

ALS VRIENDEN UIT ELKAAR

Nog zie ik Paul Mijksenaar en mezelf in de Utrechtsestraat lopen. We waren op pad voor een aflevering van *Bestemming Bereikt*, een rubriek van *Het Parool* over de openbare ruimte: ik als journalist om het één en ander te noteren, hij als - hoe zal ik het formuleren - als De Mijksenaar.

Op een gure maandagmorgen, het regende geniepig en de wind blies uit volle borst, spiedde ik met een half oog naar een coffeeshop. Paul boog zich over de stoep en wenkte me. ‘Dit is mooi’, jubelde hij. Ik was verbaasd. Mooi? Verheugd wees hij naar een stoeprand van grijszwart hardsteen die rustig lag te slapen. ‘Ze hebben oog voor detail en consequent gebruik van materiaal’, zei hij, ‘zie hoe mooi stoep en rijweg in elkaar overgaan.’ Ik ben bang dat ik glazig keek terwijl hij doorging over klinkers, hardsteen, putten, afwatering en nog zo wat. Hij concludeerde ‘dat hij langzaam weer trots was op zijn stad’. Paul kijkt naar de basis. Ik raak snel afgeleid door het theater voor mijn neus.

Ik denk niet dat er in de zaal veel mensen zijn die niet weten wat Puccini is, maar toch voor die enkeling een kleine uitleg. Het is een pakket met zorgvuldig doordachte bouwstenen die in de Amsterdamse openbare ruimte gebruikt worden: zoals tegels, trottoirbanden, prullenbakken, en de inrichting van kruispunten en zebrapaden.

Puccini gaat over bruikbaar, duurzaam, veilig en zeker ook schoonheid. De kracht van Puccini zit, wat mij betreft in de beheersing. Elke ontwerper en bewoner wil voor zijn eigen straat iets extra's. Laten we eens groene tegels kiezen of een plantenbank ontwerpen met een patroon van blauw glasmozaïek zodat het lijkt of het water door de straat golft. Lollig, maar Puccini vindt het niet goed. Die streeft naar eenheid.

DE STILLE KRACHT

Het is zeker niet mijn bedoeling u te beledigen, maar uw werk gaat eigenlijk over het onzichtbare. In een straat gaat de aandacht als vanzelf naar de mensen, de huizen, de winkels het zwerfvuil en het verkeer. Wie let op de bestrating? Of op lampen die ergens hoog in de lucht hangen? Om nog maar te zwijgen over de manier waarop overtollig water wordt afgevoerd.

Uw werk gaat over voorwaarden scheppen. Als die voorwaarden niet deugen, kan de rest niet stralen. Als je voortdurend op je voeten moet letten omdat je elk moment in een diep zanderig gat kan verdwijnen, of omdat het water letterlijk tot je enkels staat, kan een straat of plein nooit een succes zijn.

Als bonbonfanaat, weet ik natuurlijk dat Puccini is vernoemd naar de onbehoorlijk grote bonbon die in de Staalstraat is bedacht. Bij de eerste bijeenkomst had iemand – vast om de creativiteit te bevorderen - Puccini bonbons meegenomen. Ze zien er allemaal anders uit, maar zijn toch direct herkenbaar

als leden van dezelfde familie, daarom mochten ze hun naam geven aan de nieuwe methode.

Ik had vorige week een afspraak met twee Puccini bewakers. In het gesprek werd ik geraakt door hun liefde voor de stad. Zodra het onzichtbare zijn pleitbezorgers kwijtraakt, zijn wij verloren. Dan gaat alle aandacht naar dingen waar ego's mee kunnen scoren. Denk aan de wethouder die Puccini wilde afschaffen. Gelukkig is dat mislukt.

Toen ik na het gesprek naar huis fietste, gleed mijn oog vanzelf naar de stoeprand. Blij herkende ik 'de visbekken' afgewisseld met een 'hol en dol' in verschillende randen. Zelf de braafste aller tegels – de zo Nederlandse dertig bij dertig betonnen stoeptegels – werd even mijn heldin.

Iedereen die niet in de branche werkt, kan ik aanraden eens omlaag te kijken om te ontdekken hoe vernuftig het stedelijk vloerkleed in elkaar steekt.

Toch wil ik het vandaag hebben over het theater dat zich op de stoep afspeelt. Paul neemt ons straks naar de schoonheid van het onzichtbare.

ZOU HET ECHT?

Klagen over de Amsterdamse openbare ruimte, is sleets. Alle stellingen zijn betrokken, het gegoochel met cijfers is in volle gang en elke rolkoffer op weg naar een AirBNB is het hoorbare bewijs van alles wat mis is in de stad.

Daarom wil ik met u een blik werpen op het Amsterdam van de nabije toekomst. Gelukkig hoefde ik niet alles zelf te bedenken, maar kan ik gebruikmaken van de nota van de Gemeente Amsterdam: *De Huiskamer voor alle Amsterdammers, een visie voor de Openbare Ruimte van 2025*.

Ik citeer: *‘Aantrekkelijke openbare ruimte zijn schoon, heel en veilig. Daarnaast zijn ze mooi, aantrekkelijk en bruikbaar ingericht. Straten, pleinen en parken nodigen uit tot verblijven, zijn plekken waar bewoners en ondernemers zich graag willen vestigen, waar weinig verkeerslawaaï is en waar de lucht gezond is.’*

Waarom zo lang wachten, die topstad wil ik NU.

Maar ik hoorde in mijn achterhoofd ook de stem van die zeurende verontwaardiging, waar echte Amsterdammers zo goed in zijn: Nemen die lamstralen ons in de zeik? Ik begrijp dat, kijk vandaag eens naar de drukte in het centrum, waar het mooie steentapijt op veel plekken slordig is dichtgegooid na een kleine opgraving naar deze of gene leiding, waar te zware vrachtwagens de kloeke klinkers doormidden breken of hardnekkig zwerfvuil alle aandacht opeist.

Hoe gaan ze die ideale stad binnen 7 jaar uit de grond stampen?

Over dat hoe, is die huiskamernota helaas niet zo duidelijk.

De nota geeft daarentegen blijk van een ongekend vertrouwen in de mensheid. Hangjongeren bestaan niet. Voetbalfans zijn verdwenen, evenals fout geparkeerde fietsen op de stoep, bussen die ladingen toeristen dumpen, mensen die plantjes vertrappen of cafe's die het trottoir volbouwen met gezellige zitjes. In 2025 zijn dat allemaal ongemakken uit het verleden.

DRUK IS EEN GEVOEL

Over aantallen gebruikers is de nota heel duidelijk: *'nergens in ons land wordt in 2025 meer buiten geleefd dan in Amsterdam. De ruim 900.000 inwoners van de stad zijn naar verwachting steeds vaker in de publieke ruimte te vinden. Velen van hen wonen niet groot en houden er een uithuizige leefstijl op na. Voor hun actieve sociale en culturele leven zijn ze aangewezen op de parken, pleinen en voorzieningen in de stad. Samen met het groeiend aantal bezoekers uit binnen- en buitenland betekent dit dat het niet rustiger is geworden in de centrumgebieden van de stad. Toch voelt het minder druk.'*

Dat is een zin om bij stil te staan: het *voelt* minder druk. De meeste Amsterdammers, zeker de bewoners van de binnenstad en delen van Zuid, klagen nu al over te volle straten en pleinen. Vervolgens komen er substantieel meer gebruikers, maar weet de Gemeente, het *voelt* minder druk.

Nou is druk een ingewikkeld begrip. Druk is dezer dagen, een statussymbool. Wie het drukdruk heeft, telt mee. Zou dat voor steden ook gelden? Zijn rustige steden de *losers* van een land?

Druk is een relatief begrip. Als wij het naar het verleden kijken, zien wij een weelderige rust. Het gekke is dat het verleden daar heel anders over denkt. In 1930 publiceerde het Algemeen Handelsblad een brochure met gebundelde artikelen met de titel: *Veilig wandelen*.

In 1930 was Amsterdam in onze fantasie mooi, rustig, schoon en veilig. O wat zouden we daar graag even flaneren. Ik neem u mee.

‘Zoals de toestand in dit drukke, veel bezochte stuk Amsterdam is, en nu al jaren lang kàn en màg het niet langer blijven.’

Waar zijn we? Op het Rokin. *‘Men zou bijvoorbeeld kunnen verlangen, dat we hier een methode aangeven, hoe men op een druk uur oversteeft van gebouw Industria naar het trottoir bij Kleine Polman zonder het hachje te wagen en ook zonder dik een kwartier te verliezen. Er bestaat geen methode om zich een weg te banen door deze janboel van auto’s, karren, fietsen en trams.’*

Kennelijk claimt elk tijdperk zijn eigen drukte.

EIGEN TOERIST EERST

Ik ben – denk ik - één van de weinige bewoners van de binnenstad die niet zo’n last heeft van toeristen. Ja, ze zijn soms hinderlijk aanwezig, ze slenteren zonder te kijken zo de rijweg op en voor je het weet vang je er eentje bijna onder je fietswiel. Aanrijden lijkt aantrekkelijk, maar het geeft zoveel gedoe, en daarom wend ik uiteindelijk altijd mijn stuur.

Bovendien: ben ik niet ook toerist als ik tripjes maak naar Milaan, Marrakech of Berlijn?

Ik weet zeker dat centrumbewoners gemiddeld veel vaker stedentrips maken, dan de bewoners van pakweg Zoetermeer of Haren.

Wij hebben kennelijk wel het recht om andermens straten te verstoppen en hun rust te verstoren. Maar zij hebben niet het recht ons te bezoeken?

Eigen toerist eerst. Ik zou het bijna discriminatie noemen.

De komst van toeristen beschouw ik als een gegeven. Zolang het economisch goed gaat en vliegtickets goedkoop blijven, zullen ze komen. Met steeds meer. Alleen een flinke economische dip kan het tij keren.

Terug naar de huiskamernota. De gemeente heeft een nieuw wapen: ze gaat voor 2025 rustige plekken creëren. Moet je die creëren? Ze zijn er al, die fijne rafelranden en bedompte, grauwe plekken waar hangjongeren zich zo thuis voelen. Ik zou zeggen: nix aan doen. En niet zoals de planfanten willen, alle ruimtes een bestemming geven: levendig of rustig.

Er is nog een intrigerend nieuw concept bedacht: *‘reuring om de hoek’*.

Woonstraten, meldt de nota, *‘zijn voor rustig wonen. ‘Reuring is om de hoek.’* Dat willen we allemaal. Het lawaai en feest om de hoek, liefst nog een paar hoeken verder. Enige probleem: wie woont er om de hoek met reuring?

Volgens de nota hoort reuring in stadparken. Rust heerst in struinnatuur. Als struinen al kan in een stedelijke omgeving, moet je daarvoor naar de verste randen van Amsterdam.

Dan die drukke parken. Ik weet niet of de omwonenden van, pakweg het Sarphatipark, dat in de zomer stampvol zit, iets kunnen met het begrip ‘reuring om de hoek. In hun geval gaat het echt over overlast voor de deur.

GOEDEMIDDAG, IK KOM HIER PICKNICKEN

Nog een idee: *‘met het drukker worden van de openbare ruimte in de stad moeten we op zoek naar onderbenutte plekken, zoals sportparken, volkstuinparken, schoolwerktuinen, begraafplaatsen, maar ook schoolpleinen, om die toegankelijk te maken voor een breder publiek.’* Puik idee, het Vondelpark zucht onder de terreur van hordes bootcampers, verhuis wat van die lui naar Zorgvlied. Verderop lees ik, wordt ook de *‘afgesloten privétuinen’* een soort overloopgebieden. En nou niet zeuren dat de eigenaren van privetuinen, waarschijnlijk tussen droom en het recht van overpad in de weg staan. Wie heeft geen zin eens te picknicken in een riante binnentuin achter een grachtenhuis.

Dan is er een ook hobby in de nota geslopen. *‘De inrichting van de stad nodigt uit tot bewegen?’* Er is een wethouder - die misschien niet terugkeert in het volgende college - die *de Bewegende Stad* heeft omarmd. Die bewegende stad is alomtegenwoordig, dus ook in onze huiskamer. Het voelt alsof een dominante vader zijn roeiapparaat pontificaal in de huiskamer zet en alle makkelijke stoelen vervangt door skippyballen.

Bewegen zullen we!

De nadruk op gezond neemt de laatste jaren een schrikbarende vlucht. Als dikke dame voel ik me soms opgejaagd. Ik droom wel eens dat van gemeentewege een ambtenaar rondfietst met een groot schepnet, mij vangt en opsluit in een struintuin tot ik zijn streefgewicht bereikt heb.

FOUT FOUT FOUT

In de huiskamer worden fietsers en voetgangers op één lijn gesteld. *‘Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben voetgangers en fietsers prioriteit gekregen, de auto is een gast.’*

Dat is, volgens mij, een cruciale denkfout.

Toen de auto nog heer een meester was, waren de fietser en voetganger twee goeie groene vrienden die samen optrokken tegen de gemotoriseerde vijand.

De fiets, die aanvankelijk werd geprezen, als een niet vervuילend en gezond, alternatief voor de auto, is door zijn enorme succes nu zelf een probleem geworden. Het is niet het ding dat de schuld is, maar de berijder. Geef een mens wielen en het gaat mis.

Dan spreek ik ook over mezelf. Ook ik rijd *even* op de stoep, als dat uitkomt. Haast nietwaar. Ik parkeer mijn fiets steevast voor de deur van het etablissement waar ik wil zijn. Tegelijk, en dat is merkwaardig, foeter ik op mensen die zich niet aan de regels houden. U weet wel, die hufters zonder beschaving. Die mensen waarvan Sartre zo treffend zei: de (fiets)hel, dat zijn de anderen.

Wat er precies in mijn hoofd gebeurt dat ik mezelf rechten geef en ander scherp op zijn plichten wijs, begrijp ik niet helemaal.

Is er een manier om de fietsers in het gareel te krijgen? Zeker: hard optreden. Er zijn twee succesvolle voorbeelden. Zo'n tien jaar geleden controleerde de politie streng op fietslichten. Wie geen licht had, kreeg een bon. Amsterdam ging massaal aan het licht.

De tweede successtory is de AFAC, de Algemene Fiets Afhaal Centrale die fietsen die fout geparkeerd staan van het slot knipt en wegvoert. Na betaling van 22,50 euro mag je je eigen fiets weer ophalen. Na drie keer mijn fiets terug te vinden in de *middle of nowhere* parkeer ik mijn damesrijwiel nooit meer op het Leidseplein of CS. Een vriendin dreigt haar kinderen regelmatig met: zal ik de AFAC bellen? Dat heeft altijd succes.

BOND VOOR VOETGANGERS

Het slachtoffer van de fietsmaffia is de voetganger. Die is vogelvrij op de Amsterdamse stoepen.

Zou het trouwens toeval zijn dat de voetganger nog altijd de enige groep is die geen belangvertegenwoordigers kent. De autolobby heeft de machtige ANWB, de tweewieler de actieve Fietsersbond. Voor types op twee benen wordt alleen gepleit door minder validen.

Groen Links-raadslid Zeeger Ernsting noemde recent in het Parool zijn grootste ergernis: 'dat je in Amsterdam nergens lekker door kunt fietsen'. Ik ben bang dat ik al weet welk belang hij zal dienen. Hij eist bredere fietspaden. Weet u dat er wel een minimale breedte is voor een fietspad, namelijk 2,5 meter, maar dat er voor het voetpad niet zo'n hard minimum bestaat? Terwijl onderzoek uitwijst dat het pas fijn toeven is op een stoep van minimaal 3 meter breed. Neemt u de

centimeter maar eens mee in de binnenstad. Drie meter is de uitzondering.

Wie richt met mij een Voetgangersbond op? Een lekker stout clubje dat excelleert in ludieke acties.

Zoals ik eerder zei, wij geloven maar al te graag dat we leven in een unieke tijd. Dat het tij NU gekeerd moet worden. Als we niet ingrijpen, is Amsterdam reddeloos verloren. Ter relativering nog een citaat uit Het Handelsblad van 1930.

‘Loeiende claxons en schreeuwende slagersjongens maken ons schichtig. In wilde horden kwamen zij op ons af, de heerschers van de weg! Maak dat je wekomt, voorwereldlijk dier dat zich zowaar nog op twee benen voortbeweegt.’

De schrijfster Donna Leon woont al veertig jaar in Venetië. In een ontzettend leuk boekje *My Venice*, beschrijft ze dat een Franse journalist haar ooit naar de dreiging van het ‘internationale terrorisme’ vroeg. In haar antwoord repte ze per ongeluk over ‘de dreiging van het internationale toerisme’. Een vergelijking die ze bij nader inzien nog niet zo gek vindt. Is de terrorist, vraagt zij zich af, verantwoordelijk voor de vernietiging van het leven in de stad, voor de vervuiling van lucht en water. Heeft de terrorist shoppen tot een religie verheven?

FIETSERS NIET SCHRIKKEN

Naar analogie van Leon wil ik de Amsterdamse terrorist op twee wielen aan banden leggen.

Amsterdam staat wereldwijd bekend als succesvolle groene fietsstad. Laten we ons niet te lang wentelen in die glorie. De fiets is te succesvol. Laten we het lef hebben om ons te profileren en als de eerste stad de fietsers te weren.

Als het nieuwe linkse college eindelijk delen van de stad autovrij verklaart, zullen we dan in één moeite door de fiets op diezelfde plekken verbieden. Dan bedoel ik zowel om er te rijden als om het rijwiel te stallen.

Ik zie u even schrikken. Dat is onmogelijk. Hoe lang is het geleden dat in Amsterdam nog overal auto's stonden, dat bewoners nog vonden dat ze recht hadden op een *gratis* parkeerplaats voor de deur. Dat waren 30 jaar geleden nog hele gewone burgerlijke wensen. Nu glimlachen we om zoveel naïviteit.

Vorige week was Joost Prinsen bij De Wereld Draait door. We zagen een filmpje van een jonge Prinsen die Willem Wilminks bekendste werk *Frekie* zong. Tot ieders verbazing klemde Prinsen op tv een sigaret tussen zijn vingers. Tijdens het zingen nam hij een fikse hijs. '*Hij zit te paffen*', riep Matthijs van Nieuwkerk verbijsterd. '*In een kinderprogramma.*' Wie had toen durven dromen dat roken nu dicht tegen criminaliteit aanligt.

Wij kunnen die fiets heus wel aan banden leggen. Als wij daarvoor kiezen.

Venetië is mijn lievelingsstad, hoe druk het er ook is en hoeveel toeristen er ook lopen. Wat zegt u, ik ben ook toerist? Nee, sorry dat is de ander, ik ben ... uh ...

Wij hadden deze lente huis-geruild met een Venetiaans gezin. Eindelijk waande ik me inwoner. Elke dag zaten we op ons buurtplein aan de Spritz. Vertederd keken we naar jonge kinderen die voor onze neus speelden. Toen drong pas tot me door dat Venetië niet alleen een autoloze stad is, maar ook een fietsloze. Dat is zo prettig. Zeker ook voor kleintjes die in die waanzinnige drukke stad helemaal in hun spel kunnen opgaan. Dat kan in Amsterdam alleen in Artis. Voor kinderen een speelparadijs, met een behang van dieren. En is Venetië niet ook de ideale bewegende stad?

Stel u voor dat we van één kant van alle grachten wandelgebied maken. Stoepen die de drie meter ruim overschrijden, waar ruimte is voor spel en verwondering, voor bankjes langs het water, groene perken en hier en daar een kolossale schommel voor jong en oud. Ook de negen straatjes voelen beslist rustiger met één soort gebruiker.

BON COURAGE STADSBESTUUR

Ik hoop dat het nieuwe stadsbestuur niet alleen keuzes maakt, maar die vervolgens dan ook handhaaft. Regels en handhaven gaan helaas hand in hand. Denk aan het fietslicht en de AFAC. Maar al te vaak toont de stad zich meester in regel op regel stapelen. Ik neem wekelijks de pont van het CS naar het IJplein. Een tochtje, dat niet meer dan een paar minuten duurt en waar je een moment kunt dromen dat je scheepsjongen bent op de wilde vaart.

De wanden van de pont zijn behangen met verboden. Zo mogen brommers en scooters hun motor op de pont niet laten draaien. Toch doen ze dat bijna allemaal zeker bij het op- en afrijden. Ik heb nog nooit een handhaver gezien. Ondertussen is er sinds 1 januari een nieuwe rookverbod. Op knullig aangeplakte papiertjes verordonneert het stadsbestuur dat vanaf nu roken op de pont ook verboden is.

Het is zinloos om een nieuwe anti-rookregel op een oude te stapelen, terwijl je weet dat iedereen de oude regel negeert. Dat is de beste manier om de geloofwaardigheid van het gezag uit te hollen.

Ben ik misschien een zeurende, cynische Amsterdammer, ben ik van de oude school - de school die ik tegelijk bekritiseer – de school van nota's, van regels & geboden en de roep om een leger handhavers.

Misschien moeten de stad – en ik - een voorbeeld nemen aan de moderne tijd.

WIJS EN STOUT

Ik vermoed dat in deze zaal veel mensen belangstellend kijken naar een piepklein stukje Amsterdam, de zogenaamde *shared space* achter het Centraal Station.

Daar waar alle hulpmiddelen om verkeer op het juiste moment op de juiste plek te krijgen, zijn losgelaten en de fietsers en voetgangers zelf maar moeten zien hoe ze het met elkaar rooien.

Het gekke is, het lukt. U hoort mij nog wel zachtjes brommen over de zwakste schakel, de voetganger die het loodje legt.

Maar dat is onzin. Iedereen komt waar hij wil zijn en niemand raakt ernstig beschadigd.

Ik hoop dat u, de bedenkers en bewakers van Puccini, nogmaals uw vernuft wilt gebruiken om een oplossingsrichting te verzinnen. Daarbij wens ik u veel stoutigheid. Lekker doen wat u goeddunkt en niet teveel uw oren laten hangen naar haalbaar & draagvlak. Dat is een levensgevaarlijk koppel dat zelden leidt tot echt gedurfde plannen.

Xandra van Gelder
April 2018