

Notitie Centrum

18 februari 2007

Na zeven en een half jaar neemt Guido Frankfurter afscheid van de politiek.

Na de periode in de gemeenteraad van 1999 tot 2002, volgde het lidmaatschap van het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum tot april 2006 en werd ik tenslotte lid van de deelraad in ditzelfde stadsdeel. Al die jaren heb ik mogen dienen namens D66 en voor de bewoners, ondernemers en bezoekers van Amsterdam en de binnenstad. Ik heb dat altijd als een groot voorrecht beschouwd, waarbij elke fase opnieuw een uitdaging was.

Geachte leden van de stadsdeelraad,

1. Inleiding

Na zeven en een half jaar wordt het voor mij tijd om afscheid van de politiek te nemen. Na de periode in de gemeenteraad van 1999 tot 2002, volgde het lidmaatschap van het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum tot april 2006 en werd ik tenslotte lid van de deelraad in ditzelfde stadsdeel. Al die jaren heb ik mogen dienen namens D66 en voor de bewoners, ondernemers en bezoekers van Amsterdam en de binnenstad. Ik heb dat altijd als een groot voorrecht beschouwd, waarbij elke fase opnieuw een uitdaging was.

Dualisme

Ook in de gemeenteraad hield ik mij al intensief met de binnenstad bezig, naast de diverse grootstedelijke werkzaamheden. Ik was onder andere lid van alle drie de binnenstadcommissies, hetgeen een goede voorbereiding op mijn latere portefeuillehouderschap bleek te zijn. Ikzelf ben nog altijd van mening dat het dualisme dat in 2002 zijn intrede deed geen wezenlijke veranderingen voor de dagelijks bestuurders en raadsleden met zich mee heeft gebracht. Dit ondanks alle aangepaste verordeningen en filosofische debatten die hierover zijn en worden gevoerd. Ik heb het dan met name over het gewone, bestuurlijke handwerk van de dagelijks bestuurders en raadsleden, dat volgens mij nog zeer vergelijkbaar is met de periode van vóór 2002. Dit bestuurlijke handwerk blijft toch onze core business. Weliswaar waren de commissies vanaf 2002 niet langer 'commissies van advies', maar doordat vrijwel alle ter kennisname stukken toch werden besproken, ontstond er politiek gezien nauwelijks een verschil. Indien de commissieleden het vanaf 2002 niet eens waren met het besluit van het dagelijks bestuur, werd de dagelijks bestuurder immers, desnoods na tussenkomst van de stadsdeelraad, gedwongen zijn stuk aan te passen, dan wel mee terug te nemen naar de vergadering van het dagelijks bestuur. Ook kaderstelling is echt niet iets dat zijn intrede deed in 2002. Geen college zou zonder dit voor die tijd hebben kunnen werken.

De meest zichtbare verandering van het dualisme was misschien wel dat de dagelijks bestuurders geen deel meer uitmaakten van de fractie. Tot een echt andere manier van politiek bedrijven heeft dit echter niet geleid, daar de meeste dagelijks bestuurders bij veel dossiers en zeker bij de gevoelige, toch nauw contact met hun fractie onderhielden. De fractievergaderingen werden weliswaar meestal niet meer door dagelijks bestuurders bijgewoond, maar in het informele circuit werd dit over het algemeen meer dan goed gemaakt. En tot andere stemverhoudingen bij besluitvorming in de raad, heeft het dualisme, mijn inziens, al helemaal niet geleid. Toch ben ik altijd een voorstander geweest van invoering van het dualisme, omdat het de verhoudingen wel transparant weergeeft, net als in de Tweede Kamer. Ik adviseer de fractiespecialisten op dit gebied er vooral over door te praten om tot verdere verfijning te komen, maar de overige raadsleden kunnen mijn inziens hun tijd beter gebruiken.

Ik wilde het echter niet bij dit ene advies laten, maar u voor de komende jaren nog een aantal in mijn ogen wetenswaardigheden en oprechte adviezen meegeven. Daar kunt u uiteraard mee doen wat u wilt. Het betreft zowel grotere als kleinere onderwerpen, zo divers al het raadswerk is.

2. Openbare ruimte

Het belang van een goed ingerichte en onderhouden openbare ruimte kan mijns inziens niet worden overschat. Het gaat hier niet alleen om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers, maar ook over de sociale veiligheid. In een mooie, goed verlichte openbare ruimte zijn mensen objectief en subjectief veiliger. Deze wetenschap plaatst het politieke mantra van tot voor kort vooral GroenLinks, maar nu vooral de SP en Amsterdam Anders/De Groenen in

een vreemd daglicht: 'geen stenen, maar mensen'. Begrijpen onze collega's dan niet dat die gebakken klinkers ook voor die (armere) mensen zijn?! Die genieten daar namelijk ook van en ja, een mooie openbare ruimte draagt bij aan het geluksgevoel van de Amsterdammers. Natuurlijk hadden we in de Negen Straatjes ook asfalt en grijze betontegels kunnen leggen, maar genieten we nu niet allemaal van de kwaliteit van het resultaat hoe het daar geworden is?

Toerisme en economie

Maar daar gaat het niet alleen om. Een mooie openbare ruimte is ook goed voor de lokale economie en het toerisme. Zo'n 70% van de toeristen geeft aan naar Amsterdam te komen vooral vanwege zijn schoonheid, de grachten en monumenten. Zie hiervoor de jaarlijkse cijfers van de Amsterdam Tourist en Congress Board. Daar hoort een mooie openbare ruimte ook bij. Denk ook aan de aantrekkingskracht van een stad als Barcelona, waar de straten en pleinen een attractie op zich vormen. Maar ook de winkels en horeca profiteren enorm van een mooie openbare ruimte, zoals de herprofileringen van de Haarlemmerstraat en Dijk, de Staalstraat, de Warmoestraat, de Reguliersdwarsstraat en de Spuistraat hebben laten zien. Dat klinkt bovenstaande anti-ondernemers- en anti-toerismepartijen natuurlijk niet als muziek in de oren, maar aan deze geef ik nog wat mee: deze winkels en horeca verdienen wel ontzettend veel geld voor de stad en daarmee kunnen allerlei hulpbehoevende mensen en instellingen door de centrale stad en het stadsdeel worden ondersteund.

Natuurstenen banden

En dan die discussie over het gebruik van natuurstenen stoepbanden versus een betonnen variant. Weliswaar zijn de natuurstenen banden zo'n 30% duurder, maar deze gaan, naast dat ze mooier zijn, ook langer mee. Kan de natuurstenen band rechtstreeks uit een groeve in bijvoorbeeld China komen, de betonbanden bestaan uit allerlei ingrediënten die uit diverse hoeken van de wereld eerst bij elkaar moeten worden gebracht. Na deze energie slurpende transporten, vindt er nog een allesbehalve milieuvriendelijk productieproces plaatst. Ook vanuit milieu oogpunt, en die kennis is de toenmalige commissie Inrichting Openbare Ruimte ook ter hand gesteld, verdienen natuurstenen banden dus de voorkeur.

Handboek Inrichting Openbare Ruimte

Om al deze redenen is het van groot belang dat het Handboek Inrichting Openbare Ruimte van kracht blijft en ik ben dan ook blij dat dit als zodanig in het huidige programmakkoord is opgenomen. Het handboek zou ten minste nog tien jaar moeten blijven functioneren om de binnenstad wat betreft zijn straten en pleinen geheel te hebben vernieuwd. Momenteel zijn we ongeveer op de helft. Het is echter mijn vurige wens dat de liefde voor het handboek vat krijgt op alle partijen, zodat de stadsdeelraad eendrachtig deze taak kan uitvoeren en ook een eensluidend geluid naar de centrale stad kan laten horen. Daar zult u immers moeten blijven pleiten voor meer structurele en incidentele gelden voor de zeer onderhoudsgevoelige binnenstad. Waar voorheen de ISV-bijdragen en de AES- en Hermez-gelden [\[1\]](#) goede diensten hebben bewezen, zullen er ongetwijfeld nieuwe mogelijkheden ontstaan om de binnenstad extra te kunnen ondersteunen.

3. Monumenten

Nieuwe beschermingsinstrumenten

Wat ik hierboven over de aantrekkingskracht van de binnenstad met betrekking tot de openbare ruimte schreef, geldt eens te meer voor onze bijna 8000 monumenten. Gezamenlijk vormen deze onze 'kip met gouden eieren', waar we extreem zuinig mee om moeten gaan. In de vorige periode zijn daar onder andere drie belangrijke instrumenten voor in het leven geroepen: de quickscan bij bouwplannen voor orde 2-panden, de spoedprocedure om een monument desnoods binnen enkele dagen tot monument te kunnen verklaren en de verscherpte juridische sancties bij ernstige en onherstelbare schade aan monumenten die moedwillig is aangebracht. De evaluaties geven aan dat deze instrumenten werken. Toch vraag ik u dit constant in de gaten te houden. Bij het sloop/nieuwbouwplan voor het pand Bloemstraat 34 bleek dat het bouwplan al ter inzage lag voor eventuele zienswijzen, terwijl er nog geen quickscan was verricht. Na schriftelijke vragen hierover is dat alsnog gebeurd. Denk aan de uitstekende notities van de PvdA en GroenLinks over de Van Houten panden en de sterk verwaarloosde panden [\[2\]](#). Als er niets aan de hand was, hoefden deze fracties geen noodsignaal af te geven.

Restauratie en controle

Voor veel panden is het nog steeds letterlijk vijf voor twaalf als het gaat om de staat van onderhoud. Natuurlijk is de situatie veel minder dramatisch dan in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw, toen de halve binnenstad in de stutten stond. Geurt Brinkgreve en zijn Vrienden

van de Amsterdamse Binnenstad hebben hier zeer veel aan gedaan. Maar ook andere als het Genootschap Amstellodanum, de Bond Heemschut, de Stichting Diogenes en Hendrik de Keyzer waren hiervoor onmisbaar. Het is belangrijk nog eens te memoreren dat de eigenaren van de duizenden monumentale woonhuismonumenten misschien wel de belangrijkste monumentenredders zijn. Samen hebben zij de afgelopen 40 jaar voor miljarden in de schoonheid van deze stad gestoken. Zonder hen zou het onbegonnen werk zijn geweest.

Ik adviseer u bij uw collega's in de gemeenteraad blijvende aandacht voor de financiering van het werk en de subsidies van Bureau Monumenten en Archeologie te vragen. Daarnaast vraag ik u regelmatig te controleren of de ambtenaren van het stadsdeel het vele werk aan kunnen. Ik heb het dan over de medewerkers van Bouw- en Woningtoezicht en in het bijzonder de twee in monumenten gespecialiseerde monumenteninspecteurs. Regelmatig horen en lezen we over illegale sloop- werkzaamheden in monumenten of we zien het met eigen ogen gebeuren. Het blijft natuurlijk de vraag of meer ambtenaren dit kunnen voorkomen. De belangrijkste oren en ogen op straat blijft u immers zelf en de overige gebruikers van de binnenstad. Toch vraag ik uw aandacht hiervoor.

Ik adviseer u tenslotte een open houding aan te blijven nemen richting de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad die u vele deskundige adviezen over de monumentale binnenstad zal blijven doen toekomen. Als geen ander waken diverse zeer toegewijde leden over het in stand houden van de monumentale kwaliteiten die zo kenmerkend voor de binnenstad zijn. Soms draaft de vereniging wat door, maar veel vaker leggen zij de vinger terecht op de zere plek en hun adviezen zijn altijd oprecht en zij hebben daarbij het beste met de monumentale binnenstad voor.

4. Commissie voor Welstand en Monumenten

De Commissie voor Welstand en Monumenten (Welstandscommissie) adviseert het dagelijks bestuur bij verbouwings- en nieuwbouwprojecten in de binnenstad. Indien er sprake is van een monument dan adviseert het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) op zijn beurt de Welstandscommissie zonder daar overigens deel van uit te maken. Het is aan de Welstandscommissie het advies van BMA al dan niet (geheel of gedeeltelijk) over te nemen. In mijn gesprekken met de voorzitter van de Welstandscommissie heb ik als portefeuillehouder Monumenten destijds aangegeven het te betreuren dat in de adviezen van de Welstandscommissie aan het dagelijks bestuur vaak niet meer goed was af te lezen wat BMA van een verbouwings- of nieuwbouwproject vond. Ik heb toen aan de voorzitter voorgelegd om het advies van BMA meer in het eindadvies te verwerken en liefst ook de eindconclusie van BMA te vermelden. Dit verzoek heeft helaas niet tot een consequente aanpassing van de werkwijze van de Welstandscommissie geleid.

Vanuit mijn positie als portefeuillehouder Monumenten vond ik deze vraag zeer te billijken, omdat nog al eens bleek dat de monumentale adviezen van BMA geheel of gedeeltelijk terzijde werden geschoven. Als dagelijks bestuurder kon ik dan geen volwaardige eindafweging maken, zonder ook het standpunt van BMA te kennen. Een andere reden om een goed beeld over de advisering van de Welstandscommissie te hebben, is dat een eventueel afwijkend standpunt van BMA toch aan het daglicht komt bij hun advisering op de later benodigde monumentenvergunning. Bezwaren van BMA kan je dan ook maar beter in een vroegtijdig stadium weten.

Het dagelijks bestuur zal tegenwerpen dat het advies van de Welstandscommissie strikt genomen voorbij mag gaan aan het advies van BMA. Hier heeft het dagelijks bestuur gelijk in. Toch hoeft een zichtbaar advies van BMA niet gevreesd te worden, zoals blijkt uit de zeer constructieve bijdragen van BMA aan projecten als de renovaties van de Stadsschouwburg, Koninklijk Theater Carré, de Agnietenkapel, de Bijenkorf, De Bazel en Theater Tuschinski. De geuite kritiek van BMA heeft hier uiteindelijk vaak tot voor iedereen betere uitkomsten geleid en een snellere vergunningsprocedure na het welstandsadvies.

Voorbeeld: Food Plaza

Ter illustratie van het belang om de mening van BMA in het welstandsadvies zichtbaar te laten zijn, wil ik het volgende voorbeeld geven:

Het stadsdeel is voornemens zijn kantoor te verhuizen naar het adres Nieuwezijds Voorburgwal 226 (Food Plaza). Er dienen hier nogal wat bouwkundige aanpassingen te worden verricht om het gebouw hiervoor geschikt te maken, zoals glaskappen over de hoven, het verdelen van de vierde verdieping in twee aparte verdiepingen en het realiseren van een extra verdieping bovenop het gebouw.

Het dagelijks bestuur is zo verstandig geweest vooroverleg met de Welstandscommissie te voeren en op 29 november 2006 kwam de commissie tot een zogenaamde Monumentenvoorinformatie. De

commissie stelt hierin dat zij geneigd is in te stemmen met een extra verdieping boven op het gebouw, maar dat dan wel de ramen op de vierde verdieping moeten worden dichtgezet. Hierdoor zal de nieuwe opbouw een bekroning van het gebouw gaan vormen. Over de andere aspecten doet dit voorlopige advies geen uitspraken, maar aangenomen mag worden dat dit als een voorzichtig positief advies beschouwd mag worden. In ieder geval heeft het dagelijks bestuur deze conclusie getrokken, op basis waarvan het de deelraad vraagt in te stemmen met de principekeuze voor huisvesting van het stadsdeel in Food Plaza.

In dit voorlopige advies ontbreekt de mening van BMA. In het openbare verslag van Commissie I van de Welstandscommissie [\[3\]](#) geeft BMA echter zijn mening, waarbij er op dat moment overigens nog van wordt uitgegaan dat er twee extra bouwlagen boven op het gebouw worden gebouwd. Hun bijdrage op de vergadering van 15 november 2006 luidt als volgt:

BMA is van mening dat het toevoegen van nieuwe verdiepingen op het dak dermate ingrijpend is dat het karakter van het gebouw wezenlijk verandert. Dit heeft als resultaat dat het gebouw steeds verder verwijderd raakt van het oorspronkelijke concept en beeld. Zij beschouwt de toegevoegde verdiepingen als een hoogst onwenselijke ontwikkeling. Door de verhoging zal het voormalige geldkantoor definitief zijn oorspronkelijke architectuur verliezen.

Of het advies van BMA is gewijzigd tussen 15 en 29 november 2006 (toen het bouwplan van twee extra bouwlagen werd aangepast naar één extra bouwlaag) valt niet te achterhalen, omdat er verder niet over de mening van BMA wordt gesproken. Saillant detail is dat het bouwplan dat in november 2006 aan de Welstandscommissie en BMA werd voorgelegd nog niet sprak over het verdelen van de vierde verdieping in twee aparte verdiepingen. De hoge vierde verdieping wordt in de beschrijving van het monument wel als een bijzonderheid gekenschetst.

Bij bovengenoemd voorbeeld vind ik het dus onjuist dat de mening van BMA aan de raad is onthouden. Hierdoor heeft de raad een onvolledig beeld van de advisering gekregen, op basis waarvan een principekeuze voor de huisvesting werd gemaakt. Nog afgezien van het feit dat de Welstandscommissie en BMA zich nog niet eens over het splitsen van de vierde verdieping hebben kunnen uitspreken. De kans is dus aanzienlijk dat er na een positief welstandsadvies een negatief advies van BMA zal komen ten tijde van de monumentenaanvraag. Om dan door te zetten zal het dagelijks bestuur dit negatieve advies naast zich neer moeten leggen ('contrair gaan'), iets wat het dagelijks bestuur slechts sporadisch doet. Als u dan bedenkt dat het om een bouwproject van het stadsdeel zelf gaat, krijgt dit toch wel een erg wrange bijmaak.

Mijn advies aan u is dan ook het dagelijks bestuur te vragen om de Welstandscommissie nogmaals te verzoeken wanneer het om monumenten gaat, de adviezen van BMA zoveel mogelijk in het advies tot uitdrukking te laten komen en liefst ook het eindoordeel van BMA zichtbaar te laten zijn. Dit geldt zowel voor voorlopige als definitieve advisering.

5. Commissie 4

Helaas hebben we eind 2005 als dagelijks bestuur en als deelraad de opheffing van de Amsterdamse Raad voor Monumentenzorg (ARM) niet kunnen voorkomen. De ARM heeft zeer belangrijk werk gedaan op het gebied van plaatsing van monumenten op de Gemeentelijke- en Rijksmonumentenlijst. Ook de vele andere gevraagde en ongevraagde adviezen waren buitengewoon waardevol. Een bezuiniging vanuit de centrale stad betekende echter het einde voor de ARM. Hiervoor in de plaats kwam er een vierde commissie bij: de Commissie voor Welstand en Monumenten, die zich alleen nog met de plaatsingsbesluiten op de monumentenlijsten bezig houdt. De onafhankelijkheid van deze vierde commissie ten opzichte van de binnenstad commissie 1 zal moeten blijken. Voorlopig verdient zij echter het voordeel van de twijfel. Ik adviseer de raad tijdig naar een evaluatie te vragen en hierbij inzage te krijgen in enkele uitgebrachte adviezen om de onafhankelijke kwaliteit te kunnen beoordelen. Als u de vierde commissie niet goed genoeg vindt, kunt u uiteindelijk besluiten zelf een andere commissie in te stellen. De monumentenverordening laat dit toe.

6. Archeologie

Hoewel financiering van archeologie een centraal stedelijke taak is, heeft de binnenstad hier als geen ander stadsdeel mee te maken. Vooral tijdens de aanleg van de Noord/Zuidlijn worden er enorm veel nieuwe vondsten gedaan. De gemeenteraad heeft hier extra capaciteit voor beschikbaar gesteld. Voor het gewone werk is de dienst echter sinds jaar en dag, en zeker vergeleken met de andere grote steden in Nederland, krap bemenst. Niet zozeer om de zaken bij bouwwerkzaamheden veilig te stellen, maar vooral voor het proces wat daarop volgt: beschrijving, conservering en tentoonstelling. Over het algemeen is er in de gemeenteraad weinig belangstelling

voor archeologie. Ik vraag daarom uw blijvende aandacht voor deze kwetsbare maar historisch zo belangrijke dienst.

Kasteel van Aemstel?

In de vorige periode hebben we overigens wel goede vorderingen gemaakt met de opgravingen tussen de Nieuwendijk en Nieuwezijds Kolk, waar mogelijk het Kasteel van Aemstel zou hebben gelegen. Afhankelijk van het beschikbaar komen van financiële middelen is in een aantal etappes nu een groot deel van de fundering van het gebouw opengelegd en nauwkeurig beschreven. Plannen om er een glazen plaat overheen te leggen of er zelfs een ondergronds museum van te maken zijn voorlopig gestrand op praktische en financiële gronden. Wel is in het bestemmingsplan vastgelegd dat toekomstige nieuwbouw boven de oude fundamenteën een toekomstig museum niet onmogelijk mag maken en dat het 'palenplan' daar ook rekening mee moet houden. Dus wie weet over honderd jaar....

Een afbeelding van de westmuur van de versterking aan de Nieuwezijds Kolk.
De fundering dateert uit het laatste kwart van de dertiende eeuw en is opgegraven in 1994.

Foto: W. Krook, afdeling Archeologie BMA

7. Herbouw Haringpakkerstoren

*De Haringpakkerstoren uit 1606 in vroeger tijden. Afbeelding Gemeentearchief Amsterdam.
De afbeelding is uit de Atlas van Fouquet, 1760-1783.*

Zoals u weet doet zich een unieke mogelijkheid voor de Haringpakkerstoren, waarvan de spits in 1606 werd gebouwd door Hendrick de Keyser en welke toren in 1829 werd gesloopt, te herbouwen. De sloop vond niet plaats omdat men de toren niet meer vond passen in de stad, maar omdat men geen geld meer had om de toren te onderhouden.

De Jan Roodenpoortstoren onderging in datzelfde jaar hetzelfde lot. Vlak voor de sloop werd de toren echter nog wel nauwkeurig opgetekend door stadsbouwmeester Van der Hart, om hem in economisch betere tijden te kunnen herbouwen.

Het bovengenoemde geldtekort ontstond doordat Napoleon tussen 1806 en 1814 wegens de oorlog met Engeland het zogenaamde continentale stelsel invoerde, waarbij elke handel met Engeland werd verboden. Hierdoor moest de economie van Engeland worden ontwricht en had als neveneffect dat de zeehandel van Amsterdam vrijwel stil kwam te liggen.

De herbouw van de Haringpakkerstoren op de hoek van het Singel en de Prins Hendrikkade zal het zicht op de binnenstad, als men uit het Centraal Station komt, aanmerkelijk verfraaien. De symmetrie met de Schreierstoren aan de andere zijde wordt eindelijk hersteld. De plek aan het Singel heeft nu een zeer onprettig verblijfsklimaat en is rommelig ingericht. In de nieuwe situatie kan het een levendig scharnierpunt gaan vormen tussen de economisch succesvolle Nieuwendijk en Haarlemmerstraat. Ook vanuit toeristisch oogpunt is de herbouw belangrijk voor de stad.

Het is daarom enorm te waarderen dat Stadsherstel N.V. vanwege hun 50-jarig bestaan besloten heeft de toren te willen herbouwen als cadeau aan de stad Amsterdam. Stadsherstel betaalt de bouwkosten en de Vereniging Vrienden van Stadsherstel heeft haar hele vermogen van € 150.000 gedoneerd om de torenspits te financieren. Hopelijk wordt er in die spits ruimte gereserveerd om er ooit nog eens een carillon in op te hangen. Ik kan de herbouw van de Haringpakkerstoren van harte bij u aanbevelen!



8. Herbouw van het Paleis voor Volksvlucht

De afgelopen periode heeft de Amsterdammer Wim T. Schippers het initiatief genomen om het paleis voor Volksvlucht op het Frederiksplein te herbouwen. Op zich een nobel streven om het stadsgezicht te herstellen, met name vanuit de prachtige Utrechtsestraat. De Nederlandse Bank kan op deze locatie bepaald geen parel van de Amsterdamse binnenstad worden genoemd. De Nederlandse Bank heeft desgevraagd aangegeven wel aan de herbouw te willen meewerken indien zij een vergelijkbaar gebouw elders in de stad, bijvoorbeeld aan de Zuidas aangeboden zouden krijgen. Globaal kost de herbouw van het Paleis, inclusief de sloop van De Nederlandse Bank en vervangende nieuwbouw ongeveer 1 miljard euro. Daarbij rijst dan nog de vraag of het nieuwe Paleis ooit rendabel geëxploiteerd zou kunnen worden, in verband met het geringe aantal efficiënte vierkante meters. In het oude Paleis was dit ook al een probleem.



Het Paleis voor Volksvlucht op het Frederiksplein (links) en vanuit de Utrechtsestraat (rechts), einde van de 19^{de} eeuw. Afbeeldingen van het Gemeentearchief Amsterdam.

Het lijkt daarom verstandig af te wachten tot De Nederlandse Bank zelf wil verhuizen naar elders. In ieder geval zullen ze dan zelf voor hun nieuwe behuizing moeten zorgen. De sloop van de inmiddels, naar ik aanneem, financieel afgeschreven bank zal dan wel voor rekening van de herbouw van het paleis komen. Ik heb de heer Schippers daarom nog een alternatief voorgesteld: namelijk om het paleis te herbouwen op de noordoever van het IJ. Als een soort tegenhanger van het Centraal Station, vergelijkbaar met Musée D'Orsay aan de Seine in Parijs. Destijds zag de heer Schippers nog weinig in dit voorstel, waar ik zeker begrip voor heb. Maar goed, je weet maar nooit.

9. Gevelstenen

De Vereniging van Vrienden van Amsterdamse Gevelstenen zorgt al sinds 1991 voor het onderhoud en het herplaatsen van gevelstenen, met name in de binnenstad van Amsterdam. Op talloze plaatsen herinnert de gevelsteen aan de persoon of een ambacht die aan een bepaald pand is verbonden. Toen er nog geen huisnummers waren konden hiermee de huizen beter van elkaar worden onderscheiden en tegenwoordig zijn ze vooral een lust voor het oog voor de Amsterdammers en de toeristen uit binnen- en buitenland. Voor elke restauratie vindt er gedegen onderzoek plaats om de stenen historisch gezien zo verantwoord mogelijk te restaureren. Het terugbrengen van de authentieke kleurstelling vormt hierbij een belangrijk onderdeel.



De gevelsteen van Jan van der Heyden (1637-1712, schilder en uitvinder van de straatlantaarn en de brandspuit) in de Koestraat vlak bij de Nieuwmarkt, links de situatie voor restauratie en rechts daarna. De steen werd op 28 maart 1912 onthuld

door burgemeester Roël en gerestaureerd in 2004.

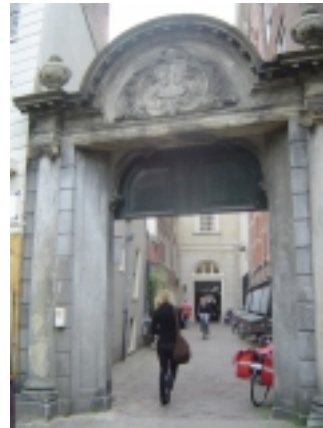
Afbeeldingen uit het archief van Bureau Monumenten en Archeologie.

Met zeer beperkte middelen coördineert de vereniging al deze werkzaamheden en probeert deze ook nog deels te bekostigen. De leden van de vereniging zorgen voor de belangrijkste inkomsten via contributies, schenkingen en legaten. In het verleden verleende Bureau Monumenten en Archeologie subsidie aan huiseigenaren die hun gevelsteen wilden opknappen. Deze subsidie is

gestopt. Mijn advies aan u is deze vereniging een bescheiden meerjarige of structurele subsidie te doen toekomen. Met € 5.000 per jaar zouden ze al enorm geholpen zijn.

10. Vier poortjes van de Universiteit van Amsterdam

Een ander project dat uw aandacht verdient is de renovatie van vier ernstig verwaarloosde, historische poorten van de Universiteit van Amsterdam [4]. De eerste bevindt zich links van de Academische club op de Oudezijds Achterburgwal 235. Dit is momenteel de toegangspoort voor de bevoorrading van de Mensa Academica op het Binnengasthuisterrein. In het verleden was dit de poort van het Sint Pietersgasthuis. In het midden van de poort prijkt het wapen van Amsterdam met de keizerskroon. Het wapen wordt geflankeerd door een half liggende en zich kennelijk ziek voelende oude man en oude vrouw. Het beeldhouwwerk is in 1736 door Jan van Logteren gemaakt, welke man ook verantwoordelijk is voor tientallen prachtige, gepleisterde plafonds en muren in de Amsterdamse grachtenhuizen.



Het poortje dat toegang geeft tot het Oudemanhuispoortcomplex aan de oudezijds Achterburgwal 227, vroeger en nu.

Het derde poortje

verbindt aan de andere zijde de gang van de Oudemanhuispoort met de Kloveniersburgwal. Deze poort had een voorganger in 1601, maar stamt zelf uit 1786 en is ontworpen door stadsbouwmeester Abraham van der Hart, dezelfde die de Haringpakkerstoren vlak voor de afbraak nauwgezet heeft opgetekend om ooit nog eens te laten herbouwen. Het beeldhouwwerk is van A. Ziezenis, inderdaad de naamgever van de Ziezeniskade

achter het Barlaeus Gymnasium. Aan de bovenzijde zijn drie vrouwen gebeeldhouwd.



Het poortje dat toegang geeft tot het Oudemanhuispoortcomplex aan de Kloveniersburgwal, vroeger en nu.

De vierde poort betreft de Spinhuispoort in de Spinhuissteeg uit 1645. In het Spinhuis werkten onder andere bedelaressen en prostituees. In 1782 verhuisde de instelling naar het Nieuwe Werkhuis aan de tegenwoordige Roetersstraat. Men nam toen ook het reliëf van het poortje met een aan Hendrick de Keyser toegeschreven beeldhouwwerk mee. Het reliëf stelt de

geseling van twee vrouwen voor, erboven staat het jaartal 1645 en eronder de verzen van de dichter Hooft: 'Schrik niet ik wreek geen quaat maar dwing tot goet / straf is myn hant maar lieflyk myn gemoet'. In 1911 is het reliëf weer op zijn oude plaats teruggekeerd, waarbij de regels van Hooft opnieuw werden ingebeiteld. Het oude Spinhuis deed onder andere dienst als Rooms

Katholiek meisjesweeshuis, tijdens de bouw van het nieuwe Maagdenhuis aan het Spui, als kazerne, belastinggebouw, verbeterhuis, hoofdbureau van politie, verschillende gemeentediensten en tenslotte de Universiteit van Amsterdam.



De Spinhuispoort in de Spinhuissteeg, vroeger en nu.

Ik breng dit belangrijke project onder uw aandacht, hoewel uiteraard de eigenaar, de Universiteit van Amsterdam, als eerste aan zet is. Vanuit het stadsdeel kan er op worden aangedrongen bij de universiteit dat zij dit relatief kleine project ter waarde van circa € 150.000 meeneemt in de gigantische bouwopgave waar de universiteit de komende jaren nog voor staat, ter waarde van vele honderden miljoenen euro. Of er uiteindelijk financiële steun van het stadsdeel of Bureau Monumenten en Archeologie nodig is valt later te bezien. Los daarvan zou ik de raad willen adviseren een keer alle monumentale poortjes in de binnenstad te laten inventariseren en hier een poortjesbeleid aan te koppelen.

11. Steigerdoeken

De megagrote steigerdoeken met reclame in de binnenstad zijn mijn partij en mij al langer een doorn in het oog. Ik vind het schadelijk voor het beschermd stadsgezicht. Aan de andere kant: we werden vroeger ook niet vrolijk van al die loswapperende, half kapotte groene steigerdoeken die overal hingen. Daarnaast levert de reclame behalve het stadsdeel ook de pandeigenaar aardig wat geld op, wat hij kan gebruiken om zijn pand op te knappen. Voor de monumentale panden in de binnenstad vind ik dit erg belangrijk.

Elk jaar staat dit controversiële onderwerp op de politieke agenda, dus ook weer dit jaar. Voor de discussie heb ik mij laten inspireren door steigerdoeken in andere Europese steden en door gesprekken met enkele ondernemers in deze vorm van reclame. Ik zou het oppervlak voor de reclame op de steigerdoeken met 50% willen terugbrengen en op het resterende gedeelte van het doek een afbeelding van het (gerestaureerde) pand daar achter laten zien. De branche voor de steigerdoeken heeft laten weten hiermee uit de voeten te kunnen en de pandeigenaren en het stadsdeel blijven hiermee naar verwachting ongeveer even veel geld voor de restauratie genereren.

Indien onverhoopt blijkt dat deze optie financieel toch niet haalbaar blijkt zou het stadsdeel moeten overwegen zelf genoeg te nemen met minder opbrengsten uit de steigerdoeken. Destijds werd de constructie met de steigerdoeken immers bedacht om het begrotingstekort aan te vullen toen de sector Bouwen en Wonen niet aan de bezuinigingstaakstelling kon voldoen. Er moest in de vorige periode maar liefst 18 miljoen euro worden bezuinigd, waarvan 6 miljoen euro voor nieuw beleid. Nu we een gunstiger economisch klimaat hebben zou de raad kunnen beslissen af te zien van de inkomsten uit de steigerdoeken. Ik vind het echter van belang dat de pandeigenaren wel kunnen blijven profiteren van deze regeling, omdat daarmee de panden beter in stand kunnen worden gehouden en monumentensubsidies steeds minder te verkrijgen zijn.

12. Noord/Zuidlijn

Dat de Noord/Zuidlijn van eminent belang zal zijn voor de binnenstad hoef ik niet meer te betogen. De meeste van u zijn daar inmiddels van overtuigd. Als stadsdeel houden we ons voornamelijk bezig met de belangrijke randverschijnselen van de bouw, namelijk het omgevingsmanagement. Hoe houden we de omgeving van de bouwplaatsen schoon en veilig, zodat het normale leven zoveel mogelijk door kan gaan tijdens de bouw. Gelukkig zijn de bouwactiviteiten bovengronds over het hoogtepunt heen en zullen de gebruikers van de binnenstad er steeds minder van gaan merken. Het is van belang dat het stadsdeel de komende jaren voldoende geld blijft krijgen van de centrale stad om het omgevingsmanagement te bekostigen. Dit budget staat jaarlijks onder druk, maar heb ik altijd beschouwd als de kurk waarop het draagvlak van het project drijft. Mijn advies aan u is: wees trots op dit prachtige bouwproject dat zijn weerga niet kent en straal dit ook uit. Laat u er regelmatig over informeren, onder andere door werkbezoeken die het projectbureau Noord/Zuidlijn zo uitstekend weet te organiseren.

13. Rode Loper

Des te belangrijker is dat we ons daarom op de herinrichting van de Rode Loper gaan richten. De Rode Loper is bij uitstek één van de visitekaartjes van de binnenstad. In 2005 zijn er twee expertmeetings geweest met bewoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen die zich bijzonder goed konden vinden in welke richting de plannen voor herinrichting zich ontwikkelden. Het moest een bijzondere uitstraling krijgen, maar wel in lijn met het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Speciale aandacht verdienen hierbij de parels aan de ketting: het Beursplein, het Rokin en de Vijzelgracht. Ondanks alle mooie woorden heeft de gemeenteraad op dit moment voor de Rode Loper niets anders in de kas zitten dan het geld om er na de aanleg de oude grijze tegels en betonnen stoepbanden neer te leggen. Blijvende diplomatie in de komende jaren richting

gemeenteraad en college is dan ook nodig. Verder hoop ik dat u het belang ervan inziet voorlopig door te gaan met sparen van 1 miljoen euro per jaar voor de toekomstige herprofilering.

Veiling lantaarns van Scrabaque

Om enige extra inkomsten voor het uitvoeren van de Rode Loper te genereren adviseer ik u een openbare veiling voor de oude lantaarns en ander straatmeubilair van ontwerper Scrabaque te organiseren. Diverse instanties van binnen en buiten Amsterdam hebben voor dit straatmeubilair uit de jaren 80 al hun belangstelling getoond. Om uit te nodigen voor deze veiling denk ik dan onder andere aan het Openlucht Museum Arnhem, de hoeders van het historische straatmeubilair van de gemeente Amsterdam^[5] en diverse particulieren die een modern accent aan hun tuin willen geven. Ik ben ervan overtuigd dat deze voorwerpen een collectorsitem kunnen worden voor de liefhebbers.

Reclame Damrak en Rokin

Ik adviseer u parallel aan de plannen voor de herprofilering van de Rode Loper, de vroeger zogeheten 'kleine welstand' niet te vergeten: de aanpak van de reclame op het Damrak en het Rokin. Toenmalig wethouder Economische Zaken Ton Hooijmaijers had het in 2002 bijna voor elkaar, in de rug gesteund door het naderende huwelijk van Prins Willem Alexander en Prinses Maxima. Wat nog niemand daarvoor lukte, lukte hem wel: op de stralende dag van 2 februari 2002 was bijna de helft van alle reclame verdwenen. Dit kwam omdat Hooijmaijers alle ondernemers om zich heen had verzameld en ze geen excuus hadden dat hun bureaus niet meededen. Dat de huwelijksdag daarna voorbij was en de wethouder na de verkiezingen vertrok zorgde ervoor dat het project tot stilstand kwam en zelfs hier en daar terugviel. Mijn advies aan u is hier een krachtig projectleider van naam op te zetten en hem een aardige pot met stroop mee te geven. Een nieuw koninklijk huwelijk zou natuurlijk ook helpen.

14. Doortrekking Noord/Zuidlijn en Ringlijn

Noord/Zuidlijn

Nu al moet worden nagedacht over doortrekking van de Noord/Zuidlijn in noordelijke en zuidelijke richting. In Amsterdam Noord kan de lijn onder het Mosplein een aftakking naar Zaanstad krijgen. Hier wordt nu al een reservering voor opgenomen. Zeker met de recente uitbreidingsplannen van de gemeente Zaanstad langs het Noordzeekanaal richting Amsterdam, wordt dit weer actueel. Ook doortrekking naar Purmerend en richting Volendam dient overwogen te worden. Aan de zuidkant zou mijn inziens verlenging naar Schiphol en Amstelveen en verder snel moeten plaatsvinden. Het traject van de Noord/Zuidlijn dat nu in aanbouw is, betreft in mijn ogen over 20 jaar slechts de aorta die als hij het hart (de binnenstad) heeft verlaten zich vertakt in allerlei bloedvaten (regionale lijnen). Het belang voor de binnenstad lijkt me evident: de binnenstad wordt vanuit de regio veel beter bereikbaar en nog meer mensen zullen hun auto laten staan bij een bezoek aan de binnenstad. Nu moet er worden begonnen met planontwikkeling om over twee decennia dit nieuwe railnet te kunnen gebruiken.

Ringlijn

Een oude wens is de doortrekking van de Ringlijn vanaf station Isolatorweg naar het Centraal Station, ook wel het sluiten van de kleine ring genoemd. Immers onder het Stationsplein krijgt de Ringlijn aansluiting met het huidige spoor van de Oostlijn. Ook hiervoor is al een reservering opgenomen, want het huidige spoor van de Oostlijn loopt nog zo'n honderd meter verder na het perron van het metrostation Centraal Station in de richting van Westerpark. Een argument om het hier niet mee eens te zijn, namelijk dat er tussen station Sloterdijk en het Centraal Station al treinen rijden, vind ik niet van toepassing: de reistijd van doorgaande reizigers kan met de sluiting van de kleine ring voor vele passagiers met meer dan tien minuten worden bekort. Dit is naar openbaarvervoermaatstaven een zeer aanzienlijke reductie en zal zeker tot meer gebruik van het openbaar vervoer leiden.

15. Oosterdokseiland en Westerdokseiland

Op het Oosterdoks- en Westerdokseiland vinden nu grootschalige bouwactiviteiten plaats onder regie van de centrale stad. Als deze gereed zijn zullen de eilanden worden overgedragen aan ons stadsdeel. Om die reden praten onze ambtenaren al jaren mee over de aanleg van de openbare ruimte, omdat die dan ook onder het beheer van het stadsdeel komt. Daarbij wordt vooral gekeken naar de duurzaamheid van de materialen en naar de geschatte kosten van onderhoud. De centrale stad zal immers het stadsdeel gaan vergoeden voor de uitbreiding van de te onderhouden openbare ruimte in de binnenstad, maar lijkt zoals vaker voor een dubbeltje op de eerste rang te willen zitten: wel een mooie openbare ruimte die intensief onderhoud vergt, maar geen boter bij de vis bij de overdracht naar het stadsdeel. Ik adviseer u dit in de gaten te houden.

Witte vlekken voor parkeren

Op het Westerdok doet zich voor het stadsdeel een interessant verschijnsel voor: voor wat betreft het parkeren wordt het een zogenaamde witte vlek. Mensen worden in de gelegenheid gesteld een parkeerplaats onder de nieuwbouw te huren of te kopen, maar kunnen geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit hebben we ingesteld omdat bij talloze nieuwbouwprojecten de mensen wel een parkeerplaats kochten (of huurden), maar deze vervolgens tegen woekerprijzen doorverkochten of verhuurden aan andere bewoners van elders in de buurt. Ook werden ze verhuurd voor woon/werkverkeer. Daarbij gingen ze zelf goedkoop op straat staan. In veel andere stadsdelen zie je dat bewoners van hun drive-in garage een extra slaapkamer maken, terwijl er bij de plannen voor de wijk rekening is gehouden met inpandig parkeren. Dit leidt onvermijdelijk tot extra parkeerproblemen, en in de binnenstad ook nog eens tot onnodig lange wachtlijsten. Welnu, het instellen van een witte vlek voor het parkeren lost dit probleem van oneigenlijk gebruik dus op. Wel moet dit dan in een vroegtijdig stadium zijn besloten om het juridisch houdbaar te laten zijn. Bij de bouwplannen in de Oostelijke binnenstad wordt hier zoveel rekening mee gehouden.

16. Beheer kunst in de openbare ruimte en fontein

We zijn in de binnenstad steeds beter in het plaatsen van kunstwerken in de openbare ruimte, zowel kwantitatief als kwalitatief. Dit geldt in zekere mate ook voor de fontein, waar er in de afgelopen jaren weer twee van zijn bijgekomen: op het Droogbak van ontwerper Simon Sprietsma en de Hans Snoekfontein op het Leidseplein van Eric Nijhuis van Gelder. De fontein in de zijgevel van het Zeemanslaboratorium werd op initiatief van Leon Deben (PvdA) nieuw leven ingeblazen. Het beheer van de kunstwerken en de fontein blijft echter een zorgenkindje, zoals we aan het fonteinje op het Nesplein kunnen zien. Bij de afgelopen begrotingsbesprekingen bezwoer het dagelijks bestuur ons gelukkig dat er voor 2007 voldoende budget zou zijn voor het benodigde beheer en onderhoud. Mijn advies aan u is hier blijvend op te letten, omdat zonder adequaat onderhoud en beheer de kunst in de openbare ruimte en de fontein snel hun glans verliezen en eerder iets zullen worden om je voor te schamen dan trots op te zijn als stadsdeel.

17. Anti Plak- en Kladderbeleid

Een van de grotere kleine ergernissen in de binnenstad is de aantasting van de gevels door graffiti, stickers en aanplakbiljetten. Voor het beschermd stadsgezicht, ons belangrijkste visitekaartje naar buiten, betekent dit een forse aantasting. Voor mijn gevoel neemt de bekladding van de gevels wel geleidelijk aan af, wat te maken zal hebben met het anti plak- en kladderbeleid van het stadsdeel. Door het actief optreden tegen de bekladdingen raken de bekladders immers in zekere mate ontmoedigd. Bewoners en bedrijven kunnen een contract met de afdeling Reiniging van het stadsdeel aangaan. Hier is tamelijk veel belangstelling voor.

Nulbeurtproject

Daarnaast loopt nu het zogenaamde Nulbeurtproject, waarbij elke pandeigenaar van een bepaalde straat een gratis nulbeurt wordt aangeboden op voorwaarde dat deze daarna een contract met de afdeling Reiniging afsluit. Als eerste heeft het stadsdeel de Rode Loper (Damrak en Rokin) onder handen genomen, daarna volgden het Leidseplein, Rembrandtplein en Leidsestraat. Momenteel wordt gewerkt aan de Spuistraat en daarna volgt de Haarlemmerdijk. Het is de bedoeling dat uiteindelijk alle straten en pleinen van de binnenstad aan de beurt komen en hiervoor is jaarlijks € 50.000 beschikbaar. Het is jammer dat slechts ongeveer 10% van de pandeigenaren ingaat op het aanbod van het stadsdeel.

In dit kader wil ik u twee zaken adviseren. Het aantal eigenaren dat in het kader van het Nulbeurtproject deelneemt is erg laag. Hier zou mijn inziens nog veel winst te behalen zijn door middel van een betere bekendmaking en stimulering. Verder zou het Nulbeurtproject in een kleiner aantal jaren door de gehele binnenstad kunnen trekken indien er jaarlijks meer geld voor beschikbaar zou zijn. Tijdelijk zou deze post kunnen worden verhoogd naar bijvoorbeeld € 100.000, waardoor de binnenstad er eerder weer opgepoetst uitziet.

18. Nieuwe lantaarns

Op 25 februari 2006 heeft de stadsdeelraad een besluit genomen over de uitontwikkelde nieuwe Ritter- en Kroonlantaarns voor de binnenstad [6]. Het besluit betrof vooral de locaties waar de nieuwe lantaarns geplaatst gaan worden en in welke verhouding. Zo komen de nieuwe kroonlantaarns onder andere op de hoofdgrachten, enkele belangrijke radiaalgrachten en enige bijzondere locaties. Met dit besluit nam de deelraad tevens een bescheiden voorschot op toekomstige begrotingen, daar het verschil in kosten tussen de Kroon- en de Ritterlantaarn enige jaren moet worden bijgepast. De centrale stad beschouwt de Ritterlantaarn immers als nieuwe standaard en de Kroonlantaarn is iets duurder. Op dit moment zit de Dienst Infrastructuur Verkeer

en Vervoer in de bestek- en aanbestedingsfase en ik adviseer de stadsdeelraad vanaf de begroting 2008 geld in het parkeerfonds te reserveren om vanaf dat jaar de nieuwe lantaarns te kunnen plaatsen. Verder uitstel is ook nauwelijks verantwoord omdat de oude lantaarns praktisch uit elkaar vallen van ellende.



De nieuwe kroonlantaarn op de hoek van de Reguliersgracht en Prinsengracht met op de achtergrond een oude Ritterlantaarn (links) en een nieuwe kroonlantaarn met gekleurde kroon op het Leidseplein (rechts). Afbeeldingen uit het archief van Walther Schoonenberg.

19. Heilige Bomen

Bomen zijn in één raadsperiode heiliger geworden dan parkeerplaatsen; wie had dat tien jaar geleden gedacht! Het werd gemakkelijker parkeerplaatsen weg te halen dan bomen te kappen. Die aandacht voor de bomen vind ik goed, al dreigt deze wel door te schieten. In mijn gemeenteraadstijd hebben we eens als commissie de bomen op de Realengracht gered. Technisch was het mogelijk, de bomen waren gezond, maar de kosten van de herprofilering verdubbelden wel zo'n beetje. Daar had ook een andere, middelgrote herprofilering van gedaan kunnen worden.

Informatie versus inspraak

Ik pleit er dan ook voor het bestuurlijke proces zo zorgvuldig mogelijk uit te voeren, met vooral expertise en contra-expertise op bomengebied. Wanneer er veel bomen moeten sneuvelen en het geen walmuur vernieuwing betreft, waarbij het verwijderen van de bomen echt onvermijdelijk is, adviseer ik om na een informatieavond een inspraakavond te houden. De buurt raakt hierdoor minder gefrustreerd omdat er een zwaardere politiek/bestuurlijke route wordt gevolgd. Het dagelijks bestuur en de raad houden dezelfde mogelijkheden om de geuite bezwaren desgewenst te weerleggen, maar staan als bestuur wel sterker in een juridisch proces.

Wanneer het bestuurlijke proces dan op deze uitvoerige wijze heeft plaatsgevonden is mijn advies dat de raad zich terughoudend opstelt. De raad moet vooral controleren of het proces zorgvuldig is uitgevoerd en zou niet moeten willen als semi-deskundigen het hele proces over te doen met een hele batterij boomdeskundigen als getuige. Waarbij elke boomdeskundige natuurlijk ook weer wat anders vindt. Met zo'n houding kan de raad de buurtbewoners ook hoop geven die uiteindelijk niet waargemaakt kan worden. Een voorbeeld hiervoor is de discussie over de illegale beplanting aan de Cruquiuskade. Het proces was uitvoerig en correct verlopen en de verwijdering van het groen was onvermijdelijk. De kwestie werd vooral verzuurd doordat de woonbootbewoners hoop putten uit de eerste semi-deskundige uitlatingen van de raadsleden. Deze hoop kon niet worden waargemaakt, het huiswerk was immers goed gedaan door het dagelijks bestuur, en de beplanting werd verwijderd. Daar komt nog bij dat de raad niet over de herprofileringsplannen gaat, al heb ik daar in de inleiding van deze notitie wel een kanttekening bij gemaakt.

Groen op walkanten

Ik adviseer de raad het dagelijks bestuur te steunen bij het verder opschonen van illegaal groen op de walkanten. De walkanten maken deel uit van de schaarse openbare ruimte in de binnenstad, waar iedereen moet kunnen lopen en zicht moet kunnen hebben op het water. In de stadsdelen Oost/Watergraafsmeer en ZuiderAmstel wordt het opschonen van de walkanten geleidelijk, maar daadkrachtig aangepakt, vooral als het gaat om het gebied langs de Amstel^[7]. Natuurlijk doet het even pijn voor de betrokkenen, maar het kan toch niet zo zijn dat het zicht op de Amstel is voorbehouden aan de daar liggende woonboten.

20. Hoofd Groen Structuur en Hortus

In de binnenstad hebben we relatief weinig groen dat onder de Hoofd Groen Structuur (HGS) valt. De HGS betreft waardevolle groene gebieden, waaronder weilanden, parken en oevers die ofwel zelf een hoge natuurwaarde hebben ofwel een belangrijke schakel tussen andere groengebieden zijn. De Groene As aan de westkant van Amsterdam is een voorbeeld van zo'n belangrijke schakel. In de binnenstad gaat het om het Wertheimpark, Artis en de Hortus. In de gemeenteraad heb ik mij destijds sterk gemaakt voor de renovatie van de Oranjerie van de Hortus. Vanuit het toenmalige Groenfonds stelde de gemeenteraad toen geld beschikbaar voor de Oranjerie, omdat een goed functionerende Oranjerie als een versterking voor de Hortus werd gezien. Zo hoop ik nu

ook dat de centrale stad, en misschien voor een klein deel het stadsdeel, kunnen bijdragen aan de nieuwe kas aan de overzijde in de zogenaamde Overtuin. De bouw zal bijdragen aan het functioneren van de Hortus en tevens een belangrijke rol in de educatie gaan spelen.

21. Sportpark Park Schouburg

Sportpark Park Schouburg ligt pal achter het hierboven genoemde Wertheimpark en dient mijns inziens te worden herontwikkeld. De locatie wordt onvoldoende efficiënt gebruikt en de vereniging is mijn inziens te weinig gericht op de binnenstad en zijn bewoners. Het is de enige buitenlocatie in de binnenstad om in verenigingsverband te sporten en vraagt daarom om een nieuwe visie. Ik vind het niet kunnen dat bewoners van een omliggende buurt als Uilenburg zijn uitgesloten van deelname aan tennis, omdat ze er te ver vanaf wonen. Dan is er iets mis met het beleid. Ik vraag de raad dit in de gaten te houden en er op aan te sturen dat zoveel mogelijk binnenstadbewoners daar kunnen sporten.

22. Evenementen

Na de uitstekend verlopen raadsconferentie over het evenementenbeleid in de binnenstad op 23 januari j.l. kon ik niet anders dan concluderen dat dit beleid in grote lijnen voldoet en dan ook weinig aanpassing behoeft. Er is nu een redelijk evenwicht tussen de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en organisatoren van evenementen. Meer spreiding van evenementen in de binnenstad en de rest van de stad en over het jaar, maken het mogelijk nieuwe evenementen op de jaarkalender op te nemen. Vooral het voorjaar en najaar lijken nog vele mogelijkheden te bieden. Volgens mij moeten onze stadsdeelvoorzitter Els Iping en haar grootstedelijke collega Lodewijk Asscher daar samen uit kunnen komen, zonder dat de gemeenteraad weer allerlei zaken naar zich toe gaat trekken.

Kermis op de Dam

Zoals bekend wil D66 dat er op de Dam alleen nog kortdurende evenementen worden gehouden die van hoge kwaliteit zijn en passend zijn voor deze bijzondere locatie. Daarom zien we al jaren de kermis op de Dam graag vertrekken. Omdat we ook begrip hebben voor het verlies aan inkomsten, heb ik daar als gemeenteraadlid al een notitie over geschreven: Een stillere en gezinsvriendelijkere kermis op de Dam [\[8\]](#). Ik moet zeggen dat de nostalgische kermis van Anne Lize van der Stoel een goede stap in die richting was. Ik vind het jammer dat er nog niet is geëxperimenteerd met een geluidsvriendelijke kermis, zoals in de Jardin de Tuilleries van Parijs. Daar is in de zomer een zeer grote, druk bezochte kermis met geen enkel versterkt geluid, dus geen individuele muziek of geschreeuw door microfoons. Een verademing! Ik raad de deelraad aan met de huidige kermis nog eens te experimenteren met een geluidsarme variant. Voor een kermisorgel in het hart van een draaimolen kan dan misschien een uitzondering worden gemaakt. Liever neem ik echter afscheid van de kermis op deze locatie.

Op voorstel van D66 was er dit jaar geen kerstmarkt en ijsbaan op de Dam, maar wel een redelijk fraaie kerstboom en een muziektent. Ook dit vond ik een verademing. Ondanks de beperkte voorbereidingstijd hebben er toch twee koren opgetreden in de muziektent, namelijk het Amsterdams Promenadekoor en een Gospelkoor, beide onder leiding van 'stadsdirigent' Geert van Tijn. Bij diverse andere Amsterdamse koren was er wel belangstelling om op te treden, maar zij konden geen tijd vrijmaken voor een extra optreden in de drukke kersttijd of het lukte ze niet meer alle koorleden op te trommelen. Hopelijk kan de oproep aan de koren dit jaar eerder worden gedaan, zodat we elke dag ten minste van één optreden kunnen genieten.

Ijsbaan op het Leidsplein

Ook het voorstel van D66 om de ijsbaan te laten terugkeren op het Leidseplein, waar hij ook in de jaren 80 van de vorige eeuw met succes had gestaan, werd uitgevoerd. Ik vond de ijsbaan hier veel meer op zijn plaats dan op de Dam, hetgeen ook te maken kan hebben met de nabijheid van horeca rondom de ijsbaan. Voor volgend jaar zou ik adviseren de baan wat groter te maken, waardoor er, net als vroeger, ijshockeywedstrijden tussen de café's kunnen worden gehouden. Tevens adviseer ik het zicht vanaf de trambaan op de ijsbaan meer vrij te houden. Een bescheiden kerstmarkt op het andere deel van het plein, rekening houdend met de voetgangersstromen, kan wat mij betreft hier tot de mogelijkheden behoren.

Bredero-festival

Graag wil ik aan de deelraad meegeven het Bredero-festival uit 1985 nog eens te laten organiseren. Dit succesvolle festival speelde zich af op de Wallen en creëerde een sfeer uit de tijd van Bredero. Zo lag er leem en stro op straat, werd er gevochten tegen de Bierkaai, op straat gekookt en werden er dieren gehouden. Honderden figuranten, die zich konden omkleden in het

toenmalige stadhuis, speelden in passende kledij vele rollen. Als we het over een kwalitatief goed evenement hebben dat goed bij de binnenstad past, geldt dit voor mij als voorbeeld. Misschien kan de organisatie van het Uitbureau/Uitmarkt hierin een rol spelen?

Kattenburgerplein

Een plein dat er om vraagt om een prominentere rol te gaan spelen is het Kattenburgerplein als entree tussen de Oostelijke en oude binnenstad, prachtig gelegen aan de door Stadsherstel gerestaureerde monumenten en tegenover het Scheepvaartmuseum. Mogelijk moet hiervoor de openbare ruimte op het plein worden aangepast.

23. Herijking subsidies

Ik steun het beleid om regelmatig te beoordelen of subsidies aan instellingen en organisatoren nog wel nodig en wenselijk zijn. Het nieuws over de falende controle op het subsidiebeleid in stadsdeel Amsterdam-Zuidoost geeft hiervoor nog eens de noodzaak aan, hoewel ik geen enkele aanwijzing heb dat zich dit soort praktijken in de binnenstad voordoen. In de gemeenteraad bepleitte ik een meerjarige incidentele subsidie voor het Milieu Centrum Amsterdam, omdat dit centrum elk jaar weer de gebruikelijke, moeizame gang naar de begrotingsbesprekingen moest maken. Wel vind ik met mijn partij D66 dat meerjarige incidentele subsidies via de begrotingsbesprekingen van de stadsdeelraad zouden moeten lopen, ook als de subsidie binnen de daarvoor door de raad gegeven kaders valt. Er wordt immers voor meer jaren een beslag gelegd op de subsidiemogelijkheden, waardoor andere incidentele initiatieven niet mogelijk worden.

Soms lijkt het er wel eens op dat als activiteiten, instellingen en evenementen eenmaal zijn gestart dat ze dan ook niet meer mogen ophouden te bestaan. Door hun voortbestaan onder blijvende subsidiering maken ze echter nieuwe initiatieven onmogelijk. Herijking van nut en noodzaak is daarom regelmatig nodig. Het stopzetten van subsidie levert meestal boze en teleurgestelde reacties op en daarom is daar bestuurlijke moed voor nodig. Een voorbeeld daarvan is het Kunstenplan van de gemeente Amsterdam, dat elke vier jaar wordt opgesteld.

Dat de roemruchte en succesvolle Aprilfeesten op de Nieuwmarkt al jarenlang zonder subsidie en grote sponsors worden georganiseerd zou tot nadenken moeten stemmen. Daardoor hoeven er ook geen grote, ontsierende reclameboodschappen worden opgehangen. Organisatoren van andere evenementen zouden hier eens hun licht kunnen opsteken.

24. XTC

Het gemeentebestuur neemt in toenemende mate een krampachtige houding aan ten opzichte van het gebruik van XTC-pillen op houseparty's of dancefeesten. Uw politieke collega's in de gemeenteraad bepalen hoever de burgemeester hierin kan gaan. Jaarlijks overlijden er in Nederland nul tot enkele jonge mensen aan een overdosis XTC, dan wel een combinatie van XTC en alcohol. Op zich natuurlijk afschuwelijk, elk slachtoffer is er één teveel. Als u dit echter afzet tegen het aantal verkeersslachtoffers per jaar (meer dan duizend) en vroegtijdige doden door overmatig alcoholgebruik (enige tienduizenden), dan dient het gevaar van XTC mijn inziens gerelativeerd te worden.

Van belang is dat de party's goed worden voorbereid en worden begeleid door medische hulpverleners die ervaring hebben met de hulpverlening op dit soort feesten. Verder dienen de feestgangers erop gewezen te worden voldoende te drinken, waarbij water het meest passend is. Water dient dan ook voldoende en gratis beschikbaar te zijn. Ook dient de temperatuur en luchtvochtigheid van de feestruimte goed in de gaten en zonodig bijgesteld te worden. En tenslotte zijn er naast de feestzaal chill-out-ruimten nodig waar de mensen op adem kunnen komen. Indien aan deze voorwaarden is voldaan, is er mijns inziens geen enkele reden dit soort party's in de binnenstad of daarbuiten te verbieden.

25. Darkrooms

Met de zogenaamde darkrooms in de binnenstad waren eigenlijk geen problemen totdat het onderwerp ter sprake kwam bij de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan voor het Wallengebied. De VVD wilde in het licht van de naderende verkiezingen een wit pootje halen bij een niet onbelangrijk gedeelte van hun achterban door darkrooms in de bestemmingsplannen te gaan benoemen. Dit zou deze voorzieningen uit de grijze zone van randverschijnselen halen en daarmee een grotere bestaanszekerheid. Deze actie van de VVD dreigde echter averechts te gaan werken.

Ik ben er tegen darkrooms in bestemmingsplannen op te nemen. Darkrooms vervullen een belangrijke rol in het sociale en seksuele leven van homoseksuelen mannen en door het expliciet in het bestemmingsplan op te nemen, zorg je ervoor dat deze voorziening uiteindelijk zal verdwijnen. Er zal namelijk redelijkerwijs nooit meer ergens een darkroom bij kunnen komen, bijvoorbeeld als er ergens anders een verdwijnt. Niet dat darkrooms ook maar voor enige overlast in de buurt zorgen, maar bij een nieuwe darkroom zal er altijd wel iemand tot de Raad van State doorgaan om de benodigde bestemmingsplanwijziging tegen te houden.

Als er geen probleem is, hoef je het ook niet op te lossen. Behandel de darkrooms net als een achtergelegen biljartzaaltje, daar heeft ook niemand last van. Wel lijkt het mij zinnig dat de darkrooms in de tekst van het bestemmingsplan worden gekoppeld aan horeca en dat er nu snel een convenant over de hygiëne in darkrooms wordt gesloten tussen stadsdeel, brancheorganisatie en de GGD.

26. Orgaandonaties

Jaarlijks sterven er nog steeds ruim 200 mensen onnodig in Nederland, waarvan ongeveer 20 in de regio Amsterdam, doordat er niet op tijd een nier, long, hart of lever via een transplantatie beschikbaar komt. Dit heeft enerzijds een medische oorzaak omdat juist deze organen doorbloed moeten blijven om succesvol getransplanteerd te worden, maar ook een praktische oorzaak, namelijk dat er te weinig donoren in Nederland beschikbaar zijn en komen. Internationaal bungelen we als land onderaan in de middenmoot wat registratie van donoren betreft.

Verspreiding registratieformulieren via burgerzaken

Over bovengenoemde situatie stelde Yellie Alkema (D66) schriftelijke vragen aan het dagelijks bestuur op 12 september 2005. Zij stelde voor om inwoners die op het stadhuis of stadsdeelnkantoor een paspoort of identiteitskaart kwamen aanvragen de vraag voor te leggen of ze orgaandonor wilden worden. Het dagelijks bestuur zag verschillende bezwaren om dit initiatief te honoreren en daarnaast was het niet meer mogelijk om mee te doen aan een proef die hiermee liep in vijftien gemeenten.

Na 1 december 2005 zou de proef worden geëvalueerd. Recentelijk navraag bij het Nederlands Instituut voor Gezondheidsbevordering en Ziektepreventie (NIGZ) te Woerden wees uit dat de proef als geslaagd mocht worden beschouwd. Het publiek accepteerde het om op deze wijze over dit onderwerp te worden benaderd en de respons was veelbelovend. De proef werd dan ook omgezet in algemeen beleid en vanaf 1 september 2006 verspreiden de meeste gemeenten in Nederland de donorformulieren via hun loket burgerzaken^[9]. Daarmee komen zij tegemoet aan een verzoek van staatssecretaris Hans Hoogervorst van VWS^[10]. Inmiddels doet 95% van alle gemeenten mee en heeft de gemeente Amsterdam zich ook aangemeld als belangstellende. De stadsdelen moeten zich echter individueel opgeven voor daadwerkelijke deelneming. Afgelopen jaar hebben alle stadsdelen, behalve Zuider-Amstel en Amsterdam-Centrum zich aangemeld. Ik adviseer u aan het dagelijks bestuur te vragen om zich op een zo kort mogelijke termijn aan te sluiten bij de gemeenten en stadsdelen die dit beleid reeds hebben ingevoerd en hier de nodige bekendheid aan te geven via de hem ter beschikking staande middelen.

27. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad is over het algemeen zeer redelijk te noemen, zelfs tijdens de aanleg van de Noord/Zuidlijn. De stad Amsterdam heeft nog wel degelijk een belangrijk en toenemend bereikbaarheidsprobleem, maar dit concentreert zich vooral op de aanvoerende snelwegen A1, A2, A4, A9 en A10. Zodra men van de A10 komt rijdt men in een kwartier naar de binnenstad. Aldaar vindt men in ieder geval overdag altijd binnen korte tijd een parkeerplek op straat. De parkeergarages bieden gezamenlijk over het algemeen ook voldoende parkeergelegenheid. Daar waar het aantal autobewegingen van en naar de binnenstad in tien jaar tijd met ruim 25% daalde, steeg deze in de regio met 35%. Het succes van het Amsterdamse parkeerbeleid vindt zijn oorsprong in de jaren 80, toen de verkeerswethouders Michael van der Vlis en Rick ten Have aan het roer stonden. Daarna zorgde bestuurlijke continuïteit voor de vervolmaking van het parkeerbeleid. Essentieel voor het succes van het parkeerbeleid in de binnenstad zijn het betaald parkeren met hoge tarieven en het afdwingen van de betaling van deze tarieven door middel van de wielklem, door de heer Hoolsema van de VVD altijd liefkozend het 'kanarie gele kring' genoemd. Ik adviseer de deelraad de wielklem in de binnenstad dan ook nooit af te schaffen. Het risico om terug te vallen in de toestanden van de jaren zeventig van de vorige eeuw zijn eenvoudigweg te groot.

Parkeertarieven

Ondanks dat hiervoor op straat geen noodzaak was, heeft een meerderheid van de gemeenteraad voor 2006 en 2007 toch moeten besluiten de parkeertarieven met 20 eurocent per uur te verhogen. Mijns inziens moeten de tarieven slechts worden verhoogd als de parkeerdruk op straat weer boven een kritische grens dreigt uit te komen. Daarvan was nu geen sprake. Ik adviseer de fracties van de stadsdeelraad hiervoor aandacht te vragen bij hun collega's in de centrale stad om het draagvlak onder de bevolking voor het betaald parkeren ook in de toekomst te behouden.

Fietsbrug Singelgracht

Van groot belang voor het fietsverkeer tussen de Westelijke Tuinsteden en Oud-West enerzijds en de binnenstad anderzijds is de geplande fietsbrug in het verlengde van de Leidsegracht over de Singelgracht^[11]. Dit als belangrijk en redelijk alternatief voor de vroegere fietsroute door de Leidsestraat. Voor deze brug zijn twee varianten gepresenteerd, in het verlengde van de even- en onevenzijde van de Leidsegracht. Beide varianten hebben zowel voordelen als nadelen, gezien vanuit de bestuurlijke belangen van stadsdeel Oud-West en Amsterdam-Centrum. Ik heb nooit een duidelijke voorkeur gehad en vond en vind het vooral belangrijk dat we die fietsroute snel zouden gaan realiseren. Er ligt namelijk een belangrijk grootstedelijk belang om het net van de radiale fietsroutes te vervolmaken. Daarnaast ligt er nogal wat geld klaar bij de centrale stad, de Stadsregio Amsterdam (voorheen Regionaal Overleg Amsterdam), stadsdeel Oud-West en ons eigen stadsdeel.

Ik adviseer u dan ook niet te verliezen in details over het vervolg van de fietsroute tussen de Marnixstraat en de Herengracht. Natuurlijk moet het stadsdeel de fietsers een veilige vervolgroute bieden, maar realiseert u zich dat hoe u de route ook uitzet, de fietsers zelf hun vervolgroute zullen gaan bepalen, net zoals u en ik dat nu ook al doen. Het zou jammer zijn als deze discussie de bouw van de brug weer verder zou vertragen. Een andere vertragingsfactor zou de discussie over de rechtstreekse doortrekking van de fietsroute over de Herengracht en het Singel naar het Spui kunnen zijn. Naar verwachting leidt dit tot zeer veel terechte protesten uit de hoek van de beschermers van het stadsgezicht. Tenslotte zullen bewoners van de Leidsekade en Leidsegracht u ongetwijfeld laten weten geen behoefte te hebben aan een fietsroute bij hen voor de deur en de tijdswinst voor de fietsers bagatelliseren. Ik adviseer u zich bij de discussie zoveel mogelijk te beperken tot de locatie van de nieuwe brug over de Singelgracht en daarbij de grootstedelijke belangen van het Amsterdamse fietsbeleid zwaar te laten meewegen.

28. Parkeergarages

Garagefonds

Ik adviseer u door te gaan met het afdragen van middelen uit de parkeerinkomsten aan het Garagefonds om onrendabele toppen van parkeergarages te kunnen afromen. Hierdoor kunnen de tarieven voor bewoners en ondernemers beperkt blijven tot een aanvaardbaar niveau van 80 euro per maand (prijspeil 2004). Ook kan de stadsdeelraad overwegen bewoners en ondernemers met hun parkeervergunning in parkeergarages te laten parkeren zonder meerkosten. Zij hebben dan echter geen plaatsgarantie. Portefeuillehouder Werner Toonk in stadsdeel Oud-West heeft dit in zijn vorige periode succesvol ingevoerd met de opening van een automatische parkeergarage onder het Staringplein. Een tweede soortgelijke garage in Oud-West is in ontwikkeling. Ik adviseer de deelraad door te zetten met de bouw van de diverse geplande parkeergarages. Het programmakkoord van de centrale stad hoeft hiervoor geen enkele barrière te zijn, omdat de binnenstad zelf gaat over garages die hij zelf betaalt. Zoals bekend adviseer ik de ontwikkeling van garages zelf uit te voeren, eventueel in samenwerking met het bedrijfsleven in een PPS-constructie. De bouw behoort te worden uitbesteed en de exploitatie dient mijns inziens in handen van het stadsdeel te blijven. Beheer is weer een zaak voor uitbesteding.

Exploitatie door het stadsdeel

Met de exploitatie van parkeergarages valt veel geld te verdienen. Ik vind dat dat geld in de zak van het stadsdeel moet rollen en dat het stadsdeel zich daarom over de exploitatie moet bekommeren. Dit geld kan het stadsdeel herinvesteren in nieuwe parkeervoorzieningen. Het heeft geen voordelen deze exploitatie te delen met het bedrijfsleven, omdat het bedrijfsleven uiteraard alleen geïnteresseerd is in rendabele garages, die het stadsdeel ook prima zelf kan exploiteren. De winst hoeft dan niet met de private partij te worden gedeeld en het stadsdeel kan ook nog eens goedkoper lenen bij de bank en hoeft minder rendement te behalen.

Marktpartijen

Natuurlijk kan het geen kwaad oriënterende gesprekken met marktpartijen te houden over de ontwikkeling van parkeergarages. Hierbij dient het stadsdeel zich blijvend te realiseren dat alle

hierboven beschreven fases in de bouw van een parkeergarage bij uitbesteding wel aanbesteed dienen te worden volgens de hiervoor geldende Europese regels. Indien er meer dan enkele oriënterende gesprekken met een marktpartij hebben plaatsgevonden, is deze partij zelfs uitgesloten om mee te doen aan het aanbestedingsproces. Ervaring heeft aangetoond dat andere marktpartijen niet zullen nalaten het stadsdeel hieraan te herinneren indien dit van toepassing is.

29. Grote stadshartlus



Het concept-verkeerscirculatieplan voor de Nieuwmarkt en omgeving Amstel (2005) met rechts de Grote Stadshartlus, waartoe in 1998 door de gemeenteraad werd besloten (Munt, Rokin, Dam, Damrak, Prins Hendrikkade, nieuwe stadsbrug, Oostertoeegang, De Ruyterkade, Westertoeegang, Martelaarsgracht, Nieuwezijds Voorburgwal/Spuistraat, Singel, Munt.

Na de bovengrondse werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn zal het sluitstuk van de invoering van de grote stadshartlus worden uitgevoerd. Hiertoe heeft de gemeenteraad besloten op 18 februari 1998. [\[12\]](#) Het autoverkeer zal vanaf het Damrak niet meer linksaf kunnen slaan, maar moet rechtsaf de prins Hendrikkade oprijden. Indien men als bestemming de westelijke binnenstad heeft, zal men achter het Centraal Station moeten rijden, om vervolgens terug te keren naar de Martelaarsgracht (zie afbeelding). Tegelijkertijd zal de Paleisstraat, waar de talrijke fietsers nu letterlijk van hun sokken worden gereden, worden afgesloten voor het autoverkeer. Ik blijf dit een goed besluit vinden, omdat hierdoor de Rode Loper, die elke dag zo'n 200.000 mensen over zich heen ziet lopen, hierdoor op twee belangrijke locaties niet meer door autoverkeer wordt doorsneden.

Ik ben er niet bang voor dat deze maatregelen de bereikbaarheid van de binnenstad zullen verminderen. Misschien wel integendeel. Veel verkeer op de stadshartlus is doorgaand verkeer dat helemaal niet in de binnenstad hoeft te zijn, maar alleen de kortste route neemt. Dat verkeer kunnen we op het Rokin en Damrak missen als kiespijn. Daarom ben ik ook blij met het concept-verkeerscirculatieplan voor de Nieuwmarktbuurt en de Amstel, dat het niet meer mogelijk maakt om straks met de auto vanaf het Mr. Visserplein via de Blauwbrug de Amstel op te rijden naar de Munt. Het bestemmingsverkeer, en dan denk ik ook aan het vele bevoorradingsverkeer, zal binnen de kortste keren de aanrijdroutes en afleverschema's aanpassen aan de nieuwe situatie. Verkeer voor bijvoorbeeld de westelijke binnenstad vanuit de richting Utrecht zal straks veel eerder geneigd zijn de A10 te volgen tot aan afslag S101 of S102, dan dat het de hele stadshartlus gaat afrijden. Voorwaarde voor een succesvolle invoering van de stadshartlus is dan wel een goed functionerend Integraal Dynamisch Route- en Parkeerverwijssysteem.

30. Wibautas

Het Masterplan Wibautas is op 13 februari 2002 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarbij zijn de globale contouren van de nieuwe straatindeling van de Foeliestraat tot en met de Wibautstraat weergegeven. Ik heb destijds ingestemd met de versmalling van de Weesperstraat naar twee keer

één rijstrook vanaf het Rijnspoorplein. Voorwaarde hiervoor is wel dat het eerder genoemde route- en parkeerverwijssysteem volledig functioneert en de automobilisten zowel op de Ringweg A10 als op het Rijnspoorplein een bewuste routekeuze kunnen maken. Verkeer met als bestemming de parkeergarage op het Rokin zal bijvoorbeeld straks op het Rijnspoorplein links af moeten slaan, om via de Stadhouderskade en de Vijzelstraat het Rokin te bereiken.

Weesperstraat

Een andere voorwaarde die ik hieraan stelde en welke ik samen met Ton Hooijmaijers (VVD) via een motie op 1 november 2000 in de gemeenteraad aan de orde stelde, is dat er op de Weesperstraat een brede, verharde middenberm komt die, indien nodig, door nood- en hulpdiensten kan worden gebruikt. In het Masterplan van begin 2002 heeft het college hier gehoor aangegeven door dit in de plannen op te nemen en hierdoor een snelle doorstroming van de nood- en hulpdiensten te garanderen. Mijn advies aan u is, in het belang van de veiligheid van de binnenstad, hierop te letten bij de concrete uitvoering van de plannen. Zoals afgesproken zal dit plaatsvinden zodra de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn dit toelaten.

Fietsen op het Mr. Visserplein

Hoewel het Masterplan Wibautas aangeeft het fietsverkeer voor de Portugese Synagoge langs niet te willen faciliteren, ben ik blij dat er in de voorlopige uitwerkingsplannen toch een fietspad komt. Het bloed kruipt immers waar het niet gaan kan en de fietsers zullen het nieuwe plein voor de synagoge zeker gaan doorkruisen op weg naar de Rapenburgerstraat of Muiderstraat. In het verlengde hiervan pleit ik ook, anders dan voorheen, voor het faciliteren van het fietsverkeer in de Nieuwe Amstelstraat tussen de Blaauwbrug en het Mr. Visserplein (zie afbeelding). Het drukke, illegale fietsverkeer dat voor de hoofdingang van het Joods Historisch Museum fietst veroorzaakt veel overlast, vooral voor de bezoekers van het museum en de voetgangers op het Mr. Visserplein. Ik adviseer de vroegere en nu dichtgemetselde metro-nooduitgang te verwijderen en de Nieuwe

Amstelstraat her in te richten met een fietspad.

Het toekomstige Mr. Visserplein zoals vastgelegd in het Masterplan Wibautas en vastgesteld begin 2002. De Nieuwe Amstelstraat loopt vanaf onder naar het Mr. Visserplein.



31. Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersslachtoffers in de binnenstad neemt gestaag af. Vorig jaar werd de voor 2010 gewenste daling reeds bereikt^[13]. Mijns inziens zal de daling van het aantal slachtoffers gaan stagneren als de verkeersmentaliteit van de weggebruikers niet wordt bijgesteld. Op een gegeven moment zijn de kruispunten niet meer veiliger te maken en zijn alle belangrijkste black spots en red routes aangepakt. Wat dan nog overblijft is het hardnekkige door rood rijden, fietsen en lopen van respectievelijk automobilisten, fietsers en voetgangers. Vanuit het stadhuis kan je goed zien hoe bij rood licht in de verkeerslichtcyclus op het Mr. Visserplein talloze auto's en fietsers door rood rijden. Ik adviseer de raad hier de verkeerspolitie op te blijven aanspreken en pleit ook voor meer verkeerscontroles die hierop zijn gericht.

Handhaving bij fietsers

Dat handhaving ook bij fietsers werkt hebben we kunnen zien aan de campagne voor de fietsverlichting. Had een paar jaar geleden slechts één op de vijftien Amsterdamse fietsers adequate verlichting, nu is dat zeven op de tien. In diezelfde tijd is het aantal slachtoffers onder fietsers beduidend afgenomen. Eigenlijk is het van de zotte dat fietsers alleen onder bedreiging van

een boete hun fietsverlichting in orde maken of niet meer door rood fietsen. Het gaat immers om hun eigen veiligheid waar ze zelf ook een stuk verantwoordelijkheid voor dragen. Ook de campagne om een einde te maken aan het illegale fietsen door de Leidsestraat was zeer succesvol, al waren daar in de eerste jaren wel 20.000 bekeuringen per jaar voor nodig. Nu is het voor de politie een kwestie van bijhouden geworden. Voor voetgangers is de Leidsestraat een stuk veiliger en aangenamer geworden. Wat helaas niet goed uit de verf is gekomen is de campagne om het fietsen over de Waterloopleinmarkt tegen te gaan. Marktkoopliden hadden hier jaren op aangedrongen. Aangezien de campagne na een succesvolle start geen vervolg kreeg omdat een nieuwe leidinggevende van het politiedistrict hier geen prioriteit aan gaf, vielen de fietsers snel terug in hun oude gedrag.

32. Opstapper

Het college van B&W gaat momenteel een heilloze weg in met de door ons zo gewaardeerde Opstapper. In plaats van zich rekenschap te geven van de diverse onderzoeken door het stadsdeel en adviezen van diverse binnenstadfracties, heeft het college besloten de Opstapper minder te laten rijden. Ik betwijfel ten zeerste of dit de exploitatie ten goede zal komen en blijf pleiten voor de overname door een particuliere partij die de ruimte moet krijgen om van de Opstapper een succes te maken.

33. Fietsparkeren

Waar in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw vooral het parkeren van auto's een problematische en chaotische toestand was, geldt dat nu voor het parkeren van fietsen. Op plaatsen als het Leidseplein, Rembrandtplein, omgeving van het Centraal Station, Muntplein en rond gebouwen van de Universiteit is het vaak één grote puinhoop van fietsen. Op en rond het Leidseplein worden op vrijdag- en zaterdagavond zo'n 3500 fietsen gestald, waarbij de fietsenchaos op de Lijnbaansgracht voor de Melkweg niet is te overzien. Om een begin te maken deze situatie te verbeteren zijn kleine en grote maatregelen noodzakelijk.

Fietsmolen en Velominck

Samen met Egbert de Vries van de PvdA schreef ik in de gemeenteraad een notitie over mechanische, automatische, ondergrondse fietsenstallingen [\[14\]](#). De gemeenteraad stemde in met een proef met twee stallingen. Uiteraard heb ik als portefeuillehouder geprobeerd om tenminste één proefstalling door de Dienst IVV in de binnenstad te laten bouwen. Helaas is dit niet gelukt, omdat er geen geschikte locatie voorhanden was en ofwel de kabels en leidingen, dan wel het beschermd stadsgezicht in de weg stonden. Ook de locatie op het Concertgebouwplein in Oud-Zuid ging niet door. Het was dan ook verheugend dat wethouder Mark van der Horst samen met verkeersminister Peijs in 2005 een eerste automatische stalling op het einde van de Buikslotermeerlaan aan het IJ kon openen, een zogenaamde Velominck. Deze stalling die ontworpen is door de uitvinder Lo Minck, functioneert prima en er is een wachtlijst voor een abonnement. Een tweede stalling, een Fietsmolen van Henk van Heezick van Fietsumrond staat op het punt in gebruik te worden genomen op sportpark Ookmeer in Osdorp. Beide stallingen zijn zeker een werkbezoek met demonstratie waard!

Ondanks onze vergeefse zoektochten voor een geschikte locatie voor een ondergrondse fietsenstalling in de binnenstad, meen ik toch dat dit zou moeten lukken. De stallingen moeten dan echter geen plaats vinden in de (schaarse) openbare ruimte, maar in kelders van huizen in dicht opeengebouwde wijken, zoals de Jordaan. Op straatniveau bevindt zich slechts een deur in de gevel, waarachter een mechanisme de fiets kan meenemen naar de ondergelegen kelder. Ik heb de afdeling Bouwen en Wonen gevraagd naar geschikte locaties uit te kijken.

Parque de la Bicyclette

Op dit moment circuleert er een plan voor automatische fietsenstallingen op belangrijke locaties in de binnenstad, die gecombineerd kunnen worden met een openbaar toilet, een bloemen- of haringstal, een (bestaande) traforuimte en telefooncel [\[15\]](#). Door de combinatie van de gestalde fietsen en allerlei straatmeubilair leveren deze pleinen en straten nu vaak een rommelige aanblik. Het gebruik van de openbare ruimte wordt er door belemmerd (denk aan het Muntplein) en de kwaliteit negatief beïnvloed. Door het aanwezige straatmeubilair te combineren met een automatische fietsenstalling in een nieuw, integraal ontwerp, zal er ruimte aan de openbaarheid teruggegeven kunnen worden. Natuurlijk zal niet elke straat of plein zich hiervoor lenen en dient het beschermd stadsgezicht het toe te laten, maar ik wilde dit toch onder uw aandacht brengen als een interessante gedachte.

Lokatie Lijnbaansgracht

Een zeer geschikte locatie voor een traditionele inpandige stalling zou de voormalige gymzaal van het Barlaeus Gymnasium aan de Lijnbaansgracht zijn. Hier zouden overdag de kinderen van de school kunnen parkeren, waardoor de fietsenchaos op de Weteringschans tot het verleden behoort. 's Avonds en 's nachts kunnen hier vooral buurtbewoners en uitgaanspubliek hun fiets parkeren. Door deze vorm van dubbelgebruik en door een stuk commerciële exploitatie van een gedeelte van het gebouw, zou dit een levensvatbaar plan moeten zijn. Het college van B&W dient hier echter eendrachtig aan mee te willen werken (Onderwijs/DMO en Verkeer) om dit project van de grond te krijgen.

Beursplein

Het is jammer dat het vorige college van B & W pas op de plaats heeft gemaakt met de ontwikkeling van de fietsenstalling onder het Beursplein[16]. Voorbeelden in Nijmegen en Tilburg laten zien dat grote, veilige, ondergrondse stallingen succesvol kunnen zijn[17]. De ontwerpfase van een éénlagige stalling voor zo'n 1200 fietsen was zo goed als afgerond en het college was in principe bereid de investeringskosten te dragen. Ik zou de raad adviseren erop aan te dringen dat het plan weer uit de ijskast komt en dat er in 2008 begonnen kan worden met de bouw. Bijkomend voordeel is dat de herprofilering van het plein erboven mooi gelijk kan oplopen met die van de Rode Loper op het Damrak. Ik adviseer u de discussie niet teveel te belasten met beslissingen over het toekomstige tarief van de stalling (50 eurocent of gratis) en over de vorm van handhaving op straat. U heeft nog jaren de tijd om het daarover eens te worden en na de opening kunt u ook nog van gedachten veranderen. Belangrijker is dat er nu wordt doorgepakkt met de bouw van de stalling zelf, omdat het voor iedereen duidelijk is dat er iets aan de fietsenchaos op en rond de Dam en het Beursplein moet gebeuren. Indien u zich nader op een grote ondergrondse fietsenstalling met aantrekkelijke entrees via zogenaamde tapis roulants[18] zou willen oriënteren, adviseer ik u (nog) een keer een werkbezoek aan Tilburg te plannen. Dichterbij, op het Zuidplein bij station Zuid WTC, is ook een zeer geslaagde stalling te bezoeken.

Fietswrakken

In de tussentijd kan er worden doorgedaan met het wegnippen van de talloze fietswrakken in en aan de fietsenrekken. Dit levert veel verloren gegane plaatsen op. D66-duoraadslid René Groeneveld schreef een notitie over de mogelijkheid om fietsen die langere tijd in het rek staan te verwijderen, ook als het nog geen wrak is[19]. Het dagelijks bestuur studeert nog op de juridische mogelijkheden hiervoor. Wat zonder meer mogelijk moet zijn, is het wegnippen van fietswrakken uit te breiden over de gehele binnenstad. Waar nu nog vooral de publiektrekkende pleinen en locaties worden geschoond, zou dit ook in de grote en kleine woonstraten moeten plaatsvinden. Ook hier staan duizenden wrakken plaats in te nemen. Mijn advies aan u is ook de woonstraten niet alleen na melding, maar ook structureel op te nemen in de werkroosters van de ambtenaren die dit uitvoeren. Het dagelijks bestuur zal u kunnen voorrekenen hoeveel u daarvoor extra moet betalen.

34. Midden- en kleinbedrijf

Op de jaarlijkse economische les georganiseerd door de Amsterdam City in de Beurs van Berlage liet de heer Aart van Bockhove van Bureau Blauwberg te Leiden ons verschillende kenmerken tussen diverse binnensteden in Nederland zien. Eén van de meest opvallende verschillen was dat binnenstadbewoners hun dagelijkse boodschappen relatief veel buiten de binnenstad doen. Van het geld dat de binnenstadbewoners aan de dagelijkse boodschappen besteden gaat 25% naar buiten de binnenstad[20]. Dit gaat jaarlijks om honderden miljoenen euro die onnodig de binnenstad verlaten. Zeven stadsdelen weten deze dagelijkse bestedingen beter binnen de stadsdeelgrenzen te houden; in Zuideramstel lekt bijvoorbeeld slechts 14% weg naar buiten het stadsdeel. Behalve met het ontbreken van parkeergelegenheid voor de deur van de winkel heeft dit voornamelijk te maken met het eenzijdige aanbod van het midden- en kleinbedrijf in de binnenstad. Het aanbod in de binnenstad richt zich in toenemende mate op het zogenaamde funshopen en het kopen van duurzame, niet-alledaagse producten. Ter illustratie: van het geld dat de binnenstadbewoners aan niet-alledaagse producten besteden gaat 38% naar buiten de binnenstad, waar dit gemiddeld voor Amsterdam 58% bedraagt. Hier zit ons stadsdeel keurig in de top drie.

Buurtwinkelverzamelgebouwen

Natuurlijk is de praktijk van het doen van alledaagse boodschappen buiten de binnenstad niet zomaar ontstaan. Door de opkomst van de supermarkten in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, kregen de kleine buurtwinkels het steeds moeilijker. Daar zijn wij als binnenstadbewoners mede voor verantwoordelijk omdat we vanwege de goedkopere producten en het gemak steeds meer onze inkopen bij de supermarkten gingen doen. De vraag is dan ook of de tendens die de heer Van Bockhove weergaf, voor de binnenstad is te keren. Allereerst is het

belangrijk dat er ook goedkopere supermarkten in de binnenstad komen. Daarnaast denk ik aan zogenaamde buurtwinkelverzamelgebouwen, waarbij diverse winkels (bakker, slager, groentenwinkel, drogisterij etc.) een gebouw met elkaar delen, waardoor de huur en dus de prijzen laag kunnen blijven. Mijn conclusie is dat er zeker nog ruimte lijkt voor uitbreiding van het midden- en kleinbedrijf in de binnenstad wanneer zich men meer op de binnenstadbewoner richt wat betreft prijs en aanbod. Ik adviseer u om hier eens een symposium of expertmeeting over te houden om met elkaar de mogelijkheden te bezien.

35. Grote cultuurpanden

Zolang de centrale stad niet bereid is de grote cultuurpanden als de Beurs van Berlage en de Melkweg van het stadsdeel over te nemen of de gebruikers adequaat te subsidiëren, dienen de huurverhogingen van het stadsdeel mijns inziens gesteund te worden. Hiermee wordt de situatie natuurlijk wel op scherp gezet en een voortdurende dialoog tussen het dagelijks bestuur en het college is hierbij dan ook nodig. Waar het in feite op neer komt is dat de binnenstad vele culturele instellingen impliciet subsidieert door vanuit de onroerend goed-portefeuille veel bij te dragen aan het onderhoud van de vaak monumentale gebouwen. Hierdoor is er veel minder beschikbaar voor renovaties van andere eigendommen van het stadsdeel, zoals huurwoningen. De huurverhogingen zijn geen populaire boodschap in de media en het dagelijks bestuur verdient in deze dan ook raadsbrede steun.

36. Dieren in Carré

Er lijkt zich een meerderheid af te tekenen in de gemeenteraad om gebruik van dieren in het circus tegen te gaan vanuit het oogpunt van dierenwelzijn. Nog afgezien van de vraag wie hier het laatste woord over heeft, de gemeenteraad of de stadsdeelraad, zou ik een dergelijk besluit betreuren. Waar het om gaat is of de dieren tijdens de voorstellingen, daarvoor, daarna en tijdens de repetities met respect worden behandeld. Daartoe zouden mijns inziens landelijke regels en een keurmerk moeten komen. Hierin steun ik de visie van wethouder Caroline Gehrels. Vooral voor kinderen vormen de dierenacts het hoogtepunt van een circusvoorstelling. Al weken van tevoren verheugen zij zich met name op het zien van de leeuwen, olifanten en paarden. Dieren horen van oudsher bij een circus, maar niet elk circus hoeft dierenacts te hebben; Cirque du Soleil is hier een goed voorbeeld van. Meer dan 100 jaar kent Koninklijk Theater Carré een circus met dieren en voor zover ik me de laatste jaren hierop heb kunnen oriënteren gebeurt dat zeer gewetensvol. Ik ben gaan kijken naar het verblijf van de Zeeleeuwen aan de achterzijde van Carré en constateerde daar een grote, schone waterbak met twee rondzwemmende Zeeleeuwen, die nieuwsgierig naar het publiek keken en elkaar af en toe kusjes gaven. Ongelukkige dieren geven elkaar, zeker in hun vrije tijd, geen kusjes, lijkt me.

Tenslotte is de vraag waar je bij een eventueel verbod op dieren in het circus de grens gaat leggen? Geldt dit dan voor alle dieren, ook bijvoorbeeld voor de paarden- en hondenacts? Gaan we ook afscheid nemen van het zeer succesvolle evenement Jumping Amsterdam, waar paarden misschien, als het aan hen lag, ook niet de hele avond over metershoge hindernissen zouden springen. Of vinden ze dat juist leuk? Wat doen we met de politiepaarden die gemiddeld 20 uur per dag op stal staan? Of de jaarlijkse honden- en kattenshow beurzen? Artis? Mijn advies is het gebruik van dieren in de stad goed te regelen en geen heksenjacht te ontketenen of als een kip zonder kop voorstellen te doen om politieke winst te behalen.

37. Artis

De uitbreidingsplannen van Artis verdienen mijns inziens alle steun. Artis heeft de uitbreiding nodig om de dieren beter te kunnen huisvesten en de concurrentie met andere dierentuinen te kunnen blijven aangaan. Ook bieden de plannen van de zogenaamde fase 3 uitgelezen mogelijkheden om het bezoekend autoverkeer beter te faciliteren. De buurt zal ervan profiteren door minder rondzoekend autoverkeer en geen lange rij wachtende parkeerders meer op de Plantage Middenlaan en Plantage Kerklaan. Buurtgericht verkeersonderzoek heeft deze voordelen meermaal bevestigd.

Het wordt nu zaak dat de centrale stad boter bij de vis gaat geven en, zoals begin jaren negentig afgesproken, circa 50% van de kosten van het project gaat subsidiëren. Artis en de diverse sponsors zorgen voor de rest. Ik kan mij voorstellen dat het stadsdeel naast de jaarlijkse donatie om het natuurlijke gedrag van de dieren te stimuleren, ook een incidentele, grotere bijdrage aan de uitbreidingsplannen levert. Dit kan door bijvoorbeeld de bouw van een dierenverblijf voor zijn rekening te nemen.

38. Milieu

Door de enorme reductie van de automobilititeit heeft de binnenstad waarschijnlijk de grootste bijdrage geleverd aan de CO2 reductie in Amsterdam, naast de ingebruikname van de nieuwe afval/elektriciteitscentrale in het Westelijk Havengebied. Het is nu aan andere stadsdelen om ook te gaan inzetten op een forse vermindering van het aantal autobewegingen. Dit soort maatregelen zijn relatief makkelijk door te voeren en hebben veel effect op de luchtkwaliteit. Ik adviseer vooral in te zetten op dit soort haalbare maatregelen die ook echt zoden aan de dijk zetten. Politieke durf is hier echter wel voor nodig, maar met de klimaatverandering die zich deze winter zo overduidelijk aan ons presenteert zou dat toch moeten kunnen.

Schoner vracht- en personenvervoer

Andere maatregelen op dit gebied kunnen zijn: het invoeren van het Stedelijk Distributiebeleid van ons stadsdeel in heel Amsterdam; het stelselmatig controleren van de afgesproken euronormen voor vrachtverkeer en hun beladingsgraad en het aanleggen van overslagcentra aan de rand van de stad. Ook de experimenten met de waterstofbussen, een idee van oud-gemeenteraadslid Auke Bijlsma (PvdA), het vervoer van vracht per tram en de schone rondvaartboten van rederij Lovers verdienen alle steun.

Speciale aandacht verdienen de zware vrachtauto's die ondeelbare ladingen vervoeren, zoals wagens voor betonnen heipalen en betonauto's. Met name deze auto's zijn erg vervuilend en brengen schade toe aan het wegdek en de monumenten. Ons duo-raadslid Bruno van Moerkerken legt de laatste hand aan een raadsnotitie hierover.

Op termijn zullen alle pleziervaarttuigjes die in Amsterdam aangemeerd zijn of hier naar toe komen een milieuvriendelijke aandrijving dienen te hebben. Als eerste zouden de vieze en lawaaiige dieselmotoren moeten worden geweerd. Tenslotte is het te gek voor woorden dat een partij als de PvdA in de gemeenteraad heeft voorgesteld de horecaondernemers hun terras in de winter te laten verwarmen. Het moet gebeurd zijn in een moment van verstandsverbijstering, omdat je anno 2007 toch niet meer kunt uitleggen dat je de buitenlucht gaat verwarmen voor je plezier, terwijl de poolkappen wegsmelten waar je bij staat. De verwachting is dat voorbeeldsteden als Parijs en Barcelona ook op korte termijn op dit beleid zullen terugkomen.

Dan kan je nog beter voor het verwarmen van deabri's van tramhalten zijn, zoals Auke Bijlsma jarenlang bepleitte. Wachten op de tram doe je immers niet voor je plezier en het betreft vaak oudere mensen. Maar ook dit had een hoog dweilen-met-de-kraan-open-gehalte, waardoor het niet vreemd was dat het college het in de vorige periode bij een eenmalig experiment liet.

39. Communicatie

In deze notitie vormt het onderwerp communicatie bijna het sluitstuk en wat we moeten voorkomen is dat dit ook bij begrotingsbesprekingen gebeurt. Het belang van communicatie voor een stadsdeel als het onze valt niet te overschatten. Zowel dagelijks bestuur als raadsleden werken in een glazen toren; veel vraagt om een reactie en alles wordt gezien. Letterlijk, want zo probeerden de cameramensen van AT5 eens vanaf het dak van de Mozes & Aäronkerk de vergadering van het dagelijks bestuur te filmen. Als stadsdeel moet je de bewoners en ondernemers zo goed mogelijk voorlichten, meestal (pro-)actief en soms passief om iets recht te zetten. De mogelijkheden daartoe zijn zo'n beetje onbegrensd en daarom moet je goede keuzen maken. Welk onderwerp vraagt om wat voor soort communicatie?

Communicatieposten zijn kwetsbaar

Het effect van communicatie is echter niet altijd direct zichtbaar en de bijbehorende begrotingspost vaak algemeen gesteld en daardoor ondoorzichtig. Dat maakt communicatie kwetsbaar voor raadsleden die iets anders met het communicatiegeld willen doen. Zelden heb ik boze wijkcentra, monumentenbeschermers of automobilisten op de publieke tribune gezien om de communicatiegelden veilig te laten stellen. Wel hadden we daar Elvira Sweet van de PvdA die in de gemeenteraad elk jaar de communicatiegelden van de dienst binnenstad voor welzijnsdoelen wilde besteden. Daardoor werd ze begin 2002, toen ze op het punt stond te vertrekken naar stadsdeel Amsterdam-Zuidoost om daar voorzitter te worden, niet alleen de 'aanstaande Koningin van Zuidoost' genoemd, maar ook de 'Koningin van het graaien in communicatiebudgetten'. Afgelopen jaar vertoonde de fractie van GroenLinks soortgelijke trekken bij de begrotingsbesprekingen in het stadsdeel. Gelukkig leidde de discussie in de commissie ertoe dat ze hierop terugkwam. Ik adviseer u in de toekomst wijs met de communicatiebudgetten om te gaan.

40. Grachten

Het opengraven van een ooit gedempte gracht is er helaas nog niet van gekomen, al kwam er wel een zijtak van de Wittenburgervaart bij, ook wel de Tweede Wittenburgerdwarsgracht genoemd. Ruim tien steden in Nederland bereiden op dit moment het opengraven van een gracht voor. De stedenbouwkundige redenen zijn daarbij meestal de belangrijkste, hoewel hierbij ook de waterbergingsfactor en de uitbreiding van de vaarmogelijkheden vaak worden genoemd. Vooral in dichtbebouwde binnensteden, waar het regenwater geen kant meer op kan door de verstening van de openbare ruimte, zal het argument van de waterberging een steeds belangrijkere factor gaan spelen.

Parkeergarage en gracht

Ik adviseer de stadsdeelraad met een open blik toekomstige initiatieven om een gracht open te graven tegemoet te treden. Vooral de combinatie van de aanleg van een grote ondergrondse parkeergarage met daarboven een gracht lijkt kansrijk in verband met de financiering. In de ijskast ligt een dik onderzoeksrapport dat aantoont dat zo'n project rendabel is uit te voeren. Mogelijk kan de raad hier al zijn voordeel mee doen bij het beoordelen van het recente initiatief van de Stichting Heijmeijer van Heemstede om de gracht op het Kleine-Gartmanplantsoen weer open te leggen.

Visie op het water van de binnenstad

Aan het einde van de vorige periode heeft de stadsdeelraad de Visie op het water van de binnenstad vastgesteld. Naast de visie voor de toekomst van het water bevat deze nota een werklijst van projecten die de komende jaren in gang moeten worden gezet. Hierbij valt te denken aan een facetbestemmingsplan[\[21\]](#) voor het water, het aanleggen van zo'n 100 eenvoudige op- en afstapplaatsen, te beginnen bij toeristische trekpleisters, en het verplaatsen van enkele tientallen woonboten die op een ongunstige plek afgemeerd zijn. Het is aan de deelraad om te bepalen in welk tempo deze projecten nader worden uitgewerkt en daarna zichtbaar zullen worden op het water. Concreet betekent dit dat ik u adviseer bij de begroting 2008 en verder hiermee rekening te houden als de beleving en het gebruik van het Amsterdamse water u aan het hart gaat.

Pieter W. Goemans

Niemand is meer met de Amsterdamse grachten verbonden dan tekstschrijver Pieter Willem Goemans, de schrijver van het lied Aan de Amsterdamse grachten. Goemans, die van 6 juni 1925 (Constantinopel) tot 8 juli 2000 (Amstelveen) leefde, was een keurige rechtenstudent die zich eigenlijk een beetje schaamde voor zijn liedjesschrijven[\[22\]](#). Hij koos als pseudoniem Peter Shott, naar de achternaam van zijn moeder. Op brug 93 over de Leidsegracht waar deze uitkomt op de Prinsengracht, hangt een plaquette als herinnering aan de plek waar Goemans in de jaren vijftig de inspiratie vond voor Amsterdams bekendste lied. Op 1 oktober 2000 werd zijn as verstrooid vanaf genoemde brug. Tijdens deze plechtigheid werd de oudste bewaard gebleven tekst van het lied overhandigd aan de directie van het Theater Instituut, dat ook de originele bladmuziek in zijn bezit heeft. Geen ander lied over Amsterdam raakt zo velen (oud-) Amsterdammers en wordt door menig een als het volkslied van de stad Amsterdam beschouwd. Ik zou u willen voorstellen brug 93 naar Pieter Goemans te vernoemen. De familie stemt hiermee in.

41. Tot slot

Ik wil u bedanken voor de goede samenwerking de afgelopen jaren. Zonder uw steun bereik je niets als dagelijks bestuurder of raadslid. Deze dank geldt ook voor de leden van het dagelijks bestuur, de griffie, de bodes van het stadhuis, de fractieassistenten en niet te vergeten alle ambtenaren van het stadsdeel en de gemeente Amsterdam. Het is tenslotte aan de steun van mijn vrouw en de prettige afleiding van mijn zoon en dochter te danken dat ik mijn politieke taak heb kunnen volbrengen.

Ik laat het uiteraard geheel aan u over of u op mijn politiek testament een preadvies wilt ontvangen van het dagelijks bestuur, het wilt bespreken in een commissie of alleen op uw nachtkastje wilt leggen om nog eens na te lezen. Ik wilde u in elk geval mijn laatste veegbrief niet onthouden en hoop dat u er uw voordeel mee kunt doen.

Het gaat u goed!

Guido Frankfurter
Lid van de stadsdeelraad voor D66

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
- Dualisme

2. Openbare ruimte
 - Toerisme en economie
 - Natuurstenen banden
 - HandboekInrichting Openbare Ruimte
3. Monumenten
 - Nieuwe beschermingsinstrumenten
 - Restauratie en controle
4. Commissie voor Welstand en Monumenten
 - Voorbeeld: Food Plaza
5. Commissie 4
6. Archeologie
 - Kasteel van Aemstel?
7. Herbouw Haringpakkerstoren
8. Herbouw van het Paleis voor Volksvlijt
9. Gevelstenen
10. Vier poortjes van de Universiteit van Amsterdam
11. Steigerdoeken
12. Noord/Zuidlijn
13. Rode Loper
 - Veiling lantaarns van Scrabaque
 - Reclame Damrak en Rokin
14. Doortrekking Noord/Zuidlijn en Ringlijn
 - Noord/Zuidlijn
 - Ringlijn
15. Oosterdokseiland en Westerdokseiland
 - Witte vlekken voor parkeren
16. Beheer kunst in de openbare ruimte en fonteinen
17. Anti Plak- en Kladderbeleid
 - Nulbeurtproject
18. Nieuwe lantaarns
19. Heilige Bomen
 - I- nformatie versus inspraak
 - Groen op walkanten
20. Hoofd Groen Structuur en Hortus
21. Sportpark Park Schouwburg
22. Evenementen
 - Kermis op de Dam
 - IJsbahn op het Leidseplein
 - Bredero-festival
 - Kattenburgerplein
23. Herijking subsidies
24. XTC
25. Darkrooms
26. Orgaandonaties
 - Verspreiding registratie formulieren via burgerzaken
27. Bereikbaarheid
 - Parkeertarieven
 - Fietsbrug Singelgracht
28. Parkeergarages
 - Garagefonds
 - Exploitatie door het stadsdeel
 - Marktpartijen
29. Grote stadshartlus
30. Wibautas
 - Weesperstraat
 - Fietsen op het Mr. Visserplein
31. Verkeersveiligheid
 - Handhaving bij fietsers
32. Opstapper
33. Fietsparkeren
 - Fietsmolen en Velominck
 - Parque de la Bicyclette
 - Lokatie Lijnbaansgracht

- Beursplein
- Fietswrakken
- 34. Midden- en kleinbedrijf
 - Buurtwinkelverzamelgebouwen
- 35. Grote cultuurpanden
- 36. Dieren in Carré
- 37. Artis
- 38. Milieu
 - Schoner vracht- en personenvervoer
- 39. Communicatie
 - Communicatieposten zijn kwetsbaar
- 40. Grachten
 - Parkeergarage en gracht
 - Visie op het water van de binnenstad
- 41. Tot slot

REFERENTIES

[1]

Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing, Actieplan Economische Structuur en Het Economische Resultaat Moet Er Zijn.

[2]

De Van Houten Panden, een bijzondere verzameling uit het begin van de Monumentenzorg, 14 december 2006 en Oplossingen voor waardevolle maar verwaarloosde panden, 30 november 2006.

[3]

Monumentenvoorinformatie, gemeente monument Nieuwezijds Voorburgwal 226 / Spuistraat 175-177, volgnummer 48012.

[4]

Hierbij is gebruik gemaakt van de Directieraming, opname en beschrijving door G. Overheem en H.J. Tolboom van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, R. Crèvecoeur en R. Morelisen van het Instituut Collectie Nederland en J. Kwast van Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam op verzoek van de heer J. Otten, voorzitter van de Vereniging van Vrienden van Amsterdamse gevelstenen. Afbeeldingen van de prenten komen van de site van het Amsterdams

<http://gemeentearchief.amsterdam.nl/archieven/beeldbank/>

[5]

Daarvoor komen in aanmerking: een klein museum rondom verlichting in het bijzonder en elektriciteit in zijn algemeenheid op het NUON-terrein aan de Spaklerweg en Museum Energetica aan de Hoogtekadijk waar vooral veel historische verlichting is te zien.

[6]

Nieuw Licht op oude grachten, Arnold Korperaal, februari 2007; dit boekje bevat tevens een verantwoording over de keuze voor de nieuwe kleuren van de keizerskroon: Kleurenvoorstel voor de keizerskroon, blz. 75 en 76, gedaan door Walther Schoonenberg. De genoemde kleuren komen overeen met de kleuren van de recent gerestaureerde keizerskroon van de Westerkerk.

[7]

Stadsdeel ZuiderAmstel schreef hierover een beleidsnotitie, getiteld: Raamnota Amstelscheg ZuiderAmstel, augustus 2002.

[8]

Een stillere en gezinsvriendelijker kermis op de Dam (Gemeentebld afd. 1, nr. 939, 9 november 2001).

[9]

De mogelijkheden om de informatie te verstrekken zijn: iedereen die aan het loket komt een registratieformulier mee te geven bij het aanvragen of afhalen van een reisdocument of iedereen het formulier op te sturen bij de herinneringsbrief wanneer het paspoort binnenkort verloopt. Momenteel hebben de ambtenaren nog inzage in het bevolkingsregister om te kunnen zien óf iemand zich heeft laten registreren (persoon wil wel of geen donor zijn of laat het aan de nabestaanden over). Om de privacy te waarborgen kan de ambtenaar niet inzien waar iemand voor gekozen heeft. Door deze inzage kunnen de formulieren gerichter worden verstrekt. Deze inzage behoort straks echter niet meer tot de mogelijkheden, waardoor alleen de twee bovengenoemde mogelijkheden over blijven.

[10]

VNGMagazine, 28 juli 2006.

[11]

Voor de bouw van de fietsbrug heeft het stadsdeel in samenwerking met de Amsterdamse Academie voor Bouwkunst en op initiatief van raadslid Leon Deben (PvdA) een prijsvraag onder

studenten van de academie uitgeschreven. Hierover is een boekje verschenen met de ingediende ontwerpen en het juryverslag: Ideeënprijsvraag Fietsbrug over de Singelgracht, stadsdeel Amsterdam-Centrum, september 2005).

[\[12\]](#)

Memorie van Antwoord bij de Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009, 2 december 2004.

[\[13\]](#)

Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009: in 2010 is het aantal verkeersslachtoffers in de binnenstad verminderd tot maximaal 335 (een daling van 50% ten opzichte van het jaar 1986).

[\[14\]](#)

De fietsmolen: een masterplan voor de fiets? (Gemeenteblad afd. 1, nr. 278, 11 april 2000).

[\[15\]](#)

Parque de la Bicyclette, Tien ontwerpen voor volautomatische, beveiligde fietsenstallingen in de Amsterdamse binnenstad, Mopet Architecten en Lo Minck, 2006.

[\[16\]](#)

Op 9 december 2003 stelde het dagelijks bestuur het Plan van aanpak ondergrondse fietsenstalling Berursplein vast; de daarop volgende Nota van Uitgangspunten ligt sinds 2005 klaar om vastgesteld te worden.

[\[17\]](#)

Raadsnotitie Fietslessen uit Nijmegen en Tilburg van G. Frankfurter, Gemeenteblad afd. 1, nr. 671, 31 oktober 2001.

[\[18\]](#)

Tapis roulant: rollend tapijt, vergelijkbaar met een roltrap, maar dan zonder treden; een comfortabele manier om (met een fiets aan de hand) naar beneden of boven te gaan.

[\[19\]](#)

Raadnotitie Plek in het rek, 16 maart 2005.

[\[20\]](#)

Amsterdam in Cijfers 2000, dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam, blz. 324, koopkrachtbinding eigen stadsdeel.

[\[21\]](#)

Met een facetbestemmingsplan beoogt men alle aspecten van het water in een bepaald gebied (onder andere ligplaatsen en op- en afstapvoorzieningen) in één keer in alle bestemmingsplannen van de binnenstad vast te leggen.

[\[22\]](#)

http://www.popinstituut.nl/biografie/pieter_w._goemans.5704.html