

Beste Henny, Rob & William & Dirk,

Na onderling overleg zijn wij tot de conclusie gekomen dat we ons helaas niet kunnen vinden in de voorgestelde oplossing voor het verkeersprobleem in de Helmersbuurt uit de notitie bewonersoverleg Helmers- en Borgerbuurt dd 17 juli 2011 en het niet eens zijn met grote delen van de inhoud van de notitie. Ook zijn we het, nu terugkijkend, niet eens met de manier waarop getracht is een alternatieve oplossing te vinden voor de verkeersoverlast die de Helmersbuurt ondervindt. Hieronder lichten wij dit nader toe.

Over de werkwijze van het overleg

Het doel van het overleg o.l.v. Rob Hundman was om samen met bewoners uit de verschillende buurten na te denken of er alternatieven waren voor het afsluiten van de Hennesbrug aangezien de Borgerbuurt hier bezwaren tegen had. Dit overleg is echter verworpen tot een 'democratische' afstemming van mogelijke oplossingen/opties, waarbij rationele en irrationele argumenten even veel waarde hadden en waarbij iedere zelfbenoemde vertegenwoordiger van een buurt een veto had. In feite was niemand officieel vertegenwoordiger/afgevaardigde met een stemrecht, maar juist een iemand uit een buurt die zou meedenken over een oplossing. Er zijn zoals in de notitie beschreven meerdere oplossingen op tafel gekomen, maar als er geen meerderheid werd gevonden, of als iemand pertinent tegen een bepaalde oplossing was, werd deze niet verder onderzocht.

De enige reden dat de laatste optie is overgebleven is dat de bewoonster van de Jacob van Lennepkade Zuid haar veto niet heeft gebruikt. Zou dit het geval zijn geweest, zou er nu ook geen 'oplossing' gepresenteerd kunnen worden. Iedere andere partij aan tafel stemde alleen in met oplossingen waardoor ze zelf absoluut niet geraakt zouden worden. En gaven een veto zodra zij wel geraakt zouden worden. Dit heeft nu geleid tot het resultaat waarbij de Helmersbuurt nog steeds als trechter fungeert voor verkeer uit de Borgerbuurt en sluipverkeer uit andere buurten. Concluderend over de werkwijze kunnen we zeggen dat als er vijf partijen aan tafel zitten, allen met een gelijk stemrecht en een veto die over een oplossing mogen stemmen waarbij slechts één partij een probleem ondervindt, de ene partij altijd het onderspit zal delven als de andere partijen niet gebaat zijn bij verandering. Dit is ook wat er nu gebeurd is.

De door ons voorgestelde oplossing

De huidige verkeersoverlast in de Helmersbuurt is ontstaan doordat er drie straten in het verleden in de Borgerbuurt zijn afgesloten. Een meest logische oplossing is om één van deze straten weer te openen; het in ere herstellen van het fietspad in een eenrichting uitgaande weg langs het plantsoen aan de Jacob van Lennepkade noord. De bezwaren van de school zijn naar onze mening eerder emotioneel dan rationeel ingegeven; een eenvoudig hekje scheidt het plantsoen af van deze eenrichtingsverkeer weg, en de huidige situatie is bijna net zo (on)veilig als de voorgestelde. Een kind kan ook door een scooter of fiets worden aangereken of het water in lopen, kinderen horen niet op het fietspad of

straat. Bovendien rijdt aan de andere kant van het plantsoen ook verkeer, dus de noodzaak van een hekje rond het plantsoen/schoolplein is nu ook al aan de orde. De kinderen van één van de schrijvers van deze brief (Friso Heidinga) zitten ook op de Kinkerbuurtschool, volgens hem is in het geheel gezien deze oplossing veel veiliger voor zijn kinderen omdat er hiermee een andere plaats die nu veel gevaarlijker is voor kinderen, nl de oversteekplaats op de hoek Kanaalstraat/Nicolaas Beetsstraat naar het speeltuintje op het Arie Biemondplantsoen, met deze oplossing veel veiliger zal worden.

Onjuistheden in de notitie bewonersoverleg Helmers- en Borgerbuurt dd 17 juli 2011

Er zijn meerdere punten in de notitie die wat ons betreft geen goede weergave geven van zaken, nu noemen we alleen de belangrijkste punten:

1) Er wordt een onjuiste vertaling van auto's per etmaal naar auto's per uur gemaakt. Het aantal per etmaal wordt eenvoudig door 24 gedeeld, waardoor 156 auto's per etmaal 6,5 per uur zouden zijn (in de notitie staat zelfs 5,6 maar dit zal een typefout zijn...). Overdag is er natuurlijk veel meer verkeer dan 's nachts, verkeer is niet evenredig verdeeld over een etmaal, net zo goed dat het niet evenredig verdeeld is over de week

2) Er rijden nu 368 auto's per etmaal over de Van Lennepkade zuid (volgens een meting aan het begin van de vakantie). Na omdraaiing van de rijrichting zouden er 603 auto's per etmaal gaan rijden. Er wordt gesteld dat dit een toename van 14% is (punt 2.14). In werkelijkheid is het een toename van 63%.

3) Er wordt gesteld dat de verkeersbelasting in de Wilhelminastraat bijzonder laag is (punt 2.14). Dit is tendentieus, de belasting is niet bijzonder laag maar normaal voor een woonbuurt. Daarna wordt gezegd dat de intensiteit laag blijft. Dit is niet waar; volgens de gepresenteerde cijfers is een grote verkeerstoename te verwachten. Door de omdraaiing van de kade krijgt de Wilhelminastraat 368 auto's per etmaal meer te verwerken, te veel voor deze dichtbebouwde kinderrijke woonstraat. Dit is een toename van honderden procenten.

4) Het verkeer uit de Wilhelminastraat langs het plantsoen/speeltuin in de Nicolaas Beetsstraat naar de Hennesbrug zal ook enorm toenemen. Op deze route is sinds kort ook een kinderdagverblijf gevestigd waarvan de kinderen dagelijks in het Arie Biemondplantsoen spelen, het oversteken op deze plek is nu al gevaarlijk en zal er dus ook niet veiliger op worden. Dit geldt ook voor de vele kinderen die in de buurt wonen en ook oversteken naar het plantsoen. Het is daarbij opmerkelijk dat dergelijke argumenten wel steekhoudend mogen zijn voor het Nicolaas Beetsplantsoen/schoolplein maar niet lijken te gelden voor het Arie Biemondplantsoen.

5) Het verkeer in de Kanaalstraat zal niet met 50% afnemen omdat er niet is meegenomen dat ook verkeer uit de WG buurt en uit de Helmersbuurt zelf ook door de Kanaalstraat rijdt. De stroom vanuit de Borgerbuurt zou met 50% afnemen, dit betekent niet dat het gehele verkeer met 50% afneemt.

Daarnaast zijn er nog diverse opmerkingen te maken. Het voert nu te ver om deze allemaal te gaan benoemen. Concluderend stellen we dat de cijfers bij de oplossing die nu voorgesteld wordt – het omdraaien van het verkeer op de Van Lennepkade Zuid – niet correct zijn. De voorgestelde oplossing verschuift het verkeersprobleem, dat zoals gezegd ontstaan is door afsluiting van wegen binnen de Borgerbuurt, alleen maar naar andere plekken in de Helmersbuurt, zonder de plekken waar nu de meeste hinder wordt ervaren (Nicolaas Beetsstraat en Kanaalstraat) voldoende te ontlasten.

Conclusie

Het omdraaien van de rijrichting op de Van Lennepkade Zuid is een verschuiving van het probleem naar de bewoners van de Van Lennepkade zuid (deze krijgen een verkeersverhoging van meer dan 60%) en de Wilhelminastraat (krijgen een verkeersverhoging van ruim vele honderden procenten). Dit zelfde geldt voor de Nicolaas Beetsstraat; met een oversteekplaats voor een kinderdagverblijf en kinderen uit de buurt naar een speeltuin (in het Arie Biemondplantsoen) krijgt deze een te grote verkeerstoename te verwerken. Dit rijmt niet met het stedelijk beleid waarbij de doelstelling is om woonbuurten verkeersluw te maken. Een werkelijke oplossing ligt in het creëren van een eigen afvoerweg (alsmede een eigen aanvoerweg) voor het verkeer in de Borgerbuurt. Wij waarderen de moeite die gedaan is door alle betrokken om een oplossing te vinden voor de verkeersoverlast. Wij kunnen ons echter niet verbinden aan zowel de werkwijze waarop de notitie tot stand is gekomen als aan de voorgestelde oplossing. Naar onze mening kan dit probleem echter alleen worden opgelost door een besluit van de verantwoordelijke wethouder van verkeer op basis van criteria die vanuit het stedelijk beleid zijn vastgesteld. Deze criteria zijn:

- Het in zijn algemeenheid terugdringen van autoverkeer in de stad en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer.
- Het streven naar verkeersluwe woonbuurten.
- Het terugdringen van fijnstof en geluidsoverlast in de woonbuurten en het vergroten van de verkeersveiligheid in de woonbuurten.
- Het streven om bestemmingsverkeer wel in de buurt te houden maar al het andere verkeer via de hoofdverkeersaders te laten rijden.
- Iedere buurt te voorzien van een eigen af- en aanvoer aansluiting op een grotere verkeersader.

Met vriendelijke groet,

Friso Heidinga

Ronald Veerbeek

Marius van de Pol

(bewoners Nicolaas Beetsstraat/Kanaalstraat)