijven in de openbare ruimte die garanderen dat rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen van de gemeente. Maak voorlopig niet-vrijblijvende afspraken met de betrokken bedrijven.
18. Zorg voor verwijdering van illegale graffiti op gemeentelijke gebouwen en objecten. Spreek daar ook particulieren op aan waar het hun, vanuit de openbare ruimte zichtbare, bezittingen betreft. Zorg dat nieuwe contracten een paragraaf bevatten waarin staat dat bedrijven een zorg- en schoonmaakkplicht hebben voor de objecten die ze in de openbare ruimte plaatsen.
19. Neem in de openbare ruimte waar het uit het oogpunt van veiligheid en een ontspannen verblijfsklimaat te druk is, gepaste 'bronmaatregelen' die zorgen voor vermindering van de toeloop, zonder de openbare toegankelijkheid van het gebied aan te (hoeven) tasten.
20. Zorg er voor dat alle ambtenaren die werkzaamheden verrichten in het kader van toezicht en handhaving in de openbare ruimte en de horeca in staat zijn en zich gesteund weten om illegaal gebruik en misbruik van de openbare ruimte aan te pakken, ook al is dat op het moment van aanwezigheid niet hun specifieke opdracht.
21. Stel een stadsregisseur openbare ruimte aan met ruime bevoegdheden.

