

bewonersraad
GROOT WATERLOO

COMMENTAAR OP GEBIEDSPAN 2018 centrum oost met bijlage 22 november 2017

Dit stuk is geschreven door de Bewonersraad Nieuwmarkt-Groot Waterloo. Derhalve hebben wij in ons commentaar de nadruk gelegd op onze buurten.

Wij stellen concrete antwoorden op de gestelde vragen zeer op prijs.

Wij behandelen het plan in uw chronologie, tegen onze zin. (Prioriteiten!)

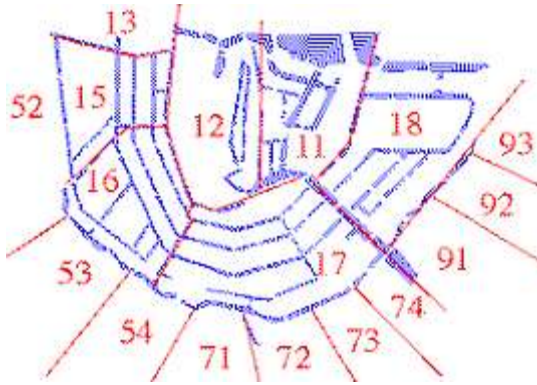
Onderstreepte tekst refereert aan kopjes en tussenkopjes in het plan.

INLEIDING

Kaart gebieden

Het is ons een raadsel waarom de gemeente Amsterdam de districtsgrenzen heeft laten bepalen door de KPN v/h PTT (1011, 1017, 1018). Dit werkt natuurlijk ook door in de nieuwe bestuursplannen voor de stadsdelen en is daarin eens temeer een voorbeeld van de veronachtzaming van sociale cohesie.

De lijn CS-Damrak-Dam-Rokin-Weteringcircuit is maatschappelijk en verkeerstechnisch een veel natuurlijker scheidslijn. Het in de lengte doorsnijden van Geldersekafe en Nieuwmarkt, het weglaten van de Burgwallen in Centrum Oost en het erbij frommelen van de Leidsebuurt levert een gewrongen constructie op. De drukte-zwaartepunten Wallen en Leidseplein blijven overigens verdeeld over twee disticten, dus dat maakt niet uit. Zo voorkom je ook de rare splitsing van Grachtengordel-Zuid door de Leidsegracht.



Op het kaartje van Centrum Oost op p. 3 ontbreekt trouwens "Groot Waterloo". Gaarne toevoegen aan Nieuwmarkt-Lastage, dus: Nieuwmarkt-Lastage-Groot Waterloo.

WOORD VOORAF

Eerst een methodische opmerking: in het Gebiedsplan Centrum Oost worden tabellen gebruikt voor de 6 buurten van Centrum Oost, maar het is niet mogelijk de interpretaties en tabellen te staven aan de resultaten van de buurtenquête, omdat de afgrenzingen niet overeen komen. De enquêtes gebruiken als basis van het plan is dus discutabel, de resultaten dientengevolge ook.

Vorig jaar hebben wij met klem aangedrongen op een wijziging van prioriteiten. Maar alwéér zien wij het belangrijkste uitgangspunt **SCHONE LUCHT** verwezen naar het eind, als "o ja, dat ook nog even"-sluitpost. En, tekenend: het staat in het plan als *schonere* lucht - geen *schone* lucht. We zijn inmiddels een aantal gerechtelijke uitspraken verder en nog steeds geeft ons bestuur geen voorrang aan een erkend noodzakelijke levensvoorwaarde.

Nog meer achterstallige zaken, uit de gebiedsplannen 2016 en 2017:

- Kruispunt Nieuwe Hoogstraat-Snoekjessteeg met Sint Antoniesbreestraat: dit zou aangepast worden. Wanneer o wanneer? Het wordt hoog tijd, want er is een gevaarlijke situatie doordat onderscheid tussen trottoir en rijweg niet duidelijk is. Bovendien zetten fietsers hun snelheid nog even extra aan in de bocht om de helling te nemen.
- Er zijn nog steeds geen aanstalten gemaakt voor plannen om de Weesperstraat te versmallen van 2 x 2 naar 2 x 1 rijstroken. Wanneer o wanneer? Zie ook 4.3.4 en 6.1.1.

Een extra punt van aandacht, in dezelfde categorie, is GELUIDSOVERLAST. Het mag toch inmiddels als bekend worden verondersteld dat geluidsoverlast een enorme invloed heeft op ieders lichamelijk en geestelijk welzijn. (Vraagt u de GGD maar.) Er wordt, afgezien van aandacht voor geluidsoverlast op het water, geen woord aan gewijd! Ondanks de wanhopige pogingen om evenementengeluid, terraslawaaï en verkeersgedreun terug te dringen heeft het bestuur er geen enkele substantiële gedachte aan besteed. Diep treurig.

INLEIDING

Financiën

Er is een financieel kader gesteld, budgetten en capaciteiten zijn vastgelegd - wat hebben de hier genoemde voorstellen eigenlijk te zoeken in dit plan, anders dan figureren als blijken van goede wil?

Geluidsoverlast te water:

Gegeven onze uitspraak over geluidsoverlast hierboven, gevoeld door een zeer groot deel van de bevolking van deze stad, is het onbegrijpelijk dat hiervoor een ontoereikend budget is uitgetrokken. Zie voorts onze opmerkingen bij 3.4.

Handhaving taxi-overlast

Lastage en Zuidelijke Burgwallen: er is een plan in de maak met de zegen van wethouder en stadsdeelbestuurder, het zou onverklaarbaar zijn hiervoor geen geld uit te trekken. Voor 2018 is in elk geval budget nodig voor Pantar (plaatsing paaltjes en vezips) en Handhaving (begeleiden eerste week/weken na plaatsting paaltjes en vezips). Zie voorts het plan van de Klankbordgroep Taxi's.

Fietsparkeerhandhaving:

Het is zo langzamerhand toch elke bestuurlijke geleding in de stad duidelijk dat er een grote noodzaak bestaat het fietsparkeren structureel beter te regelen. Daar hoort adequate handhaving bij. En daar hoort dan weer budget bij. Logisch toch?

Vervoer over water etc.

Zie grosso modo ons vorige commentaar. Vervoer over water - nu, niet later!

PRIORITEIT 1

1.1.1 Een schonere openbare ruimte

De belangrijkste informatie uit tabel 1.1. is toch dat 75% van de respondenten parkeerplaatsen wil opheffen. Deze informatie moet voorop staan. De tekst suggereert iets anders door te stellen dat de meningen verdeeld zijn. Dat slaat alleen op een verfijning wat respondenten willen doen met de vrijkomende ruimte. Bestuur van Stadsdeel Centrum: ga eens serieus werk maken van de sterke wens om parkeerplaatsen op te heffen en kijk per buurt naar de concrete invulling! (Zie ook onze bijlage.)

Voorzie de containers voor gescheiden afval van een aanwijzing in de meest voorkomende toeristen-talen wat er in mag en wat niet. Zet er ook standaard een flinke rest-afvalbak bij. Nu worden er hele vuilniszakken in de plastic-containers gepropt.

1.2 Meer ruimte op de stoep

Het HBO-studentenonderzoek "Ouderen en Valincidenten" (reeds geruime tijd in het bezit van R. Rengeling, bestuurder Stadsdeel Centrum) geeft in al zijn gedetailleerdheid een goed overzicht van de verwording van de stoepen. Probleemloos lopen is niet alleen de ouderen, maar geen enkele voetganger (laat staan rolstoeler of rollatorgebruiker) meer

gegeven. Wij staan vierkant achter meer uitvoering van beleid op dit punt, op alle gebieden - en vergeet dan ook de straatverlichting niet, alstublieft.

Gezond verstand schrijft overigens voor dat bij alle wegdekreparaties, herprofileringen, herinrichtingen en overig gesleutel aan het weg- of stoepplaveisel de bevindingen van genoemd onderzoek als uitgangspunt worden genomen en geïncorporeerd in het HIOR.

Afvalbakken worden te vaak bijna midden op de stoep geplaatst. De hardstenen stoepranden zijn zeer glad en onveilig, zeker bij nat weer. Bij het bepalen van 'voldoende doorloopruimte' is het onverantwoord om dat inclusief gladde trottoirbanden te meten. Er moet een redelijke afstand zijn tussen de huisvuilcontainers, juist ook voor mensen die zich moeilijk bewegen. Het is maar de vraag of mensen nog steeds voor ondergrondse vuilcontainers kiezen als dat betekent dat ze dan een stuk verder moeten lopen met hun vuilniszak. En weer terug als blijkt dat de container vol is. (Die zak blijft daar dan dus een halve week staan. En hij jongt aan.)

Wij vragen met klem om een strenger controlebeleid op terrassen. Niet alleen om handhaving rond de Nieuwmarkt, maar bijvoorbeeld ook in de Staalstraat, aan het Waterlooplein (bij de Blauwbrug, houten uitbouwsels en terrassen) en alle brugvleugelterrassen.

Ons dringende advies is: zet in vergunningen wat de regels zijn. Veel ondernemers denken dat de pinnen alleen maar bedoeld zijn om hun terrasgrens aan te geven. Dat zittende klanten en bezittingen van klanten ook binnen die grens moeten blijven weten ze niet. In de vergunningen wordt gerept van voldoende doorloopruimte, maar niet hoeveel dat is. Niet alleen verwijzen naar de regels, concreet maten aangeven!

Zolang het niet ondergronds kan: stal fietsen weer op het Rembrandtplein. Fietsparkeren in de omliggende straten geeft overlast voor bewoners, op het plein niet. Al die fietsen aan de Amstel verknoeien de hele herinrichting.

1.3 Verminderen laad- en losbewegingen in combinatie met Kiezen voor bereikbaarheid
Wat wij zeggen bij tabel 1.1 geldt ook voor de tabel bij maatregel 1.3. 60% van de ondernemers wil meewerken aan gezamenlijke leverantie en tabel 1.4: 75% pleit voor een autoluwe binnenstad. Echter, de maatregelen bij 1.3 zijn alleen gericht op afspraken en die bij 1.4. gaan bijna allemaal over reguleren fietsverkeer of herinrichting van specifieke straten.

Wanneer en hoe komt meer krachtdadige inzet voor de autoluwe binnenstad dichterbij?
Waarom niet meer druk op de ondernemers uitgeoefend voor gezamenlijk vervoer, desnoods met een afbouwende subsidie?

1.4.2

Waar komt die fietsenstalling op de Vijzelgracht? Hoe ziet hij eruit?

1.4.3

Kan er een zeer goede bewegwijzering naar die fietsenstallingen komen, alstublieft?

1.4.5

Kan er voorzien worden in substantiële beplanting tot aan de Valkenburgerstraat, die kan aansluiten op (de plannen voor het) Amstel-IJpark? Zie ook ons commentaar bij 6.2.1.

1.4.9

Om ernstige verkeershinder te voorkomen of minstens te verzachten wijzen wij op de behoefte aan effectieve coördinatie met het project om de taxi-overlast tegen te gaan op de Burgwallen en in de Lastage. Zeker in het geval van vertragingen bij het ene, het andere of beide projecten.

1.4.14

Er is een voorbereidende enquête gehouden over de toekomstige herinrichting van de Recht Boomssloot. Een eigen bewonersenquête van de Montelbaansstraat (zie de bijlage, Rondje Blom) sluit daarop aan. Men is in doorsnee maar al te graag bereid parkeerplaatsen op te offeren! Graag buurtoverleg over de resultaten van de gemeente-enquête en het Rondje Blom, voordat besloten wordt tot vaststelling van de herinrichting.

PRIORITEIT 2

De afbeelding op p. 14 geeft helaas niet weer waar de tekst uit de laatste alinea op die pagina over rept. Geldt dit inderdaad voor het hele centrum, zoals de *tekst* zegt? Maar we geloven dit niet. We zien immers op de *afbeelding* grote hiaten in de Jordaan, Groot Waterloo, Rapenburg, Lastage, Nieuwmarktbuurt... Juist deze gebieden zitten net zo hard in de gevarenzone. Dit blijkt slechts een halve maatregel. Uiteraard moet die gelden voor het *gehele* gebied binnen de S100. Gedaan met de verloedering van onze winkelstraten!

Activiteiten 2.1.2 t/m 4

Wij juichen deze plannen toe, ondersteuning van de 'echte' winkelier is hier zeer nodig. Wel vragen we ons af of de bewoners ook nog iets mogen zeggen over de invulling van de branchering, door middel van een kleine enquête misschien?

2.2 Versterken markten

Suggestie: de brocante-markt van de Nieuwmarkt verhuizen naar het Rembrandtplein. Die is rond de Nieuwmarkt niet geliefd, alleen goed voor zondagse bezoekers die van ons weg mogen blijven. Als bekend steunen wij de plannen om van de Nieuwmarkt meer een voedingsmarkt te maken, eventueel met duidelijk verwante artikelen.

De plantenmarkt op het Amstelveld moet daar beslist blijven, het is een prima markt op een goede plek, zeer bekend in de hele binnenstad.

2.2.3 Herinrichting Waterlooplein

Het betreft hier slechts een deel van het Waterlooplein, namelijk het deel waar de markt is. De herinrichting Waterlooplein zou zich moeten uitstrekken over het hele plein, ook het deel waar de tram loopt. Bewoners en bedrijven rondom het plein dringen er bij voortdurend op aan dat binnenkort ook dit deel van het plein wordt aangepakt. De openbare ruimte kan anders worden ingericht nu er minder verkeer over het plein gaat.

2.3.4.

Wanneer wordt het aangekondigde bestemmingsplan van Groot-Waterloo bekend? Het zou in elk geval moeten verbieden dat toeristenwinkels, in welke vorm ook, en Tours & Tickets en hun gelijken er voet aan de grond krijgen. Kan de inspraakprocedure buiten de vakantietijd gepland worden?

2.3.7.

Op het Marineterrein vooral meer woningen bouwen!

2.3.9 Bouwaanvraag Paleis van Justitie

Wij zijn mordicus tegen de ontwikkeling van dit gebouw tot een 'tophotel'. Er geldt een hotelstop. (Grimlachje.) Ons is bezworen dat er geen hotel meer bij zou komen, die belofte is al te vaak gebroken - nu is het genoeg. Deze bouwaanvraag niet goedkeuren, alstublieft. Houdt u zich eens aan uw woord! Overigens, wil de gemeente na alle heel verontrustende publicaties echt doorgaan met de beoogde projectontwikkelaar?

2.3.11. De begane grond van het stadhuis wordt nu ineens *commercieel* genoemd, dit staat lijnrecht tegenover de volgende zin: "...wordt een begane grond opgeleverd met als doel een representatieve, publieke en gastvrije karakter van het stadhuis." (*Gaarne in deze zin de eind-e's van de bijvoeglijke naamwoorden afhalen.)

Een winkelstraat is niet bepaald representatief voor het stadhuis van Amsterdam, maar past wel in het denkraam om elke straatsteen te vermarkten. Is er nog gelegenheid om iets niet-commercieels met allure te verzinnen? Bij het proces van Het Stadhuis Verbouwt is het altijd de bedoeling geweest dat er ook sociale ruimten in het stadhuis komen; dit was ook in de tender opgenomen.

PRIORITEIT 3

3.1.1 Verminderen van overlast door groepen

Wij pleiten voor een vergunningensysteem. Richtlijnen blijken boterzacht. Daarom zijn wij ook voor het instellen van een ontheffingssysteem. Beide bieden beter houvast voor effectieve controle.

3.2 Verminderen aantal touringcars in de binnenstad

Wij zien uit naar een spijkerhard vastgesteld tijdschema voor het vertrek van touringcars uit de gehele binnenstad tussen 2018 en 2020.

Het probleem begint al met de bijna ongelimiteerde mogelijkheden voor touroperators om ontheffing te verkrijgen. De term bestemmingsverkeer geeft veel teveel ruimte. Als er één bezoeker slecht ter been is, mag de hele groep per bus de stad door. Daar wordt, zo is ons bekend, graag misbruik van gemaakt: alles is, welbeschouwd, een bestemming en niet alle gehandicapten blijken gehandicapt, maar controleer het maar.

Noodzakelijk touringcarvervoer, dus met ontheffing, dient beperkt te worden tot *groepen* slecht ter been zijnden en gehandicapten. De touringoperator moet zelf voor individueel gehandicaptenvervoer zorgen dat aan de milieu-eisen voldoet. Toeristen kunnen lopen, varen, met het OV of per kleine bus. Het is zaak als gemeente de touroperators te verplichten kleine, elektrische bussen voor hun busvervoer in te zetten. (Dan kunnen die gehandicapten ook weer mee.)

Hop on-hop offbussen moeten ook kleiner en elektrisch, in elk geval in hun huidige vorm geheel worden verboden; er zitten doorgaans heel weinig mensen in.

Het wordt tijd voor voor EURO-6 normering van alle typen bussen - ook de buitenlandse - binnen de ring A10. Ze zouden in elk geval ingaande nu geen ontheffing meer mogen krijgen voor het binnenrijden van de milieuzone, waarbij een gewenningstijd op zeer korte termijn wordt afgeschaft.

3.2.2

De Valkenburgerstraat moet als busroute onaantrekkelijk worden gemaakt. De route voor touringcars naar de binnenstad kan met ontheffing via de Wibautstraat. Voor touringcars zonder ontheffing stopt hij bij het Amstelstation. Maak indien mogelijk daar ook een klein transferium (geen parkeerplaats!) voor een overstap op het OV en ander vervoer. Kleine, elektrische busjes kunnen blijven halteren op de daarvoor aangewezen plaatsen.

Zonder Gassan niet uit van toeristenvervoer per rondvaartboot. Ook daar de bussen weg, want wij zien niet in waarom voor één bedrijf de lucht- en geluidsvervuiling op het Mr. Visserplein en in de Jodenbreestraat en Uilenburgersteeg een extra portie van de Gassan-bussen moet krijgen. De Valkenburgerstraat krijgt immers al geen touringcars meer volgens ons voorstel. De bussen mogen natuurlijk terugkeren als ze elektrisch rijden.

3.3.1 en 3.4.2 Verminderen van overlast van taxi's

Wij zijn teleurgesteld dat in de proef de nachtelijke afsluiting alleen op de donderdag, vrijdag en zaterdag plaatsvindt. Volgens ons is het op alle dagen van de week nodig.

Het is zaak de twee “proefopstellingen” van het taxiproject goed te monitoren. De drie maanden aanhouden-op-straat (stop and go), afgewisseld door een pop up-standplaats op de Nieuwmarkt gedurende drie maanden zou een duidelijk onderscheid kunnen opleveren. In het eerste geval is immers de spreiding van overlast groter, dus verdund. Een pop up wordt minder gewaardeerd. Deze regimes vallen samen met de herinrichting van de Amstel. Gewaakt moet worden voor een verergering van de overlast op de Kloveniersburgwal, de Amstel en aanliggende straten tijdens het werk aan de Amstel.

3.4 Geluidsoverlast te water

Gaarne de Krom Boomssloot koppelen aan de Recht Boomssloot, omdat niet alleen de Krom Boomssloot en de Snoekjesgracht daarvan profiteren maar ook, indirect, het Siebbeleshof. (* Gelieve de juiste spelling van de straatnamen over te nemen.) Ook op de Oudeschans is toenemende geluidsoverlast een plaag aan het worden.

PRIORITEIT 4

4.3 Verminderen van overlast van nepdopealers

Hoewel beducht voor verlies van privacy zijn wij zeker voor het plaatsen van *meer* camera's, niet tegen alleen maar het *rouleren* van camera's.

4.3 Verbeteren verkeersveiligheid

Scooters op de genoemde, uitgezonderde wegen laten rijden is inderdaad erg gevaarlijk. Sommige fietspaden langs die wegen zijn op diverse plaatsen echter óók meer dan gebruikelijk gevaarlijk als daar scooters op mogen rijden. Wij noemen onder andere de Valkenburgerstraat noordzijde, de Prins Hendrikkade langs de bebouwing en de Weesperstraat westzijde. De genoemde fietspaden zouden sowieso op plekken direct verbreed moeten worden. Voor een fietser is een scooter daar direct bedreigend, zo niet levensgevaarlijk.

4.3.1 Oversteken Ode-brug

Alle tot nu toe wel of niet uitgevoerde ontwerpen ten spijt: het kan alleen wat worden als de fietsers óók vanaf de rechter, oneven zijde van de Geldersekeade de Prins Hendrikkade kruisen. (Want die brug ligt nu eenmaal verkeerd.) Dan ben je ook al de helft van de meer dan gevaarlijke oversteek aan het eind van de brug op het Oosterdok kwijt.

Het huidige fietspad moet dus gesplitst worden in twee rijstroken. De rijstrook in noordelijke richting moet terug naar de oneven zijde. De helft van het huidige fietspad, richting Nieuwmarkt, blijft liggen. Dat lost meteen die rare en voor iedereen gevaarlijke kronkel op, die fietsers richting Ode-brug vanaf de Nieuwmarkt naar de Geldersekeade moeten maken.

4.3.4

Maak de Weesperstraat tweebaans, dus maak de belofte waar dat dit in werking komt bij de opening van de Noord-Zuidlijn. Al in 2010 heeft de gemeenteraad ermee ingestemd om geld vrij te maken voor deze aanpassing.

Stel op de Prins Hendrikkade, de Valkenburgerstraat, het Jonas Daniël Meijerplein en de Weesperstraat een maximum van 30 km per uur in. Voor zover de auto's niet en file uitlaatgassen staan te spuwen lokt de breedte hen uit er een racebaan van te maken. Handhaven met flitspalen.

PRIORITEIT 5

Verbeteren van de sociale samenhang

De gemeente zegt een diverse, gevarieerde bevolkingsopbouw van buurten belangrijk te vinden voor de sociale cohesie. De stadsdelen onderschrijven dit prachtige uitgangspunt ook allemaal van harte. Wij zijn het daar zeer, zeer mee eens, indachtig ons motto:

“**W***ij willen een buurt waar wonen, spelen, werken, leren en winkelen vlakbij en door elkaar gebeurt voor jonge en oude mensen*”. - En voeg daar ook nog maar aan toe: “rijk en arm, zwart, wit, geel en bruin”.

Zijn al uw vrome woorden slechts lippen dienst? Waarom is geen bestuurder bij machte de abjecte ontwikkelingen op het gebied van verhuur en vakantie verhuur te stoppen, of liever terug te draaien? We weten met z'n allen dat dit de regelrechte afbraak van elke sociale cohesie betekent en dat die in volle gang is. Zeker in onze buurten. Niet sluipend, maar stampend.

Twee maatregelen:

- Verbied AirBNB, Wimdu en al hun concurrenten in het hele stadsdeel. Ze mogen naar andere wijken. Een fatsoenlijke B&B mag zijn werk doen, een fatsoenlijk hotel ook.
- Stel een huurstop in voor particuliere verhuur én woningcorporaties. Verbied doorverkoop-met-huurverhoging. Verbied het onttrekken van sociale woningen door plotsklapse hoge huren nadat de oude huurder is vertrokken. Leg het zaakje voor 10 jaar vast. In die tijd kan het bijbouwen de huizenmarkt weer een beetje normaliseren.
- We willen expats niet tegenhouden, maar het zal duidelijk zijn dat ook zij in het geheel niets bijdragen aan de sociale cohesie. Daarentegen drijven hun verhuurders wel de huur op. Wij bepleiten er een snel onderzoek naar hoe deze trend gekeerd kan worden.

Alleen met uitzonderlijk drastische maatregelen kunnen we nog voorkomen dat hele buurten verworden tot een omgrachte vrijplaats voor miljonairs zonder enige binding met de omgeving van hun tweede of derde huis. Zie de dure spookbuurten in Londen of aan de Côte d'Azur. Dat is ons voorland?

5.1 Vergroten woningaanbod voor ouderen.

Wij volstaan met te verwijzen naar wat wij er voor het Gebiedsplan 2017 over hebben geschreven. Daarvan is niets aangepakt of terechtgekomen, met uitzondering van de lift op het Pentagon.

Nu komt er een voorzichtige pilot met wooncoaches voor passende huisvesting voor ouderen, maar het pand van de gemeente op de Uilenburgerstraat wordt verkocht. Het is nog maar de vraag of er iets van de plannen voor kwetsbare groepen en de ouderen terechtkomt. Wat heeft de gemeente hiervoor aan langdurige garanties te bieden?

5.3 Verbeteren van sociale cohesie

Het Wijkcentrum d'Oude Stadt wordt nog steeds bedreigd door huisuitzetting door een onbetaalbare huurverhoging - zie vooral onze opmerkingen bovenaan deze pagina. Het Wijkcentrum speelt een belangrijke rol in het verbinden van groepen, buurten en zienswijzen. Het zou van daadwerkelijk besef van sociale cohesie getuigen als het stadsdeel zich zou bekommeren om behoud van het Wijkcentrum in de Nieuwe Doelenstraat. Wij en andere buurten in en rond het centrum zouden er erg blij mee zijn.

5.3.1

Een buurthuiskamer voor Valkenburg en Rapenburg, wat zou dat mooi zijn! Is het stadsdeel ertoe te bewegen ons hier enig uitzicht op te verschaffen?

PRIORITEIT 6

6.1.1

Wij herhalen hier met genoegen hetgeen wij schreven bij punt 4.3.4:

Maak de Weesperstraat tweebaans, dus maak de belofte waar dat dit in werking komt bij de opening van de Noord-Zuidlijn. Al in 2010 heeft de gemeenteraad ermee ingestemd om geld vrij te maken voor deze aanpassing.

Stel op de Prins Hendrikkade, de Valkenburgerstraat, het Jonas Daniël Meijerplein en de Weesperstraat een maximum van 30 km per uur in. Voor zover de auto's niet in een file uitlaatgassen staan te spuwen lokt de breedte hen uit er een racebaan van te maken. Handhaven met flitspalen.

Voorts zijn wij van mening dat de scooters binnen 2 jaar elektrisch moeten zijn. Niet: worden.

Eveneens zijn wij van mening dat de geluids- en vervuilingfactor van motoren op de kortst mogelijk termijn moet worden onderzocht, waarbij bekeken moet worden of hier paal en perk aan kan worden gesteld.

6.2.1 Vergroening

Wij zijn heel benieuwd naar de uitkomst van de proef met 'city trees' in de loop van 2018 in de Valkenburgerstraat. Daarop aansluitend willen wij graag refereren aan een suggestie die wij per inspraakop 8 april 2015 bij de Gemeenteraad hebben gedaan over het instellen van de Valkenburgerstraat als technologisch test- en voorbeeldgebied voor duurzame verkeersoplossingen. Wij drongen er toen op aan, deze status te gebruiken voor snelle besluitvorming, hetzij positief, hetzij negatief, zodat er een frequente opeenvolging van proeven niet hoeft te wachten op trage beslustrajecten. Wij herhalen onze suggestie en vragen u de Valkenburgerstraat deze status toe te kennen. Dit vereist uiteraard een flexibel budget.

De Knowlegde Mile Park zou moeten worden doorgetrokken tot en met de Valkenburgerstraat, in voorbereiding tot het Amstel-IJpark. Zie vooral ook 1.4.5. Voor een goede indruk van de plannen voor dit park verwijzen wij graag naar de site www.amstel-ijpark.amsterdam.

Wormenhotel Bantammerbrug

Het huidige stadsdeelbestuur heeft de plannen hiervoor helaas afgewezen, maar het stadsdeel is nog niet van ons af. We'll be back!

BIJLAGE - ENQUÊTE RONDJE BLOM

Rondje Blom - antwoorden van de Buren:

Vragenlijst is op buurtfeest op 16 september jl door 52 mensen ingevuld. 3 daarvan woonden niet in de buurt.

Woon je in de buurt:

49 mensen wonen in de buurt en gaven reactie:

- 4 buren uit Montelbaanstraat
- 22 buren van Recht Boomssloot
- 6 buren van Oude Waal
- 4 buren uit Nieuwe Ridderstraat
- 3 buren uit Koningsstraat/Korte Koningsstraat
- 2 buren uit Nieuwe Jonkerstraat
- 1 buur van Krom Boomssloot
- 1 buur uit Dijkstraat
- 1 buur uit Waalsteeg
- 1 buur van Gelderse Kade
- 4 mensen wel uit de buurt maar geen adres gegeven

We willen van de Montelbaanstraat een groene straat maken, een stadsparkje. Wat vind je van het idee om de straat af te sluiten voor verkeer (alleen fietsers, voetgangers, hulpdiensten?)

45 mensen zijn het hier mee eens (daarvan wonen er 2 niet in de buurt)

4 mensen hebben bedenkingen (waarvan 3 buurtbewoner)

1 buur wil deze verandering niet

Mee eens omdat:

- Groen is belangrijk in diverse omschrijvingen (22)
- Overlast parkeren en taxis's tegengaan (11)
- Rust (5)
- Veiligheid kinderen (1)
- Meer ruimte voor bewoners, verbonden buurt, woongenot (10)
- Schone lucht (2)
- Gemakkelijk te realiseren (1)

Genoemd werd verder: Montelbaanstraat is voor verkeer niet nodig, toeristen parkeren terugdringen en parkeren voor buurtbewoners. En: overlast moet niet naar andere straten gaan. Er zijn niet eens bomen in deze straat, schande!

Bedenkingen omdat:

- gevolgen voor verkeer op Recht Boomssloot al fors zijn toegenomen de laatste jaren (1)
- wie ruimt de troep van honden etc op (1)
- weer minder parkeerruimte (1)

Niet mee eens omdat: het probleem verlegd wordt (1)

Wil je samen met buren meehelpen met het verzorgen van het groen?

23 buren zeggen Ja

24 burenn zeggen dit af en toe te willen; niet structureel

3 personen zeggen nee; twee omdat ze niet in de buurt wonen en een omdat deze niet in de straat zelf woont

1 persoon heeft niet ingevuld

Wil je actief bijdragen aan het weren van taxi's e.a. niet-bestemmingsverkeer in de buurt qua tijd, overleg en/of actie?

35 mensen zeggen hier ja op en 33 hebben ook (mail)adres hiervoor opgegeven. (1 niet uit de buurt)

9 burens hebben nog wat bedenkingen

7 mensen hebben deze vraag met nee beantwoord (2 niet uit de buurt)

Ja, actief bijdragen omdat

- zoveel overlast, veel te druk (16)
- woonplezier, rustige buurt (2)
- van belang voor de hele buurt (2)
- wel actie maar niet vergaderen (1)
- omdat het nodig is (1)

3 burens geven aan al actief zijn hiermee, 2 burens hebben tijd over of zijn nieuwsgierig hoe ze kunnen bijdragen. Ook wordt overlast van toeristen parkeren extra genoemd.

Bedenkingen want

- ik weet niet hoe (3)
- gezondheid (1)
- geen tijd (2)
- wil niet vergaderen (1)

Nee omdat:

- Geen tijd (5)
- Geen zin in (1, niet uit de buurt)
- Ik accepteer dat taxi's bij straatbeeld horen

Wat vind je ervan als er na vergroening minder parkeerplaatsen overblijven in Montelbaanstraat?

Deze vraag was niet helder geformuleerd; toch hebben de meeste mensen goed opgeschreven wat het antwoord moet zijn.

32 mensen zijn het hiermee eens (2 niet uit de buurt)

8 mensen zijn het hiermee niet eens (1 niet uit de buurt)

9 burens hebben hier geen mening over

Opmerkingen: parkeren in Piet Heingarage, Oosterdokgarage, Greenwheels

En als het gaat om minder parkeerplaatsen in de Lastage?

4 burens zij het daar niet mee eens

14 burens zeggen : het maakt me niet uit

32 mensen vinden het een goed idee (waarvan 29 burens)

Opmerkingen: voor bezoekers alleen kortparkeren instellen

Ik vind dat bewoners ook moeten kunnen besluiten over het in stand houden of opheffen van parkeerplaatsen voor hun huis als alle bewoners (per huisnummer) dat vinden.

32 burens zijn het hiermee eens

10 mensen (waarvan 9 burens) zijn het hiermee oneens

9 buren hebben hier geen mening

Concluderend:

Duidelijk is dat van de buren die op het buurtfeest waren en de vragenlijst hebben ingevuld, er draagvlak is voor vergroening. Groen willen buren in rondje Blom gaan doen! Er is grote bereidheid om mee te helpen als het gaat om verzorging, zowel volmondig ja als af en toe.

Wel valt op dat er uit de Montelbaanstraat zelf maar weinig buren hebben gereageerd. Misschien daar nog huis aan huis aandacht aan besteden en hen expliciet betrekken bij de verdere plannen.

Ook wordt duidelijk dat de overlast van taxi's als groot wordt ervaren (veel buren van de Recht Boomssloot; ook uit gemeentelijke tellingen is overlast daar bekend), dat er behoefte is aan rust en ook aan een verbonden buurt. De opkomst (matig weer) wijst daar ook op.

Opvalt ook dat het afnemen van parkeerplaatsen in de buurt voor veel mensen niet al problematisch wordt gezien. Minder parkeerruimte en daardoor meer woongenot door minder overlast lijkt een richting die voor veel mensen logisch is. Dit geldt voor de hele buurt, niet alleen de Montelbaanstraat.

Als het gaat om zeggenschap van burgers over parkeerplekken opheffen voor hun huis valt ook op dat veel buren het hier mee eens zijn. Met elkaar per deel van een straat willen besluiten over gebruik van openbare ruimte. Iets om op door te gaan!

23 sept 2017 LJ