

Werkgroep Eilandenboulevard

Aan de projectleider herinrichting Eilandenboulevard
Dhr. K. Bes
C.c.: Portefeuillehouder mw. J. Van Pinxteren

Onderwerp: enquête Eilandenboulevard

Datum: 28 juli 2015

Geachte heer Bes, beste Kees,

Met deze brief reageert de Werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg op de buurtenquête over de inrichting Eilandenboulevard die door stadsdeel Centrum per brief van 13 juli 2015 is uitgezet onder 9000 bewoners van de Oostelijke Eilanden en Kadijken. Deze reactie staat los van de inhoudelijke inspraakreactie van het Eilandenoverleg; deze volgt later.

Wij vinden de vraagstelling van de buurtenquête over de Eilandenboulevard onduidelijk, onvolledig en op een aantal punten onjuist. Daarom laten wij u nu al weten dat de uitslag van deze enquête niet geschikt is om de beslissing over de herinrichting van de Eilandenboulevard richting te geven.

Hoofdvraag over de drie varianten voor het wegprofiel

In de vraagstelling is de beschrijving van de gevolgen zowel wat betreft de verwachte verkeersvermindering als wat betreft het aantal parkeerplaatsen tendentiekus en onjuist.

- 1) Van variant 1 wordt gezegd dat deze het verkeer **licht** zal afremmen en van de varianten 2 en 3 dat ze het verkeer **aanzienlijk** zullen afremmen. Niet vermeld wordt dat de rijweg in variant 1 twintig centimeter smaller is dan nu, terwijl in variant 2 de rijweg inclusief stenen stroken dertig centimeter cm breder is dan nu. De breedte van de rijbaan in variant 2 tussen de rammelstroken is 2.75 m, terwijl een personenauto tussen 1.70 m en 1.90 m breed is, zodat de rijbaanbreedte geen beletsel is om hard te rijden. Bovendien worden op advies van de Centrale Verkeerscommissie de stenen van de rammelstrook nu gemakkelijk overrijdbaar gemaakt. De lichte verhogingen bij de duikers en het Oosterkerkplein worden alleen bij variant 2 en 3 als verkeersremmende facto genoemd, terwijl wij tijdens de inspraakavond aangegeven hebben dit ook te willen in variant 1. Alleen bij variant 3 wordt het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur genoemd. Wij hebben er op aangedrongen dat ook in variant 1 te doen.
- 2) Bij variant 1 wordt als gevolg genoemd dat deze relatief veel parkeerplaatsen kost, terwijl bij variant 2 gesteld wordt dat veel parkeerplaatsen behouden kunnen blijven. Tijdens de inspraakavond op 1 juli hebben wij laten zien dat het aantal parkeerplaatsen tussen de varianten weinig hoeft te verschillen en ook nauwelijks afwijkt van het huidige aantal. Dit is tijdens de vergadering niet door u tegengesproken. De precieze correcties op de aantallen parkeerplaatsen hebben wij op schrift aan de notuliste overhandigd.. We zullen ze ook opnemen in onze schriftelijke inspraakreactie.. Bij variant 2 wordt als reden waarom veel parkeerplaatsen behouden kunnen blijven genoemd dat het door de stenen strook niet nodig is om de rijbaan te verbreden. Wij

zien het verband niet tussen deze twee zaken.

Bij variant 3 wordt genoemd dat het uitbuigen van de rijbaan bij de duikers extra parkeerplaatsen kost. Bij variant 2 is dat precies hetzelfde. Daar had het dus ook genoemd moeten worden.

Conclusie: het verschil in het aantal parkeerplaatsen wordt ten onrechte als verschil tussen variant 1 en 2 opgevoerd en gaat voorbij aan overleg dat wij met u hierover hebben gevoerd.

- 3) Bij variant 2 wordt niet genoemd dat door het vervallen van het fietspad aan de waterkant fietsers vanaf de Prins Hendrikkade twee keer de Eilandenboulevard moeten oversteken om bij de molen te komen en dat fietsers op die manier ook geen uitzicht op het water krijgen.
- 4) Er wordt gesteld dat de maten van fietspad en voetpad in variant 1 gelijk zijn aan de huidige situatie. Dat is niet juist. Het fietspad wordt 20 cm breder dan het huidige fietspad vanwege nieuwe normen.

Vraagstelling stoplichten Oosterkerk

- 1) Voornaamste argument van het Eilandenoverleg om de verkeerslichten te handhaven is de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Dit punt wordt helemaal niet genoemd.
- 2) Het enige gevolg dat genoemd wordt is vermindering van het aantal parkeerplaatsen doordat de rijbaan breder moet zijn ten behoeve van de dubbele opstelplaats voor de verkeerslichten. Wij hebben tijdens de inspraakavond op 1 juli aangegeven dat vermindering van parkeerplaatsen niet nodig is als de rijweg voor de Oosterkerk op dezelfde plek blijft liggen als in de bestaande situatie. In de tekeningen van alle varianten is de rijbaan opgeschoven richting waterkant. Dit is helemaal niet nodig en zelfs ongewenst, omdat overstekende fietsers die voor het stoplicht wachten dan het fietspad aan de waterzijde blokkeren bij gebrek aan opstelruimte.
- 3) Om de vraagstelling duidelijk te maken hadden situatietekeningen toegevoegd moeten worden van de varianten 1, 2 en 3.

Vraagstelling Kattenburgerplein

De vraagstelling is niet alleen uitermate onduidelijk; de bewoners worden ook nog eens op het verkeerde been gezet.

- 1) Als kenmerk van variant 1 wordt niet alleen een opstelvak minder genoemd, maar ook het opschuiven van het kruispunt. Bij de andere variant 'handhaven van de 2 opstelvakken' wordt het opschuiven van het kruispunt niet genoemd. Het is echter juist andersom: bij de variant met een opstelvak minder wordt het kruispunt niet opgeschoven richting woningen ten koste van het plein en bij de andere variant wel. Dit is misleidend. Ook dat het kleiner worden van het Kattenburgerplein bij variant 2 en 3 wordt niet genoemd.
Het is uit de vraagstelling niet duidelijk voor welk probleem de varianten een oplossing moeten bieden, namelijk het te smalle voetpad aan de waterzijde.
- 2) De onduidelijkheid wordt vergroot omdat de noodzakelijke tekeningen van de varianten ontbreken.
- 3) Er wordt gesteld dat het bij de variant met één opstelvak noodzakelijk is om de bushalte op het Kattenburgerplein aan de gevelzijde richting Oosterkerk te verplaatsen. Wij hebben aan de hand van verkeersstellingen aangetoond dat de bushalte bij het Kattenburgerplein aan de huizenkant niet richting Oosterkerk opgeschoven hoeft te worden, gelet op het aantal wachtende auto's voor het stoplicht in beide richtingen samen. Daar komt nog een argument bij. De bus halteert op de rijbaan. Als de bus richting Kattenburgerplein gestopt heeft bij de halte Oosterkerk, komt er misschien een rij auto's achter de bus te staan, maar wordt de rijbaan vóór de bus juist leeg. Daardoor is het zeer onwaarschijnlijk dat de bus door een rij voor het stoplicht wachtende auto's wordt opgehouden bij de halte Kattenburgerplein.

Beperkingen van enquêtes als basis voor besluitvorming

Uit het bovenstaande blijkt dat de vraagstelling vanwege de geschetste gevolgen nadelig werkt voor variant 1 van het Eilandenoverleg.

Los van de kwaliteit en objectiviteit van de vraagstelling willen wij nog enkele algemene opmerkingen maken over het hanteren van een enquête als basis voor besluitvorming..

Wij zijn niet betrokken bij de opstelling van de enquête en er is ook geen onderzoekscommissie gevormd waarin wij een rol hebben. Na de inspraakavond hebben wij wel per e-mail gevraagd om tevoren de vraagstelling te mogen inzien, maar dat verzoek is niet gehonoreerd.

Wij maken ons zorgen hoe de uitslag van de enquête wordt gewogen ten opzichte van de uitkomst van de inspraakvergadering en de schriftelijke inspraakreacties.

Het Eilandenoverleg heeft de varianten voorgelegd aan een openbare buurtvergadering op 22 juni 2015, waarvoor 5000 uitnodigingen zijn verspreid. Na toelichting en discussie heeft een grote meerderheid zich uitgesproken voor variant 1, voor handhaving van de stoplichten en voor de variant Kattenburgerplein met een opstelvak minder.

Tijdens de inspraakvergadering van het stadsdeel op 1 juli, waarvoor eveneens alle bewoners waren uitgenodigd, was de opkomst circa 90 bewoners. Daar heeft het stadsdeel niet gevraagd welke varianten de voorkeur hadden, maar uit het applaus bij de voorstellen van het Eilandenoverleg werd duidelijk dat daar een grote meerderheid vóór was.

Voor ons is de mening van bewoners zoals die naar voren komt uit bewonersvergaderingen, inspraakavonden en inspraakreacties zwaarwegender dan de uitslag van een enquête.

Het Eilandenoverleg heeft in zijn brief aan de Bestuurscommissie naar aanleiding van de notitie '*Burgerparticipatie 2014-2016*' gereageerd op de nadruk die het stadsdeel wil leggen op het digitaal raadplegen van burgers. Wij hebben daarin gesteld dat enquêtes en digitale meningspeilingen alleen ondersteunend mogen zijn. Ze kunnen nooit het gesprek en uitwisseling van argumenten ondervangen. Dat geldt eens te meer voor de herinrichting van de Eilandenboulevard, waar verkeersveiligheid, profielbeperkingen en de samenhang tussen bepaalde keuzes niet op het eerste gezicht duidelijk zijn voor een bewoner die daarover nooit een toelichting heeft gehoord of gelezen.

De respondenten die de enquête hebben ingevuld maar niet hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten over de herinrichting, missen de benodigde informatie om een goede afweging te kunnen maken tussen de varianten. Zowel in de enquête als in de begeleidende brief is geen enkele verwijzing opgenomen naar digitale informatie over de herinrichting van de Eilandenboulevard die beschikbaar is op de website van het stadsdeel.

Daarom is de uitslag van deze enquête niet geschikt om richting te geven aan de beslissing over de herinrichting van de Eilandenboulevard.

Met vriendelijke groet,
Namens de werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg,

Jeroen Verhulst

eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl