

Baas in eigen buurt ?

Menig buurtbewoner bekruipt de angst dat ons stadsbestuur de greep op het behoud van leefbaarheid in onze stad kwijt zal raken. Een kleine inventarisatie van problematische onderwerpen die door bewoners van ons staddorp zijn aangedragen beslaat meer dan 25 onderwerpen. De opsomming, in willekeurige volgorde, behelst:

Fietsen en scooters, bierfiets, amfibike, pleziervaart, hottugs, bankjes, terrassen, dronkenschap, vervuiling, lawaai, vliegtuigen, short-stay, illegale hotels, toerisme, festivals, koningsdag, handhaving, groot onderhoud met behoud van de oude materialen, de rode loper, fietsen over de stoep, door rood rijden, afstelling voetgangersstoplichten, laden en lossen, glazenwassers, auto's op de stoep, het grachtenbusje, medische voorzieningen.

Onderwerpen die voor de thema-avond door Jan Overweg waren verzameld, maar niet meer aan bod zijn gekomen tijdens de thema avond van 30 oktober 2014:

Enkele voorbeelden:

Bankjes langs de gracht:

- Na vergeefs aan de bel te hebben getrokken bij de daartoe aangewezen gemeentelijke instanties heeft één onzer buurtgenoten een brief geschreven aan de gemeentesecretaris die niet alleen de vaste adviseur is van burgemeester en wethouders maar ook directeur van de gemeente Amsterdam. Het ging in dit geval om groepen mensen (zowel jong als oud) die 's avonds samenscholen op en rond twee bankjes op de Herengracht. De overlast bestaat uit luid praten, gillen, muziek afspelen, alcohol nuttigen, tegen gevels plassen en rommel achterlaten. De samenscholingen lopen in tijd uit tot ver na middernacht en bewoners voelen zich niet meer vrij om 's avonds op hun stoep te zitten omdat deze samenscholingen ook een intimiderend karakter kregen. Het resultaat van de bewonersactie is dat de bankjes zijn verwijderd.

Begaanbaarheid van de straten voor voetgangers:

- Eén onzer buurtbewoners vraagt aandacht voor het feit dat voetgangers met alle gevaar van dien over de rijweg moeten lopen omdat een auto op de stoep geparkeerd staat. Dit sinds het weghalen van de paaltjes. En, onafhankelijk van de aan- of afwezigheid van paaltjes moeten voetgangers ook vaak de rijweg op omdat op het voetpad fietsen, bakfietsen en scooters zijn neergezet.

-

Fietsers en scooters:

- "Door rood rijden door zowel fietsers als scooters is gemeengoed, zodat je je een ongeluk schrikt en er nog minder oversteektijd overblijft voor voetgangers, terwijl veel voetgangersstoplichten toch al afgesteld lijken te zijn op kampioen hardlopers". "Fietsen op de stoep is voor voetgangers die niet goed ter been zijn een ramp. De ogenschijnlijk meest keurige fietsers lachen je minstens recht in je gezicht uit als je de moed hebt om hier een opmerking over te maken. Als er bijvoorbeeld een

vrachtwagen staat te laden of te lossen op de gracht zullen fietsers zelden afstappen om het obstakel heen te lopen maar zij fietsen onmiddellijk over de stoep en laten zich niet hinderen door voetgangers. Ook verkiezen fietsers regelmatig trottoirs terwijl een parallel fietspad toch de aangewezen plek is". Tot zover deze hartenkreet van een buurtbewoner.

- Er zijn veel meer problemen met fietsen en scooters. Het aantal fietsen en scooters dat wordt geparkeerd op het trottoir loopt de spuigaten uit. Voetgangers moeten vaak de rijweg nemen met alle risico van dien. Groepen op huurfietsen slingeren zich, veelal slecht rijdend en niet rechts houdend, door de stad.

De bierfiets:

- Dit voertuig wordt door veel bewoners verafschuwd. Zij pleiten al lange tijd voor het verbannen van dit type voertuig uit de stad.

De "amfibike":

- Nu dreigt, mogelijk gemaakt door de innovatiebepaling, een vergunning te worden verstrekt voor een volgend innovatief transportmiddel, de amfibike. De innovatiebepaling ligt ten grondslag aan het denkbild dat ondernemers buiten uitgifterondes om een kans moeten krijgen om op de rondvaartmarkt te komen. Het moet in alle gevallen gaan om een waardevolle aanvulling op het huidige aanbod. De amfibike kan zowel rijden als varen. Innovatief is dit zeker niet, in het leger worden deze amfibievoertuigen al lang gebruikt. Het valt te voorzien dat amfibikes zowel geluidsoverlast zullen geven als een obstructiebron zullen zijn voor het wegverkeer. Geluidsoverlast omdat de gebruikers ervan hun stemgeluid moeten verheffen boven het motorgeluid. In de nota varen (2013) worden fluisterboten voor 12 of meer personen afgewezen omdat deze aantallen mensen op een fluisterboot te veel overlast zouden bezorgen. Een amfibike zou ruimte bieden aan 13 personen.

Waterfietsen:

- In onze grachten hebben wij ook last van waterfietsen die in clusters verpozing bieden aan joelende scholieren of aan mensen die hun kantoorfeestjes in de binnenstad komen vieren. Deze vorm van vertier past in een pretpark maar niet in een woonwijk.

Hottugs:

- Dit zijn drijvende badkuipen en als zodanig gekenmerkt als innovatieve vervoersmiddelen. Het water in de badkuipen wordt verwarmd met een houtkachel, de gasten varen in badkleding door onze grachten onder het genot van (alcoholhoudende) drank. Over gebruik van alcohol op straat en op het water wordt hier verwezen naar de brief van wethouder U. Kock d.d. 10 oktober 2014 aan de leden van de Raadscommissie financiën. Uit deze 5 bladzijden lange brief wordt de passage over alcoholgebruik hieronder aangehaald:

"Motie horeca (2013 nr 817)

Het College heeft in de Nota Varen 2.1 naar aanleiding van de motie horeca (2013–nr 817 Jager, van Roemburg) aangegeven onderzoek te doen in hoeverre het gewenst is nadere regelgeving te introduceren voor horeca-activiteiten op passagiersvaartuigen.

De Drank- en Horecawet (op grond van artikel 1, derde lid, met uitzondering van de artikelen 20, 21 en 24, derde lid) is niet van toepassing op vervoermiddelen die bestemd zijn voor het vervoer van personen, tijdens hun gebruik als zodanig. Dat wil zeggen dat zodra een passagiersvaartuig daadwerkelijk vaart, er in beginsel alcohol mag worden geschonken zónder vergunning. In de artikelen 20, 21, en 24 derde lid, die dus wél gelden voor passagiersvaart, is grofweg geregeld dat niet aan minderjarigen mag worden geschonken, dat aan

passagiers in staat van besonkenheid niet verder alcohol verstrekt mag worden en dat het verboden is alcohol te schenken als het vermoeden bestaat dat dit tot verstoring van de openbare orde zal leiden. Voor het nuttigen van alcohol op het water is verder relevant de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) (art. 2.17 eerste lid: hinderlijk gebruik van drank):

“Het is verboden op of aan de weg, op het openbaar water of in een voor publiek toegankelijk gebouw alcoholhoudende drank te nuttigen als dit gepaard gaat met gedrag dat de openbare orde verstoort, het woon- en leefklimaat aantast of anderszins overlast veroorzaakt.”

Controle op alcoholgebruik valt voor wat betreft de schipper onder verantwoordelijkheid van de politie. Voor wat betreft eventuele overlast veroorzaakt door alcohol kunnen zowel de politie, Waternet als andere toezichthouders optreden.

De burgemeester is bevoegd gezag voor vergunningverlening en toezicht op de naleving van de Drank- en horecawet (art. 20, 21, 24 derde lid). Hoewel een Drank- en Horecavegunning dus niet vereist is voor passagiersvaartuigen, geldt wél de Warenwet. De Warenwet is van toepassing bij het verhandelen van etenswaren. Er zijn hygiënecodes/ voedselveiligheidsplannen waarin beschreven staat hoe omgegaan moet worden met waren. Hierin staan regels met betrekking tot de basisprocessen voor etenswaren: ontvangst; waren; bereiding (verhitten, terug koelen en regenereren) en presenteren. Er is geen specifieke code geschreven voor de passagiersvaart. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen/kopen van een hygiëncode. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) controleert bedrijven op het naleven van de voedselveiligheid.”

Uit de brief van wethouder Kock blijkt dat op vaartuigen, zodra die varen, zonder vergunning alcohol mag worden geschonken maar dat dat niet gepaard mag gaan met gedrag dat de openbare orde verstoort, het woon- en leefklimaat aantast of anderszins overlast veroorzaakt. Omdat wij inmiddels weten hoe ons stadsbestuur denkt over handhaving moet worden gehoopt dat er geen vergunningen worden verstrekt voor het in gebruik nemen van hottugs, amfibikes en andere vaartuigen die misschien thuishoren in een pretpark maar niet in onze grachten.

Pleziervaart:

- Voor de eind 80-er jaren kwamen er geen rondvaartboten door de Keizersgracht en werd slecht sporadisch een schip afgemeerd. Om een voorbeeld te geven; in de Keizersgracht lag in de winterperiode een Spakenburger botter en in de Leidsegracht een Volendammer botter. Beide schepen vertrokken in het voorjaar naar het IJsselmeer en keerden pas in het najaar terug in de gracht. Thans worden de grachten gebruikt als “botenkerkhof”. Dit is een gevaarlijke ontwikkeling want het brengt continuering van dit deel van onze stad op de Werelderfgoed lijst in gevaar.
- Naast de “klassieke” rondvaart heeft zich in snel tempo een markt ontwikkeld voor commercieel uitgebate sloepen die in de beginperiode vaak waren uitgerust met apparatuur voor versterkte muziek. Op dit laatste rust een verbod en staan boetes. Dit werkt, maar een aantal schippers is nog steeds bereid om het gezelschap aan boord te verblijden met muziek, vooral na 11 uur 's avonds als waternet hierop niet meer controleert. Muziek klinkt te luid als het op een afstand van 10 meter van het schip hoorbaar is. Dit is dus goed te controleren. Hetzelfde zou moeten gelden voor stemgeluiden. Zodra het geluid van een motor moet worden overschreeuwd is stemgeluid op grotere afstand goed hoorbaar en veelal hinderlijk, vooral 's nachts. Dan is er, zoals gezegd, geen controle meer.
- Een ander probleem is de stank van verbrande brandstof van sommige schepen. Naast de vertrouwde dieselstank komt een misselijkmakende geur van slaolie voor. Een aantal schepen stoot een overmaat aan fijn stof uit, vooral bij het draaien op een kruispunt.

Drijvende terrassen:

- Op een plankier tussen twee lange drijvers kunnen veel feestgangers door onze grachten varen. Zoals te lezen in de motie van wethouder Kock mag vergunningsvrij alcohol worden geschonken als het terras daadwerkelijk vaart. De passagiers van deze terrassen geven geluidsoverlast (stemgeluid en daarbij toch ook nog vaak muziek), na het afmeren laten zij etensresten en lege flessen achter op de wallekant en er wordt geplast tegen gevels (zie het stukje hierover in de Binnenkrant van september 2014).

Dronkenschap:

- Openbare dronkenschap, vooral 's avonds en 's nachts komt veel voor. In het weekeinde trekken groepen dronken Britten door onze woonwijk. Soms valt er een in het water. Gelal, gekots en wildplassen zijn ons deel.

Vervuiling:

- Zelfs als de openbare afvalbakken niet vol zijn wordt rommel, veelal sigaretpeuken, op straat gegooid. Nog niet iedere eigenaar van een hond ruimt hondenpoep op.

Vlieglawaai:

- Het is jammer dat er ooit (nog niet eens zo lang geleden) toestemming is gegeven om over de stad te vliegen.

Short-stay:

- Dat het aantal zich normaal gedragende toeristen sterk is toegenomen, sinds de vermelding op de Wereld Erfgoedlijst, vormt voor onze woonwijk geen probleem. Een bijkomend verschijnsel is helaas de short-stay verhuur en het uitbaten als hotel van ruimten waarvoor een short-stay vergunning is afgegeven. Dat geldt ook voor woonboten die niet als zodanig meer worden gebruikt maar die worden uitgebaat als hotel.

Illegale hotels:

- Ruimten waarvoor een short-stay vergunning is gegeven worden soms uitgebaat als illegaal hotel. Dat betekent frequent wisselende gasten en veel geluid van rolkoffers over de klinkers.

Toerisme:

- Zoals ook al wordt gememoreerd in het jaarplannen 2015 voor de Westelijke- en Zuidelijke binnenstad wordt de leefbaarheid in ons woongebied (de grachtengordel) nadelig beïnvloed door toegenomen toeristische en recreatieve activiteiten. Vooral de mensen die onze wijk beschouwen als een leuk recreatief gebied veroorzaken veel overlast. Het aantal toeristen dat thans dagelijks over de hoofdgrachten loopt komt overeen met het aantal mensen dat in de 70er jaren van de vorige eeuw op Koninginnedag langs kwam. Wat 40 jaar geleden werd ervaren als grote drukte op de Koninginnedag is nu, als we alleen maar kijken naar het aantal toeristen, de normale druk geworden van passanten. Uitbreiding van het aantal horecagelegenheden, uitbreiding van het aantal terrassen en verruiming van de openingstijden trekken meer mensen naar de binnenstad. Het aantal schreeuwende en joelende aangeschoten mensen (toeristen en autochtone cafébezoekers) is toegenomen en met name in de nacht is dat buitengewoon hinderlijk.

Festivals:

- In de Uitkrant is gemakkelijk na te tellen hoeveel festivals er jaarlijks zijn in Amsterdam en dan is ook na te gaan welke wijken het zwaarst worden belast.

Amsterdam van iedereen of baas in eigen buurt?

- Tot zover enkele voorbeelden van toegenomen overlast voor de bewoners. In dit kader doet de uitspraak dat Amsterdam van iedereen is het ergste vrezen. Het is een loze kreet. Immers voor Amsterdam kan iedere andere gemeente van ons land worden ingevuld. In veel gemeenten en stadswijken zal terecht niet worden getolereerd dat attractiezoekers er lawaai en rommel komen maken. In toenemende mate beginnen bewoners van de Amsterdamse binnenstad over bovengenoemde zaken te klagen. De tijd breekt aan om weer baas in eigen buurt te worden.

Handhaving:

- Over handhaving (zie 4.2 in het jaarplan 2015 van het Stadsdeel) wordt te gemakkelijk gedacht. Handhaving behoort een onlosmakelijk deel van beleid te zijn maar in het jaarplan wordt de indruk gewekt dat beleid bestaat uit het maken en invoeren van plannen en dat de uitwerking en de effecten ervan bijzaak zijn (citaat): "Handhaving is geen doel op zich maar één van de middelen die het stadsdeel kan inzetten bij het aanpakken van knelpunten die binnen de verschillende thema's in dit jaarplan bestaan. Het is vaak het sluitstuk van een proces waarbij ook andere middelen worden ingezet om de problematiek op te lossen. Omdat de handhavingscapaciteit voor stadsdeel centrum beperkt is moeten er prioriteiten worden gesteld." Dit klinkt mooi maar gevreesd moet worden dat wordt bedoeld dat handhaving geen grote prioriteit heeft (er worden wel financiële middelen vrijgemaakt voor het ontwikkelen en invoeren van activiteiten maar er is geen tot weinig geld voor een goede uitvoering daarvan en controle daarop) en dat is er precies de oorzaak van dat veel zaken verkeerd lopen (zie bovenstaande opsomming van klachten).

Groot onderhoud met behoud van de oude materialen:

- Bij groot onderhoud, vaak gaat het om her-bestraten, zou (zie jaarplan 2015) zo veel mogelijk het oorspronkelijk materiaal opnieuw gebruikt moeten worden. Echter, op de Keizersgracht oneven zijde tussen de Brouwersgracht en de Herenstraat zijn de mooie handgevormde (dure) klinkers vervangen door eenvormige nieuwe klinkers. Dit is strijdig met hetgeen staat onder 3.2 Onderhoud en herinrichting van de openbare ruimte. Al in de beginperiode van de ontwikkeling van de 9-straatjes is dit besproken met de toenmalige buurtcoördinator. Hij merkte toen zelf op dat het de bedoeling was om langs de grachten de nieuwe klinkers bij herprofilering te vervangen door de oude klinkers die bij een eerdere herprofilering helaas waren vervangen. Ook vertelde hij dat de ervaring inmiddels had geleerd dat de onregelmatig gevormde oude klinkers veel beter bleven liggen dan de nieuwe. Het wegdek langs de grachten verzakt nu eenmaal gemakkelijk en snel. Bij de nieuwe eenvormige strakke stenen valt dat veel meer in het oog dan bij de oude onregelmatige stenen. Dat maakt bestrating met deze oude stenen veel mooier.

Laden en lossen, glazenwassers:

- Een moeilijk oplosbaar probleem is de stremming van het verkeer door laden en lossen en ook door de hoogwerkers van glazenwassers.

Het grachtenbusje:

- Voor de bewoners, vooral voor de ouderen onder ons, zou de terugkomst van het grachtenbusje (de Opstapper) een uitkomst zijn.

Medische voorzieningen:

- De voormalige Ziekenverpleging aan de Prinsengracht, beter bekend als het Prinsengrachtziekenhuis is eind 19^{de} eeuw door een aantal Amsterdammers opgericht om de verpleegkundige en de medische zorg in de binnenstad op een goed peil te brengen. Eind

20^{ste} eeuw kwam dit binnenstad ziekenhuis, voor een symbolische prijs (stel enkele guldens), in handen van het OLVG. Recent heeft het OLVG "ons" buurtziekenhuis voor een miljoenenbedrag verkocht aan een ontwikkelaar. Het OLVG wil een polikliniek openen in de Spuistraat 239.

De rode loper:

- Bij de Munt worden rijrichtingen veranderd. Een te verwachten effect daarvan is toenemende verkeersdrukte in de zuidelijke grachtengordel. Bewoners van ons 'buur-stadsdorp' bij de Utrechtsestraat verzamelen handtekeningen voor hun petitie. (De rode (s)loper)

Verkeer:

- Veel buurten in (historische) Italiaanse binnensteden zijn potdicht voor alle gemotoriseerd verkeer van niet-bewoners. Eén onzer buurtgenoten heeft inmiddels twee bekeuringen binnen (106 euro per stuk). Via cameratoezicht en de Polizia Municipale. En dit is alleen voor het rijden binnen dergelijke zones; niet eens voor parkeren.
- Ongeveer een half jaar geleden las ik (OG) dat D66 een initiatief nam om het parkeren in de omgeving van de Bloemgracht alleen voor bewoners mogelijk te maken en bezoekers te weren.

Parkeren bij een oplaadpaal:

- Na het laden laat men de auto soms langdurig geparkeerd staan bij de oplaadpaal.

J. Overweg, 30-10-2014