

LEEFBAAR ZUIDOOST

DEELRAADFRACTIE

LZO-FRACTIE@LEEFBAAR-ZUIDOOST.NL - WWW.LEEFBAAR-ZUIDOOST.NL

J. KRUSESTRAAT 51 - 1106 ZH AMSTERDAM ZUIDOOST

MART VAN DE WIEL (FRACTIEVOORZITTER) - T: 020.409.0395 - F: 020.409.0408 - M: 06.4177.2234

JENNY VAN DALEN - WIM MOS - GERARD KEMPERS - HENK VAN DE BELT

ED PEERBOOM - PATRICIA REMAK

RAADSCOMMISSIE ROVB 23 JUNI 2005 - BETOOG MBT SPvE HOLENDRECHT -

Achteraf uitgetikt

Er is veel op-/aan te merken bij deze raadsvoordracht; daarom beginnen met slotconclusie: deze voordracht kan nog niet voor besluitvorming naar de raad. Voor die conclusie zijn verschillende argumenten die zouden moeten gelden voor alle fracties in de raadscommissie; daarnaast zijn er argumenten specifiek voor onze fractie, maar misschien gedeeld door andere.

Algemene argumenten (zouden moeten gelden voor elke fractie); een vijftal te noemen:

1. projectbureau De Lijn en de woningcorporaties;
2. inbreng van de bewoners;
3. advies ARS;
4. beslissing wel of geen NS-halte;
5. positie, zowel letterlijk als figuurlijk, huidige winkelcentrum.

1. De Lijn/corporaties

Bij de hoorzitting gisteravond voor het eerst op de hoogte geraakt van het bestaan van een uitgewerkte wijkvisie van het projectbureau De Lijn (i.o.v. AWV en Eigen Haard). Voor andere fracties zal dat ook nieuw zijn geweest. Het is wel pas heel recent gepubliceerd: 16/6/05. Dat is een probleem, maar van groter belang is het feit dat de corporaties hiermee en middels brief en woord bezwaar maken tegen het concept-SPvE, dat ze een andere visie op de wijk hebben en bij uitvoering van het SPvE een tegenstribbelende houding zullen aannemen. Dat is niet niks. Als zulke belangrijke partners in de wijk die opstelling kiezen, dan schort er iets aan de plannen. "We zagen dat onze visie steeds verder af kwam te staan van de visie van het stadsdeel" (dhr. Sprengers, gisteravond). "Dit SPvE wordt ervaren als een verslechtering voor Holendrecht-West" (eveneens Sprengers), en in de brief van de corporaties van 21 juni wordt gesteld dat het stadsdeel geen enkele ruimte laat om aan de bezwaren van de corporaties tegemoet te komen. "Deze opstelling", zo staat letterlijk in de brief, "komt de toekomst van de woonwijk Holendrecht niet ten goede".

Dit alles bij elkaar is voldoende aanleiding om te zeggen:stel de beslissing over dit SPvE uit, benut (DB en fracties) het zomerreces om de wijkvisie van de corporaties goed te bestuderen en kom daarna op de plannen terug.

2. Inbreng bewoners

Er is een inhoudelijke kant (wat hebben de bewoners naar voren gebracht) en een gevoelsmatige. Dat laatste: Waarom hebben bewoners het gevoel dat er niet naar ze geluisterd wordt, waarom vinden ze dat er geen sprake is van participatie (genoemd werd Bijlmerpark), maar hooguit van consultatie of, nog erger, alleen maar informatie van 'zo gaan we het doen, dit staat jullie te wachten'. Een duidelijke reden daarvoor is gemakkelijk

te geven: dat zijn de argumenten die in het SPvE en op de informatieavonden gebruikt zijn om aan te geven hoe je met stedenbouwkundige middelen van de 2 gebieden ter weerszijden van het spoor één geheel kunt maken. Aan beide kanten van het spoor hoge bebouwing, zodat je niet merkt dat je van de ene naar de andere kant bent gegaan; de Meiberg- en Holendrecht-dreef even breed maken met een bomenrij in het midden en, hups, het spoor is al bijna verdwenen, met talud en al. Bewoners prikken daar doorheen, en dat zouden raadsleden ook moeten doen.

De inspraakverordening zal ongetwijfeld formeel correct zijn nageleefd, maar dat is onvoldoende om bewoners het gevoel te geven dat dat ook inhoudelijk iets te betekenen heeft gehad.

De inhoudelijke kant:

De sprekers geven allemaal aan dat de huidige situatie op grote lijnen eigenlijk goed is. De wijk is een afgerond geheel en de lokale knelpunten, die er echt wel zijn, moet je lokaal oplossen. Lat Holendrecht een dorp blijven, zei iemand gisteren, en die opvatting komt in de buurt van de visie van de corporaties.

Waarom moet de Holendrecht-dreef verlaagd worden? In de nota van beantwoording staat het antwoord: De Holendrecht-dreef is slechts een verkeersweg met een, vooral 's avonds, desolate en sociaal onveilige uitstraling. Leuk voor de rest van Gaasperdam om te horen: een hoge dreef is slechts een verkeersweg met een sociaal onveilige uitstraling. De verworvenheid in Zuidoost van ongelijkvloerse kruisingen tussen autoverkeer en langzaam verkeer verdwijnt stapje voor stapje. Een gelijkvloerse kruising is voor de rest van de wereld gewoon, dus kan het in Holendrecht ook, aldus de nota van beantwoording. Wat goed is voor Zuidoost kan best verdwijnen als het elders in de wereld minder goed is.

Als een wijk zo eensgezind is in zijn opvatting dat het karakter behouden moet blijven, dorps, groen, geen hoogbouw, dan moet de deelraad nog maar eens goed bij zichzelf te rade gaan of we volgende week wel over dit SPvE moeten stemmen.

3. Advies ARS

Naast andere behartenswaardige opmerkingen van toch niet het eerste het beste adviesorgaan wordt in dit advies ervan uitgegaan dat de kwaliteit van de woonwijk Holendrecht het meest gebaat is bij handhaving van het WC op de huidige plek; dit advies zou, juist in combinatie met de info namens de corporaties en eigenaar/ontwikkelaar WC die we gisteren gekregen hebben, eveneens aanleiding moeten zijn om nog geen beslissing te nemen.

4. NS-station

De beslissing of er een halte van de NS komt valt op zijn vroegst in september dit jaar (van horen zeggen!). In samenhang met het SPvE lijkt dit op een kip-of-ei-kwestie. De NS/Pro Rail zal eerst zekerheid willen hebben over het aantal in de omgeving toe te voegen nieuwe woningen en kantoren; voor het SPvE is van belang dat als de halte niet doorgaat er minder reden is voor verplaatsing van het WC naar de metrohalte (bovendien verandert de onderdoorgang dan aanzienlijk; op dit moment lijkt het een benauwde situatie voor het fietspad te worden i.v.m. de benodigde ruimte voor de aparte uit/ingangen van metro en trein t.g.v. de eigen kaartjescontrole van metro en trein).

5. Winkelcentrum

(nav standpunt dhr. Borst namens Vomar BV, Rotteveel .. en belegger Hoorn BV)

Twee belangrijke opmerkingen gisteravond. 1. De ontwikkelaar ziet kans om op de locatie bij de metrohalte een WC te bouwen zonder daarbij woningen te hoeven slopen (ongeveer 30 m tussenruimte). 2. Vernieuwing van het WC op de huidige locatie behoort tot de mogelijkheden. Opmerkelijk was verder dat er kennelijk vanuit het stadsdeel geen behoefte bestond om Vomar bij de planvorming te betrekken. (commentaar Verdonk: 6x om de tafel met ze gezeten; ik krijg daarover nog e.e.a. toegestuurd).

Naast deze algemene argumenten hebben we als fractie standpunten m.b.t. dit SPvE die, als ze bij amendement zouden worden aangenomen, zo'n grote wijziging van het concept-SPvE zouden betekenen dat er eigenlijk een nieuw SPvE zou moeten worden gemaakt.

Tenslotte

Wij vinden het volstrekt onnodig dat twee gebieden ter weerszijden van het spoor onder één SPvE vallen. Vanuit planologisch-stedenbouwkundig oogpunt ontbreekt daarvoor de logica. Iets anders is het wanneer je naar de grondexploitatie kijkt. Die komt uit op een negatief resultaat. De kosten van dit plan zijn dus hoger dan de opbrengsten. Is het misschien zo dat aan de Holendrechtkant de kosten relatief hoger en de opbrengsten relatief geringer zijn dan aan de AMC-kant en dat dat mede een reden is om de twee gebieden als één geheel te ontwikkelen (bijv. om de exploitatie een wat dragelijker aanzien te geven)? Waarom is het OGA überhaupt met een negatief resultaat akkoord gegaan? (vragen aan de portefeuillehouder; op de laatste is ze niet ingegaan).

Wim Mos