

Bijdrage Wijkpartij Zuid- en Pijpbelangen aan de laatste commissievergadering van Leefomgeving op dinsdag 11 februari 2014. Tijd: 20.00 tot 23.00 uur.
Locatie: Raadzaal stadsdeelkantoor President Kennedylaan 923. Voorzitter: Rosalien van Dolder. Griffier: Josine Spier.

1. Opening en vaststellen agenda

2. Mededelingen en vragen over actualiteiten aan het DB

3. Vaststellen verslag van de vergadering van (verder niet ingevuld door Zuid)

De fractie vindt het ongehoord om opnieuw geen datum te noemen, welk verslag er wordt vastgesteld. De fractie heeft de griffier schriftelijk verzocht om de tijdig ingebrachte tekstvoorstellen aan de hardkopie toe te voegen. Omdat sprake is van manipulatie zal de fractie zich onthouden van de vaststelling.

4. Toezeggingen en termijnagenda

5. Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart stadsdeel Zuid 20.15 uur (ter advisering)

In de nota wordt op blz. 6, onder bestemmingsplannen voorgesteld, om de in aanmerking komende locaties die niet in het vigerend bestemmingsplan passen, te vergunnen via een A3-procedure. (afwijkingsprocedure bestemmingsplan)

Het DB stelt deze nota niet vast, maar legt deze ter kennisname voor aan de deelraad.

De nota vormt hiermee een deel van de ruimtelijke onderbouwing voor de A3-procedure.

Een A3-procedure is willekeurig, omdat het DB alle bezwaren zelfstandig kan afhandelen zonder de burgers en hun politieke vertegenwoordigers te informeren.

Op blz. 8 wordt onder communicatie gesteld, dat de aanvrager verplicht wordt om de aanvraag voor de omgevingsvergunning actief met de direct omwonenden / gebruikers te communiceren.

Juist de toekomstige leden van de bestuurscommissie dienen, vanwege de negatieve leefbaarheidsaspecten, bij het verlenen van de benodigde omgevings- en exploitatievergunningen voor de passagiersvaart, te kunnen controleren of voornoemde communicatie en informatie met bewoners wel heeft plaatsgevonden. Zo nodig kunnen de direct belanghebbende bewoners dan gehoord worden in een plenaire vergadering. Dit is nu niet het geval en maakt de controlerende taak van de bestuurscommissie zo onmogelijk. Het beknot de burgers en holt hun rechten uit.

Op blz. 14 onder loswal Ostadestraat, bij aandachtspunten wordt gesteld, dat volgens een besluit van het DB van het toenmalige stadsdeel Oud-Zuid, er onderzocht moet worden of woonboten die in de Amstel voor het Archiefterrein liggen naar de loswal t/o de Van Ostadestraat) verplaatst kunnen worden.

Hierdoor zou er voor Archiefterrein een openbare kade komen.

Voorts wordt gesteld, dat deze afweging in de toekomstige besluitvorming wordt meegenomen.

Hier is de fractie niets van bekend.

Er is de woonbootbewoners altijd voorgehouden en toegezegd door het desbetreffende DB, dat zij niet verplaatst zouden worden.

Deze betreffende passage op blz. 14 dient dan ook uit het Ruimtelijk Afwegingskader passagiersvaart Zuid van 14 januari 2014 te worden geschrapt.

Kan de portefeuillehouder dit toezeggen, anders dient onderhavige nota vastgesteld te worden bij de komende raadsvergadering, waar ZPB deze nota dan kan amenderen.

6. Aanpassing regels gehandicaptenparkeren 20.45 uur (ter advisering)

De regel van maximaal 20% langs de gevel lijkt ons te rigide en kan maximaal gebruikt worden voor belanghebbenden parkeren, o.a. oplaadplaatsen (tot half 2013 zijn er 83 elektrische oplaadpunten aangelegd), autodeelplaatsen, (tot half 2013 zijn ca. 230 autodeelplaatsen aangelegd), artsen- en invalideplaatsen op kenteken en laad- en losplaatsen. Er verdwijnen ook plekken voor het container plan.

Boven dit percentage moet een vorm van dubbelgebruik (venstertijden) dan als mogelijk alternatief kunnen gelden. Wat is anders een bewonersvergunning nog waard?

Belangrijk criterium dient te zijn, dat de vaak dubbele parkeerplaatsen niet nodeloos onbenut blijven en dat de parkeerdruk hierdoor nog meer zal gaan toenemen, wat nu al het geval is.

Een goede ontwikkeling bij de uitbreiding van elektrische oplaadpunten is, dat het Programmabureau luchtkwaliteit op basis van de data van de afzonderlijke oplaadpunten wil rapporteren over stroomverbruik / bezetting / piek- en daluren.

Hieruit blijkt, of de druk op een punt (te) hoog is en kan afgewogen worden of uitbreiding in het gebied nodig is.

Ook de efficiency van het gebruik, op basis van gegevens van de beheerder (Nuon / Heijmans of Essent), speelt bij de afweging een rol, zodat qua overzicht en spreiding de maximale doelmatigheid betracht kan worden !!

Dergelijke oplaadpunten dienen niet op straathoeken- of voor de ingang van supermarkten te komen.

Neem bv de drukke AH op de hoek van de Van Woustraat en de Pieter Aertzstraat. Hier zijn alle fietsenrekken in de zijstraat verwijderd en is inbreuk gemaakt op het tijdelijk fietsparkeren van de klanten.

Vraag: kan bij plaatsing van de oplaadpunten hiermee terdege rekening worden gehouden ?

7. Frans Halsbuurt, Nota van Uitgangspunten 21.15 uur (ter advisering)

Uit de voorliggende Notitie, met de reacties en de beantwoording, n.a.v. de Nota van Uitgangspunten Herinrichting Openbare Ruimte Frans Halsbuurt ,blijkt, dat een overgrote meerderheid van 68%, of wel 111 bewoners in de gehele buurt de z.g. grachtenlantaarns willen.

31 mensen hebben zelfs expliciet bezwaar aangetekend tegen het uitgangspunt om de grachtenlantaarns in de Daniel Stalpaertstraat te verplaatsen naar de Eerste Jacob van Campenstraat.

Hierdoor is het eerdere uitgangspunt aangepast en blijven deze lantaarns toch staan.

Dit bestuur heeft op de valreep van haar bestaan nog wat goed te maken jegens de burgers, door hun verlangens in deze in te willigen !!

Deze nadrukkelijke wens van bewoners dient gehonoreerd te worden, gezien de voortdurende overlast, vanwege de vele aan de buurt opgedrongen bouwprojecten, zoals de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

Deze burgers willen zo niet door dit DB uitgerangeerd en onmondig worden verklaard !!

Een dergelijke uitwas van beleid betreft ook het voor de Frans Halsbuurt vaststellen van een Verkeers- Circulatieplan (VCP), via de procedure Rode Loper, dit geheel buiten de bewoners en ondernemers om.(hierover gaat heel Zuid en de Gemeente)!!

Daarbij is aan de zijde van de Ferdinand Bolstraat sprake van afsluiting voor doorgaand verkeer van de Eerste Jacob van Campenstraat en de Saenredamstraat.

De ondernemers worden op zwart zaad gezet. Dit is een schande.

28 inspraakreacties bepleiten behoud van de huidige situatie. Zij willen geen verandering van de rijrichting en willen de mogelijkheid behouden om via de Albert Cuypstraat de Frans Halsstraat in te rijden.

Nu heeft de Albert Cuypstraat namelijk een inrijverbod, vanaf de brug bij de Ruysdaelkade tussen 06.30 tot 20 uur ('s avonds), met uitzondering van zondag.

Het DB doet deze verlangens en suggesties van bewoners af, met een nog te regelen afspraak, terwijl deze deelraad over enige weken ophoudt te bestaan.

De PvdA, VVD en D66 laten de burgers voor de zoveelste keer in de kou staan.

De fractie neemt de meeste punten over die onlangs door bewoners zijn ingebracht.

Kort wordt hierop ingegaan.

Onder 3.2.5.

Bewoners beroepen zich op onderzoeken, waaruit blijkt, dat in Amsterdam Zuid 82% van de inwoners een fiets heeft. De Amsterdammers hebben gemiddeld meer dan een fiets bezit

Er zijn in de Frans Halsbuurt 2200 huishoudens.

Deze bewoners stellen, dat het aantal fietsen in de Frans Halsstraat 3413bedraagt .

(1,27 fietsen x 3278 bewoners x 82% = 3413 fietsen.).

De 400 formele fietsparkeerplaatsen die in de buurt gerealiseerd worden vallen dus in het niet bij de aangegeven 3413 fietsen.

Door het stadsdeel wordt gesuggereerd, dat buiten deze parkeervoorzieningen niet meer met de fiets geparkeerd zou mogen worden.

ZPB neemt het voorstel van de bewoners over, dat voor elke bewoner een fietsparkeerplaats moet gelden.

Om die reden heeft het DB dan ook de plicht om panden aan te kopen t.b.v. het realiseren van inpandige parkeervoorzieningen. Dit kan in principe kostenneutraal gebeuren, want de bovenliggende etages kunnen weer verhuurd worden.

De Nota van Uitgangspunten kan naar onze mening niet worden vastgesteld, vanwege de bestuurlijke manipulatie, aangezien niet werd voldaan aan de inspraakvereisten voor de direct belanghebbenden. Bij de inspraak op de "Nota van Uitgangspunten" komt het Dagelijks Bestuur er niet ruiterlijk voor uit, dat vrijwel alle bomen aan de Ruysdaelkade gekapt zullen worden voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarage met 600 plaatsen.

Voor het stallen van fietsen komen er slechts 60 plaatsen beschikbaar. Het kan eraf.

Tot slot werd er geen duidelijkheid gegeven over de te behouden bomen langs de Frans Halsstraat en op het Picopleintje.

De fractie van ZPB en de bewoners wensen bij de beantwoording van de portefeuillehouder de toezegging, dat de bomen blijven!

8. Rode Loper, n.a.v. toezeggingen bij besluitvorming in november 2013, hierbij te betrekken TK stukken onder punt 5 en de evaluatie Plan van aanpak fietsparkeren: 22.00 uur, (ter bespreking)

In de notitie VGS, fietsparkeren PHO van 18 november 2013, is op basis van nieuwe feiten- en herijking van bestaande onderzoekgegevens duidelijk geworden, dat minimaal een inpandige parkeervoorziening van 1000 fietsen in de directe nabijheid van het metrostation Ceintuurbaan gerealiseerd zou moeten worden. De dekking voor de aanlegkosten van € 4.4miljoen euro komen voor € 3.8 miljoen uit het SRA van de Stadsregio. De resterende € 600.000,- komt uit de VGS-gelden, programma luchtkwaliteit.

Vraag: worden de overige 1400 te realiseren fietsparkeerplaatsen op maaiveld bekostigd via het budget voor de Rode loper?

Wat gaat dit kosten? Waar- en op welke wijze zullen deze plaatsen dan gerealiseerd worden?

Nu de kogel door de kerk is, blijft het hete hangijzer om 2 fietspaden op te heffen aan het Sarphatipark en de Lutmastraat westzijde.

Is deze opheffing nu dan van de baan? Gaarne een reactie van de portefeuillehouder!

9. Onderzoek verklaarbaarheid inzet Buitenveldertbaan Schiphol 22.45 uur (ter bespreking)

De SWAB (Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert) en de Vereniging Bescherming Leefomgeving Regio Schiphol BLRS, inclusief 18 platforms, maar ook bewoners en ZPB onderschrijven het op 10 januari 2014 uitgebrachte onafhankelijke- Schiphol-onderzoek door bureau Helios.

De conclusies bevestigen de eerdere waarnemingen van bewoners; de meteorologische omstandigheden rechtvaardigen niet de wijze van baangebruik.

Er is sprake van de weg van de minste weerstand; door de te gemakkelijke improvisaties van de Nederlandse Luchtverkeersleiding (de LVNL).

Het Nieuwe systeem geeft de Luchtverkeersleiding te veel operationele vrijheid.

De voor de hand liggende patronen voor preferente interventies, als gevolg van gewijzigde weersomstandigheden en baanwerkzaamheden, worden ten dele ondergeschikt gemaakt aan pieken van het inkomende- en uitgaande vliegverkeer.

Er wordt te weinig rekening gehouden met de ervaren overlast van bewoners in dichtbevolkte gebieden van Amstelveen, Amsterdam Zuid en Buitenveldert.

Dit geldt ook voor de nachtvluchten. Hiervoor dient ook een regeling te komen. De nachtvluchten boven de stad moeten worden verboden. Dit moet in de regeling opgenomen worden.

60% van de inzet van de Buitenveldertsebaan valt volgens Helios "buiten het spoorboekje", maar zou volgens de ruimgestelde regels van het nieuwe geluidsstelsel wel degelijk mogen.

Afgesproken preferenties voor baangebruik worden onvoldoende gevolgd.

In plaats van het voorziene gebruik van 2 parallelle banen wordt de meer overlastgevende Buitenveldertsebaan ingezet.

Het nieuwe systeem kenmerkt zich toch door strikt preferent baangebruik; dat wil zeggen: het inzetten van banen die de minste geluidshinder veroorzaken.

Op onderdelen zoals “de mate van zicht” is dit systeem echter minder preferent dan het oude stelsel, met als gevolg meer geluidsoverlast voor de bewoners.

ZPB ondersteunt dan ook het verzoek van SWAB-BLRS om bij Staatssecretaris Mansveld er op aan te dringen, ook de wijze van handhaving van het nieuwe voorgestelde stelsel (VVA) vliegen volgens afspraak, te repareren.

Forse lokale overschrijdingen van de geluidsoverlast worden nu onzichtbaar gemaakt door het “totaliseren en aansluitende middelen” over alle banen, gelet op het Heliosrapport.

Bij een strikt preferent baangebruik-systeem hoort ook een norm en handhaving per individuele baan.

Voor de lokale geluidsbescherming voor bewoners is het noodzakelijk, dat goede afspraken worden gemaakt over de maximale lokale geluidsbelasting.

Zonder deze afspraken zijn de bewoners, materieel gezien, rechteloos !!

10. Sluiting

Ter kennisname stukken, alleen digital

1. Nota van Beantwoording en Definitieve Ontwerpen Ontmoetingse.

2. Voorlopig Ontwerp Heemstedestraat.

3. Ferd. Bolstraat rapportage en brief n.a.v. dodelijk ongeluk

4. Stand van zaken Overeenkomst met open posten (OMOP) 201 3-2014

5. Brief n.a.v. diverse toezeggingen Rode Loper met betrekking tot vas Nota van Uitgangspunten

Zie bij agendapunt 8 van deze vergadering

6. Masterplan Zuidasdok 2e concept

7. APV fietsparkeerduurbeperving woon-winkelstraten Zuid

8. Eindrapportage Impuisproject Schoon Zuid

9. Evaluatie bezoekersregeling parkeren

10. Uitwerkingsbesluit Parkeren 2014

11. Amstelveenlijn, brief randvoorwaarden plan uitwerkingsfase