Gemeente Amsterdam

G250 - Buurttop De Pijp – discussietafel De Pijp Oost

Datum: 17 mei 2018

Locatie: Huis van de Wijk de Pijp

Verslag: Angela van der Kleij van Het Notuleercentrum

## Aanwezig:

Rocco (Piers)(gespreksleider) bewoner

Renate bewoner/organisator kunstproject

Daniel (de Groot) gebiedsmakelaar Diamantbuurt, Hemonybuurt

en Willibrordusbuurt

Fred bewoner

Jojanneke (Denik) Beleidsrealisatie Afvalinzameling en Grondstoffen

Gemeente Amsterdam

Gerard bewoner

Matty bewoner

Katja bewoner/ondernemer

Erik (Schmit) bewoner/lid stadsdeelcommissie Zuid

Edin bewoner

Margreet bewoner

Quint bewoner

# Opening

De gespreksleider opent de bijeenkomst om 19.45 en heet de aanwezigen welkom. Hij vraagt de aanwezigen zich kort voor te stellen.

Renate woont al 30 jaar in de tweede Jan Steenstraat. Zij is hier als bewoner, maar ook een beetje als organisator van een kunstproject in de Pijp, over geluiden in de buurt en de geluidsverhalen.

Daniel is werkzaam bij het Stadsdeel (de ambtenaar die net is genoemd) als gebiedsmakelaar van de Diamantbuurt, Hemonybuurt en Willibrordusbuurt. Hij laat de Diamantbuurt vanavond over aan iemand anders en sluit hier aan voor de buurtbewoners.

Fred is al sinds 1985 bewoner van de Stadhouderskade. Is actief in de werkgroep Schone Pijp. Organiseert met nog drie bewoners de Open Tuinen Dag in de Pijp

Gerard woont in de Willibrordusstraat, neemt deel aan een project op het gebied van duurzaamheid, dat hier gestart is.

Matty woont al sinds 1991 op de Ceintuurbaan, in het ‘mooiste huis van Amsterdam’. Heeft ook meegedaan aan de Open Monumentendag. Neemt deel aan hetzelfde project op het gebied van duurzaamheid als Gerard.

Katja woont in de 2e Jan Steenstraat, is al 23 jaar sinds studententijd. Zij is ook ondernemer, heeft sinds een jaar een B&B in eigen huis.

Erik (Schmit), woont met heel veel plezier in de Pieter Aertszstraat, al een jaar of acht. Hij is in maart gekozen in de stadsdeelcommissie, luistert graag naar de ideeën voor de openbare ruimte in de wijk. De input van vanavond is belangrijk als de gebiedsagenda vastgesteld wordt. Hij is hier zeker ook als bewoner, maar vindt het belangrijk om de mening van de bewoners te kunnen vertegenwoordigen.

Edin, ook bewoner van de Pieter Aertszstraat, is buurman van Erik. Hij was ook (onafhankelijk) kandidaat voor de stadsdeelcommissie, maar is helaas niet gekozen (wel de meeste stemmen van alle onafhankelijken), hij is als bewoner hier aanwezig.

Margreet, woont in de 2e Jan Steenstraat, heeft deelgenomen aan designochtenden voor het Willibrordusterrein, de openvallende ruimte waar auto’s gaan verdwijnen.

Quint woont al 25 jaar in de pijp. Hij heeft bij Volkshuisvesting (stadsvernieuwing) gewerkt en ook met de Pijp te maken gehad.

Jojanneke (Denik) is medewerker Beleidsrealisatie Afvalinzameling en Grondstoffen van de Gemeente Amsterdam.

Rocco (gespreksleider) is in de bestuurscommissie actief geweest, maar is nu gewoon bewoner (van de 2e Jan Steenstraat), men heeft hem gevraagd om vanavond gespreksleider te zijn van deze discussietafel. Eerder is er al een aantal bijeenkomsten geweest van de G250, waarbij een inventarisatie is gemaakt van de problemen die spelen. Het idee is om dit nu niet op thema maar per buurt te doen. Wellicht kunnen de ideeën vanuit deze tafel input zijn voor het opstellen van de gebiedsplannen. Voorstel is om het vooral niet te gestructureerd te doen, maar mensen het woord te geven en op elkaar te laten reageren.

**In de voorstelronde zijn de volgende onderwerpen genoemd**:

* Duurzaamheid
* Geluidsoverlast school (de mogelijkheid van demping van deze overlast wordt al besproken met de gemeente)
* Design openvallende ruimte Willibrordusterrein.

# Gebiedsagenda, Gebiedsplan, Stadsagenda

Vervolgens komen de prioriteiten binnen de gebiedsagenda en het gebiedsplan voor dit stadsdeel aan de orde; dit zijn:

1. Drukte in de stad, de oude Pijp vooral
2. Het versterken van de kracht van de wat achterliggende buurten, de Diamantbuurt, de Rijnbuurt, de IJsselbuurt
3. Het stimuleren van de participatie van de Pijp en Rivierenbuurt
4. Ontwikkelingen van de kop Zuidas
5. Verkeersveiligheid

Op dit moment wordt gewerkt aan de Gebiedsagenda 2019-2022, waarin naar voren zal komen welke ontwikkelingen verwacht worden en welke opgaven er zullen zijn. Het gebiedsplan wordt elk jaar vastgesteld, op dit moment wordt gewerkt aan het plaatje voor 2019. Beide documenten zijn openbaar en te googelen als ‘gebiedsplan, gebiedsagenda Pijp, Rivierenbuurt’

De vraag blijft bestaan hoe de Stadsagenda meer van invloed kan zijn op de Gebiedsagenda. Zo ontbreekt bijvoorbeeld het thema ‘duurzaamheid’ in de Gebiedsagenda.

Het volgende punt is, wat er gaat gebeuren met de openvallende ruimte bij de parkeergarage in de Willibrordusstraat. Bij realisatie van de plannen verdwijnen 260 parkeerplaatsen bovengronds (in samenspraak met de buurt). Bij het nemen van een besluit over de garage is een aantal moties en amendementen aangenomen, waaronder het autoluw maken van het noordelijk deel van de Van Woustraat tussen Ceintuurbaan en Stadhouderskade. Belangrijk voor de aanwezigen is dat er een speelplaats terugkomt op het Willibrordusplein, kinderen voetballen en skaten daar. Er zijn twee stromen van participatie: de indeling van het plein en wat er moet gebeuren met de openbare ruimte die vrijkomt. Hierover wordt morgen weer verder gepraat tijdens het ontwerpcafé.

Het autoluw maken van de noordelijke Van Woustraat kan nog op meerdere manieren ingevuld worden, de vraag is of dat een oplossing zou kunnen zijn voor meerdere straten in de wijk. Ook is er sprake van een amendement, waarin gepleit wordt voor een parkeerterrein bij de Utrechtsebrug met pendelbussen naar de binnenstad. Het is interessant om te kijken of dat een goede oplossing zou kunnen zijn voor de verkeersdruk richting binnenstad. De heersende gedachte vanavond is dat het probleem zich altijd verplaatst, het afsluiten van een straat heeft altijd consequenties voor omliggende straten. Het is belangrijk om een goede inschatting te maken van de toekomst.

Aansluitend hierop wordt gesproken over de gedachte dat het autobezit bepaalt wat er in de wijk gebeurt. De straten zijn erg smal, dit is historisch bepaald, en ze worden gebruikt als parkeerplek. Auto’s staan, gemiddeld genomen, 23 uur per dag stil, 5% wordt eigenlijk maar gebruikt, 10% zou voldoende moeten zijn. Het gebruik van deelauto’s (Snappcar, Greenwheels) zou een goede oplossing kunnen zijn, misschien is het een optie om dit vanuit de gemeente te organiseren.

Het geld dat gemoeid is met de realisatie van de parkeergarage, had ook besteed kunnen worden aan dit soort plannen, aan het leeghalen en de begroening van straten. Maar dan moet er wel een samenhangend plan zijn, waarbinnen dit gerealiseerd kan worden. Bijvoorbeeld het opheffen van parkeerplaatsen om fietsen te kunnen stallen.

Onafhankelijk van de vraag of het autobezit in de toekomst wel of niet zal afnemen is een duidelijke vraag wat concrete keuzes zouden kunnen zijn voor de Pijp.

Het gesprek spitst zich toe op het dalende grondwaterpeil en de daarmee samenhangende problemen zoals droogstaande funderingen. In het nieuwe bestemmingsplan voor de Pijp staat dat groen niet minder mag worden.

Het zou mooi zijn als er een samenhangend, integraal plan voor deze wijk in de Gebiedsagenda opgenomen zou zijn.

# Wat zouden goede keuzes kunnen zijn?

Minder auto’s, minder verkeer. Het fietsverkeer is bijzonder chaotisch en is ook enorm druk geworden.

Belangrijk bij de inrichting van de wijk is het stimuleren van het wij-gevoel. Dit kan door het creëren van b.v. ontmoetingsplaatsen. Een goed voorbeeld hiervan is het Hemonypleintje, hoek Hemonylaan/Hemonystraat. Op dit moment staan er vier containers, binnenkort komt er komt een mobiel afvalpunt, bewoners willen daar graag groen realiseren, een terrasje en het huisje beschilderen, de parkeerplaatsen weg en er een speelplek van maken. De bewoners lopen nu nog vast op het ontbreken van geld en op gemeentelijke bepalingen, maar ze houden vol. Waarom zou niet de hele Hemonystraat autovrij kunnen worden gemaakt? Het blijkt dat daar tijdens de designochtenden al over gesproken is. Op zich is dat een goed plan, jammer is wel dat het pleintje zoals het er nu ligt, dan niet meer toegankelijk is voor kinderen omdat juist daar dan veel auto’s gaan rijden.

Ook het delen van auto’s op initiatief van bewoners is een vorm van ontmoeting, ze hebben een groepsapp, er moet van alles geregeld worden rondom die auto.

Een goed voorbeeld is ook het plaatsen van wormenhotels, dit komt uit de wijk, het zou mooi zijn dit voor alle scholen te organiseren.

Een volgend punt is het plaatsen van afvalcontainers. Het plaatsen van een ondergrondse container betekent het opheffen van 10-12 fietsstallingsplaatsen. Dit heeft weer tot gevolg dat de fietsen overal verspreid staan. Er zou hier (Tweede Jan Steenstraat) een afvalpunt komen, dat kon niet doorgaan, toen zijn er twee grote bakken geplaatst, bovengronds. Daar hebben bewoners enorm veel last van, veel lawaai. Waarom staan deze niet gewoon op een parkeerplaats? Ze staan nu vlak voor de huizen. De openingen van alle containers staan ook altijd naar de huizen toe, dat zou makkelijk anders kunnen. Containers blijven altijd stinken, zeker in de zomer. Een perscontainer drukt de zakken kapot en dan komt de stank van vis en vlees naar boven. Het lawaai is ook een punt. Dit is allemaal op te lossen door ze op plekken te zetten die geen overlast geven voor de buurt.

Er zouden drie recyclepunten komen in de wijk, dat is voorlopig teruggebracht naar één (op het Hemonyplein). Het plan was om deze eind april te plaatsen. Hij is al gebouwd, het wachten is op de politiek. Het was heel lastig om de juiste plek te vinden.

Voor het karton wordt een contract afgesloten met Parcel, de bewoners kunnen hun karton daarheen brengen.

De bewoners zouden graag in de plaats van de op te heffen parkeerplaatsen, verplichte parkeerruimte voor brommers en scooters willen zien.

Een samenhangend plan is belangrijk, en vooral meer groen. Helaas worden er huizen gesplitst, en komen er komen zo 150 mensen bij in een straat. Die hebben ook weer auto’s en fietsen. Alle mooie maatregelen worden weer tenietgedaan door zo’n ontwikkeling. Een oplossing zou kunnen zijn om geen parkeervergunning meer af te geven voor verkochte woningen. Mensen gaan dan vanzelf een alternatief zoeken.

Het aantal parkeerplekken voor fietsen neemt toe, maar het aantal fietsen neemt nog harder toe. Hier moet een structurele oplossing voor komen. Tijdens de designochtenden zijn daar verschillende plannen voor gemaakt. Naast het idee van ondergrondse parkeerplekken voor fietsen, op een plek waar één auto kan staan, kunnen vijf brommers of tien fietsen staan. Het plan ligt er al, in elk stukje straat verdwijnen vier parkeerplekken, daar zouden dus fietsen en scooters moeten komen.

Fietsen staan er vaak heel lang en ‘vertroepen’ ook. Delen verdwijnen, een stuur, een zadel. Er is onduidelijkheid over of daar nog op gelet wordt. Er zijn bewoners die bellen als een fiets er lang staat.

**Conclusie:** auto’s weg, meer ruimte voor fietsen en scooters is een oplossing.

Zijn er nog andere dingen?

* Het zou heel leuk zijn een gezamenlijk bankje te hebben, een borrel te organiseren, een buurtfeest of een buurtbarbecue te houden.
* Steeds meer ondernemers verdwijnen uit de buurt, dat is doodzonde, ze zijn de ogen en oren van de buurt. Het is een rijkdom als er gewoond en gewerkt kan worden in de buurt.
* De betrokkenheid van mensen beperkt zich vaak tot een of twee straten, het lijkt het beste dingen op die kleine schaal te organiseren. Er zijn mogelijkheden om bij de gemeente subsidie te krijgen.
* Is er ook een buurtapp? Er blijken diverse facebookpagina’s te zijn. Dit is iets wat door bewoners zelf moet worden opgezet. Om dit te organiseren kan een kleine subsidie worden aangevraagd, bijvoorbeeld voor het huren van vergaderruimte.
* Hoe is het in de buurt met de veiligheid? Naast Lidl zit altijd Maria, zij stuurt mensen aan en haalt ’s avonds de buit binnen. Ze is al een paar keer uitgezet. De bewoners willen het pleintje gezelliger maken en terugveroveren.
* Er is een ontwikkeling in de binnenstad, het gebied Spui/NZ Voorburgwal is daar zo afgesloten dat geen doorgaand verkeer mogelijk is. De bewoners zien dit ook als richting voor de Pijp. Het verkeer moet stoppen bij de ring en vanaf de Utrechtsebrug moet een 30km-zone komen. In de praktijk gaat het al gebeuren. Er ligt nog een notitie van het vorige college met een plan om bijvoorbeeld de Stadhouderskade te ‘knippen’, via taartpunten de stad in. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, dat is een keuze.
* De inrichting van de straten laat soms te wensen over. Een voorbeeld hoe het niet moet, is de Ferdinand Bolstraat, een brede straat met heel smalle stoepjes. Als de wijk autoluw gemaakt wordt, moeten daar verkeersdeskundigen naar kijken.
* De geluidsoverlast van het schoolplein (binnentuin tussen Jan van der Heijdenstraat en Tweede Jan Steenstraat) wordt steeds erger. De school luistert niet zo goed naar de klachten van buurtbewoners. De inrichting is heel belangrijk, er kan veel gedaan worden met groen en zaagsel. Er zijn op deze manier al 75 scholen aangepakt. Het is een duurzame oplossing waarvoor subsidie mogelijk is; voorwaarde is dat het schoolplein voor 25% groen moet zijn. Het heeft een enorme impact, op de buurt, op de kinderen, op het spelen. Binnentuinen zijn wel overal in Amsterdam een probleem.
* Mocht er ruimte in de wijk komen door het opheffen parkeerplaatsen, dan wordt prioriteit gegeven aan meer groen, ontmoeten en een oplossing voor het probleem van fietsen en scooters. De verdeling kan zijn: meer groen en ontmoeten samen 50%, fietsen en scooters 50%. En toiletten voor dames!
* Kom vooral naar de ontwerpcafé’s , daar moet een buurtvisie uit ontstaan voor wat te doen met de openbare ruimte. Een idee dat daaruit is voortgekomen, is dat de ruimte voor de Jan van der Heijdenschool autovrij is gemaakt en omgetoverd tot schoolplein.
* Bewoners noemen ook nog ‘tiny forests’, kleine stukjes bos van ongeveer twee parkeerplekken groot. De organisatie heeft veel subsidie gekregen.
* Het is belangrijk dat het wij-gevoel ontstaat.

De gespreksleider sluit de discussie af om 21.25 uur.

Gemeente Amsterdam

G250 - Buurttop De Pijp – discussietafel de Oude Pijp West

(Frans Hals, Melkfabriek)

Datum: 17 mei 2018

Locatie: Huis van de Wijk de Pijp

Verslag: Laura Vos van Het Notuleercentrum

## Aanwezig:

Frank van Dorp (gespreksleider)

Arie Roos gebiedsgericht ambtenaar

Zes buurtbewoners en drie ambtenaren

# 1. Opening

Frank van Dorp opent het tafelgesprek om 19.50 uur.

De bewoners zetten hun naam op een stadskaart op het punt waar zij wonen. Zij benoemen achtereenvolgens wat ze zien als het grootste probleem in hun wijk. Zij noemen: laden en lossen, slechte handhaving, overlast door verbouwing van de parkeergarage, gebrek aan stoepruimte, handhaving van het groene karakter van de Frans Halsstraat, overlast door bouwwerkzaamheden, gebruik van de parkeergarage en duurzaamheid.

# 2. Meer over de problemen en mogelijke oplossingen

De gemeente Amsterdam is in afwachting van een nieuw college en stadsdeelbestuur. Deze zal zich met de herinrichting bezig gaan houden, waardoor een aantal problemen nu nog niet op te lossen zijn.

Er is een motie aangenomen en er ligt een plan over de opheffing van 600 parkeerplekken. Mocht het plan veranderen, dan is opnieuw inspraak mogelijk.  
Het terrassenplan bevriest de huidige terrasvergunningen en moet voorkomen dat eigenaren uitbreiden. Dit plan is nog steeds ter inspraak, omdat het niets te maken heeft met de herindeling.

Er zijn veel wijkbewoners, die de motie over het verdwijnen van de parkeerplekken niet dragen. Zij moeten dan uit gaan wijken naar de parkeergarage, die een stuk verderop ligt. De Albert Cuypgarage is een bewonersgarage, waar ook bezoekers (20 %) gebruik van kunnen maken.

Amsterdam-De Oude Pijp West is uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Het betekent wel, dat daardoor grote druk ontstaat op de openbare ruimte (Airbnb, horeca). Ook zijn er veel bouwwerkzaamheden. De verkeersdrukte die daardoor ontstaat, is van tijdelijke aard.

Een goede, flexibele laad- en losplek in iedere straat is heel belangrijk. Deze is belangrijk voor horeca én voor bewoners. Wanneer er minder parkeerplaatsen komen, is het zaak om in ieder geval een goede laad- en losplek te maken.

Degenen die verbouwen, gebruiken ook parkeerplekken. Straten staan geregeld dicht door machines. Men moet hiervoor ontheffing hebben, maar er is weinig handhavingscapaciteit.

Het is goed bij grote bouwprojecten na te gaan of het duurzamer kan. Het is belangrijk, dat er regels komen. Deze kunnen gelden voor zowel de horeca als de bouwactiviteiten. De gemeente kan beoordelen in welke mate er problemen ontstaan voor de wijk. Uit een onderzoek door de Hogeschool van Amsterdam blijkt, dat veel besluiten op stedelijk of landelijk gebied liggen. Wel kan men de problemen op stadsniveau inzichtelijk maken.

Uit het onderzoek bleek ook, dat 50% van de verkeersbewegingen bestaat uit bezorgen of ophalen. Bij de herinrichting is het daarom belangrijk te letten op goede laad- en losplekken. Misschien is het mogelijk om plekken buiten de stad te creëren. Als er regelgeving komt voor de milieubelasting en geluidsreductie, zullen investeerders bereid zijn te innoveren. Vroeger bevonden Heineken en de Melkfabriek zich ook in de wijk en waren er ook problemen. Er is al veel veranderd.

Er is een rondje door de buurt gedaan, waarbij kleine oplossingen, zoals het verplaatsen van fietsenrekken, zijn aangedragen. De Frans Halsbuurt is hier uitgehouden, omdat die in transitie is. Het fietsparkeerteam functioneert nog niet goed. Het is belangrijk om de klachten te horen.

Verkeersregelaars mogen geen rijdend verkeer aanpakken, dat is een bevoegdheid van de politie. Er loopt nu een traject om camera’s te zetten in de Ferdinand Bolstraat om mensen te kunnen beboeten.

Als de verbouwing op de kade klaar is, wordt het bebordingsplan uitgevoerd. Dit plan is gestoeld op de Rode Loper. Sommige problemen zijn echter niet met borden op te lossen. Van de fietspaden (mits goed rood!) wordt wel een juist gebruik gemaakt.

Over de stoepruimte geven het terrassenplan en het handboek lezenswaardige informatie. Het terrassenplan moet eenduidig worden. Dat heeft echter ook weer te maken met algemeen stedelijk beleid. Plaatsing van fietsenrekken en sluitingstijden van de horeca moet hierin meegenomen worden.   
In de Ferdinand Bolstraat zijn de trottoirs te smal. Er komt een aanwijzingsbesluit om fietsers te verplichten hun rijwiel in een vak of rek te zetten. De uitgangspunten voor een definitief ontwerp worden nu geformuleerd. Wanneer het aanwijzingsbesluit en de handhavingcapaciteit geregeld zijn, is het mogelijk dit goed te beheren.

Vanaf 1 mei is het mogelijk fietsen te stallen in de voormalige bank van lening. Als het stallen op straat verboden is, gaat men wel naar de fietsenstalling.

Een grote wens is, dat er een beleid komt voor duurzaam of milieuvriendelijk verbouwen, waarbij bijvoorbeeld geen diesel gebruikt wordt. Als het gaat om grote projecten, kan men dit in de vergunningen opnemen.   
Veel bewoners ervaren hun wijk als veilig (cijfer hoger dan 7). Maar met de verkeersveiligheid en het milieu is het nog niet goed gesteld. Er zijn reclameborden, die het zicht benemen en drempels die gevaarlijk zijn voor fietsers en scooters.

Het is voor bewoners moeilijk om de regelgeving in de gaten te houden. De gemeente reageert wel goed op het indienen van een klacht. Het is ook goed om elkaar als buurtbewoners te informeren..   
Bij klachten is loket 14020 het aangewezen meldpunt. Dit kan per mail, telefonisch of online. Daar zit een verdeelstation op. Ook de app Verbeter de buurt kan men benutten.

Bij langdurige bouwwerkzaamheden is het gewenst dat er iemand komt kijken wanneer er klachten zijn en ook dat er vooraf uitleg is. Veel is te lezen in de vergunningen. Maar wanneer iemand een vergunning krijgt, doet hij er ook goed aan om zijn omgeving te informeren.   
Het stadsdeel zou een actiever beleid moeten voeren richting de burger, zodat die op de hoogte is van de meldpunten. Er is veel (ver)bouw en dat heeft duidelijk effecten in de openbare ruimte. De overheid is teruggetreden en de gemeente heeft een te klein apparaat om op hierop te anticiperen.

Het is aan te bevelen, dat de gemeente een bouwbedrijf stimuleert of zelfs verplicht stelt, dat deze bij geluids- of milieuhinder voor compensatie zorgt door bijvoorbeeld een groen dak. Hiermee komt men wel op politiek terrein. Ook is het aan te bevelen om een bedrijf dat waterabsorberend vermogen onttrekt, een heffing te laten betalen Dit kan een signaal zijn om duurzaam bezig te zijn, want de kosten van overstromingen en het onderlopen van kelders zijn later voor de gemeenschap.

# 3. Conclusie

Het hoofdpunt is: meer openbare ruimte.

Er moet aandacht zijn voor de huidige blokkering van stoepen en er moeten (flexibele) laad- en losplekken komen.

Duurzaam (ver)bouwen is van groot belang en bij herinrichting is het belangrijk respect te tonen voor het werk van hen die al jaren energie steken in groen in de wijk. Als voorbeeld wordt genoemd het handhaven van vaste bakken in de Frans Halsstraat, waar de bewoners het groen beheren.

De gespreksleider deelt mee dat de verslagen op de site HallodePijp.nl komen. Het handboek, de visie van de gemeente Amsterdam 2025, het gebiedsplan en nieuwe informatie over gebiedsplannen zijn hier ook te vinden.

Het is goed om informatie over de herinrichting op de site te zetten, zodat de bewoners met betrekking tot de procedures op de hoogte blijven.

De gespreksleider bedankt iedereen en sluit om 21.15 uur.

Gemeente Amsterdam

G250 - Buurttop De Pijp – discussietafel Zuid Pijp

Datum: 17 mei 2018

Locatie: Huis van de Wijk de Pijp

Verslag: Sigrid Starremans van Het Notuleercentrum

## Aanwezig:

* Peter van Maaren (voorzitter), woont sinds 1995 in de Diamantbuurt. Onder andere mede- initiator van de Oliebollenactie.
* Buurtbewoners
* Mensen die zich bezighouden met welzijnswerk en mantelzorg
* Gebiedsmakelaar van het stadsdeel
* Regisseur zorg en welzijn van het stadsdeel
* Iemand die zich beroepsmatig bezighoudt met het opknappen van winkelstraten.

# Opening

De voorzitter opent het overleg. Hij benadrukt dat er in de afgelopen jaren veel voortuitgang is geboekt in de wijk, er zijn mooie dingen gebeurd. Vanavond zal echter gesproken worden over de knel- en de aandachtspunten.

# Geconstateerde problemen/aandachtspunten in de wijk:

* Er zijn veel klachten over de containers en het afval. Probleemlocaties zijn onder andere de Van Helt Stocadestraat, de Mesdagstraat en de Jozef Israëlkade. Een van de problemen op dit vlak is dat sommige mensen hun vuilnis niet in maar naast de containers gooien. Het gevolg is dat andere mensen denken dat de container vol is (terwijl dat niet altijd zo is) en hun vuilnis er ook naast plaatsen. Anderen zetten hun vuilnis naast de container omdat hun vuilniszak te groot is en niet in de container past.   
  Dat er zoveel vuilnis naast de containers staat, leidt weer tot een ander probleem. De dienst die de vuilnis ophaalt, leegt alleen de containers. De zakken die tegen de containers aanstaan, worden door die handeling uit elkaar getrokken waardoor het afval zich over de straat verspreidt. Buurtbewoners moeten dan weer de gemeente gaan bellen om te vragen of het vuil weggehaald kan worden.   
  **Mogelijke oplossingen:** Er zou gecommuniceerd moeten worden hoe de vuilniszakken mogen zijn. Of er zou ook een aantal grotere containers moeten worden geplaatst, waar ook wat groter afval inpast. Een bewoner heeft laatst diverse keren naar de gemeente moeten bellen om een kapotte bezem op te laten halen omdat deze echt niet in de klep van de container paste. Daarnaast dienen eerst de vuilniszakken die naast de container staan opgehaald te worden. Pas daarna moeten de containers geleegd worden. In West doen ze dat ook en dat werkt perfect. Een andere, wellicht effectievere oplossing, is om bewoners aan te spreken op hun gedrag. Er zouden in elk geval stickers op de containers geplaatst moeten worden met informatie over het ophalen van het grofvuil, al worden die er vaak weer afgehaald. Een andere oplossing is om een aparte grofvuilplek te maken die niet bij de containers ligt.   
  Een andere mogelijkheid die genoemd wordt met betrekking tot afval, is het professionaliseren van de verwerking, bijvoorbeeld door middel van het creëren van een eco-eiland. Dat is een plek (of plekken), een mini-milieustraat eigenlijk, waar mensen hun afval zelf heen kunnen brengen, zodat het hergebruikt kan worden. De gemeente zou daar geld mee kunnen verdienen en de bewoners zouden op deze manier milieubewuster gemaakt kunnen maken. Als beloning en stimulans zouden bewoners die hun afval naar deze plek brengen, bijvoorbeeld korting kunnen krijgen op de afvalstoffenheffing van de gemeente.
* De Tolstraat is een doorgang voor veel verkeer en dat levert grote problemen op de Amsteldijk op.
* Fietsen die schots en scheef geparkeerd staan, zijn voor velen een ergernis. Mensen plaatsen hun fiets vaak niet meer in de rekken omdat ze een bakfiets hebben of een bak vóór op hun fiets hebben staan, waardoor die niet meer in het rek past. De ouderwetse fietsenrekken zijn hier niet op berekend. **Mogelijke oplossing:** meer nietjes of bredere fietsenrekken plaatsen.
* Er zijn nergens zitplaatsen in de buurt. Mensen hebben niet de mogelijkheid om bij elkaar te komen.
* Bij de Jozef Israëlkade staan bomen en containers op de stoep. Mensen in bijvoorbeeld een rolstoel komen daar echt niet langs.
* Het Smaragdplein is een aandachtpunt. Daar wordt al aandacht aan besteed door het stadsdeel. Jongeren hebben onder andere gevraagd om een betere coating van de voetbalkooi. Ook de groenbosjes hebben aandacht nodig. Verder voelt de doorgang door het poortje voor veel mensen als onveilig. Bovendien kan men er met een rolstoel niet langs.
* Veel mensen in de wijk spreken de taal niet goed. Er zijn ook mensen die ziek en eenzaam zijn en weinig contact met anderen in de wijk hebben. **Mogelijke oplossing:** Het Stadsdorp kan daar een rol in spelen, daar zijn ook voorbeelden van. Er wordt echter ook opgemerkt dat het Stadsdorp vooral effectief is voor mensen die nog mobiel en actief zijn. Voor mensen die ziek en eenzaam zijn, is het moeilijker om aan te haken. Geopperd wordt dat het begint met elkaar te informeren. Als men weet dat iemand ziek is, kan het gemeld worden als degene contact wil met het Stadsdorp. Op die manier kunnen de contacten zich uitbreiden. Ook het wijkteam zou hier een rol in kunnen spelen.
* Op de Amsteldijk zijn bankjes neergezet maar deze staan in de richting van het verkeer. Dat is wellicht geen goed plan, ook gezien de slechte luchtkwaliteit op de Amsteldijk. **Mogelijke oplossing:** de bankjes zouden op zijn minst om en om in een andere richting geplaatst kunnen worden zodat mensen zelf de keuze hebben waar ze naar kijken.
* Het stukje van de Van Woustraat ter hoogte van de AH is heel gevaarlijk. Mensen worden vaak aangereden. Ook is er verderop in de Van Woustraat geen parkeerplek voor grote bussen. Terwijl daar wel vaak bussen met toeristen komen voor de gebouwen van de Amsterdamse School.
* De Van Woustraat Zuid blijft achter in ontwikkeling. Er is veel leegstand, een deel van de ondernemers staat op de radar van de politie. De beoordeling van de bewoners is ook slecht en dat heeft te maken met, onder meer, het aanbod en de kwaliteit van de winkels, de uitstraling en de veiligheid. Volgens professionals is er wel iets aan te doen, dat is ook de ervaring met andere straten waar dezelfde problemen speelden. Denk aan een ander aanbod van winkels en horeca. Maar het vereist wel een lange adem, het kan niet in korte tijd veranderd worden.
* Een klacht is dat geparkeerde fietsen te snel weggehaald worden. De termijn van zes weken wordt niet altijd aangehouden. Sommige deelnemers hebben de ervaring dat hun fiets na een vakantie was weggehaald.

Gemeente Amsterdam

G250 - Buurttop De Pijp – discussietafel Oude Pijp Midden

Datum: 17 mei 2018

Locatie: Huis van de Wijk de Pijp

Verslag: Wendy Danser van Het Notuleercentrum

## Aanwezig:

Zeventien personen

# Opening

Harry Koepelhof opent de bijeenkomst om 19.45 uur en licht de gang van zaken kort toe. De deelnemers wordt eerst gevraagd om zich kort voor te stellen, daarbij kunnen buurtbewoners op een kaart aangeven waar ze wonen en wat ze zien wanneer ze hun deur uitlopen. Deelnemers die niet in de Pijp wonen, kunnen uitleggen wat hun functie en/of aandachtsgebied is en waarom ze deelnemen aan het gesprek.

In de volgende ronde kunnen deelnemers één probleem noemen waar ze last van hebben en dat ze veranderd willen zien. Daarna volgt een verdere toelichting en een discussie over deze onderwerpen. Ten slotte worden er twee problemen gekozen, inclusief mogelijke oplossingen, die door een van de deelnemers plenair teruggekoppeld worden naar de overige aanwezigen.

Naast bewoners nemen gemeentetrainees Danielle, Guus en Felice, die zich bezighouden met de toegankelijkheid van het winkelgebied in de Govert Flinckstraat, deel aan het gesprek.   
Ook zijn Liesbeth en Karlijn aanwezig. Liesbeth is werkzaam is als gebiedsmakelaar in de Rivierenbuurt en Karlijn start twee weken later in als gebiedsmakelaar de Pijp. Karlijn volgt Amber op.

# Inventarisatie problemen:

* De overlast van de horeca: lawaai, afval, muziek etc. De hoeveelheid horecagelegenheden is enorm gegroeid en er komen er steeds meer bij, terwijl er is beloofd dat er geen groei meer zou zijn. Daar is niet veel van te merken en horecagelegenheden zouden om één uur ’s nachts moeten sluiten.   
  Liesbeth licht toe dat er geen nieuwe horecavergunningen worden uitgegeven in de oude Pijp, maar als er al een horecabestemming op een pand zit, die ook geldt voor een volgende ondernemer. Daarnaast is er een verschil tussen vergunningen mét en vergunningen zonder alcohol en mengformules.
* Er zijn te veel (grote) auto’s en het laden lossen (expresautootjes) zorgt voor problemen.
* De fietsoverlast en het gebrek aan handhaving. Er staan overal (bak)fietsen op de stoep, waardoor voetgangers vaak over de straat moeten lopen.
* In de Govert Flinckstraat vanaf de Amstel tot de Ruysdaelkade zijn haast geen drempels of stoplichten en je kunt er ongehinderd (hard) rijden. Dit zou (deels) autovrij moeten worden, en dan liefst met een fietsenstalling in het midden.
* Het winkelgebied in de Gerard Doustraat is niet goed toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking (rolstoel) en voor kinderwagens. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van obstakels op het trottoir: fietsen, motoren etc.
* De Govert Flinckstraat is totaal ontoegankelijkheid voor mensen met kinderen, fietsen, ambulances etc. Er is té veel focus op horeca en op ondernemers (laden en lossen en terrassen). Het is vooral erg kwalijk dat ambulances er vaak niet door kunnen.
* De aanwezigheid van auto’s. Er moet meer ruimte komen voor fietsen.
* Het pleintje en plantsoentje voor het seniorencomplex met geparkeerde scooters etc. moet weer worden teruggeven aan de bewoners. Ook loopt het vrachtverkeer er vast. De bocht zou breder moeten worden en er moet beter worden gehandhaafd.
* Je kunt in de Eerste Sweelinckstraat niet meer lopen door alle geparkeerde scooters. Er moet meer worden gehandhaafd. Voetgangers zijn vaak gedwongen om over straat te lopen.
* De bouwverordening die landelijk geldt, zou niet in dit soort gebieden moeten worden toegepast. De binnentuinen in de Pijp worden nu volgebouwd en er zijn problemen met de afwatering doordat bewoners hun badwater in de goot lozen. Ook is de hemelafvoer vaak te smal waardoor de goten verstopt raken. Dit veroorzaakt vocht- en wateroverlast.   
  Ook verdwijnen er steeds meer bomen en vogels en kun je vanuit veel woningen (haast) geen lucht meer zien.
* De Eerste van der Helststraat is niet goed toegankelijk. De straat zou fietsvrij moeten worden en er moeten stalen U-beugels komen. Er wordt al vijf jaar over dit probleem gepraat en er moeten op korte termijn resolute maatregelen worden genomen. Het moet fiks worden beboet, net als op het Leidseplein en het Centraal Station gebeurt.
* Het is vaak niet veilig op de stoep voor mensen met een fysieke beperking of een rolstoel.
* Fietsen worden midden in het Sarphatipark geparkeerd, ook midden op het gras.
* De aanwezigheid van vrachtverkeer en het laden en lossen. Dit zou bijvoorbeeld alleen voor tien uur ’s morgens moeten gebeuren en daarna niet meer.
* Het wormenhotel dat op een hoek is geplaatst, kan beter ergens anders staan.

# Oplossingsrichtingen:

Overall geeft het merendeel van de aanwezigen aan dat bij de aanpak van alle problemen goede handhaving vooropstaat.

**Te veel auto’s, laden en lossen**

* Meer ondergrondse parkeergarages.
* Meer elektrische auto’s (cargohoppers) voor leveringen aan de horeca.

Er zijn volgens een bewoonster in het verleden al diverse voorstellen voorbijgekomen om de problemen met het laden en lossen aan te pakken. Onder andere door het inzetten van elektrische auto’s (cargohoppers) en door centrale aflever-/verzamelpunten. De vraag is of daar ooit iets van terechtgekomen is. Volgens een van de deelnemers rijdt er op dit moment een elektrische auto die pakjes rondbrengt. Liesbeth weet niet precies hoe het zit en zegt dit verder uit te zullen zoeken.

* Centrale distributie-afleverpunten voor pakjes.
* Lege plekken in parkeergarages en locaties van garages beter communiceren, bijvoorbeeld via een app.
* Bewoners de mogelijkheid bieden om in verschillende parkeergarages gratis te parkeren.
* Gedragsverandering stimuleren.
* Deelparkeerplekken realiseren voor laden en lossen en voor fietsen.

**Fietsparkeren/toegankelijkheid trottoirs:**

* Op straat moeten er autoparkeerplekken verdwijnen ten behoeve van fietsenplekken. Dit kan onder andere worden bewerkstelligd door de bouw van meer parkeergarages, schuine parkeerplekken voor fietsen en door aan één kant voor de straat fietsparkeergelegenheid te realiseren.

Liesbeth vertelt dat er in de Frans Halsbuurt 300 parkeerplekken zouden worden opgeheven ter compensatie van de garageplekken in de Albert Cuypgarage, maar dat onlangs door de gemeenteraad is besloten dat er in totaal zeshonderd parkeerplekken op straat worden opgeheven. De vraag is of bewonerrs niet liever zien dat die extra 300 parkeerplekken in de Gerard Dou zouden worden gecompenseerd in plaats van alle 600 in de Frans Halsbuurt?

* Het plaatsen van U-beugels.
* Het fiscaliseren van fietsen door middel van fietsplaatjes en statiegeld.
* Het realiseren van inpandige parkeergelegenheid en fietsparkeergarages voor fietsen.   
  Hierbij wordt toegelicht dat het om veiligheidsredenen niet mogelijk was om fietsgarages in de metrostations te realiseren.
* Fietsen weghalen en hogere boetes uitdelen.
* Motoren en scooters verplicht op autoplekken en in parkeergarages laten parkeren en verbieden om ze op het trottoir te plaatsen.

**Binnentuinen en bouwverordening:**

* Andere/aparte bouwverordening voor de binnenstad.   
  Liesbeth licht toe dat het bouwbesluit landelijk geldt, dus ook In De Pijp, maar dat via bestemmingsplannen wel gebiedsgerichte eisen gesteld kunnen worden. Met het nieuwe bestemmingsplan De Pijp wordt het lastiger om binnentuinen (vergunningsvrij) te bebouwen.
* Bomen in binnentuinen de monumentstatus toekennen.
* Het onderkelderen van woningen verbieden.
* Betere handhaving van de regels.

Resumerend wordt in het plenaire deel van de bijeenkomst als overkoepelend probleem ‘obstakels in de openbare ruimte’ met de volgende oplossingen gepresenteerd:

* Meer leveringen voor de horeca door cargohoppers/elektrowagens.
* Meer centrale afhaalpunten voor pakketten.
* Driehonderd autoparkeerplekken proberen om te laten zetten naar fietsparkeerplekken, bijvoorbeeld in de Govert Flinckstraat.
* Aparte bouwverordening voor de binnenstad: strenger toetsen op bestemmingsplannen.
* Het fiscaliseren van fietsen door middel van fietsplaatjes en statiegeld.
* Sluiproutes doorbreken.
* U-beugels of plastic borden plaatsen. Deze moeten kunnen worden weggehaald als er ambulances door moeten.

De gespreksleider sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.

Gemeente Amsterdam

G250 - Buurttop De Pijp – discussietafel 5

Datum: 17 mei 2018

Locatie: Huis van de Wijk de Pijp

Verslag: Linda Groeneweg van Het Notuleercentrum

## Aanwezig:

Cok Oostveen (voorzitter)

Daan Schraperman

Jaap Hamers

Sara Nooteboom

Syl

Annemarie Hortenboer

Esther Blommenstijn Gemeente Amsterdam

Michiel

Joanne Swaan

Red Schonewille Gemeente Amsterdam

Olga Bush

Gianni Polarini Stadsdeelcommissie

Pieter Jans

Vince Schorvers

Marina van de Boer

Ati

Miep van Dam

# Opening

De voorzitter stelt zich voor en vraagt de anderen zich voor te stellen en één onderwerp te noemen dat ze graag besproken willen hebben. Daar waar de meeste belangstelling naar uit gaat wordt mee begonnen.

# Knelpunten

De onderwerpen die ter tafel komen zijn:

Afval

Wildgroei aan fietsen en scooters op de stoep

Opknapbeurt van de buurt, zowel het aanzicht als de waterafvoer

Parkeerproblemen

Handhaving van zaken waar regelgeving voor is

Melden van problemen

## Afval

Het afval is een groot probleem, ook voor de langere termijn. Binnenkort is er een overleg met de bewoners om te kijken wat er gedaan kan worden. Het schoonhouden en op tijd weghalen is van belang, maar de mensen opvoeden over het bijplaatsen van afval ook.

Er is een coördinator die het ook voor de oude Pijp doet, die heeft de kennis, dus het is het goed om het daarmee verder te bespreken.

Met betrekking tot chemisch afval en nog goede spullen is er een nieuw plan. Er komt een mobiele container enkele keren per maand op een vaste plaats in de buurt waar de spullen ingeleverd kunnen worden.

## Wildgroei aan fietsen en scooters op de stoep

Er zijn te weinig fietsparkeerplaatsen. De stoepen staan vol. Bij de metro zou een stalling komen, maar deze is wegbezuinigd. Geopperde ideeën zijn het opgeven van particuliere autoparkeerplaatsen ten behoeve van fietsen. Er kunnen dan nietjes geplaatst worden zodat er niet alsnog een auto komt te staan.

## Opknapbeurt van de buurt

Een deel van de buurt is opgeknapt, maar een ander deel nog niet. Hier gaat het dan over de infrastructuur, maar er is ook behoefte aan eigen inbreng van de bewoners. Met name met betrekking tot de waterregulering is het van belang dat bewoners ook helpen door bijvoorbeeld niet de hele tuin te bestraten.

## Parkeerproblemen

Er is een bestemmingplan voor de hele Pijp, maar parkeerplaatsen vallen dar niet onder. Er verdwijnen er een aantal, maar er komen er ook weer bij. Het is van belang om te weten hoe de verkeersstromen zijn. Vooral in het weekend parkeren mensen die de stad in gaan hun auto in de wijk. Dan is er veel overlast.

In de zomer zal hier verder over gesproken worden, het is een goed idee om dat af te wachten.

## Handhaven van zaken waar regelgeving voor is

Er is consensus over de lage frequentie van handhaving. Zowel op verkeerd geplaatst afval als fietsen die verkeerd of te lang geparkeerd worden. Dit zorgt er voor dat beide punten een groter probleem zijn dan nodig is.

Scholen, sportscholen en horeca zijn verantwoordelijk voor het parkeren van hun bezoekende fietser, maar er wordt niet op gehandhaafd.

## Melden van problemen

Het bespreken van problemen gebeurde vroeger via een buurtschouw waarbij de wethouder en wijkagent aanwezig waren. Dit werd als zeer zinvol ervaren. Gezegd wordt dat dit eerder is aangegeven en dat vanuit de gemeente gevraagd is om namen door te geven zodat erop ingespeeld kon worden, maar hierop is niets meer vernomen.

MORA meldingen (Melding openbare ruimte Amsterdam) kunnen gedaan worden via verschillende kanalen.

De Verbeterdebuurt app werkt nu heel goed. Je moet het wel van boven naar beneden invullen anders verdwijnt weer dat wat je ingevuld hebt. De opvolging is snel.

Bellen kan ook met 14020. De opvolging is dan niet altijd even snel.

Er kan ook geappt worden naar de gemeente. Het telefoonnummer is 06-44440655. Hierbij is de opvolging ook snel. Het is een goed idee dit nummer in de Pijpkrant te zetten, zodat meer mensen er van weten. De gemeente, de Pijp en stadsdeel Zuid hebben ook een digitale nieuwsbrief, hierop abonneren is verstandig, daar komt deze informatie ook langs.

# Sluiting

* Besproken wordt dat met name de fietsen, het afval en het gebrek aan handhaving zaken zijn die doorgegeven moeten worden aan het grote overleg.