27 maart ’19 - Overleg Hoofddorppleinbuurt inzake herinrichting Heemstedestraat

Aanwezigen
5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e en 5.1, 2, e 5.1, 2, e (notulist)

Opening
5.1, 2, e bedankt iedereen voor zijn/haar aanwezigheid en introduceert alle aanwezigheid. Hij geeft aan dat n.a.v. de inspraakavond (12 maart) enkele vragen/ opmerkingen en dergelijken zijn die tot het plaatsvinden van dit overleg hebben geleid.
Hieronder worden de besproken punten (voor zover mogelijk) thematisch besproken

Ontstaan
5.1, 2, e begint met vertellen dat het project omtrent de herinrichting van de Heemstedestraat is ontstaan vanuit twee invalshoeken. Allereerst het verbeteren van de veiligheid (1) en later is daar een tweede invalshoek bijgekomen, namelijk het verbeteren van de doorstroming van de tram.

De nota van uitgangspunten geven een profiel aan wat nu nog steeds de hoofdlijn vormt voor de huidige plannen inzake de herinrichting Heemstedestraat, waaronder eenzelfde ~~instelling~~ indeling m.b.t. de fietspaden, weg, trambaan, bomen en parkeerplekken.

Het project heeft (zoals we allemaal weten) vertraging opgelopen. Er is vrij weinig tot niets gebeurd in de periode van najaar 2015 tot mei 2018. 5.1, 2, e en 5.1, 2, e geven aan dat dit te wijten is aan interne prioritering en tevens aan raakvlakprojecten (nabijgelegen werkzaamheden/ projecten welke niet tegelijkertijd konden/mochten plaatsvinden). Er wordt tevens aangegeven dat de omgeving zelf nooit voor vertraging heeft gezorgd.

Informatieavond 12 maart
Op afgelopen inspraakavond (12 maart) kwamen verschillende zaken naar voren. Onder andere de gedachte dat er t.o.v. de plannen die er in 2015 al waren, er vrijwel niets is veranderd. 5.1, 2, e geeft aan dat de insteek als volgt is geweest: m.b.t. het ontwerp wat er reeds lag (uit 2015) gaan we de uitgangspunten niet veranderen. Er is dus voortgeborduurd op deze plannen, ook om ‘gang’ te maken in het project. Dit heeft ook te maken met een grote subsidie die anders misgelopen wordt.

Hierbij stelt 5.1, 2, e de terechte vraag in hoeverre bepaalde zaken nog aangepast kunnen worden. Is er nog bewegingsruimte? 5.1, 2, e geeft aan dat de uitgangspunten (grote lijnen) vrijwel vaststaan, maar dat er naar bepaalde details nog wel degelijk gekeken kan worden. Hij noemt als voorbeeld dat men nogmaals is gaan kijken naar de snelheid in de straat. Deze moet eruit worden gehaald. Bijgevolg zijn de plannen iets aangepast, en zijn er voorzieningen aangebracht in de tekening, namelijk: het aanleggen van snelheidsverlagende drempels, markeringen en een a-niveau voetgangersoversteekplek t.h.v. de Woestduinstraat (dus stad-inwaarts). Dit (het verlagen van de snelheid en het bieden van mogelijkheden voor voetgangers om de weg over te steken) wordt door de aanwezigen als positief ervaren.

Hierbij benoemt 5.1, 2, e dat er n.a.v. de inspraakavond van 12 maart was beloofd dat de informatie naar de aanwezigen zal worden gecommuniceerd. Ondanks dat er al kritiek was op de manier van communiceren over de plannen inzake de herinrichting, wordt deze misstap nu opnieuw begaan. 5.1, 2, e geeft aan dat zij inderdaad een termijn aan de terugkoppeling/ informatieverschaffing hadden moeten koppelen, t.b.v. verwachtingsmanagement. Daarbij geeft hij tevens aan dat hij ~~de gespreksverslagen~~het concept verslag van de bewonersavond heeft gelezen, waarin antwoord wordt gegeven op alle gestelde vragen. De terugkoppeling hierover verwacht hij deze week te kunnen versturen.

Verder is er in september 2019, de vooravond van de werkzaamheden zoals deze nu gepland zijn, nogmaals een informatieavond gepland.

Bomen
In 2013 is er vanuit het project herinrichting Heemstedestraat een kapvergunning aangevraagd en tevens verleend. Echter, na een hoorzitting is deze vervolgens weer ingetrokken, met als argumentatie dat de kapvergunning al was verleend terwijl de inspraakprocedure nog niet was afgerond en tevens omdat het belang van de bomen niet voldoende was meegenomen in de plannen.

Inmiddels is er bij de gemeente opnieuw een kapvergunning aangevraagd (op 21 maart). Deze wordt een deze weken gepubliceerd, waarna er 6-8 weken de tijd is om hier bezwaar op te maken.

Parkeren
5.1, 2, e geeft aan dat de huidige situatie dusdanig is dat er na 19:00 uur s' avonds niet te parkeren valt in de buurt. Dus dat als er als gevolg van de herinrichting nog eens 35 parkeerplaatsen worden onttrokken uit de buurt, dit echt tot problemen leidt. Wat kan hiervoor een oplossing zijn? 5.1, 2, e draagt als oplossing o.a. het veranderen van de laad- en losplekken in parkeervakken in de avond- en nachturen aan. 5.1, 2, e geeft nadrukkelijk aan dat ze hiermee bezig zijn. Op dit moment zijn er vier laad- en losplekken aan de noordzijde. Dit staat gelijk aan 8 parkeerplaatsen. Dat zal inhouden dat er 8 parkeerplaatsen terugkomen in de avonduren. Voorstel is om ook aan de zuidzijde twee laad- en losplaatsen te maken en dat zijn in de avond dan 4 parkeerplaatsen. 5.1, 2, e voegt hier vervolgens nog aan toe dat het nieuwe politieke bestuur hier ook wel degelijk invloed op heeft gehad. Immers, het politieke bestuur had een streven om in Amsterdam het aantal parkeerplaatsen met 'x' terug te dringen tijdens de bestuursperiode.

Warmondstraat
5.1, 2, e geeft aan dat de kruising van de Heemstedestraat met de Warmondstraat nog altijd een probleem is. 5.1, 2, e geeft aan dat het is overwogen om de Warmondstraat doodlopend te maken. Echter, dit zou invloed hebben op de verkeerscirculatieplannen, wat de uitloop van de plannen alleen maar groter maakt. Bovendien is deze afweging dus wel degelijk gemaakt, met de huidige plannen tot gevolg.

Terrassen
De huidige plannen hebben tot gevolg dat de trottoirs slechts 3 meter breed zullen zijn. Daar komt bij dat er 2 meter loopruimte moet overblijven, wat resteert in minimale ruimte voor

eventuele terrassen. 5.1, 2, e vraagt zich af: moet er niet een heroverweging komen inzake de verdeling van de verschillende functies? Het beperken van de trottoirs gaat wel erg ten koste van de leefbaarheid in het gebied. De huidige plannen zijn zo ingedeeld dat het verkeer een hele dominante functie krijgt in de straat en de terrassen vrijwel verdwijnen. 5.1, 2, e geeft hierbij aan dat het nadeel van de Heemstedestraat is dat het een ontsluitingsweg vormt: het is een belangrijke route. Dat houdt in dat de belangen die worden afgewogen 'boven wijkniveau' zijn. Bijgevolg heb je te maken met andere afwegingen en andere belangen die meespelen.

Verder zijn er ~~recentelijk nog~~ verschillende terrasvergunningen verleend en/of verlengd~~t~~ in de Heemstedestraat, voor afwisselende perioden van 3 tot 5 jaar (o.a. The Golden Elephant en Drovers Dog). 5.1, 2, e geeft aan dat er in dit opzicht een fout is gemaakt door de gemeente, het stadsdeel. ~~Een eventueel gevolg van de herinrichting kan gaan zijn dat de vergunning wordt ingetrokken en/of kijken naar compensatieregelingen. Maar de eerste insteek~~De gemeente gaat op zoek naar een oplossing en ~~is het op zoek gaan naar een passende oplossing~~ i.p.v. direct te kijken naar schaderegelingen. Een oplossing zou bijvoorbeeld kunnen zijn het vergroten van de terrassen in de zijstraten. Hierover gaan 5.1, 2, e en 5.1, 2, e in gesprek met de specifieke ondernemers om dit te bespreken, oplossingen te zoeken en hopelijk ook te vinden.

Fasering van de herinrichting

Er zijn meerdere fasen m.b.t. de herinrichting:

1. *Het kappen van de bomen*: 5.1, 2, e geeft aan dat dit nog best een uitdaging gaat zijn omdat de tram moet blijven rijden en er bovenleidingen hangen. Zij hebben hier op dit moment ook nog geen oplossing voor.
2. *Het vervangen van de leidingen*: Liander, gas en electra zal worden vervangen. Deze werkzaamheden hebben tot gevolg dat het trottoir openligt. Naast het trottoir kan de rest gewoon doorgang vinden (dus ook parkeren blijft tijdens deze fase mogelijk). Deze werkzaamheden staan gepland tot eind 2019 (dus verwachting is dat dit ongeveer 3 à 4 maanden zal duren).
3. *Daadwerkelijke herinrichting*: 5.1, 2, e geeft aan dat over de impact en details van deze fase nog goed nagedacht moet worden. Bijvoorbeeld over laad- en losplekken (omdat parkeervakken dan ontbreken).

De totale duur van het project wordt geschat op 15 maanden.

Het is een wens vanuit de BIZ en de ondernemers om een ~~soort~~ chronologische planning te maken waarin de ondernemers kunnen zien wat wanneer plaatsvindt en wat hier ongeveer de gevolgen van gaan zijn. 5.1, 2, e geeft aan dat dit er momenteel nog niet is, maar dat het BLVC-plan hiervoor een relevant document is (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). 18 april start het vooroverleg hieromtrent. 5.1, 2, e komt terug op een eventuele afspraak inzake BLVC en/of geeft terugkoppeling hierover. Daarbij geeft 5.1, 2, e aan dat het een zeer grote wens is dat het Hoofddorpplein tijdens de werkzaamheden vrij blijft (geen bouwkeet e.d.). Ook 5.1, 2, e heeft deze wens reeds kenbaar gemaakt bij de gemeente. 5.1, 2, e geeft aan dit als uitgangspunt mee te nemen in het BLVC-plan.

Compensatie-/ schaderegeling gemeente

Het uitgangspunt is om eventuele schade proberen te voorkomen. Zowel de initiatiefnemer (de gemeente) als de ondernemer dient dit te proberen te bewerkstelligen. Met betrekking tot eventuele compensatie-/schaderegelingen is er de zogenaamde AVN: Algemene Verordening Nadeelcompensatie - Amsterdam (https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisaties/organisaties/schadeloket-algemene/) . Dit betreft een juridisch (taai) document, waar tevens behoorlijke drempels in zitten. 5.1, 2, e geeft aan dat je maar een beperkt deel van je geleden schade terugkrijgt en dat de route om dit te krijgen erg lang is. Bovendien wordt er m.b.t. de nadeelcompensatie onder andere rekening gehouden met een ondernemersrisico van 8%. Dat wordt gezien als een eigen risico voor de ondernemers. In de link is vrijwel alle informatie te vinden omtrent deze nadeelcompensatie.

Verder is er een schadebureau. Deze behadelen de aanvragen omtrent nadeelcompensatie en geven hierover een advies (o.a. hoe veel de geleden schade bedraagt). Uiteindelijk neemt een bestuurder mede op basis van dit advies een beslissing (wel/geen schadevergoeding en de hoogte). Je kunt hiertegen in beroep gaan. 5.1, 2, e stelt voor om voor een volgend overleg met de BIZ ook iemand van het schadebureau uit te nodigen. 5.1, 2, e gaat op dit aanbod in.

Naast deze mogelijkheden, kan het project er ook voor kiezen om de schade ‘af te kopen’ en de ondernemers een bepaald bedrag te geven ter compensatie van de geleden schade. Tot slot is het ook mogelijk om als ondernemer een voorschot op de nadeelcompensatie aan te vragen. Dit is mogelijk tot 70% van de verwachtte schade. Hierbij is het echter wel een voorwaarde dat je achteraf kunt aantonen dat je ook daadwerkelijk (in deze mate) schade hebt geleden.

Bezwaar maken

Zoals eerder benoemd is het mogelijk om op de kapvergunning van de bomen bezwaar te maken. Op de overige plannen kan je ook bezwaar maken, maar 5.1, 2, e geeft aan dat de werkzaamheden van de gemeente naar alle waarschijnlijkheid evengoed zullen starten. Het risico hiervan voor de gemeente is dat zij de eventueel aangebrachte aanpassingen terug moeten draaien en de situatie moeten terugbrengen in de oude status (als het bezwaar gegrond wordt bevonden).

Overige opmerkingen

Naast bovengenoemde onderwerpen geeft 5.1, 2, e aan dat hij het gevoel heeft dat de inspraak namens de ondernemers niet serieus wordt genomen. Hij geeft aan al sinds de opening van hun vestiging in 2014 ~~zeer~~ actief ~~geïnformeerd~~geïnformeerd heeft ~~bezig te zijn met~~naar de status van de herinrichting. ~~In 2014 werd daarbij~~ Tot de informatie avond op 12 maart 2019 werd steeds aangegeven dat dit slechts een ontwerpfase was. ~~en later de kans tot inspraak is.~~ Echter, nu liggen de plannen ~~vrij~~ vast. 5.1, 2, e geeft aan graag dat hij graag in een eerder stadium zijn mening al had laten horen, mede omdat er nu plots wordt aangegeven dat er ‘tempo’ moet worden gemaakt. Tevens geeft 5.1, 2, e aan dat hij het gevoel heeft dat geen ~~enkel alternatief is~~alternatieve ontwerpen zijn overwogen. Het accent lijkt voornamelijk te liggen op ‘doorstroming’ van met name de tram en het uitgaande verkeer, wat geheel indruist tegen de wens van bewoners en gebruikers om vooral snelheidsbeperkende maatregelen te treffen. Deze zouden dan niet alleen ongelukken verminderen maar ook een alternatieve indeling mogelijk maken. ~~.~~ 5.1, 2, e geeft daarbij aan dat de alternatieven wel degelijk zijn overwogen, maar dat de nota van uitgangspunten als

leidraad is genomen. Ook geeft hij aan dat naar aanleiding van de informatieavond extra snelheidsbeperkende maatregelen worden voorgesteld. Er zijn sindsdien slechts een aantal kleine aspecten gewijzigd, maar het grote profiel is daarbij niet aangepast.

Verder stelt 5.1, 2, e voor om met de BIZ eens in de 4 weken om tafel te gaan. En naargelang de herinrichting dichterbij komt, eventueel de frequentie intensiveren.

Tot slot vraagt 5.1, 2, e of hij de documenten die hij heeft ontvangen ook mag delen met mede ondernemers. 5.1, 2, e geeft aan dat dat voor de documenten die hij tot nu toe heeft ontvangen geen probleem is.