



Aan Leden stadsdeelcommissie Centrum
Leden Dagelijks Bestuur stadsdeel Centrum

Via e-mail

Amsterdam, 3 december 2018

Betreft: Gebiedsplannen 2019

Geachte leden, Dagelijks Bestuur

In aanvulling op onze inspraak d.d. 20 november jl. en ook op de inspraken van de overige wijkraadsleden en bewoners(-organisaties), treft u bijgaand ons commentaar op de concept gebiedsplannen 2019 (Oost en West).

Algemeen

Er is één stadsdeel, één stadsdeelbestuur, één stadsdeelcommissie, maar zowaar twee gebiedsplannen, die nagenoeg (voor 80%) hetzelfde zijn, op wat specifieke buurt/straatgebonden activiteiten na.

Wij zijn verbaasd dat de begroting 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Terwijl de enquêteresultaten van juli 2018 zijn. De concept teksten hadden naar onze mening veel eerder gedeeld kunnen worden, opdat er via een zienswijze commentaar gegeven kan worden binnen een redelijke termijn. Vooral voor een stuk dat de komen de 4 jaar bepaalt (agenda).

De kritiek van alle bewoners richt zich dan ook met name op het gebrek aan echte participatie. Dit stuk had gewoon veel eerder aan de bewoners(organisaties) moeten worden toegestuurd, of ze hadden voor de zomer betrokken moeten worden voor inbreng. Onduidelijk is waar de inhoud vandaan komt. Dat is niet transparant. Het stuk maakt nu niet duidelijk wat de effecten van de participatie zijn: wat is veranderd, geschrapt of toegevoegd n.a.v. de inbreng van bewoners?

De inhoud is ook erg hap snap en lijkt vooral een inventarisatie van onderhanden werk van ambtenaren (CityTrees, aanpak Oost, etc.). Dat lijkt bevestigd te worden door de reactie van het DB op de eerste reacties van de Stadsdeelcommissieleden. Daarin staat letterlijk op de vraag van Raphaël van Kraaij, die een monitor mist en een aansluiting bij hoeveel geven we uit?: "Stadsdeel heeft minimale eigen budgetten. De activiteiten worden voor een groot deel uitgevoerd door directies".

Dat maakt onduidelijk waarover de Bestuurscommissie nu echt gaat (ook budgettair) en waarover de gemeente. Maar bovenal roept deze uitwerking de vraag op: "Wat is dan die echte ruimte voor participatie?" Nauwelijks in de plannen iets dat (nieuw) van bewoners is. Er is geen langetermijnvisie. In de uitwerking is het te voorzichtig, zeker met een gebiedsagenda die de inzet heeft in 4 jaar "de wereld" te veranderen.

De plannen zelf. Toch blijft het interessant wat het budget dan daar voor is. Wat en kunnen bewoners dus sturen, of bijsturen. Wat zijn trouwens de concrete doelen? En wat als die niet gehaald worden? Onze voorkeur heeft de prioriteit en doelstellingen SMART te maken! Toetsbaar vooral: wat is het effect en wordt er gekeken of het meer/minder moet zijn. Wij zagen al vorig jaar veel van het huidige lijstje langskomen. Wanneer worden “plannen” dan gerealiseerd?

En hoe realiseer je in 2019 plannen die “samen met de buurt” worden opgetuigd. De plannen liggen toch vast? Moet de buurt het “slechts” accepteren?

Daarnaast wordt gesteld dat er vooral hoogopgeleiden van Nederlandse herkomst meedoen met de enquête. Wat denkt de gemeente er aan te doen om in het vervolg representatieve enquêtes te houden zodat daarvan afgeleide plannen meer draagvlak zullen hebben?

De gemeente wil de participatie versterken op 4 manieren. Een manier is buurtbudgetten en buurtrechten en buurtinitiatieven. Is het mogelijk om deze vorm minder bureaucratisch te maken? Het aanvragen van een vergunning voor het afzetten van een straat, kost minstens 1 uur. Je moet van goeden huize komen om dit te kunnen. Ouderen vallen op deze manier vaak buiten de boot, terwijl zij juist een doelgroep zijn die aanvragen zouden kunnen doen. Hoe gaat de gemeente dit vereenvoudigen?

Inhoudelijk

Bij de inhoudelijke zaken (hierna) worden ter illustratie doelstellingen en acties uit het Gebiedsplan Oost besproken.

Doelstelling 1.3 Een schonere openbare ruimte heeft welgeteld 4 zeer selectieve “projecten”. Niks structureels voor het gehele Centrum.

Onder verduurzaming van de omgeving Prioriteit 2: staat de *Knowlegde Mile* Amstelplein, via Wibaut- en Weesperstraat naar de Valkenburgerstraat moet de komende jaren uitgroeien tot een innovatief Amsterdamse stadspark met internationale allure. Wat is het budget en wat is de planning? Bewoners zijn al sinds 2015 bezig, maar zien niet dat daar budget ligt, om daadwerkelijk enige verandering te realiseren. Het inventariseren in kansen voor geveltuinen in de komende 4 jaar is wat pover en voldoet niet aan de wensen en ideeën die bewoners hebben. Die bewoners hebben het al jaren over een compleet nieuwe inrichting van de straat, zonder ventweg (volgens de oud wethouder Litjens: gaat niet gebeuren!) en vergroening vanuit de gemeente budget (agenda pag 8). Lees: <https://www.oudestadt.nl/verrek/> en bekijk de foto:

<https://io.wp.com/www.oudestadt.nl/wp-content/uploads/2017/06/Valkenburgerstraat5.jpg?fit=1220%2C589> Dat is wat al voorligt en is geen “geveltuintje”, maar structurele vergroening in de Valkenburgerstraat. Waar blijft de uitvoering? Het blijft zo bij praten. Dat is “aan de praat houden”, geen acties waar het de bewoners om te doen is.

Opgevoerd Activiteit 2.1.1. is ook alleen voor een selecte buurt.....

Het is een feit dat de Nieuwmarkt/ Lastage versteent. Verticaal groen initiatieven om een prettig leefklimaat te realiseren en tevens kan bijdragen aan een stad die voorbereid is op klimaatveranderingen. Dit is gecommuniceerd naar de gemeente voor het Lastageplein. Echter een handjevol groen en een uit de klauwen gegroeide speelplaats voor de school op openbaar terrein. Dit terwijl speeltuin de Waag net is opgeknapt voor duizenden euro's. Ouderen hebben niets aan deze invulling van de openbare ruimte, ergo er is veel overlast doordat in de nacht toeristen en hangjongeren hier krijsend en stoned en dronken gaan ‘spelen’. Dat draagt niet bij aan groen en zorgt voor overlast.

Activiteit 2.1.2 Amsterdam blijft zoeken naar oplossingen om de lucht in de stad schoner te maken. Dat kan dus alleen door daar het doorrijdend verkeer te verminderen. Lees: het kentekenonderzoek S100: <https://www.oudestadt.nl/kentekenonderzoek-s100/>

Doelstelling 2.2 Het verminderen van het aantal (vervuilende) vervoersbewegingen voor een betere luchtkwaliteit, zoals in de Valkenburgerstraat maakt het loos, zonder concreet plan. Zie hiervoor bij algemene opmerkingen. Er moet daar gewoon doorgaand verkeer onmogelijk gemaakt worden. Maar ook de hoeveelheid taxi's moet aan banden gelegd worden. Limiteer het aantal TTO's en geen Snorders/Ubers; het is mogelijk blijkt uit de pilot. Dat kan breder in het gehele centrum uitgerold worden. Op korte termijn! Maak er desnoods een pilot van!

Storend is het ene zinnetje: "Er zijn geen overschrijdingen van de normen voor fijnstof". En wel hierom. De centrale stad draagt al jaren uit dat Amsterdam gaat voor de lagere WHO-normen. Voor de goede orde: iedere norm is niet veilig. We wijzen naar een recent onderzoek van Milieudefensie, die het heeft over fopnormen. Literatuurstudie laat namelijk zien dat er fundamentele verschillen optreden bij de normstelling voor luchtverontreiniging in het milieu in vergelijking met andere domeinen en milieufactoren. Daardoor accepteert de wetgever dat sterfterisico's van fijnstof en NO2 tot in de ordegrrootte van honderden tot zelfs tienduizenden malen hoger zijn dan de risico's van andersoortige luchtverontreiniging zoals toxische en kankerverwekkende stoffen. Ook accepteert de wetgever daarmee een grotere ziektelast van luchtverontreiniging dan voor andere milieufactoren, zoals geluid! Lees: <https://milieudefensie.nl/actueel/welke-gezondheidsrisicos-door-luchtvervuiling-accepteren-we> Maar ergerlijker is de contradictie dat er € 200.000,- uitgegeven wordt een virtueel onderzoek naar vermindering van fijnstof door mosplantjes (terwijl volgens het bewuste zinnetje er geen probleem schijnt te zijn), in plaats van duurzame vergroening van de Valkenburgerstraat!

En waarom een aparte doelstelling 3.1 Er rijden minder auto's in de binnenstad. Door het alleen maar steeds te herhalen gaat het echt niet gebeuren.

Activiteit 3.1.2 levert in 2019 dus maar 134 parkeerplaatsen op. Terwijl de coalitie spreekt over 10.000 parkeerplekken. Met dit soort inzet, gaan de ambities echt niet gerealiseerd worden. Ook hier wordt verder veel onderzocht....

Ook bijzonder: Activiteit 3.1.8: Onderzoek en uitvoering verkeersmaatregelen op de Prins Hendrikkade Oost. Vooruit lopend op het project herinrichting Prins Hendrikkade Oost wordt gekeken naar; versmallen naar 2 balans, snelheid beperkende maatregelen, de functie van de ventweg, opheffen parkeerplekken. Waarom wordt dat dan niet meegenomen in de plannen die de moties Vroege en Ernsting proberen te realiseren voor een leefbare buurt. Het heeft zo geen visie, nog samenhang. Zie: <https://www.bewonersraad1011.amsterdam/moties/>

Doelstelling 3.2 Meer autoluwe of autovrije fietsstraten en fietsroutes waardoor een uitgebreid en logisch fietsnetwerk ontstaat. Dat is erg mager, vanwege de (al in 2018) lopende acties in 2019 en weer onderzoeken..... waar blijven echte acties.

Doelstelling 3.3 Beter benutten van bestaande voetgangersruimte door aanpassingen van beleidsregels, openbare ruimte en handhaving. SNELLER Snelst, weer onderzoek terwijl we weten wat er aan de hand is. Beperk terrassegebruik. Wil de ondernemer meer omzet, dan huurt hij maar een groter pand. Geen terrassen meer! Want tel bij ruimte die gevelbankjes innemen ook beenruimte van de bankzitters mee: dat is namelijk echt geen doorloopruimte.

Onnut: Activiteit 3.3.8: Realiseren extra fietsparkeerplaatsen aan de Jodenbreestraat en rond de Nieuwmarkt. De Jodenbreestraat en de Nieuwmarkt bieden te weinig fietsparkeerplaatsen waardoor de fietsen de doorgang belemmeren van de voetgangers. Om ruimte voor de voetganger te behouden worden fietsparkeerplaatsen gerealiseerd? Waarom hebben de grote instellingen daar geen fietsparkeergelegenheid binnen?

Het plan om de binnenstad autoluw maken kan anders ingestoken worden. Parkeren voor €7,50 per uur is niet voor iedereen weggelegd. Maar waarom niet zoals in veel steden parkeren aan de rand van de stad en in de binnenstad parkeren alleen voor bewoners en (bedrijfsmatig) bezoek. Het zou dan helpen wanneer er 24 uur veilig en fijnmazig openbaar vervoer is. In ieder geval krijgt de binnenstad schonere lucht én minder auto's!

Taxi's, alleen met een vergunning, of ze moeten aantonen (via een website) dat ze een klant ophalen/ wegbrengen. Kenteken registreren voor de rit en toegang controleren met camera's. Laden en lossen vervoer alleen in de ochtend uren en helemaal geen zware vrachtwagens meer toelaten.

Bijzonder zijn de gebruikte cijfers (uit de enquête). Bijvoorbeeld: "Een belangrijke keuze is om de footprint van de auto in de stad te verkleinen. Iets meer dan de helft van de ondervraagde bewoners in Centrum-Oost heeft een auto (54%), in de Grachtengordel Zuid ligt dit aandeel beduidend hoger, namelijk op 65% terwijl dat in d..." Waarom niet gekeken naar het aantal auto's van bewoners (met vergunning) in relatie tot de ruimte die zij en alle andere gebruikers in een gebied in beslag nemen! Het presenteren van cijfers lijkt zo een gelegenheidsargument. Dit komt ook bij andere plannen/acties voor.

Prioriteit 6: Het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid op de Oostelijke Eilanden. Het eerste wat opvalt, is dat er bij prioriteit 6 alleen ingezet wordt op de Oostelijke eilanden. Dat staat ook in Gebiedsplan West..... Het kan toch niet zijn dat aandacht naar 1 buurt gaat. Wat er ook gebeurd is (ernstige geweldsincidenten), of tijden niet! De daar genoemde doelstellingen zouden evenzo toepasbaar moeten zijn op alle andere buurten in het Centrum (Oost en West). In de enquête stonden meerdere vragen over de 'veiligheid in buurt'. Zo wordt in ieder geval over Nieuwmarkt/Lastage hier niets gezegd. Dit terwijl bewoners ervaren dat wederom er steeds meer aanwezigheid van dealers, autokraak aanwezig is in de buurt. Dus niet alleen maatregelen op Oostelijke Eilanden, maar ook bijvoorbeeld Nieuwmarkt/Lastagebuurt etc.

Vreemde eend in de bijt: Doelstelling 7.1, staat ook in gebiedsplan West, maar gaat inhoudelijk alleen over Centrum Oost (niet Centrum West). Meer inzicht in de effecten van de ontwikkelingen van de groei van de stad..... Dat gaat om onderzoek, terwijl de politiek allang heeft kunnen zien dat er wat wezenlijks veranderen moet, meer mensen er bij, is meer verkeersbewegingen, is meer etc... Zie: het kentekenonderzoek S100: <https://www.oudestadt.nl/kentekenonderzoek-s100/> maar ook de presentatie gegeven door Thomas Koorn (Strategisch adviseur at Gemeente Amsterdam) in de Tolhuistuin op 15 januari 2018 (Zie: <https://dezwijger.nl/programma/de-bereikbare-stad>). Hij is nu Projectleider Agenda Autoluw (2018).

Gemist

Overlast door enorme filmlocaties wordt steeds vaker een ergernis! Straten worden voor dagen afgesloten en parkeerplaatsen geconfisqueerd. Blijkbaar is het ongeremd faciliteren van filmploegen belangrijker dan het rekening houden met bewoners. Zie: <https://www.bewonersraad1011.amsterdam/filmopnames/>

Bij het voor verkeer afsluiten van de Nieuwmarkt en omgeving is niet goed is over nagedacht! B.v. de Binnenkant en het deel van de Oudeschans bij de Montelbaanstoren, zijn na de afsluiting door paaltjes en de kade vernieuwing van de Rechtboomssloot totaal onbereikbaar geworden!

Op de Geldersekade, is een "automatische" paal geplaatst als taxi's een pasje scannen en de nummerplaten van vergunninghouders worden gescand. Helaas werkt dat niet goed; meerdere ongelukken met Vezip en niet alle auto's van bewoners worden herkend. Onbegrijpelijk dat in de beginperiode geen mensen van parkeerbeheer of handhaving aanwezig zijn om e.e.a. goed te begeleiden! Een wirwar van aanwijzingsborden, voor de vele toeristenauto's niet te begrijpen.

Overlast van toeristen en vuil op straat wordt in alle buurten ervaren, ook in Nieuwmarkt/ Lastage. In dit gebied wordt veel geparkeerd door toeristen en dagjesmensen die het Wallengebied bezoeken. Auto's worden vanuit Parijs of andere plaatsen rechtstreeks de Lastage ingestuurd door Googlemaps en TomTom. De overlast is groot ten aanzien van blowen, drinken in de auto, geluidsoverlast, etensresten naast de auto plaatsen. De meeste toeristen betalen geen parkeergeld en gooien de bonnen weg. Geen gevolgen voor hen(pas na 3 x niet betalen). Vervolgens komen autokrakers naar de Lastage om de auto's van deze toeristen te plunderen. Overdag en 's avonds. Onveilige niet gewenste en overlastgevende situatie. Een oplossing zou zijn om toeristen niet meer te laten parkeren in deze woonbuurt, maar te leiden naar parkeergarages.

Het rondslingerende afval en opengemaakte vuilniszakken gebeurt ook door ochtendengelen, die kijken of er nog iets waardevols in de zakken zit. Wat gaat de gemeente hier aan doen. Handhaven heeft tot nu toe niets opgeleverd. Gemist wordt door bewoners de oh zo noodzakelijke uitbreiding van handhaving, iets dat de leefbaarheid een heel stuk zou verbeteren. Er zouden veel meer boetes moeten worden gegeven aan overtreders zoals wildplassers (én poepers), het nuttigen van alcohol op plaatsen waar dat niet is toegestaan, openbare dronkenschap, in auto's slapen enz.

Naast hetgeen de insprekers 20 november jl. naar voren brachten is dit onze bijdrage aan betere plannen.

Hoogachtend,
namens het Wijkcentrum d'Oude Stadt

w.g.

Het bestuur.