public mediation

Introductie en algemeen beeld

Op woensdag 8 april van (19.00 uur tot 21.00 uur) vond de tweede buurtavond plaats over de Utrechtsestraat, in het stadhuis op Amstel 1. Er waren ongeveer 100 mensen aanwezig. De aanleiding voor de buurtbijeenkomsten was dat de gemeente van mening is dat de straat te druk en onveilig is. In de bijeenkomst van 30 maart is dit uitgebreider toegelicht. Een aantal mensen was ook aanwezig op de eerste buurtavond op 30 maart, voor veel mensen was dit de eerste bijeenkomst.

De insteek van de avond van de organisatie was om niet de probleemdiagnose van de gemeente als uitgangspunt te nemen, maar om de issues en eventuele problemen die deelnemers noemden tijdens de eerste buurtavond, verder te bespreken. De bedoeling van de avond was om in groepen in gesprek te gaan over oplossingsrichtingen: zowel voor voorstellen om de zorgen bij eenrichtingsverkeer te beperken of weg te nemen, en voor alternatieven om issues die bewoners en ondernemers zelf ervaren aan te pakken. Dit was voor het tweede deel van de avond georganiseerd en hiervoor stonden 6 gespreksbegeleiders klaar achter in de zaal. De presentatie met het programma en samenvatting per thema treft u aan bijlage bij dit verslag.

Een aantal deelnemers hadden het gevoel dat de oplossing al vaststond en zij niet serieus werden genomen, er was daarom bij sommigen geen bereidheid om die groepsgesprekken te voeren. In plaats daarvan wilde men liever plenair een gesprek voeren, waarbij ook de portefeuillehouder vanuit het stadsdeel, Nienke van Renssen, en de projectmanager, 5.1, 2, e aan het woord kwamen. Het gesprek plenair verliep rumoerig. We geven hieronder een overzicht van besproken punten, dat vanwege het rumoer waarschijnlijk onvolledig is. Het bleek ook niet mogelijk om op alle gestelde vragen meteen antwoord te geven, mede omdat er vaak tegelijkertijd spontaan in de zaal ook een andere vraag werd gesteld. Er volgt een schriftelijke beantwoording van alle besproken punten en issues tijdens de buurtbijeenkomsten op 30 maart en 8 april .

De avond werd geleid door een onafhankelijke voorzitter 5.1, 2, e van het bureau Public Mediation. Hieronder geven we eerste een algemene weergave van hetgeen dat is gedeeld tijdens de eerste helft van de bijeenkomst. Daarna volgt een weergave van het tweede deel van de avond waarbij de projectleider 5.1, 2, e 5.1, 2, e een toelichting heeft gegeven en erna specifieke vragen zijn gesteld die door de voorzitter, projectleider of de dagelijks bestuurder zijn beantwoord.

Eerste deel

Probleemdiagnose gemeente niet herkend

De gespreksleider begon met een terugblik op wat er op 30 maart jl. besproken was, daarbij werd ook een begin gemaakt met het geven van een toelichting op wat er door de gemeente eerder is geconstateerd en al is gedaan. Deelnemers gaven aan, wat ook al op de eerste avond al naar voren kwam, dat men in meerderheid zich niet herkent in het beeld van de gemeente dat de straat te druk en te onveilig is. Een grote groep aanwezigen laat weten dat zij geen problemen ervaren in de Utrechtsestraat, anderen geven aan zich weliswaar te herkennen in enkele issues uit het verslag van 30 maart (bijvoorbeeld ontoegankelijke stoepen) maar deze niet als 'problemen' te ervaren. Dat ging om issues met stoepen, rijgedrag, laden en lossen, bereikbaarheid, gevaarlijke plekken en toeristen en bezoekers (zie het verslag van 30 maart). Het uitgangspunt om die issues als startpunt te nemen voor het gesprek op deze tweede avond viel bij een deel van de groep niet goed. Het gevoel leefde dat daarmee onterecht het beeld werd gecreëerd dat ook bewoners de weg problematisch vinden, en dat dit zou worden aangegrepen als legitimering om eenrichtingsverkeer in te voeren. Een aantal andere bewoners gaf aan dat zij zich wel onveilig voelden in de straat, en nu het gevoel hadden dat hun zorgen ondersneeuwden of hun geluid niet werd gehoord.

Daarnaast is men negatief over voorstellen van de gemeente om eenrichtingsverkeer in te voeren. Men ziet niet ~~altijd in~~ hoe het voorstel van eenrichtingsverkeer als oplossing aansluit bij de situatie in de straat. In de eerste plaats omdat een merendeel van de ~~sommige~~ aanwezigen deze problemen zoals geschetst door de gemeente niet ervaren, en in de tweede plaats omdat zij niet zien hoe dit voorstel het veiligheidsprobleem, zoals geschetst door de gemeente, zal oplossen. Ook ziet men niet hoe eenrichtingsverkeer de specifiekere issues die op 30 maart werden genoemd zou oplossen. Daarbij vreest men dat met de invoering van eenrichtingsverkeer nieuwe problemen en onveilige situaties zullen ontstaan op andere locaties en verkeer en verkeersdruk alleen verplaatst zal worden.

Proces

Er is veel kritiek op de manier waarop bewoners en ondernemers betrokken worden: te laat, en niet op basis van dezelfde achtergrondinformatie en onderzoeken als de betrokken ambtenaren. Ook laten aanwezigen weten dat het lastig is om bij het begin te beginnen als er al een oplossing (het voorstel voor eenrichtingsverkeer) op tafel ligt. Vertegenwoordigers van de gemeente hebben meerdere keren aangegeven dat er nog geen besluit is genomen, maar bij velen leeft het gevoel dat ongeacht wat er vanavond gezegd wordt er zal worden besloten om eenrichtingsverkeer in te voeren. Aanwezigen geven aan dat dit proces voelt als een rijdende trein die moeilijk te stoppen is. Vragen die hierbij werden gesteld:

- *Is er een mogelijkheid tot een vervolggesprek?* Het is aan het nieuwe dagelijkse bestuur om een vervolgbesluit te nemen. Eerst wordt dit participatieproces afgerond. De uitkomsten van deze avond en de avond op 30 maart jl. worden betrokken bij de vervolg van de besluitvorming. Wel is het altijd mogelijk om hierover te spreken tijdens het inloopspreekuur van Nienke

van Renssen, een afspraak met haar te maken, of in te spreken bij de stadsdeelcommissie.

- ~~*Is er een mogelijkheid om onderzoek te doen naar het participatieproces door een onafhankelijke partij?* Deze vraag is niet op die manier beantwoord. Public Mediation is juist als onafhankelijke partij gevraagd om de participatie te organiseren.~~
- ~~*Is het mogelijk om dit proces uit te stellen tot er wel budget is (bijvoorbeeld voor een herinrichting)?* Deze vraag is niet op die manier beantwoord.~~
- *Kan er bezwaar gemaakt worden tegen het besluit van eenrichtingsverkeer (als het er komt)?* Ja, dat kan, tegen het verkeersbesluit.

Tweede deel: Plenair gesprek

Projectleider 5.1, 2, e gaf een toelichting over het project, waarbij hij aangaf ~~(x, y, z) – graag samenvatting toevoegen.~~de reacties uit de buurt serieus neemt en zowel betrokkenheid als verdeeldheid ziet over de ervaren problemen en mogelijke oplossingen voor de straat. Er is nog geen besluit genomen; de avond is bedoeld om samen ideeën te verkennen en alle perspectieven beter te begrijpen voordat er een afweging wordt gemaakt.

Onderzoeken en informatie
In de eerste bijeenkomst is een aantal vragen aan de gemeente gesteld, waaronder de vraag of de onderzoeken waarop de gemeente de diagnose baseert gepubliceerd kunnen worden. Aanwezigen laten weten dat ze meer informatie (zoals de onderzoeken) en tijd nodig hebben om een gesprek over oplossingsrichtingen te kunnen voeren. Bestuurder Van Renssen zegt toe dat de onderzoeken zo snel mogelijk gedeeld zullen worden. Aanvullende vragen zijn:

- *Zijn er cijfers over de veiligheid of het aantal ongevallen?* In de bijeenkomst van 30 maart is aangegeven dat de gemeente die cijfers niet tot haar beschikking heeft, alle inhoudelijke vragen worden schriftelijk beantwoord. .
- *Zijn er tellingen geweest voordat eerdere maatregelen zijn ingevoerd? Dit om de cijfers van nu te vergelijken met de cijfers voor deze maatregelen. Denk hierbij aan 30 km per uur, aanpassingen bij de Blauwbrug en Van Woustraat, beperkingen venstertijden. Eerder is gevraagd hoeveel van de gemeten bewegingen bestaan uit bestemmingsverkeer. De gemeente vertelde dat het vanwege privacy /AVG redenen niet mogelijk is om dit te achterhalen. Als het niet mogelijk is om achter deze informatie te komen, waarom heeft de gemeente dan de verwachting dat er met eenrichtingsverkeer 50% minder verkeer door de straat zal rijden?* De reden daarvoor is dat het bestemmingsverkeer nog maar in één richting door de straat zullen rijden. Omdat het geen doorgaande route is, is al het verkeer 'bestemmingsverkeer', namelijk verkeer dat op een bepaalde plaats moet zijn Het gaat dus om een verplaatsing van een heen of terugweg naar omliggende straten. Op basis van verkeersmodellen is de inschatting dat de verkeersdrukte in die straten onder de verkeersnormen zal blijven.

Aanleiding project
Daarnaast zijn er veel vragen over de aanleiding van de start van dit traject. Bewoners zijn benieuwd of er naast een verkeerskundige maatregel ook een politieke wens

richting bijvoorbeeld autoluw beleid en Aanpak Binnenstad speelt. Stadsdeelbestuurder Van Renssen gaf aan dat de aanleiding van dit traject voortkwam uit het Programma Bruggen en Kades. Het leek toen noodzakelijk een aantal bruggen aan te pakken. Toen werd bekeken of het mogelijk zou zijn om tegelijkertijd iets aan de leefbaarheid en veiligheid van de straat te doen. Daarvoor zijn toen onderzoeken gestart. Uiteindelijk bleek dat de bruggen nog langer mee kunnen. De onderzoeken over leefbaarheid en veiligheid gaven aanleiding om desondanks verder te kijken naar andere mogelijke maatregelen.

Beperkte middelen
In de eerste bijeenkomst is verteld dat er geen middelen zijn voor een volledige herinrichting van de Utrechtsestraat. Hoewel veel aanwezigen laten weten dat zij tegen het voorstel van eenrichtingsverkeer in elke vorm zijn, zijn er ook stemmen dat eenrichtingsverkeer invoeren niet kan zonder herinrichting. De verwachting van ~~sommige~~ deelnemers is dat een herinrichting nodig is om eenrichtingsverkeer van enige betekenis te laten zijn, bijvoorbeeld om tegemoet te komen aan een aantal van de issues die tijdens de bijeenkomst van 30 maart zijn genoemd (bijv. dat stoepen te smal zouden zijn). Er is toegelicht dat er voorlopig geen substantiële investeringen kunnen worden gedaan in de herinrichting van de openbare ruimte in Centrum, buiten de lopende projecten. De begroting van de stad biedt daar geen ruimte voor. Daarnaast was er kritiek op de argumentatie dat eenrichtingsverkeer een goedkope en daarom haalbare maatregel was. Men vindt dit geen goed argument om voor eenrichtingsverkeer te kiezen. De vraag is gesteld wat de onderzoeken die tot op heden zijn uitgevoerd, hebben gekost. De bestuurder geeft aan dat die vraag schriftelijk beantwoord kan worden.

ASVO School
Vanuit de zaal komt het signaal dat de directie van de school niet is gesproken. Er is een petitie gestart om eenrichtingsverkeer te voorkomen. De groep ouders wil graag tijd om zich met hun achterban voor te bereiden. De behoefte is om eerst beter in kaart te brengen wat de gevolgen van de maatregel zijn, om dan pas over oplossingen na te denken. Deze zorgen worden gedeeld door de gemeente; het moet veilig zijn voor kinderen rondom scholen. Er is contact geweest vanuit de gemeente met de school en er zal nog verder gesproken worden met de scholen.

Auto’s en fietsen
Er leeft veel frustratie omdat aanwezigen het gevoel hebben dat autogebruikers de dupe zijn van deze verkeersmaatregel, terwijl zij niet voor onveilige situaties zorgen. Er wordt genoemd dat vooral fietsers voor problemen zorgen.

Aanvullingen gesprekken 30 maart
Tijdens de bijeenkomst op 30 maart zijn aanwezigen in kleinere groepjes met elkaar in gesprek gegaan over hoe zij aankijken tegen leefbaarheid en veiligheid in de Utrechtsestraat, het voorstel van de gemeente voor eenrichtingsverkeer en eventuele suggesties voor maatregelen. Een weergave van deze gesprekken is terug te lezen in het verslag van deze avond. Tijdens de bijeenkomst op 8 april is er kort gepresenteerd wat er uit deze gesprekken is gekomen, zie ook de presentatie in de bijlage. Vanuit de zaal kwamen een aantal aanvullingen hierop.

Zorgen m.b.t. eenrichtingsverkeer
Vanuit de zaal waren een aantal aanvullingen op de zorgen m.b.t. eenrichtingsverkeer die in het verslag waren genoemd. Niet alle issues konden plenair besproken worden.

- Aanwezigen maken zich zorgen dat de gemeente 50% toename in autoverkeer verwacht op de Achtergracht. Ook als mensen moeten keren voorzien ze onveilige situaties voor de basisschoolkinderen.
- Met eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat zal er meer verkeer door de omliggende straten gaan, waaronder langs twee basisscholen: de ASVO-school en de Kleine Reus. Men maakt zich ernstig zorgen over de impact op de veiligheid van de kinderen op deze basisscholen en het (zelfstandig) fietsen en lopen naar school.
- Problemen worden verlegd: drukte op andere plekken dan de Utrechtsestraat. Verwachting is dat dit zich zal uiten in veel files, o.a. op de grachten omdat auto's elkaar daar niet kunnen passeren. Ook verwacht men veel sluiproutes en andere ongewenste routes door de buurt.
- Een verwachting is dat er met eenrichtingsverkeer harder gereden zal worden in de Utrechtsestraat, omdat er geen rekening hoeft te worden gehouden met tegenliggend autoverkeer.

Issues
Tijdens de bijeenkomst gaven aanwezigen aan dat ze een aantal issues die tijdens de vorige bijeenkomst besproken zijn te missen in het verslag. Daarnaast zijn een aantal aanvullingen genoemd, of werd het belang van bepaalde punten nogmaals benadrukt.

- De smalle stoepen zijn lastig voor mensen met een handicap. Ook staan er veel obstakels op de stoepen, waardoor je er lastig langs kan. Er staan bijvoorbeeld vaak containers op de stoepen, een suggestie is meer gebruik maken van ondergrondse containers omdat deze prettig zijn.
- Het stoplicht bij Oosterling gaat na 19 uur uit, dan knippert het oranje.
- De rij voor de Boerenjongens stond eerst altijd op de brug. Door de werkzaamheden staat de rij nu op de Herengracht. Daardoor kan je daar nu moeilijk langs.

Suggesties
Vanuit de zaal kwamen ook een aantal suggesties voor maatregelen:

- Van de Utrechtsestraat een auto te gast-straat maken.
- Meer zebrapaden in de Utrechtsestraat om veilige oversteekpunten te maken.
- Meer plekken voor drempels, bijvoorbeeld bij de kruising bij café Oosterling.
- Meer handhaving. Vooral op piekmomenten en op specifieke plekken (bijvoorbeeld de kruising Vijzelstraat-Kerkstraat).

En een paar suggesties over het proces:

- Het instellen van onderzoek naar het participatieproces door een onafhankelijke partij.

- Het uitstellen van het proces tot er meer budget is, bijvoorbeeld voor een herinrichting.

Vervolg
In mei komt er een schriftelijke terugkoppeling op de uitkomsten en gestelde vragen van de twee buurtavonden en de schriftelijke reacties. In verband met het installeren van een nieuw Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum wordt over het uiteindelijke voorstel besloten na de zomer.