Gemeente
Amsterdam
Centrum

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

VERTROUWELIJK/PERSOONLIJK

Bedrijfsnaam
Voorletters Achternaam
Straatnaam 10 3-hoog
1115 AK Woonplaats

Datum 1 december 2019
Ons kenmerk Dit is ons kenmerk
Uw kenmerk Dit is uw kenmerk
Behandeld door Voornaam Achternaam, Stadsdeel Centrum, 06 1234 5678, e-mailadres
Kopie aan Namen kopiehouders
Bijlage(n) Dit is de bijlage(n)

Onderwerp Dit is het onderwerp

Geachte (...)

In uw brief concludeert u dat de gemeente niet serieus is ingegaan op bezwaren van bewoners over de parkeerdruk en overlast. Ook trekt u de betrouwbaarheid van de buurtpeiling in twijfel. Hieronder ga ik in op de door u genoemde punten.

U heeft op 24 april jl. gereageerd op de Op 4 mei heeft u hierop een reactie ontvangen. Daarna heeft u op 8 mei en 21 mei nogmaals een brief gestuurd. Onderstaand antwoord gaat in op de laatste twee brieven. Hierbij verwijzen we ook naar antwoorden uit de eerste beantwoording.

Bezwaar van bewoners

U stelt dat de gemeente de uitkomsten van het buurtgesprek en de buurtpeiling niet serieus heeft genomen bij het nemen van een beslissing over een nieuwe inrichting van de gracht. Zoals u zelf ook al constateert zijn zowel een weergave van het buurtgesprek als de uitkomst van de buurtpeiling behandeld in de vergadering van de stadsdeelcommissie van 10 mei jl.

Dat er bezwaren zijn is uitgebreid aan de orde gekomen, en ook waren er meerdere insprekers op het plan. Het is echter niet zo dat er uitsluitend bezwaren zijn; er zijn ook positieve reacties. Op het buurtgesprek, in de buurtpeiling en bij de insprekers. Ook voor de stadsdeelcommissie was dit een onderwerp met dilemma's, maar alles afwegende is na stemming toch gekozen voor een nieuwe inrichting.

Reactie: Het verslag (weergave) opgesteld naar aanleiding van het buurtgesprek en de verslaglegging naar aanleiding van de uitkomst buurtpeiling zijn niet **INHOUDELIJK** behandeld tijdens de vergadering van de Stadsdeelcommissie Centrum op 10 mei jl. Door de voorstanders werd het buurtgesprek ten onrechte als positief voor parkeervrij neergezet en was daarnaast enkel het percentage 'voor parkeervrij' uit de buurtpeiling doorslaggevend.

Ook op het nieuwe ontwerp voor de Herengracht 1-103, dat 7 juni a.s. wordt besproken in de stadsdeelcommissie, zijn veel reacties gekomen, zowel positief als negatief. De impuls voor de leefbaarheid wordt door velen wel gezien en ondersteund. Maar ook zijn er zorgen, met name over verkeersveiligheid en overlast. Hiervoor is inmiddels een 'begeleidingsgroep' opgericht waarin enkele bewoners meedenken over manieren om verkeersveiligheid te bevorderen en overlast te voorkomen.

Reactie: Wat mij verbaast is dat er nu plotseling een '**begeleidingsgroep**' is opgericht, waarin al bewoners participeren. Hoe is die groep tot stand gebracht en is voor participatie een oproep gedaan?

Kennelijk heeft de Gemeente zelf geen idee hoe de verkeersveiligheid kan worden geborgd en overlast kan worden voorkomen bij parkeervrij en moet een begeleidingsgroep daar nu achteraf alsnog antwoorden op bedenken. **Als bewoner lijkt mij dat de Gemeente bij het voorstel om de Herengracht 1-103 parkeervrij te maken over genoemde aspecten vooraf moeten hebben nagedacht en dit zou moeten worden meegenomen bij de besluitvorming tot parkeervrij. Dit is tevens een bevestiging dat het gehele proces onzorgvuldig is ingericht**.

Verder kan naar mijn mening met het kiezen voor een bepaalde inrichting slechts een zeer beperkte invloed worden uitgeoefend op de mate van overlast. Overlast beperken kan slechts door regelgeving en strenge handhaving en daarover heb ik bij de introductie van het plan tot parkeervrij maken niets gehoord.

Wat betreft het advies van het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit; het advies voor een parkeervrije inrichting van dit specifieke rak is positief. Hierbij speelt mee dat de parkeervakken hier al drie jaar opgeheven zijn. In het advies wordt echter ook gesteld dat in de toekomst, bij eventuele verdere uitrol, ook stevige maatregelen horen.

Reactie: Zoals ik het advies lees is parkeervrij maken van de (gehele) Herengracht onder de huidige condities niet realiseerbaar. Maar als het dan toch ergens moet, dan maar dit rak. Hieruit kan je direct de conclusie trekken dat het parkeervrij maken van dit **specifieke rak** feitelijk gezien kan worden als **experiment**. En dat het een experiment betreft wordt nu juist weer tegengesproken door de Gemeente!

Een laatste punt van bezwaar gaat over de mogelijkheid om werkzaamheden aan panden uit te voeren. In het nieuwe ontwerp is de Herengracht 1-103 parkeervrij, echter niet autovrij. Het rak is dus bereikbaar met de auto, en net als in de huidige situatie kunnen vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd die noodzakelijk zijn voor werkzaamheden. In het nieuwe profiel is door het opheffen van de scheiding tussen parkeervakken, rijbaan en stoep, meer ruimte voor dergelijke werkzaamheden.

Reactie: Het rak wordt enkel parkeervrij en niet autovrij. Laden en lossen blijft dus mogelijk en voor langdurig parkeren kan een vergunning worden aangevraagd. Maar nu de storingsmonteur die voor enkele uren bij een pand moet zijn. Een vergunning aanvragen kan niet vanwege urgentie en langdurig parkeren zal niet toegestaan zijn. En er worden dagelijks auto's van aannemers voor een beperkte tijd geparkeerd omdat zij een klus moeten doen. Hun auto is daarbij vaak hun magazijn voor onderdelen

en gereedschap. Hoe denkt de Gemeente hier een oplossing voor te hebben als er geen parkeergelegenheid komt op de gracht?

Betrouwbaarheid van de buurtpeiling
Net als in uw vorige brieven trekt u de betrouwbaarheid van de buurtpeiling in twijfel. Ten eerste wil ik graag toelichten waarom voor een buurtpeiling gekozen is.

Voor de herinrichting van de Herengracht 1-103 lag het ontwerp al vast. Signalen uit de buurt waren aanleiding om dit ontwerp te heroverwegen. De gemeente denkt niet licht over het herzien van een dergelijk plan, en daarom was het belangrijk te peilen of er breder draagvlak was in de buurt dan alleen de geluiden die ons tot dan toe bereikt hadden. De bewonersavond is georganiseerd om toelichting te kunnen geven, vragen te beantwoorden, maar vooral op te halen wat voor meningen en zorgen er spelen. Daarbij was een peiling van belang omdat dit een breder beeld geeft dan aanwezigheid op een avond.

Omdat er niet alleen bij u twijfels leefden over de betrouwbaarheid van de peiling, is door OIS (Onderzoek, Informatie & Statistiek) een check gedaan op de data. Hieruit blijkt dat ook na correctie voor mogelijk onbetrouwbare resultaten, de uitslag van de buurtpeiling een goede indicatie geeft van de meningen in de buurt.

Ook suggereert u dat wij de vragen uit de buurtpeiling zo hebben geformuleerd om daarmee de uitslag van de peiling te beïnvloeden. We benadrukken dat daar totaal geen sprake van is.

Reactie: Bij de Gemeente leeft al veel langer de wens om de Herengracht parkeervrij te maken. Vorige jaar berichten ons daarover al signalen. Daarvoor had zij dus al veel eerder een **zorgvuldig proces van inspraak** kunnen organiseren om te bepalen of er voldoende draagvlak is voor parkeervrij.

De vraagstelling in de buurtpeiling is dubieus en sturend geweest, omdat volledig voorbij is gegaan aan het advies van het Expertiseteam ORM, namelijk dat het **EERLIJKE VERHAAL** verteld moet worden aan bewoners en ondernemers bij een eventueel te houden peiling om vast te stellen of er voldoende draagvlak is voor parkeervrij. Alleen al omdat bij het gevoerde buurtgesprek en de gehouden buurtpeiling totaal niet is ingegaan op de gevolgen van parkeervrij kan de uitslag **niet als representatief** te worden gezien.

De gehouden buurtpeiling is een slag in de lucht. Niet alleen kon iedereen de peiling invullen, maar dat kon ook nog eens anoniem. Hoe betrouwbaar wil je de resultaten hebben!. Als er gesjoemeld kan worden, dan wel bij deze peiling. En dat is feitelijk ook gebeurd en door de gemeente zelf vastgesteld. Niet alleen elimineert de Gemeente bij een eerste analyse sowieso 90 respondenten omdat die de enquete niet volledig hebben ingevuld, bij een latere nadere analyse van de ingevulde stemmen, worden er daarnaast nog eens 145 stemmen als minder betrouwbaar gezien., totaal 235 stemmen. Van alle niet in beschouwing genomen stemmen blijken er ook nog eens ca 80 tot 90% voor het parkeervrij maken te hebben gestemd. Als de Gemeente deze uitslag als betrouwbaar ziet, weet ik niet meer wie ik serieus moet nemen. Daar komt nog bij, dat ik veronderstel dat OIS een gemeentelijke instantie is, dus de slager keurt zijn eigen vlees. Dus kan de Gemeente mij geen enkele zekerheid

bieden, dat er met de nu wel in de beschouwing genomen stemmen er een betrouwbaar beeld kan worden gegeven van voldoende draagvlak voor parkeervrij.

Anders geformuleerd, neemt het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Centrum de eindverantwoordelijkheid dat een valide besluit destijds in 2019 om Herengracht 1-103 met 24 parkeervakken in te richten nu op basis van een onbetrouwbare peiling wordt gwijzigd in volledig parkeervrij!

Let wel, ik ben voor het houden van een betrouwbare peiling op basis waarvan de Gemeente alsnog kan vaststellen of er voldoende draagvlak is voor geheel parkeervrij.

Tot slot vraagt u nog om gegevens uit de buurtpeiling. Er is bewust gekozen voor een gebied met belanghebbenden, met daarnaast de mogelijkheid om buren op de peiling te wijzen, zie onze reactie van 4 mei jl. Voor het doel van de peiling was het niet noodzakelijk om een verdere uitsplitsing van resultaten te vragen, die is dus ook niet uitgezocht. Wel hebben we naar de verschillende postcodes gekeken, daarover kunnen we het volgende zeggen: van de 593 complete reacties waren er 503 van een postcode voorzien. In onderstaande tabel is te zien uit welke postcodegebieden de reacties afkomstig zijn.

Aantallen per postcodegebied	
1015	444
1016	26
1013	20
1012	7
Overige en onjuiste postcodes	6

Reactie: Op uw opmerking dat bewust is gekozen voor een gebied met **belanghebbenden** is het nodige af te dingen. Als het gaat om algemene overlast lijkt mij dat de bewoners van het betreffende rak Herengracht 1-103 en het daartegenover gelegen gedeelte met 2-78 de echte belanghebbenden zijn. Voor de parkeerdruk zou een wat groter gebied als belanghebbenden kunnen worden aangewezen. Maar ik begrijp niet dat bewoners in bv de Jordaan en Westerdok in dit verband als belanghebbenden kunnen worden aangemerkt.

Verder geeft Mevrouw Oostra aan dat de meeste respondenten vrijwillig hun **adresgegevens** hebben opgegeven. Naar mijn idee bestaat een adres uit **woonplaats, straatnaam en huisnummer met eventuele toevoeging**. U heeft het in uw reactie over dat de meeste respondenten hun postcode hebben vermeld. Van de Gemeente **eis ik een volledig inzicht** in de door de Gemeente ontvangen gegevens om vast te kunnen stellen, of er daadwerkelijk adresgegevens van de meeste respondenten bekend zijn.

Om enige **duiding van het betreffende belang** van de respondenten te verkrijgen heb ik om gegevens gevraagd, die u mij **NIET** heeft verstrekt. Daarom nogmaals vooralsnog het vriendelijk verzoek om aan **beantwoording** van mijn **vragen te voldoen**. Als mevrouw Oostra gelijk heeft, is het toch heel gemakkelijk om uit het databestand de antwoorden op de door mij gestelde vragen te verstrekken.

Het is illustratief voor het gehele proces dat u niet eens de moeite neemt om in te gaan op de door mij vastgestelde fout dat u 604 respondenten beschouwd terwijl u aangeeft 593 respondenten mee te nemen in uw analyse.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Reactie: Zoals hierboven aangegeven heeft u mij **onvoldoende** geïnformeerd. Ik verzoek u de antwoorden op de door mij eerder gestelde vragen te geven en ook op het gestelde in deze brief te reageren.

Met vriendelijke groet,
(...)