Uitkomst schouw en verdiepende analyse om een alternatief te zoeken voor de gebruikersbus op het s'Gravesandeplein

Op 18 maart is er een schouw uitgevoerd door Politie, gebiedsbeheerder en gebiedsteam om locaties te inventariseren voor een nieuwe plek om de gebruikersbus 'De Dwaalgast' te plaatsen. Op 26 maart is een gesprek gevoerd met vertegenwoordigers van team veiligheid stadsdeel Oost, wederom politie, Veldwerk, JZD, gebiedsteam en de Regenbooggroep om de locaties te beoordelen, aan te vullen en te scoren op wenselijkheid en realiseerbaarheid.

Hieronder volgt een opsomming van de verschillende locaties en de voor- en nadelen per locatie zoals die door de professionals zijn benoemd.

Belangrijke criteria die uit de inventarisatie zijn gebleken:

- De nieuwe locatie is bij voorkeur niet te centraal in het overlastgebied. Voor de politie is het niet werkbaar om personen met een gebiedsverbod toch beweegruimte te geven naar de bus als er geen goede 'corridor' is voor deze personen om de bus te bereiken.
  Mede hierdoor valt het park nog steeds buiten de scope van de zoektocht.
- De GGD heeft in algemeenheid aangegeven dat locaties die te dicht op de 'geïntegreerde voorzieningen' liggen niet wenselijk zijn.

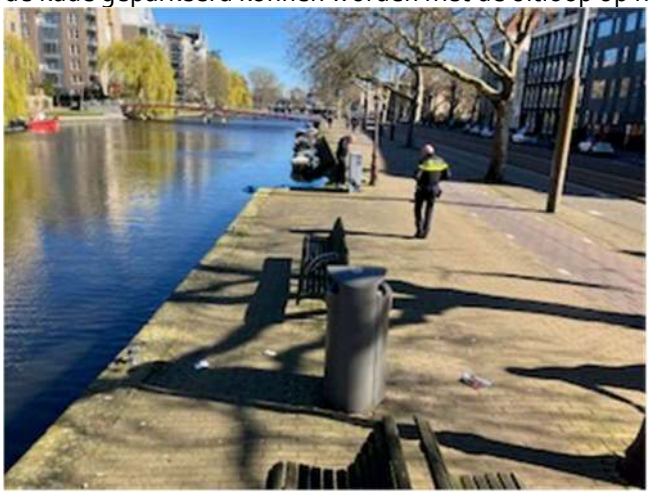
Ponton

Bij een aantal locaties aan de Singelgracht en de Amstel is er gekeken naar een voorziening vanaf het water. Bij de meeste professionals heeft dit ook de voorkeur. Daarbij wordt gedacht aan een ponton waarop een gebouwde voorziening staat (dus geen bus) óf een constructie waarbij de bus aan de waterkant wordt gereden en de uitloop van de bus op het water is gesitueerd. De voordelen zijn onder meer:

- De relatieve afstand tot bebouwde omgeving
- Het is aan de rand van het overlastgebied

De (on)mogelijkheden van zo'n constructie is nu nog niet bekend.
Dit zal nader moeten worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de precieze locatie van zo'n ponton. Bij de Amstel zal dat ter hoogte van de Torontobrug kunnen. In de Singelgracht op meerdere plekken langs de route.

De onderstaande foto geeft een mogelijke locatie voor een ponton aan. In dit geval zou de bus op de kade geparkeerd kunnen worden met de uitloop op het water.



Het is zeer onrealistisch dat dit vóór de zomer is uitgewerkt. Onderstaande scenario's zijn dus in elk geval voor de eerste periode ter overweging (en/of overbrugging).

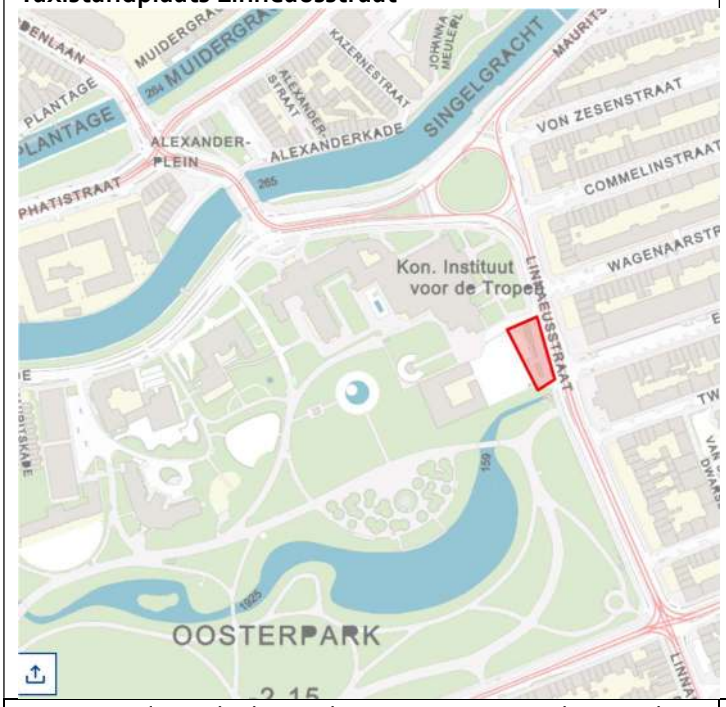
Locaties in de bestaande openbare ruimte
De volgorde van onderstaande locaties geeft meteen een rangorde aan. Deze rangorde is gebaseerd op het aantal keer dat de professionals de locatie hebben genoemd als hun eerste voorkeur of alternatief daarvoor.
Betrokken hebben ook meermaals aangegeven dat het verstandig, en wellicht ook noodzakelijk is, om meer te gaan rouleren met de locatie van de voorziening. Veldwerk en de Regenbooggroep geven aan dat het wat hen betreft te doen is om een locatie na 'enkele weken' weer in te ruilen voor een volgende. Hele korte periodes, laat staan dagelijkse veranderingen, zijn dan weer niet gewenst.

De twee meest genoemde locaties zijn; **de parkeerplaats bij METIS** en bij **de Taxistandplaats** aan de Linneausstraat. Voor de locatie Metis is daarbij de restrictie meegegeven dat dit alleen passend zou zijn in de periode dat de school gesloten is in de zomervakantie.

<table>
<tr><td>Parkeerplaats naast Metis

</td><td></td></tr>
<tr><td>+De parkeerplaats is openbare ruimte
+Gedurende reces geen scholieren</td><td>-Nabij kinderdagverblijf (naalden)
-Pal voor de deur van nieuwe huurder (Vincent 5.1, 2,
-Brandbrief Metis
-Max 6 weken</td></tr>
</table>

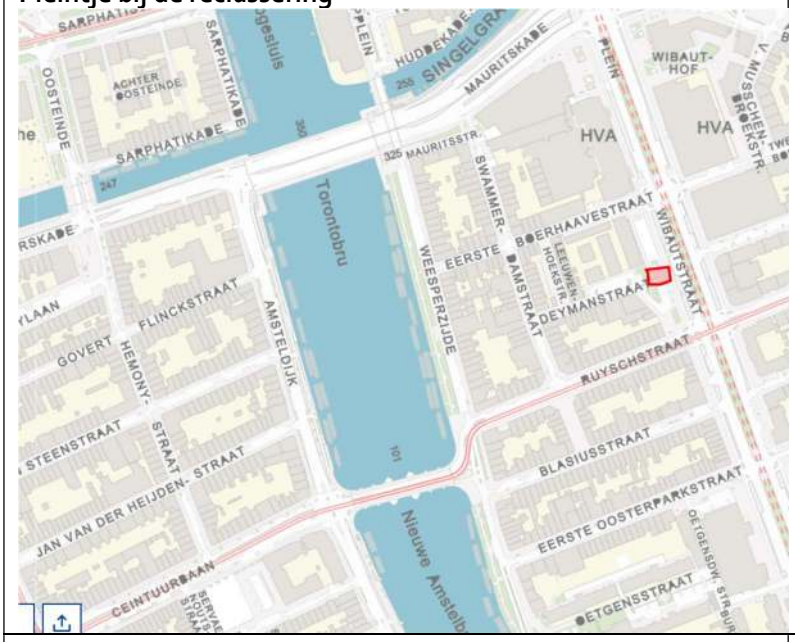
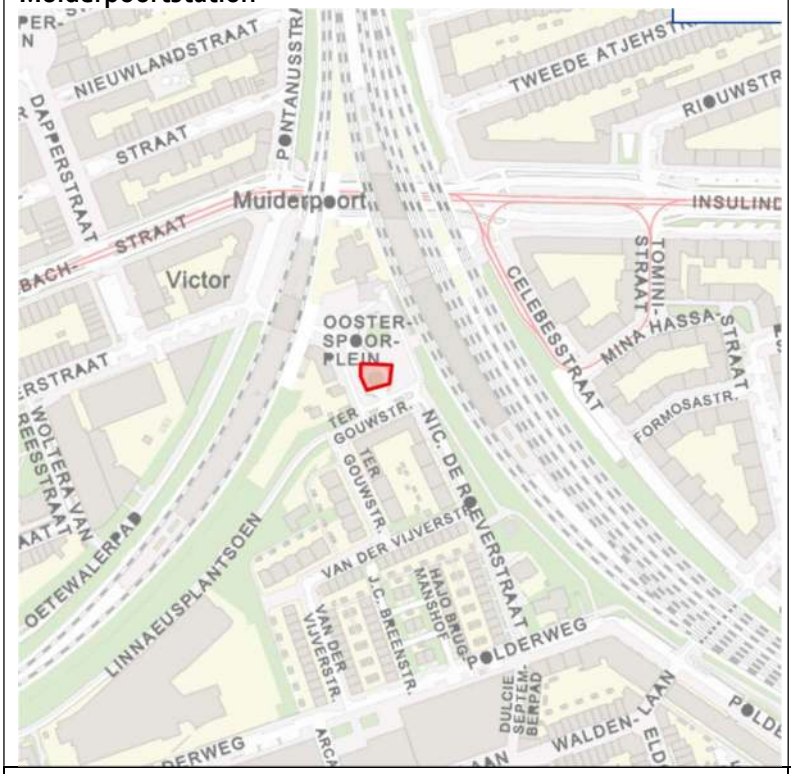
Taxistandplaats Linneausstraat





+ Eventueel een deal te maken met taxi's (overdag minder klandizie) + Dicht op park, hoe verder hoe meer je mensen verliest. + Dicht op de doelgroep + Corridor voor gebiedsverboden is mogelijk + andere zijde park dan waar nu bus staat	-Niet voldoende aan de rand van het overlastgebied -(nieuw)hotel en horeca nabij

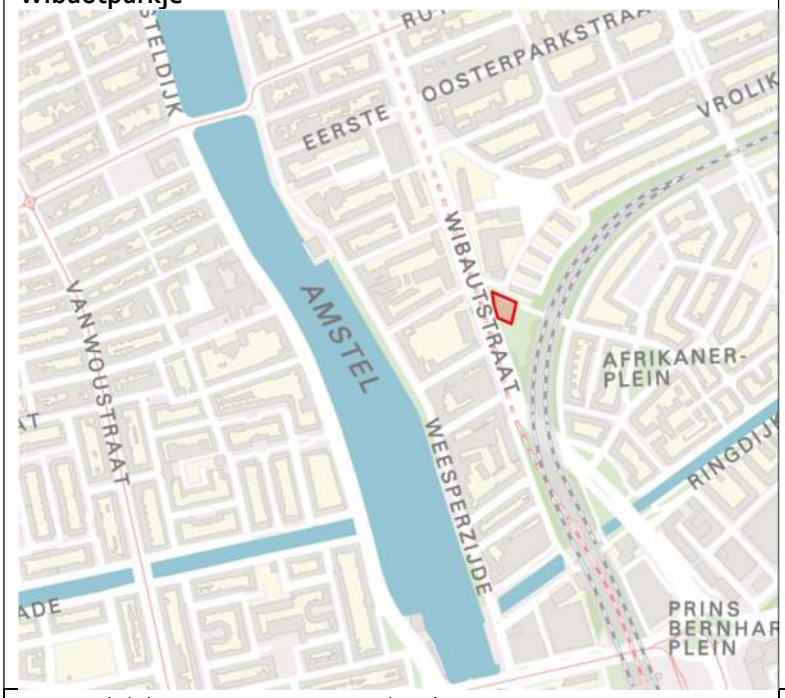
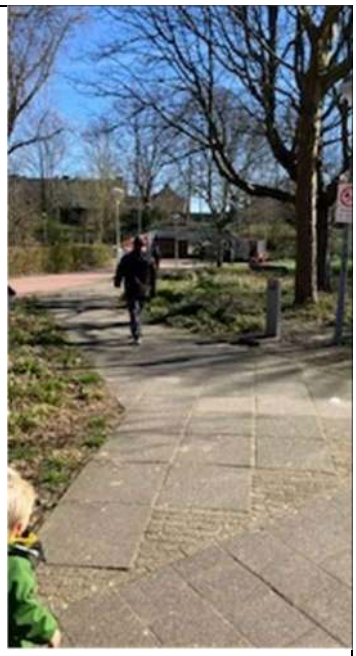
De volgende twee locaties die zijn genoemd betreffen het pleintje bij de reclassering aan de Wibautstraat en het pleintje bij het Muiderpoortstation. Die laatste is niet uit de eerdere schouw naar voren gekomen maar in het verdiepende gesprek als alternatief aangedragen.
Het pleintje bij de reclassering wordt door de GGD als onacceptabel gezien vanwege de nabijheid van andere voorzieningen. Nader gesprek met GGD moet uitwijzen of dit met beheersmaatregelen kan worden opgelost of dat de locatie daadwerkelijk ongewenst is.

Pleintje bij de reclassering  	
+Makkelijke opstelplek +Gebouw reclassering is goed afgesloten +Wel kantoor, maar geen directe woningen +Bus kan zowel op trottoir als in parkeervakken +Reclassering heeft beveiliger. +Sociale controle +veel betrokkenheid vanuit Hva studenten en projecten bij de bus	-Drukte vanuit Hva -Loop over de weg is een risico -GGD beperkingen
Muiderpoortstation  	
+ruimtelijk +rand overlastgebied	-buurt sentiment -afstand tot het park

Er zijn nog twee mogelijkheden genoemd in de verdiepende bijeenkomst die de deelnemers hebben aangemerkt.
Het betreft een onderzoek naar de ruimte die ontstaat ten gevolge van de werkzaamheden aan de Linneausstraat. En het Wibautparkje.

Linneausstraat
Net buiten het werk is nu zichtbaar dat er een redelijk autoluwe zone is ontstaan in het gedeelte van de Linneaustraat tussen de rotonde bij het KIT en de werkzaamheden. Mede omdat er geen tram rijdt is dit een zone waar de bus gesitueerd zou kunnen worden. Met het verschuiven van de werkzaamheden ontstaan er wellicht meer van dit soort 'verkeersluwe zones' waarin de bus strategisch geplaatst kan worden. Dit zou nader kunnen worden uitgewerkt in samenwerking met het projectteam van het groot onderhoud aan de Linneausstraat.

De andere locatie betreft het **Wibautparkje**.

<table>
<tr><td>Wibautparkje

</td><td></td></tr>
<tr><td>+ Vriendelijke omgeving voor gebruikers
+ Mooie plek. Weinig recreatie aldaar</td><td>-Dicht op metro onderdoorgang
- oud zeer bij grote groep bewoners
Dicht op dealerlocaties
-Oud zeer (bijeenkomst bewoners)
-vraagt extra inzet THOR</td></tr>
</table>

Overige locaties
Rond de rotonde Linneausstraat nabij KIT vallen, wat betreft politie en wegbeheer, de locaties af gezien de drukke verkeersbewegingen in combinatie met de vele werkzaamheden.
Eventueel zou het kunnen in de voetgangerszone tegenover het KIT (zie foto), maar dan moeten fietsers (deels-) omgeleid worden.



Het **Oranjevrijstaatplein** is genoemd. Hier kan de bus op diverse plekken neergezet worden, bij voorkeur aan het water. Maar de afstand tot het park, mede gezien de grote hoeveelheid werkzaamheden op de route maken het een onlogische plek.

Verder is de onderdoorgang tussen de Eerste van Swindenstraat en de Javastraat genoemd. Maar hier zijn de voetgangersstromen te groot voor deze voorziening. Het is bovendien midden in het winkelgebied van Dapperbuurt en Indische buurt.

Er is gesproken over het 'paardenweitje' in het Oosterpark, gelegen in het park nabij hotel Arena. Deze locatie is echter niet openbaar, valt midden in het overlastgebied en is dicht op het kinderdagverblijf. De bus kan er sowieso niet komen dus ook hier zou een gebouwde voorziening moeten komen.

Een andere locatie die door de professionals is afgewezen betreft het veldje op de onderstaande foto aan de Mauritskade. Maar deze locatie is wederom dicht op de voorziening van de GGD en ligt op de looproute van studenten tussen de verschillende campussen.



Tot slot is gesproken over de ruimte naast en onder de Torontobrug. Een ponton in het water is hier praktisch wel mogelijk. Maar de plek is erg ver van de doelgroep en dicht bij de voorziening van de GGD en het inloophuis Amoc-zuid.

