

VERENIGING



BELANGEN

TEGEN DEELRAADS-
WILLEKEUR

Amsterdam 21 januari 2013

Blad een van drie

“Inspraak Mobiliteitsaanpak Amsterdam”
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer,
Postbus 95089,
1090 HB Amsterdam.
Aan faxnr. 020-5565700.
Per fax- en per mail aan: inspraak@ivv.amsterdam.nl verzonden.

Inspraakreactie Vereniging Zuid- en Pijpbelangen tegen Deelraadswillekeur op de nota Mobiliteitsaanpak. (uitwerking van de Structuurvisie 2040, maar geldt voor de periode tot 2025.)

Onder leiding van mw. R. van Dolder (VVD) werd op de raadscommissie van stadsdeel Zuid van 15 januari jl. geen gelegenheid geboden tot het uitwisselen van meningen. Er werd zelfs gedreigd met uitzetting van commissieleden die toch het woord wilden nemen. Om die reden moet de inspraak verlengd worden.

Nieuw is het netwerk voor hoofdverkeersgebruikers. Dit wordt opeens voorgesteld, terwijl de bestaande structuur van de diverse hoofdnetten Auto en Rail toch voldoet. Dit heeft verstrekkende gevolgen voor de inrichting van straten. De meerwaarde van de Plusnetten valt te betwijfelen, aangezien de Amstedijk ook een dergelijke status dreigt te krijgen.

De Vereniging voorziet alleen grote nadelen. De Amstedijk is met zijn onafgebroken monumentale gevelwanden beschermingswaardig en fungeert al als groen/blauwe fietsroute langs de Amstel, met zijn groene kades.

Door extra autoverkeer, vanwege de nieuwe aan te geven status, dreigen de gevels verder aangetast te worden door de uitlaatgassen en verslechtert de luchtkwaliteit.

Ook de dichtbevolkte Oost-Pijp krijgt te maken met een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit. Een dergelijke ontwikkeling is onaanvaardbaar- en ontoelaatbaar!!

De bestaande situatie dient daarom uitgangspunt te blijven.

Een dergelijke verkeerscorridor, inclusief het permanente verkeerslawaaï, dreigt het leven van de aan- en omwonenden nog verder aan te tasten!! De gezondheidsschade door uitstoot van uitlaatgassen, inclusief CO₂, NO_x, Fijnstof en Roetdeeltjes is voor steeds meer bewoners op termijn dodelijk.

Uit deze nota blijkt ook, dat de protesterende bewoners tegen de aanleg van de Boerenwetering-garage geen kans hadden tegen dit onderonsjesbeleid van de heren Slettenhaar en Wiebes, als verstokte VVD-ers.

Op blz. 28,“ inzake minder parkeren en meer doorstroming”. “Men wil tot 2020 5000 extra parkeerplaatsen realiseren; o.a. door betere benutting van de restcapaciteit in bestaande garages. Dit zou 3300 plaatsen opleveren.

Voorts worden 500 plekken in geplande garages bij de Noord-Zuidlijn-stations benut en zijn er vergevorderde bouwplannen van stadsdelen voor twee nieuwe parkeergarages.”

Daarbij geldt als voorwaarde, dat de investeringen vergelijkbaar- en niet hoger mogen zijn dan garages in de stedelijke omgeving.

Hiermee wordt kennelijk de gehate Boerenwetering-garage bedoeld, als omgevingsproject van de Noord- Zuidlijn, waarmee de insprekende burgers, ten koste van hun eigen leefomgeving, door de VVD zijn opgelicht! Hiervoor moeten 25 bomen worden gekapt.

Ook de bejubelde politiek van het stadsdeel Zuid om bij sloop- nieuwbouw de bewoners en woningcorporaties verplicht te laten opdraaien voor de onbetaalbaar- dure aanleg van parkeergarages is toch wel heel erg tegenstrijdig aan een waarlijk liberale politiek.

Geen verplichting voor particulieren om bij nieuwbouw een eigen parkeergarage te moeten aanleggen. Hierdoor wordt onnodige sloop bevorderd en verdwijnen juist de sociale huurwoningen. Dit gaat ten koste van het nog schaarse groen en de grote bomen in de binnentuinen. Die zorgen juist aanzienlijk voor het terugdringen van het CO₂-gehalte in het stadsmilieu. Dit wordt niet bereikt met de aanplant van kleinblijvende sprietjesbomen.

Sorry, maar de bewoners hebben even genoeg van dit autootje pesten, door deze omhoog gevallen VVD-ers. Andere wethouders met gezond verstand zouden nooit met zulke onmaatschappelijke beleidsvoorstellen komen en- hebben wellicht hun geloofwaardigheid hierbij behouden.

Op blz. 6 en 8 “heldere prioriteiten t.a.v. vervoersvormen die ruimte opeisen”.

Voor touringcars wordt onterecht een verkeersvoorrangsbeleid gevoerd op basis van verkeersstewards. Het is een kwaadaardige ontwikkeling, omdat verkeersovertredingen plaatsvinden, waarop niet wordt gehandhaafd.

Steeds meer groen en openbare ruimte wijkt voor parkeerplaatsen voor toerbussen. (o.a. Van Baerlestraat/ P. Potterstraat, Stadhouderskade etc.)

In plaats van het weren van deze bussen krijgen ze nu alle ruimte, zoals in het Museumkwartier. Dit leidt voor de zwakke verkeersdeelnemers tot gevaarlijke situaties. De bussen moeten uit het centrum geweerd worden.

Bussen, bv. vanuit de Stadhouderskade/ PC Hoofdstraat, slaan nu linksaf de veel te smalle Hobbemastraat in, waar fietsers op het te smalle fietspad en terrasbezoekers door zwenkende bussen op de te smalle trottoirs telkenmale in de verdrukking komen.

Vervolgens worden op de hoek bij de Diamantair Moppes de toeristen uit de bus gelaten, waarbij veelvuldig (ook op het fietspad) dubbel wordt geparkeerd.

N.B. op een hoek, hetgeen in strijd is met alle elementaire bestaande- wettelijke verkeersvoorschriften. Daarna vervolgen de buschauffeurs hun weg richting kruispunt Paulus Potterstraat / Honthorststraat. Daarbij wordt voor $\frac{3}{4}$ over de fietsstrook achter de fietsers aan gereden om vervolgens over de opstelstrook voor fietsers in de Honthorststraat uit te zwenken om een draai van 180 graden te kunnen maken over het kruispunt, richting ingang busparkeergarage. (alleen geschikt voor lage bussen)

Onder “inspelen op toekomstige ontwikkelingen”.

Een van de speerpunten is b.v. (sociale) veiligheid. “ Bij maatregelen voor de luchtkwaliteit blijft het meest effect per euro het uitgangspunt. Daarnaast staat Amsterdam open voor pilots om innovatieve oplossingen vanuit het bedrijfsleven te testen”.

De maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt niet bereikt met de bouw van grote ondergrondse parkeergarages. Het op maaiveld opheffen van parkeerplaatsen leidt juist tot meer zoekverkeer, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Dit leidt juist tot hogere parkeerdruk.

Bovendien worden de uitlaatgassen van in- en uitrijdende auto's geconcentreerd in de directe omgeving van deze garages, waardoor omwonenden op termijn gezondheidsschade oplopen.

Iedereen weet, dat deze parkeergarages een verkeersaantrekkende werking hebben en leiden tot meer uitstoot van uitlaatgassen.

Onze conclusie en aanbeveling is, om alleen parkeergarages buiten de Ring A-10 toe te staan.

“Ook het economisch vestigingsklimaat is gediend met een goede inrichting van straten, wegen en pleinen, waarbij een optimale groenvoorziening voorwaarde is”.

“Bij een herinrichting dient maatwerk verricht te worden om deze vaak aanwezige karakteristieke groenvoorziening te behouden.” Zo nodig dient er een Centraal Stedelijke aanpak plaats te vinden.

Echter, het gemeentelijke- en stadsdeelscenario laat een andere beeld van de werkelijkheid zien. (b.v. Rode Loper, Ring Oud-Zuid, Heemstedestraat).

Op een deel van de Ceintuurbaan wil Zuid voor enkele decimeters breder trottoir en fietspad bijna 40 bomen kappen. Blijkbaar wordt al geanticipeerd op deze beleidsnota, vanwege plusnet fiets en plusnet voetganger.

Ook de grootste boom van de Pijp aan de Hobbemakade dreigt voor de Ring Oud-Zuid te worden gekapt. Dit is dermate absurd, omdat met een beetje goede wil geschoven kan worden met de maatvoering. Dit gebeurde ook elders op de Ceintuurbaan. Schrap deze straat als plusnet fiets en voetganger of pas de maatvoering aan.

Nog in 2009 heeft het voormalig stadsdeel Oud-Zuid n.a.v. de inspraak in 2001 en 2008 over de Ring Oud-Zuid het eerder vastgestelde inrichtingsplan bevestigd. (met bewoners tot stand gekomen compromis, behoud van bomen en bredere rijweg.)

Deze nieuwe aan te wijzen structuur (plusnet fiets en voetganger) wordt nu al gebruikt om allerlei nieuwe functies, zoals obstakels, restafvalcontainers, de aanleg van extra brede fietspaden aan die openbare ruimte toe te voegen, inclusief de te compenseren parkeerplaatsen.

Dit alles wordt geforceerd tegen de wil van bewoners doorgevoerd. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt.

Wie tikt de portefeuillehouder van Openbare Ruimte en het Dagelijks Bestuur van Zuid hierover op de vingers?? Hier dient sprake te zijn van maatwerk, gezien de noodzaak van het behoud van de bestaande (hoofd) groenstructuur!!

Deze misdadige praktijk door het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid dreigt ook voor de zgn. monumentaal iepen in de Heemstedestraat.

De straat wordt nu aangewezen voor het "Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Voetganger."

Met de bestaande bomen wordt geen rekening gehouden. Zuid gebruikt dit en wil alle bomen kappen!

Er zou overwogen kunnen worden, als onderdeel van maatwerk, om in de Heemstedestraat te kiezen voor een enkel tramspoor, zodat er ruimte komt voor vrijliggende fietspaden met behoud van de bomen en brede stoepen. De bomen zijn heel bepalend voor het straatbeeld en noodzakelijk voor de leefbaarheid. Die verslechtert blijvend bij kap.

Er kan ook gekozen worden om de tramrail die de stad uitgaat te delen met de auto.

De bomen blijven dan opgenomen in het straatprofiel. Dit gebeurt b.v. ook in de Van Baerlestraat en de Middenweg.

Ondanks massaal burgerprotest in 2012 –met tweeënhalfduizend boze brieven van bewoners uit heel Zuid- tegen het groenbeleid van stadsdeel Zuid, zijn er nieuwe bepalingen in de kapverordening opgenomen die burgers uitsluit van participatie, inspraak, beleidsbeïnvloeding en toegang tot het recht!! Daaraan dient de DIVV geen medewerking te verlenen!

Vereniging Zuid- en Pijpbelangen tegen Deelraadswillekeur

Hoogachtend,

w.g.

Secretaris H.J. van der Kleij

Voorzitter T.F.I.M. Keijser

w.g.