



Varianten Voorlopig Ontwerp Wegprofiel Eilandenboulevard

Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Centrum



Documentnummer 0728-VO-2015-06-04- Presentatie-boekje

Versie: 0.1

Datum: 04-06-2015

Auteur(s) : Maarten Innemee - Realizing Urban Life
Kees Bes - Stadsdeel Centrum

In opdracht van: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum



Voorwoord

Nieuw leven voor de Eilandenboulevard. In 2005 heeft het stadsdeel met de bestuursopdracht Economie en Toerisme in de oostelijke binnenstad een start gemaakt met de herontwikkeling van de Eilandenboulevard.

Het bestuur wil de Eilandenboulevard omvormen van een drukke doorgangsroute voor autoverkeer tot een aangenaam verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers. Een omgeving met prettige wandelroutes die onder andere toeristen uitnodigt om vanuit het centrum attracties in de oostelijke binnenstad te bezoeken en langer te verblijven. Een fraaie, groene allee waar het aangenaam vertoeven is, met mooie pleinen en uitzicht op het water.

De kwaliteitsverbetering van de Eilandenboulevard moet het bezoek en de plaatselijke economie stimuleren. Daar kunnen zowel de boulevard als de drie achterliggende eilanden van profiteren.

Inmiddels zijn we 10 jaar verder. Dat geeft de weerbarstigheid en complexiteit van het plan aan. Mede vanwege die complexiteit splitsen we de inspraak over de herinrichting van de Eilandenboulevard op in drie thema's: (weg)profiel, talud en water. Als eerste wordt nu het (weg)profiel in inspraak gebracht.

Ik ben dan ook blij u de uitwerking van het masterplan met verschillende varianten voor het wegprofiel te kunnen presenteren. De varianten zijn in overleg met vertegenwoordigers van de Vereniging Nieuwe Vaart, het Eilandoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt en omstreken tot stand gekomen.

De varianten geven een goed beeld van de verschillende mogelijkheden voor de inrichting van het wegprofiel. Afhankelijk van de te maken keuzes zijn varianten onderling uitwisselbaar. We horen graag uw voorkeur.

Namens het dagelijks bestuur
Jeanine van Pinxteren
Portefeuillehouder inrichting openbare ruimte

COLOFON	2	<i>Verkeerscommissie stadsdeel Centrum</i> -----	17
VOORWOORD	3	<i>Centrale Verkeer Commissie</i> -----	17
INHOUDSOPGAVE	5		
1. INLEIDING	7		
1.1 WERKGEBIED -----	8		
1.2 OPZET BOEKWERK -----	8		
2. WAT VOORAF GING	11		
2.1 BESTUURSOPDRACHT ECONOMIE EN TOERISME -----	12		
2.2 ANALYSE EN VISIE -----	12		
2.3 INFORMATIE AVOND VOORLOPIGE UITGANGSPUNTEN -----	12		
2.4 KLANKBORDGROEPEN -----	12		
2.5 INSpraakavond nota van uitgangspunten -----	13		
2.6 COMMISSIEVERGADERING INRICHTING OPENBARE RUIMTE -----	13		
2.7 WERKBIJEENKOMSTEN -----	13		
2.8 MASTERPLAN -----	14		
2.9 VOORBEREIDING VOORLOPIG ONTWERP -----	14		
<i>a. Uitwerking varianten</i> -----	14		
<i>b. Pilot inrichting talud</i> -----	14		
<i>c. Doorstroming</i> -----	16		
<i>d. Scheepswerven</i> -----	16		
<i>e. Jasper Grootveld drijvende tuinen</i> -----	16		
2.10 VRIJGAVE VOOR INSpraak -----	16		
2.11 DIVERSE TOETSINGEN IN VOORLOPIG ONTWERP FASE -----	16		
<i>Werkgroep Verkeerslichten</i> -----	17		
		<i>Verkeerscommissie stadsdeel Centrum</i> -----	17
		<i>Centrale Verkeer Commissie</i> -----	17
		3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL	19
		3.1 PROFIEL -----	20
		<i>Profiel variant 1:</i> -----	20
		<i>Profiel variant 2:</i> -----	20
		<i>Profiel variant 3:</i> -----	20
		<i>Bestaand</i> -----	22
		<i>Variant 1</i> -----	26
		<i>Variant 2</i> -----	30
		<i>Variant 3</i> -----	34
		3.2 PLEIN VOOR DE OOSTERKERK -----	38
		<i>Plein voor de Oosterkerk variant 1:</i> -----	38
		<i>Plein voor de Oosterkerk variant 2:</i> -----	38
		<i>Plein voor de Oosterkerk variant 3:</i> -----	38
		<i>Varianten plein voor de Oosterkerk</i> -----	40
		3.3 KATTENBURGERPLEIN -----	42
		<i>Kattenburgerplein variant 1:</i> -----	42
		<i>Kattenburgerplein variant 2:</i> -----	42
		<i>Kattenburgerplein variant 3:</i> -----	42
		<i>Varianten Kattenburgerplein</i> -----	44
		3.4 PARKEERPLAATSEN -----	46
		4. HOE NU VERDER?	49
		4.1 DISCUSSIEPUNTEN -----	50
		4.2 COMMUNICATIE -----	50
		4.3 VOORLOPIG ONTWERP TALUD EN WATER -----	50

1. INLEIDING

1.1 WERKGEBIED

Voor u ligt het Voorlopig Ontwerp (VO) van het wegprofiel van de herinrichting van de Eilandenboulevard. Naast het VO van het wegprofiel zal er in een later stadium ook een VO voor het talud en een VO voor het water gemaakt worden. Het VO van het wegprofiel beslaat de ruimte, die aan de ene kant begrensd wordt door de huizenrij en aan de andere kant loopt tot en met de bomenrij aan de waterzijde.

1.2 OPZET BOEKWERK

Dit boekwerk behandelt ten eerste een kort overzicht van het proces tot nu toe en ten tweede een overzicht van de ontwerpvarianten, welke het VO van het wegprofiel van de Eilandenboulevard vormen. De ontwerpvarianten bevatten elementen, die onderling uitwisselbaar zijn. De keuzes, die gemaakt zijn om tot de varianten te komen, worden in dit deel van het boekwerk onderbouwd. Tot slot worden kort belangrijke zaken voor het vervolgproces genoemd.

2. WAT VOORAF GING

De herinrichting van de Eilandenboulevard heeft een lange geschiedenis. Daarom neem ik u in vogelvucht mee hoe het proces tot nu toe is verlopen.

2.1 BESTUURSOPDRACHT ECONOMIE EN TOERISME

Dit project startte met de Bestuursopdracht Economie en Toerisme in de oostelijke binnenstad, die het dagelijks bestuur op 24 mei 2005 heeft vastgesteld. Tussen 2008 en nu zijn de plannen voor de Eilandenboulevard verder ontwikkeld en uitgewerkt.

2.2 ANALYSE EN VISIE

Eind 2007 heeft bureau Realizing Urban Life een uitgebreide analyse uitgevoerd in het gebied. Hieruit kwamen de volgende conclusies naar voren (zie ook –*verwijzing naar analyseboekwerk op website*):

- De huidige eilandenboulevard lijkt een op zichzelf staande structuur te zijn. Er is weinig relatie tussen de boulevard, de Nieuwe Vaart en de achterliggende eilanden.
- De drie achterliggende eilanden hebben elk een eigen karakter.
- De Eilandenboulevard is ingericht als doorgaande verkeersader.
- Toerisme is slechts zeer beperkt aanwezig.
- Door het ontbreken van zicht op de Nieuw Vaart, ontbreekt er een relatie tussen de boulevard en het water.
- Door het grootschalige en lineaire karakter van de eilandenboulevard wordt het zicht van de gebruiker naar voren gericht. Dit wordt versterkt door de twee bommenrijen, de begroeiing aan het water, de woonboten en het langsparkeren.
- Door diverse ontwikkelingen aan de oostzijde van Amsterdam komt de oostelijke binnenstad steeds centraler in Amsterdam te liggen. Het draagvlak voor functies wordt hier dan ook steeds groter.

Deze conclusies zijn in januari 2008 door bureau Realizing Urban Life gebruikt als uitgangspunten om te komen tot een visie op de nieuwe inrichting van de Eilandenboulevard (zie ook –*verwijzing naar analyseboekwerk op website*).

2.3 INFORMATIE AVOND VOORLOPIGE UITGANGSPUNTEN

In oktober 2010 heeft het dagelijks bestuur besloten de voorlopige uitgangspunten met alle belanghebbenden te bespreken. Op 16 november 2010 heeft de portefeuillehouder Openbare Ruimte op een informatieavond de visie van het stadsdeel en de daarop gebaseerde algemene uitgangspunten voor de herinrichting van de Eilandenboulevard gepresenteerd.



Informeren en ophalen van ideeën in de buurt.

2.4 KLANKBORDGROEPEN

In de winter van 2010/2011 zijn er drie klankbordgroepen ingesteld: één met walbewoners, één met woonbootbewoners, één met ondernemers en met vertegenwoordigers van instellingen. De klankbordgroepen zijn verschillende keren bijeen geweest. Naar aanleiding van deze klankbordgroepbijeenkomsten zijn de Nota van Uitgangspunten, de uitwerkingen en referentiebeelden op verschillende punten aangepast.

2.5 INSPRAAKAVOND NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

De inspraakavond van 20 maart 2012 bestond uit een informatie- en een inspraakdeel. Tijdens het informatiedeel konden de bezoekers aan de hand van informatieborden over onder andere de herinrichting van het maaiveld, de oever en het water, kennis nemen van de belangrijkste voornemens van het stadsdeel.

De inspraak was plenair en werd voorafgegaan door inleidingen van de Vereniging de Nieuwe Vaart (VNV), het Eilandenoverleg en de portefeuillehouder Openbare Ruimte.



Veel belangstelling voor de plannen.

2.6 COMMISSIEVERGADERING INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Ter verduidelijking zaten bij de Nota van Uitgangspunten voorbeelden hoe de plannen uitgewerkt zouden kunnen worden. Tijdens de bespreking in de commissievergadering van 2 oktober 2012 bleek dat er verwarring was ontstaan

over de status van de uitwerkingen van de uitgangspunten in de Nota van Uitgangspunten. Om die reden zijn in de raadsvergadering van 27 november 2012 de volgende uitgangspunten vast gesteld.

1. De Eilandenboulevard wordt getransformeerd van verkeersgebied tot verblijfsgebied;
2. De herprofilering draagt bij aan de ontwikkeling van het gebied waar bewoners, ondernemers en bezoekers van profiteren;
3. Langs het water komt een aantrekkelijke wandelroute;
4. Er worden maatregelen genomen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen;
5. Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers;
6. De herprofilering doet recht aan de historische en huidige functie van het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk;
7. Door de herinrichting zijn de van oudsher drie eilanden, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg, beter te onderscheiden;
8. Het contact tussen de Eilandenboulevard en het water wordt hersteld;
9. Er komt een bijzondere plek aan het water om te verblijven en aan te meren;
10. De doorstroming in de Nieuwe Vaart moet worden verbeterd.

2.7 WERKBIJEENKOMSTEN

Bij de vaststelling van de tien uitgangspunten is tevens besloten om deze uit te werken tot een masterplan in overleg met bewoners, ondernemers en instellingen. Hiervoor zijn met alle belangstellende per thema vier werkbijeenkomsten georganiseerd in het Werkteater. Deze bijeenkomsten leverden een groot aantal ideeën op. Een deel van deze ideeën staat in het masterplan, het andere deel heeft het stadsdeel verwerkt in het voorlopig ontwerp voor zover dat mogelijk was. Bij elk idee is in de bijlage van het masterplan aangegeven wat het stadsdeel ermee heeft gedaan/gaat doen.

2. WAT VOORAF GING



Werkbijeenkomst in het Werkteater over de uitwerking van de plannen voor het Masterplan.

2.8 MASTERPLAN

Op 18 februari 2014 heeft de stadsdeelraad het masterplan gemandeerd vastgesteld. Bij de vaststelling van het masterplan zijn twee moties aangenomen. Het amendement wijzigt het masterplan op vier punten:

- A. De Oesjesduiker wordt niet verhoogd, maar beperkt aangepast ten behoeve van de kleine pleziervaart;
- B. Er vindt geen bomenkap plaats om het zicht op de Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum;
- C. Er komt een mogelijkheid om langs het water te fietsen, waartoe extra ruimte wordt gemaakt in het profiel. Daartoe worden varianten ontwikkeld die ter besluitvorming worden voorgelegd bij het voorlopig ontwerp;
- D. De kruising van de Kattenburgerstraat en Eilandenboulevard wordt uitgevoerd als (verbeterde) T-kruising, waarbij varianten worden ontwikkeld die ter besluitvorming worden voorgelegd bij het voorlopig ontwerp.

De twee aangenomen moties betreffen parkeren en het weren van scooters/bromfietsen zonder helmplicht van het fietspad en parkeren. De motie over parkeren stelt dat het dagelijks bestuur de compensatie van

de sterk vermindering van het parkeerplaatsen op de Eilandenboulevard nog voor vaststelling van het DO aan de Bestuurscommissie voor moet leggen, met inachtnaam van het feitelijk gebruik van parkeergarages. Op de Eilandenboulevard kan pas een substantieel aantal (meer dan 10) parkeerplaatsen opgeheven worden als deze compensatie gevonden is.

2.9 VOORBEREIDING VOORLOPIG ONTWERP

a. Uitwerking varianten

Het stadsdeel heeft de afgelopen tijd gebruikt om de varianten verder uit te werken conform de wens van de Stadsdeelraad. Deze varianten heeft het stadsdeel aangeboden aan de werkgroep Verkeerslichten, de stadsdeel Verkeerscommissie en de Centrale Verkeerscommissie. Tijdens dit proces heeft het stadsdeel de Vereniging de Nieuwe Vaart en het Eilandenoverleg actief geïnformeerd. Na elke zitting heeft het stadsdeel de resultaten van de commissies in het ontwerp verwerkt en besproken met de VNV, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt. De verschillende partijen hebben ideeën aangedragen. Deze werkwijze heeft tot de voorliggende varianten geleid.

b. Pilot inrichting talud

Om de discussie over de inrichting van het talud handen en voeten te geven is in overleg en op initiatief van twee woonbootbewoners een pilot gestart. Onder begeleiding van de landschapsarchitect Bram Breedveld zijn verschillende varianten uitgewerkt. Binnen de pilot komen ook zaken als zelfbeheer, het opruimen van het talud, het aanpassen van de toegangen tot de woonboten aan de orde. De woonbootbewoners hebben de Universiteit van Wageningen gevraagd advies te geven over de wijze waarop het zelfbeheer ingevuld kan worden.



2. WAT VOORAF GING

c. Doorstroming

De doorstroming van het waterkritische gebied mag niet verslechteren en moet indien mogelijk verbeteren. Het is een nadrukkelijke en noodzakelijke wens van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht de doorstroming in het waterkritisch gebied te verbeteren. Het stadsdeel onderschrijft deze wens en zal daaraan medewerking verlenen.

Om de doorstroming te verbeteren zijn Waternet en het stadsdeel in overleg met de exploitanten van de werven Kromhout en Koning William.

Een knelpunt blijft de Entrepotdoksluis. Insteek is de doorstroming van de sluis te verbeteren. Om dit te bereiken wil Waternet de volgende maatregelen treffen:

- Het plaatsen van waterschermen in en rond de sluis;
- Het verplaatsen van aanlegsteigers van de werven;
- Het verplaatsen van boten aan de uitstroomzijde (Nieuwe Vaart) van de sluis.

d. Scheepswerven

Het stadsdeel heeft overlegd met de exploitanten van de scheepswerven 't Kromhout en Koning William. Tijdens dit overleg hebben de werven aangegeven hun exploitatie te willen veranderen. Ze willen hun bedrijf omturnen van een reparatiewerf naar jachthaven. Dit heeft tot voordeel dat de geluidsoverlast minder wordt en het de mogelijkheid biedt om aan de wens van Waternet om de doorstroombaarheid van het gebied te verbeteren tegemoet te komen.

Het wijzigen van de aanlegsteigers biedt de mogelijkheid boten te verplaatsen uit de uitstroomzijde van de Entrepotdoksluis aan de Nieuwevaartzijde. Hiervoor moet het bestemmingsplan Water worden aangepast.

e. Jasper Grootveld drijvende tuinen

Binnen het project vallen twee tuinen van Jasper Grootveld. Eén tuin op de oude ligplaats van Kees Hoekert aan de Wittenburgergracht nummer 2. En één naast de Pelikaanbrug bij de werf Koning William.

Tuin oude ligplaats Kees Hoekert

In de Entrepotdokhaven in het Oostelijk Havengebied, achter het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis aan de Zeeburgerkade ligt al werk van Jasper Grootveld. Het voorstel is deze bestaande tuin hier aan toe te voegen. Inmiddels is hier overleg over met stadsdeel Oost.

Tuin naast de Pelikaanbrug

De buurt heeft als alternatief voor de verblijfplaats vóór de Oosterkerk aangegeven een verblijfplaats te maken tussen de sluis en de pelikaanbrug tegenover de Oosterkerk, met uitzicht op de Oosterkerk. In dit idee zou de drijvende tuin naast de Pelikaanbrug een plaats kunnen krijgen. Het verplaatsen van de watertuin uit het waterkritisch gebied geeft de werf King William de mogelijkheid boten te verplaatsen uit de Entrepotdoksluis waardoor aan de wens van Waternet tegemoet wordt gekomen de door stroombaarheid in het gebied te verbeteren.

2.10 VRIJGAVE VOOR INSpraak

Gelet op de complexiteit van het project splitsen we de inspraak over de herinrichting van de Eilandenboulevard in drie thema's: (weg)profiel, talud en water. Als eerste wordt het (weg)profiel in inspraak gebracht.

Over de inrichting van het talud, de verblijfplaatsen, de watertrap, het podium voor de Oosterkerk en de inrichting van het water organiseert het stadsdeel een apart overleg met de Vereniging de Nieuwe Vaart, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt, waarbij ook inspraak gehouden wordt over deze plannen.

2.11 DIVERSE TOETSINGEN IN VOORLOPIG ONTWERP FASE

De Eilandenboulevard is onderdeel van het Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Fiets en overstijgt daarmee het stadsdeel Centrum. Daarom zijn de varianten ter advisering voorgelegd aan de Werkgroep Verkeerlichten, de Verkeerscommissie van het stadsdeel Centrum en de Verkeerscommissie van de Centrale Stad.

Werkgroep Verkeerslichten

Profielen

De werkgroep stemt in met het profiel met een fietspad langs het water en het profiel waarbij het fietsen wordt gedoogd langs het water. De commissie heeft een lichte voorkeur voor een wegprofiel met een wandelpromenade langs het water en een fietspad in twee richtingen aan de huizenzijde.

Plein voor de Oosterkerk

De werkgroep geeft aan dat bij een verhoogd plein waarbij de auto te gast is de verkeerslichten kunnen vervallen.

De reactie van de CVC op de varianten zijn besproken in een gezamenlijk overleg met de Vereniging Nieuwe Vaart, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt.

Verkeerscommissie stadsdeel Centrum

De verkeerscommissie kan in stemmen met de herinrichting waarbij een lichte voorkeur naar de variant met een twee richtings fietspad aan de huizenzijde en een wandelboulevard aan het water uitgaat.

Centrale Verkeer Commissie

De CvC vergadering wijst unaniem de gepresenteerde variant 3 met de fietsstrook op de rijweg af. Van de overige varianten gaat de voorkeur van de CvC uit naar de variant met een twee richtings richtings fietspad aan de huizenzijde met een wandelpromenade langs het water met de volgende opmerkingen.

Binnen de CvC hebben het GVB en de Brandweer problemen met het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen zoals de verkeersplateaus en de rammelstrook. Ook staat het aantal oversteekplaatsen (zebra's) ter discussie.

De CVC stelt voor het aantal oversteek plaatsen terug te brengen naar drie (Kattenburgerplein, plein voor de Oosterkerk en Czaar Peterplein) . En een halve meter van de rammelstrook te verplaatsen naar de zijkant van de rijbaan zodat het autoverkeer verder van de geparkeerde auto's af gaat rijden. De rammelstrook wordt versmalt tot 1 meter en makkelijk overrijdbaar. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de bezwaren van brandweer en GVB. In plaats van de plateaus ter hoogte van de duikers wordt andere bestrating voorgesteld.

3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

Voor u liggen de in samenwerking en overleg met de Vereniging Nieuwe Vaart, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt uitgewerkte varianten. Afhankelijk van de keuzes zijn onderdelen van de varianten uit te wisselen.

3.1 PROFIEL

Profiel variant 1:

- Voetpad in combinatie met een vrijliggend fietspad langs het water (gelijk aan de bestaande situatie);
- Een rijbaan van asfalt waarbij de rijrichtingen worden gescheiden door een doorgetrokken witte streep;
- Twee richtings fietspad aan de huizenzijden.

Profiel variant 2:

- Wandelboulevard langs het water waarop (informeel) fietsen wordt gedoogd;
- Een rijbaan van asfalt waarbij de rijrichtingen worden gescheiden door een rammelstrook van 1 meter. En extra een rammelstrook van 0,5 m langs de parkeerplaatsen;
- Twee richting fietspad aan de huizenzijden.

Profiel variant 3:

- Wandelboulevard langs het water;
- Waarbij de snelheid op de rijbaan wordt terug gebracht naar 30 km/u in combinatie met een fietspad op de rijweg.

Profiel: Hoe de ene ontwerpkeuze de andere beïnvloedt.

Vraag: Waarom is in Variant 2 gekozen voor een rammelstrook?

Antwoord: De rammelstrook zorgt ervoor dat automobilisten een smaller vlak asfalt hebben om te gebruiken, waardoor de snelheid verlaagd wordt. Het verkeer heeft voldoende breedte, omdat de rammelstrook overrijdbaar is. Daarnaast sluit de rammelstrook in breedte ongeveer aan op de vluchtheuvels ter plaatse van de oversteekplaatsen. Hierdoor is de uitwijking van de weg op deze plaatsen minimaal. Vergelijk op dit punt de varianten 2 en 3 en ontdek dat dit niet alleen visueel aantrekkelijk is, maar ook meer parkeerplaatsen oplevert.

Vraag: Wat zijn de consequenties van het in Variant 1 getekende fietspad aan de waterzijde?

Antwoord: Een fietspad op deze plek zorgt ervoor dat er minder ruimte is voor voetgangers. Tussen de boomkrans en het fietspad blijft een voetgangerszone van ongeveer 2m over. Dit heeft niet het karakter van een wandelboulevard met verblijfskwaliteiten. Om deze verblijfskwaliteiten meer te verkrijgen kan ervoor gekozen worden om de betontegels tussen de bomen door te laten lopen. Vergelijk de artist impression van het profiel van Variant 1 en Variant 2.

3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



Bestaande situatie



Variant 1



Variant 2

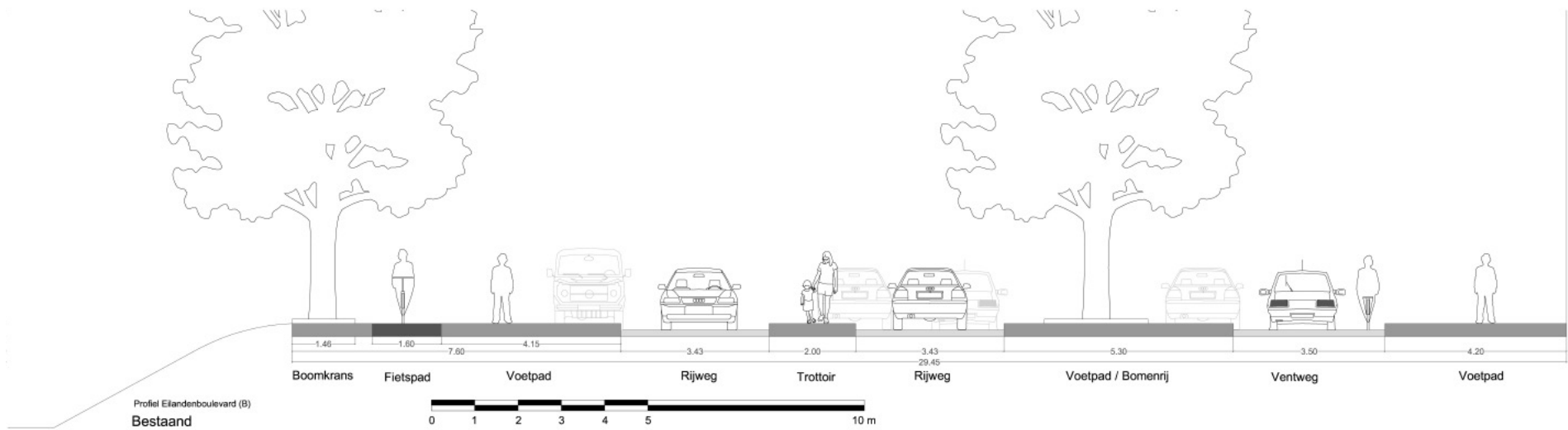
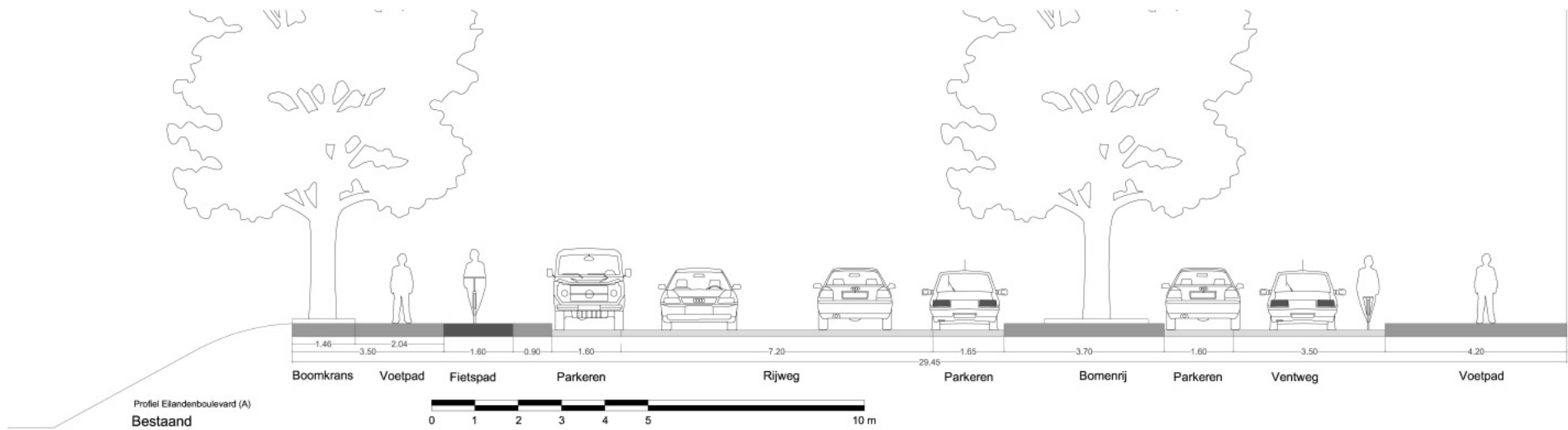


Variant 3

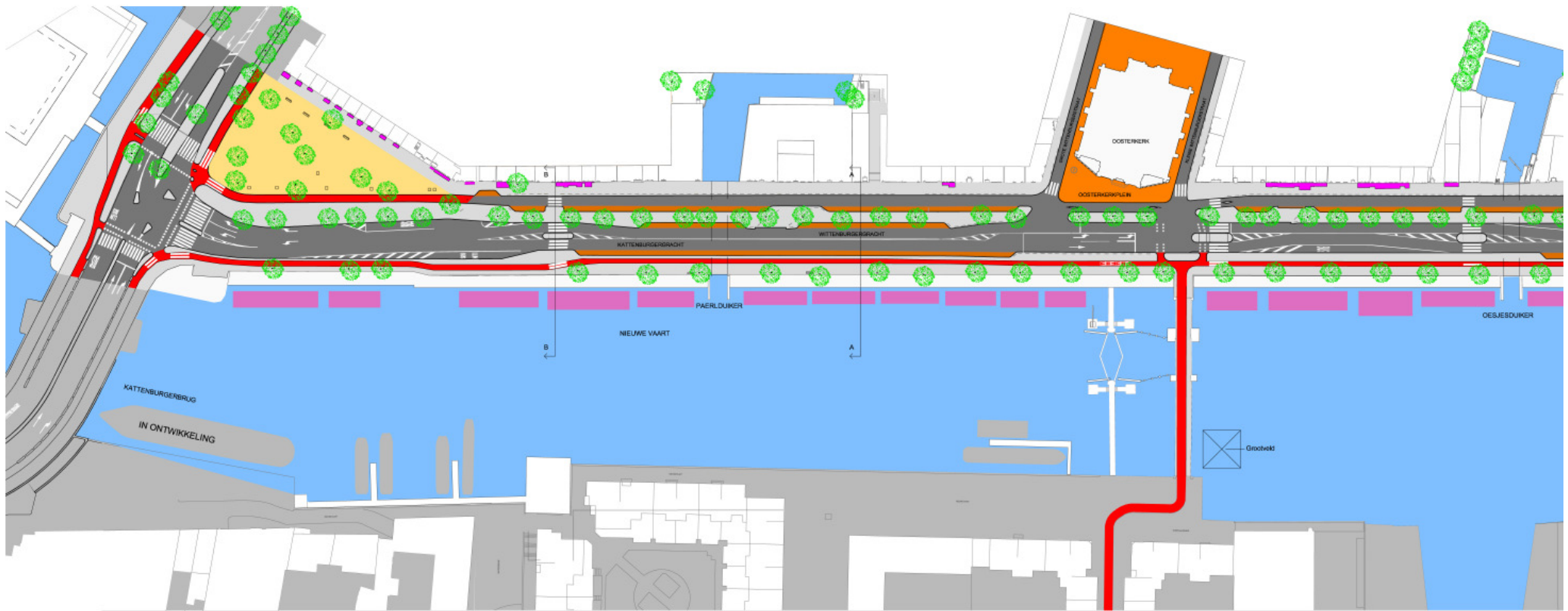
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

Bestaand

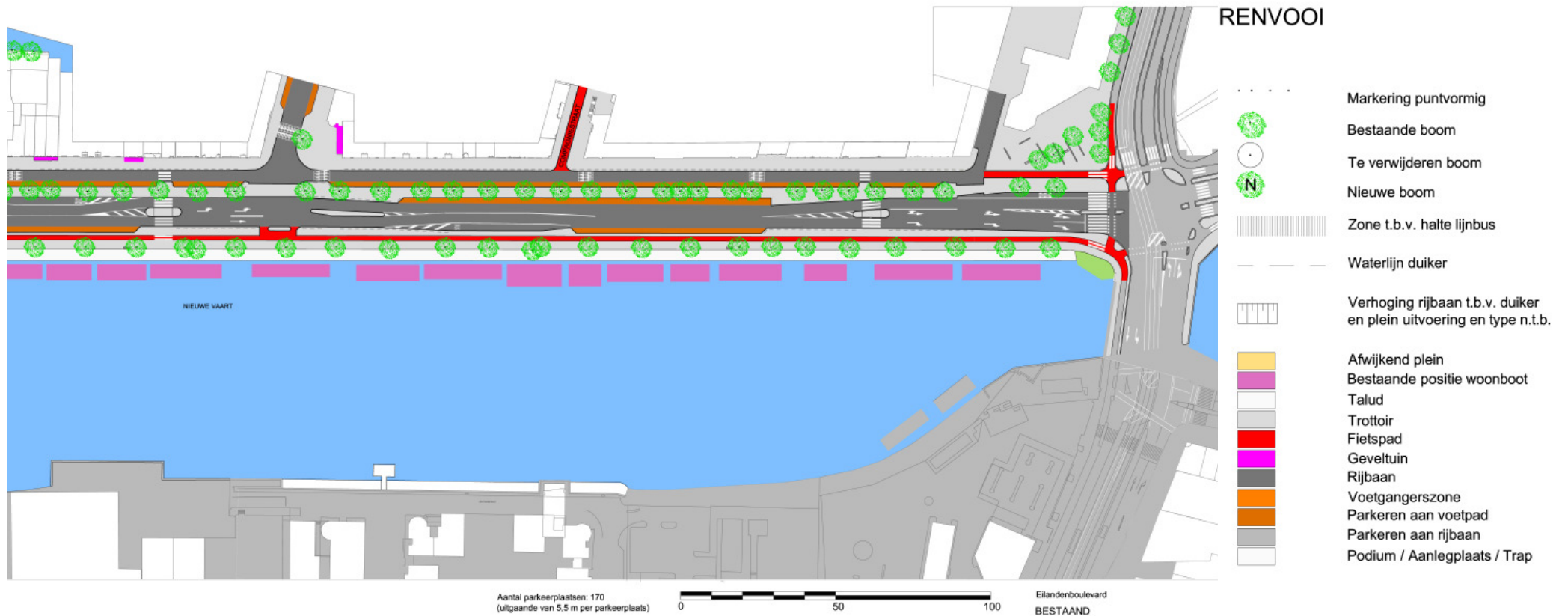
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



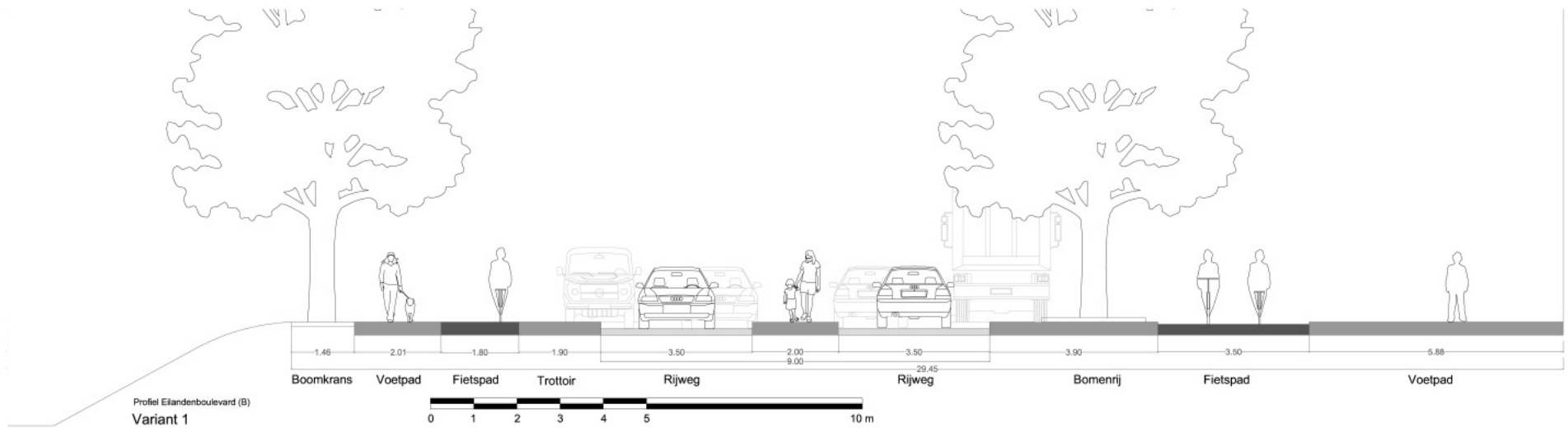
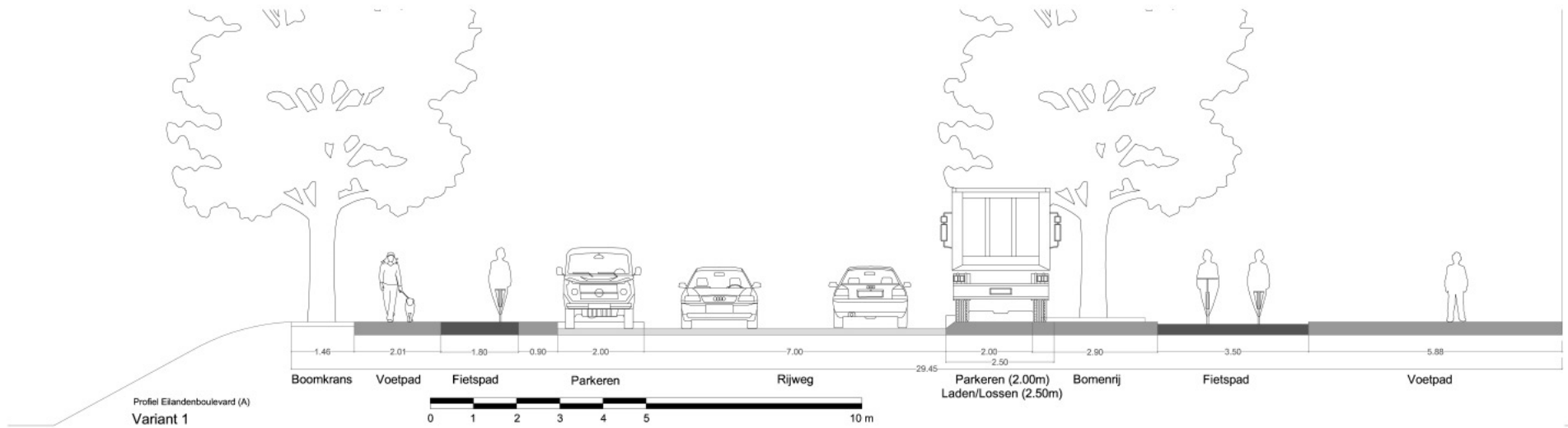
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



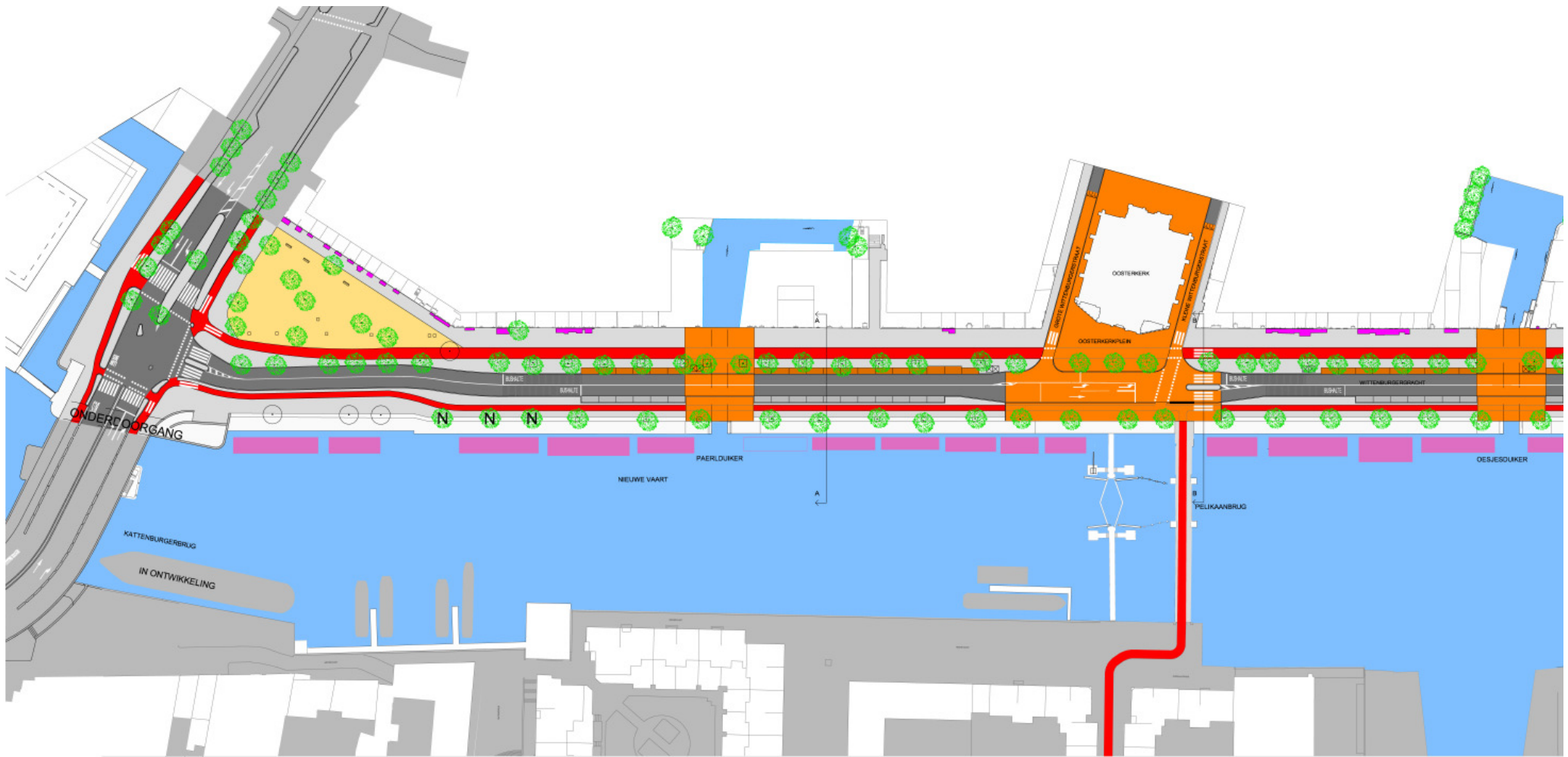
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

Variant 1

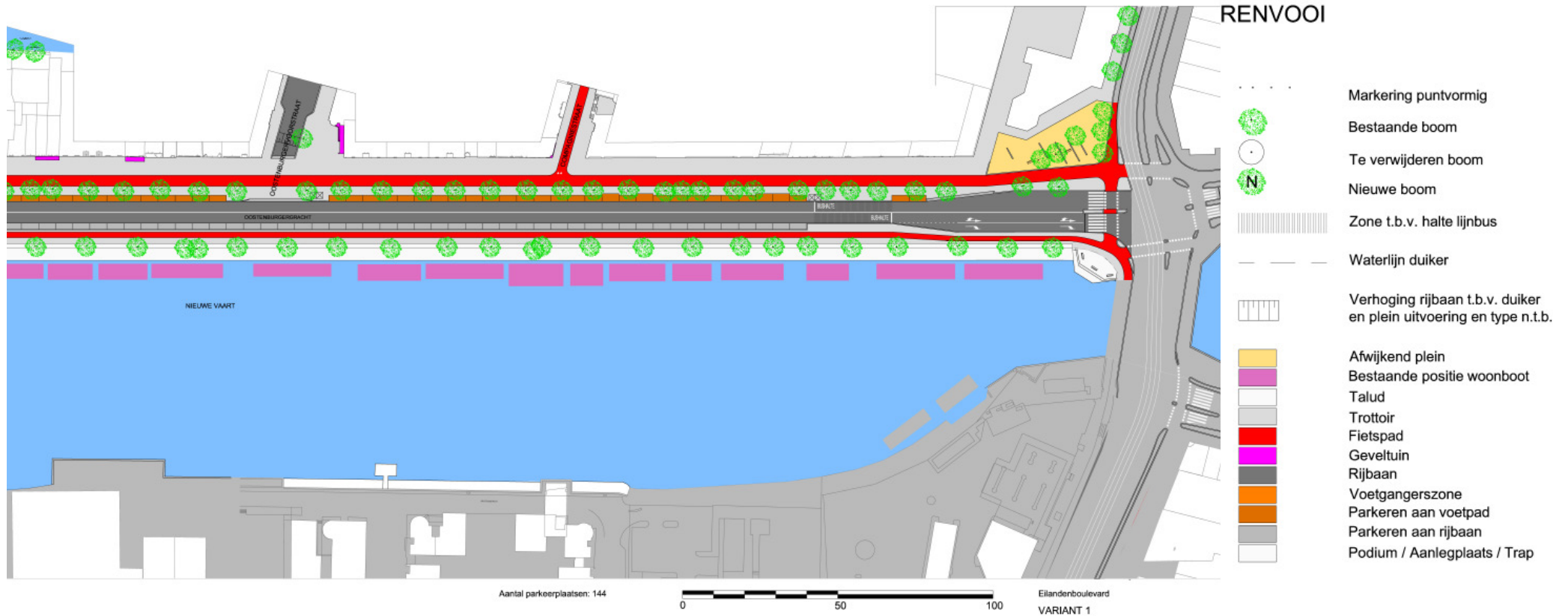
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



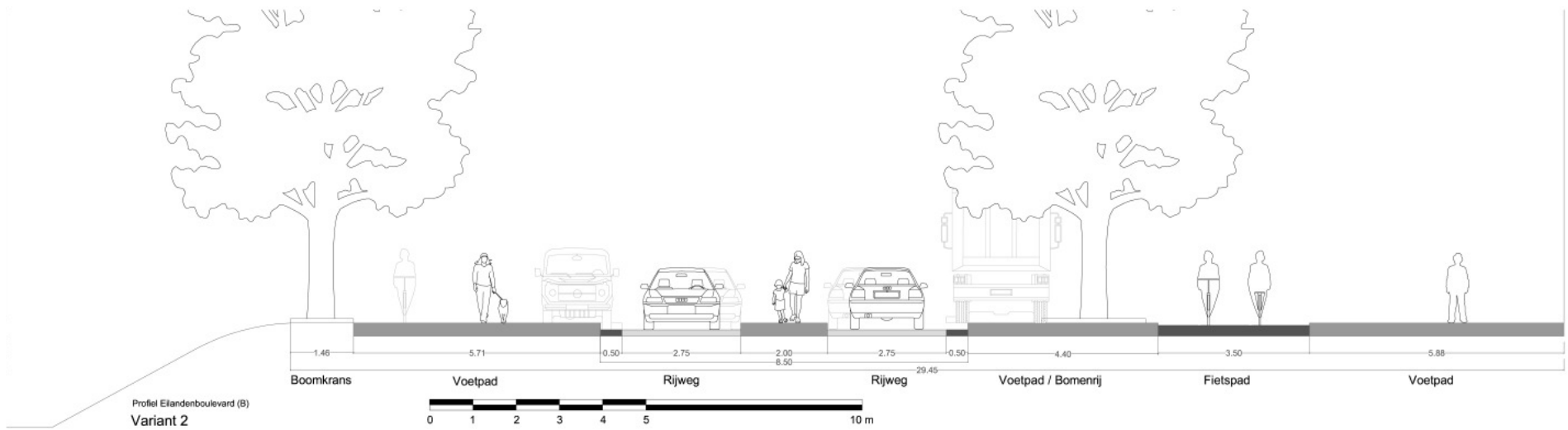
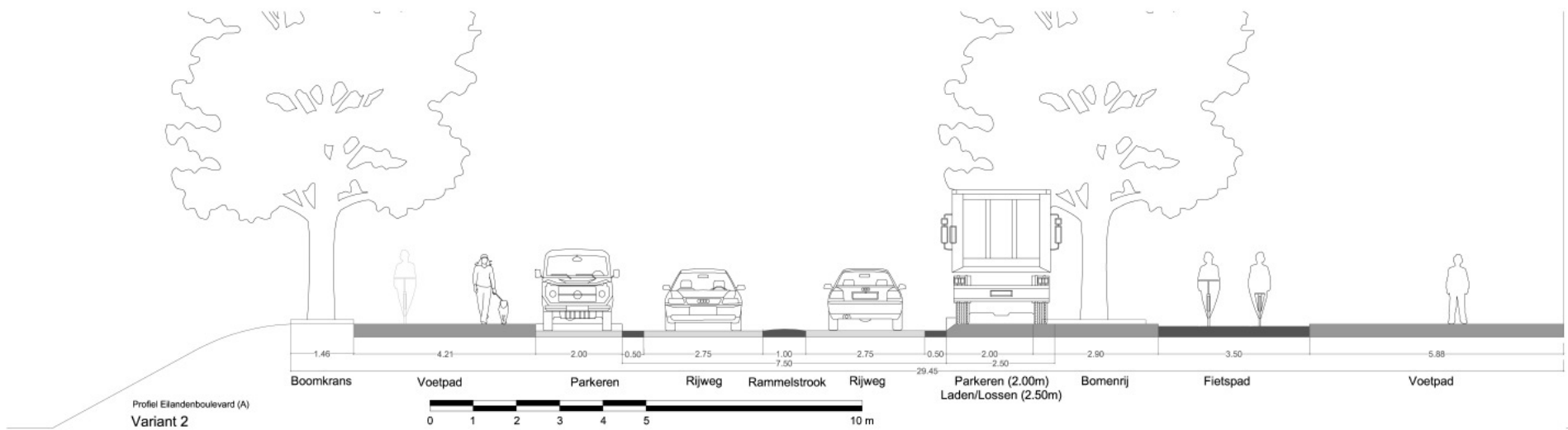
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



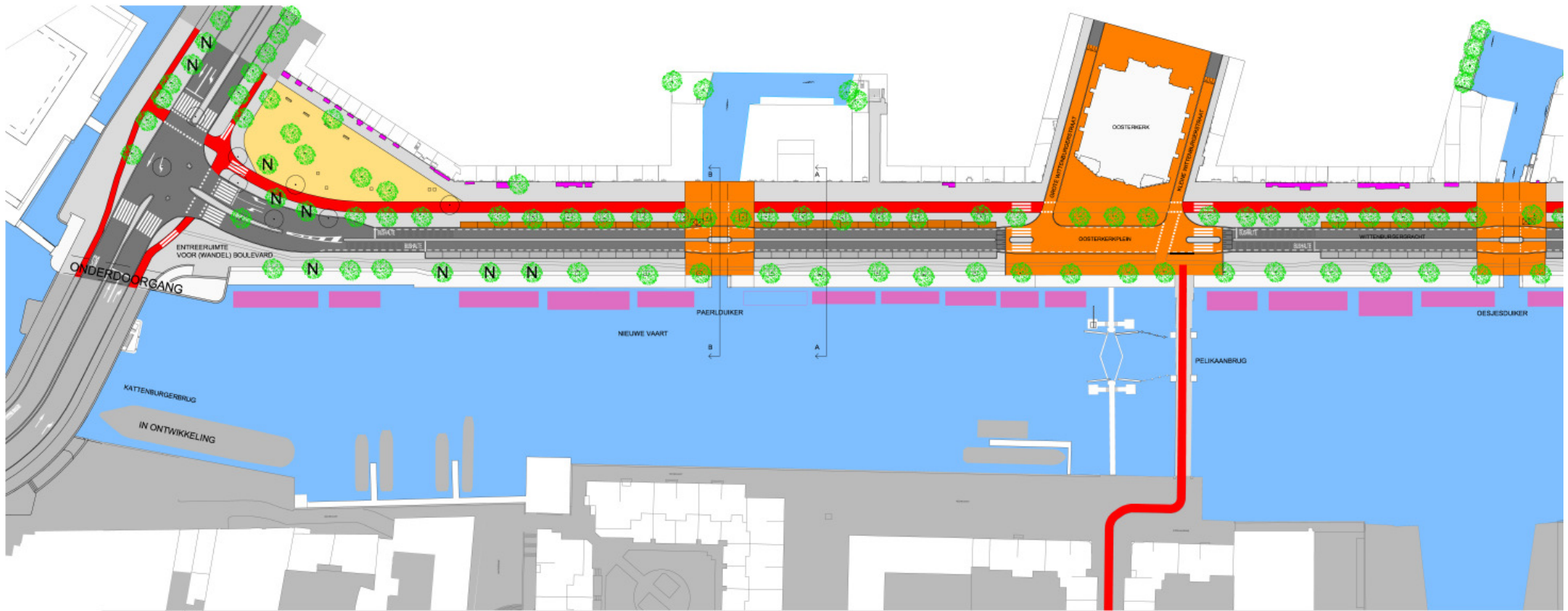
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

Variant 2

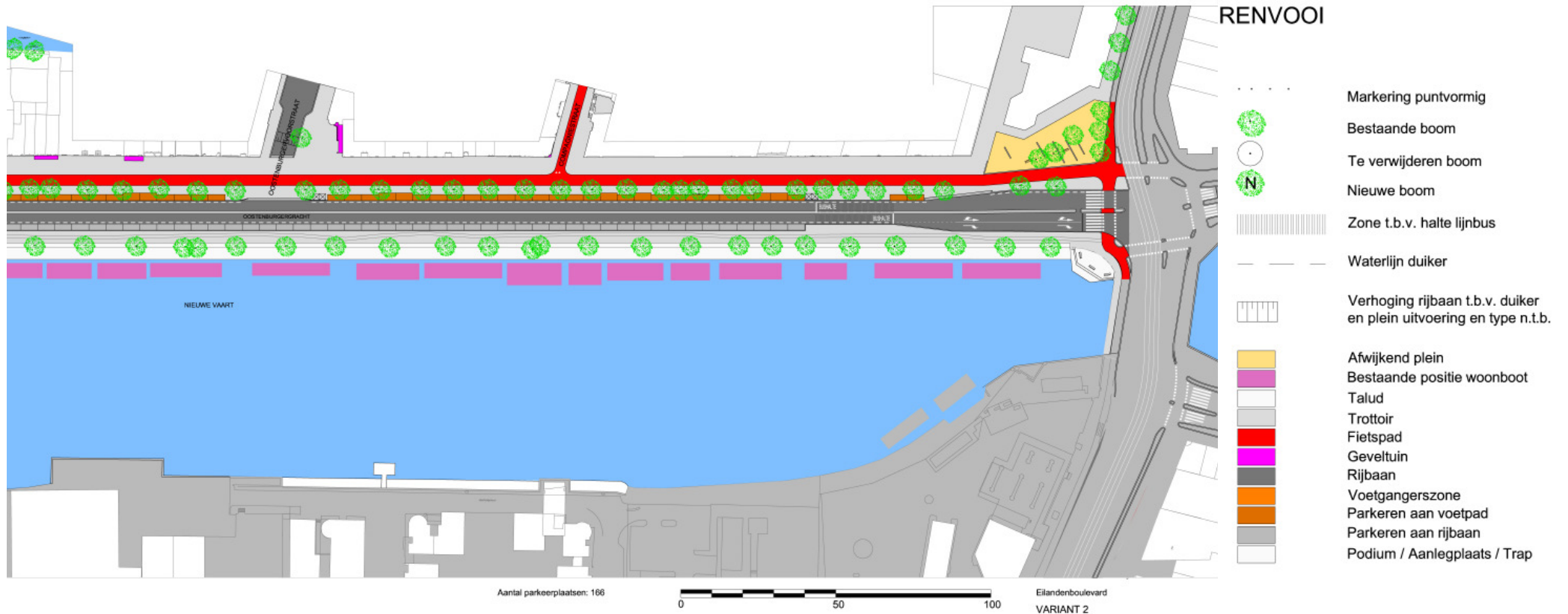
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



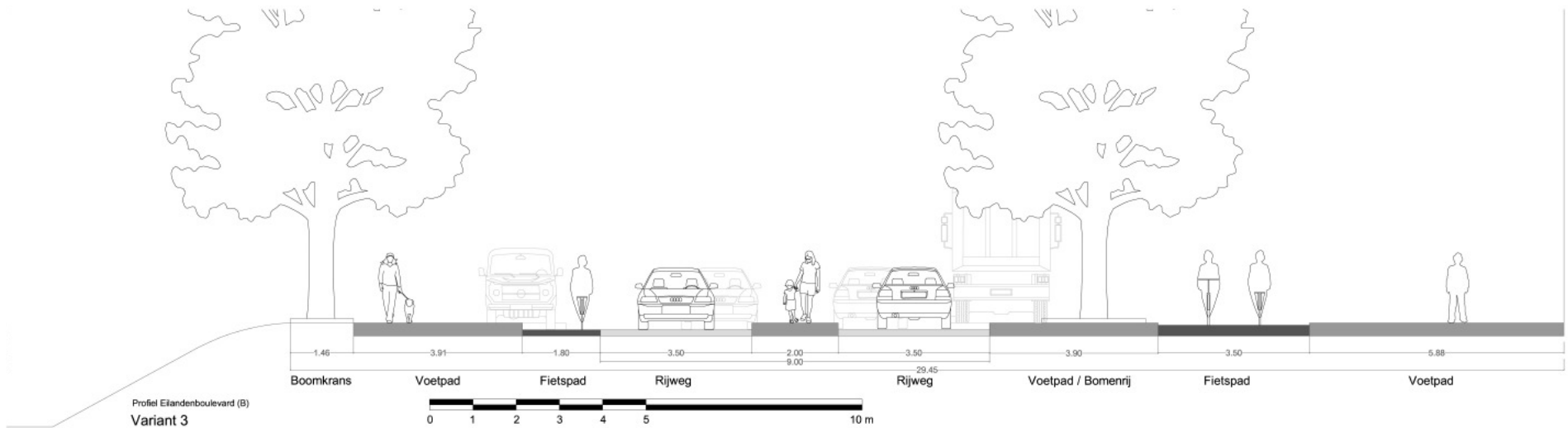
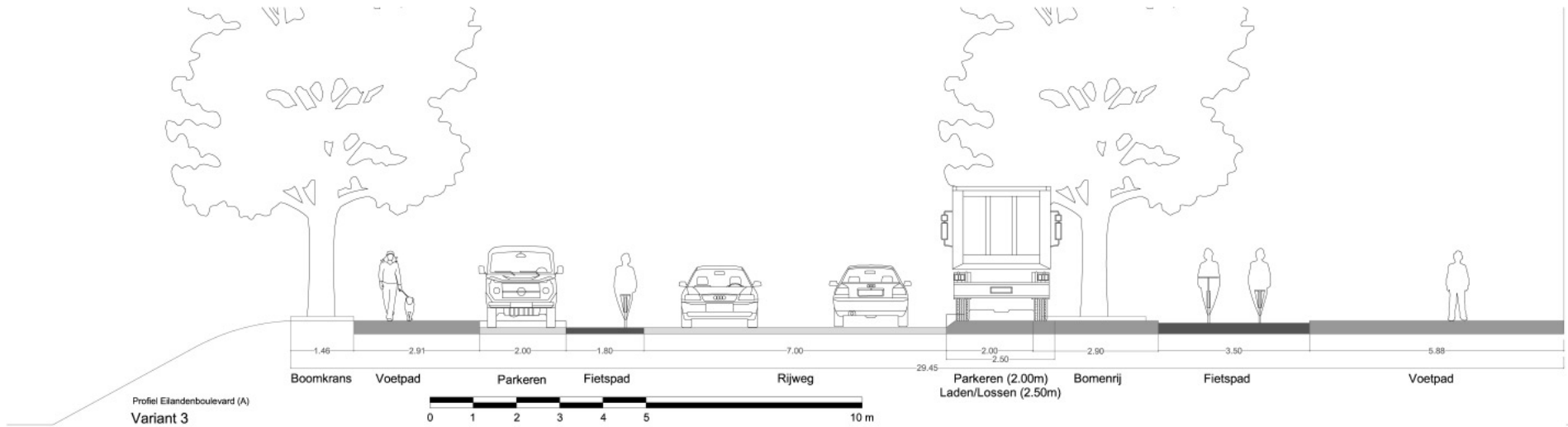
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



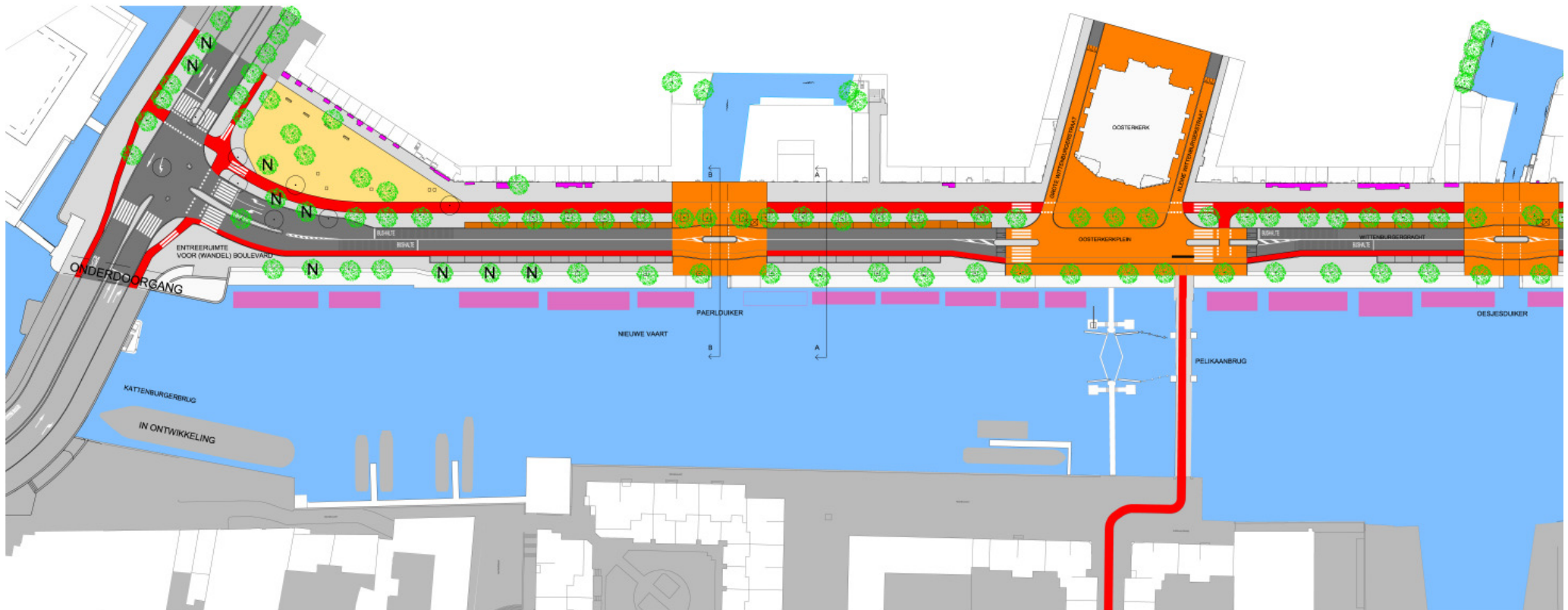
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

Variant 3

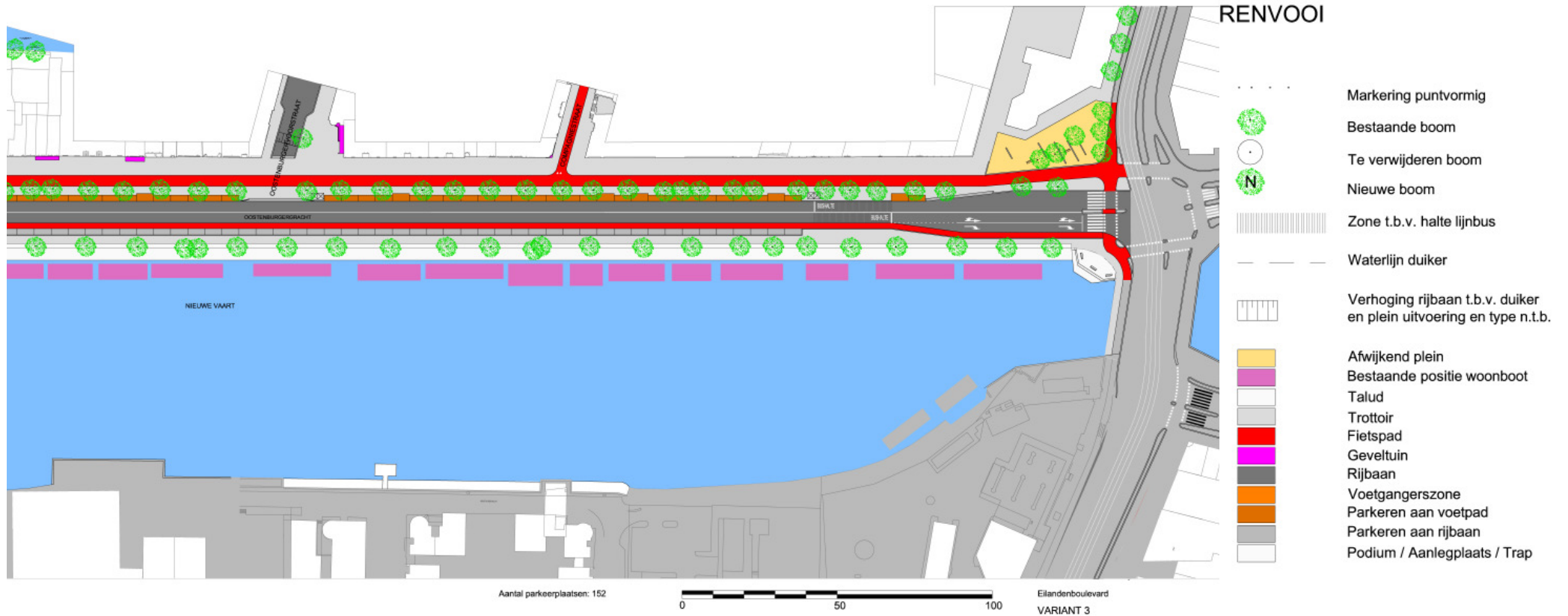
3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL



3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

3.2 PLEIN VOOR DE OOSTERKERK

Plein voor de Oosterkerk variant 1:

- Een plein a-niveau met een aangepaste bestrating voor de Oosterkerk waarbij de verkeerslichteninstallatie gehandhaafd blijft, met een vrijliggend fietspad langs het water.

Plein voor de Oosterkerk variant 2:

- Een verhoogd plein met een aangepaste bestrating voor de Oosterkerk waarbij de auto te gast is en waar informeel fietsen langs het water wordt gedoogd.

Plein voor de Oosterkerk variant 3:

- Een verhoogd plein met een aangepaste bestrating voor de Oosterkerk in combinatie met een fietspad op de rijbaan.



Bestaande situatie



Variant 1



Variant 2



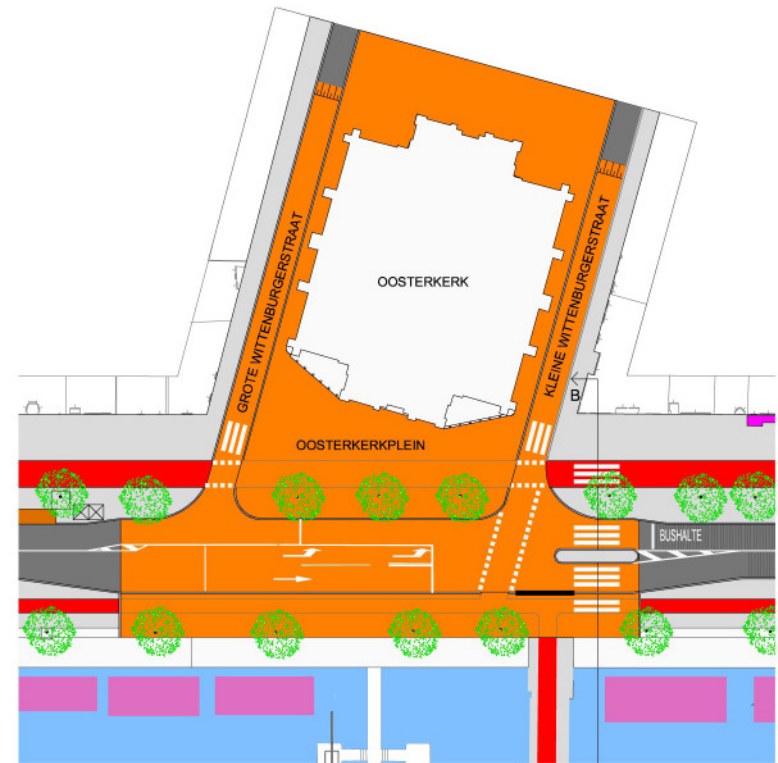
Variant 3

3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

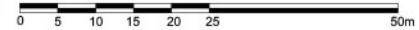
Varianten plein voor de Oosterkerk



0. Uitsnede plattegrond Eilandenboulevard
Oosterkerkplein - Bestaande situatie

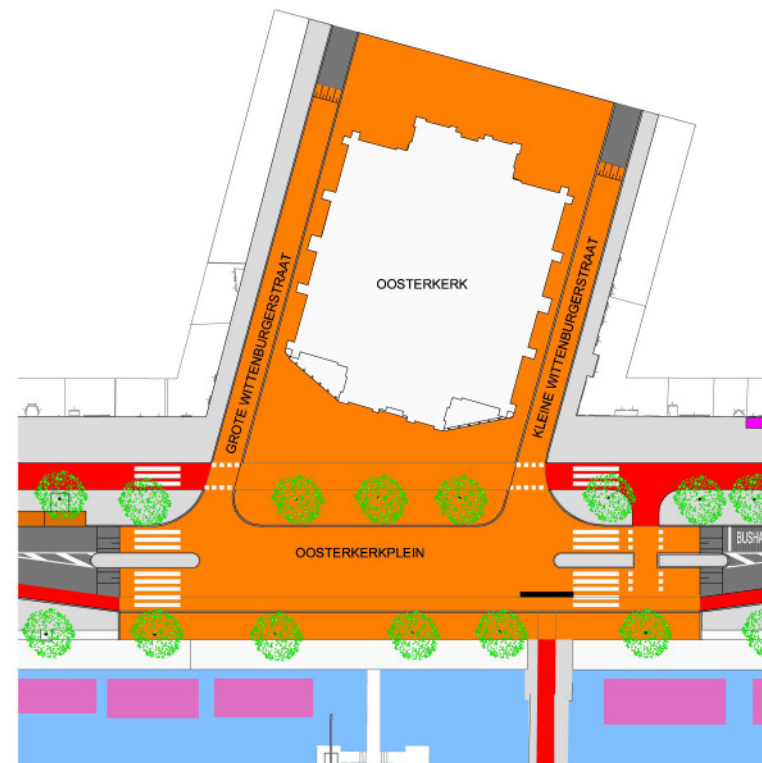


1. Uitsnede plattegrond Eilandenboulevard
Oosterkerkplein - Variant 1





2. Uitsnede plattegrond Eilandendebulevard
Oosterkerkplein - Variant 2



3. Uitsnede plattegrond Eilandendebulevard
Oosterkerkplein - Variant 3

3.3 KATTENBURGERPLEIN

Kattenburgerplein variant 1:

- Het terug brengen van het aantal opstelvakken van 2 naar 1, en het zodanig opschuiven van de kruising dat de monumentale boom in het voetpad blijft staan. Met een vrijliggend fietspad langs het water.

Kattenburgerplein variant 2:

- Het zodanig verschuiven van de kruising dat deze voor het midden van het Scheepvaartmuseum komt. Waarbij het aantal (2) opstelvakken gehandhaafd blijft. En de monumentale boom in de vluchtheuvel komt. Met een wandelboulevard aan het water.

Kattenburgerplein variant 3:

- Het zodanig verschuiven van de kruising dat deze voor het midden van het Scheepvaartmuseum komt. Waarbij het aantal (2) opstelvakken gehandhaafd blijft. En de monumentale boom in de vluchtheuvel komt. Met een wandelboulevard aan het water. En waarbij de snelheid op de rijbaan wordt terug gebracht naar 30 km/u in combinatie met een fietspad op de rijweg.

Kattenburgerplein: Hoe de ene ontwerpkeuze de andere beïnvloedt.

Vraag: Waarom is er in Variant 1 gekozen voor één opstelstrook?

Antwoord: De monumentale boom op de kop van het Kattenburgerplein hoeft nu niet op de vluchtheuvel te worden geplaatst. De voetgangersruimte aan het water hoeft ook niet verkleind te worden. Tot slot is het voordeel van deze variant dat de route over de Eilandenboulevard voor het autoverkeer minder aantrekkelijk wordt bij slechts één opstelstrook. Het motiveert automobilisten om een andere route te zoeken. Nadeel is echter dat er enkele parkeerplaatsen minder gerealiseerd kunnen worden dan bij twee opstelstroken.



Bestaande situatie



Variant 1



Variant 2



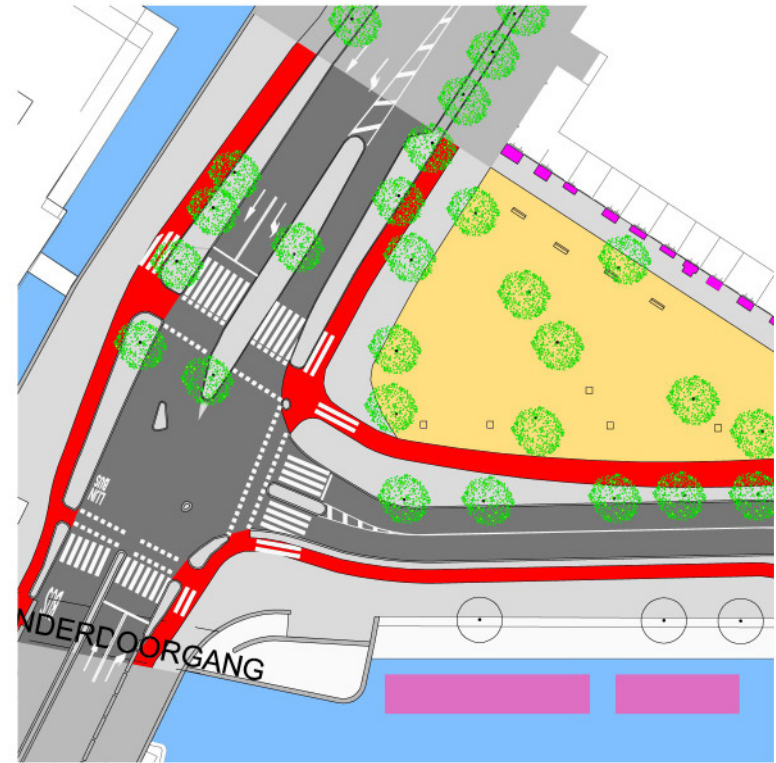
Variant 3

3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

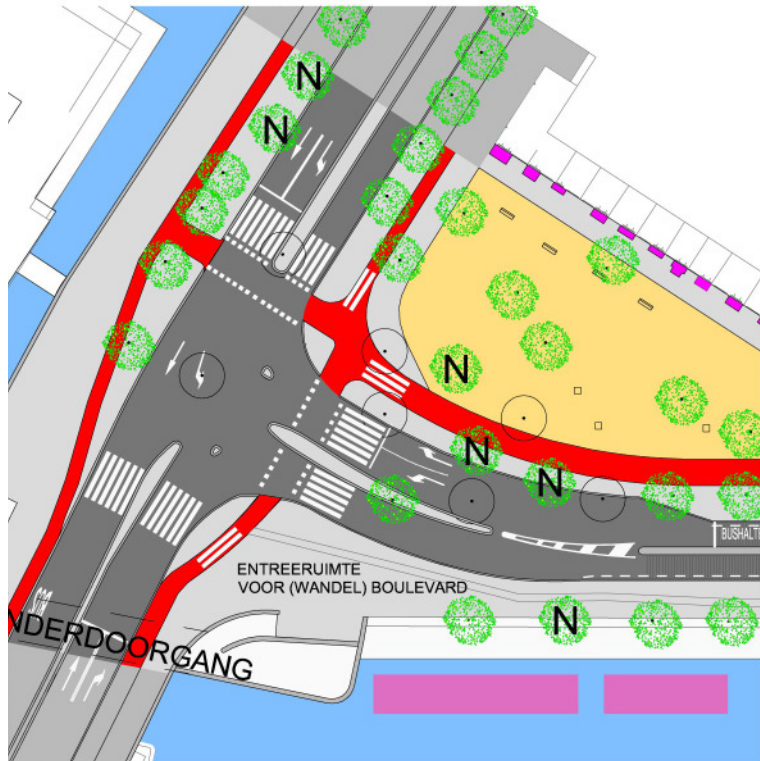
Varianten Kattenburgerplein



0. Uitsnede plattegrond Eilandenboulevard
Kattenburgerplein - Bestaande situatie

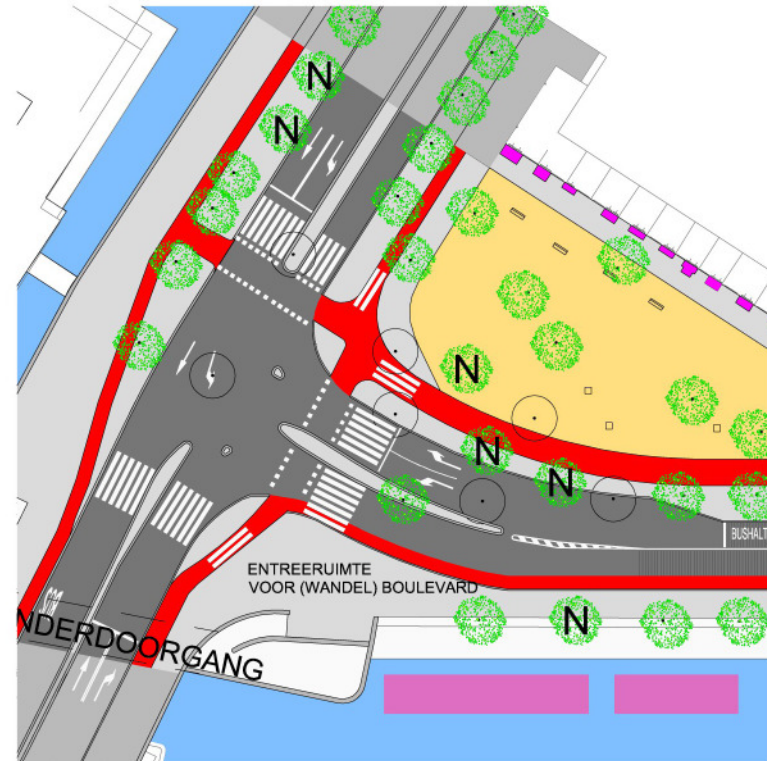


1. Uitsnede plattegrond Eilandenboulevard
Kattenburgerplein - Variant 1



2. Uitsnede plattegrond Eilanderboulevard
Kattenburgerplein - Variant 2

0 5 10 15 20 25 50m



3. Uitsnede plattegrond Eilanderboulevard
Kattenburgerplein - Variant 3

0 5 10 15 20 25 50m

3. VOORLOPIG ONTWERP VARIANTEN WEGPROFIEL

3.4 PARKEERPLAATSEN

Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van het wegprofiel dat wordt gekozen. Voor de uniformiteit is bij de telling van de parkeerplaatsen, in zowel de bestaande als nieuwe situatie, een lengte voor een parkeerplaats van 5.50 m aangehouden.

Bestaande situatie	170 p.p.
Variant 1 met vrijliggend fietspad langs het water	144 p.p.
Variant 2 met informeel fietspad	166 p.p.
Variant 3 als 30 km gebied met fietsen op rijweg	152 p.p.

Het verschil in het aantal parkeerplaatsen in de varianten ontstaat door het ontwerp van het wegprofiel. Een aantal punten dat hier invloed op heeft is bijvoorbeeld:

- De keuze voor een enkel opstelvak aan het Kattenburgerplein in variant 1 zorgt ervoor dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.
- Het rechte wegprofiel van variant 2 heeft als voordeel dat de weg weinig hoeft uit te wijken waardoor er zo min mogelijk parkeerplaatsen verloren gaan ter plaatse van o.a. de oversteekplaatsen.
- De uitwerking van het plein voor de Oosterkerk bepaalt de grootte van het plein en daarbij ook het aantal parkeerplaatsen. Van belang hierbij is bijvoorbeeld het aantal zebrapaden, de positie van de fietsovergang en het wel of niet plaatsen van opstelvakken en verkeerslichten.

Compensatie kan worden gevonden in de parkeergarages aan de Kattenburgerstraat.

4. HOE NU VERDER?

4.1 DISCUSSIEPUNTEN

De discussie spitst zich vooral toe op de volgende onderwerpen:

- Wel of geen wandelboulevard langs het water;
- Wel of geen (informeel) fietspad langs het water;
- Wel of geen rammelstrook in het midden van de rijweg;
- Wel of geen verkeerslichten op het te maken plein voor de Oosterkerk;
- Het wel of niet terug brengen van het aantal opstelvakken van 2 naar 1 op het Kattenburgerplein. Het aanpassen van de kruising kan gevolgen hebben voor de bomen op het plein;
- Het wel of niet opnemen van de bomen in een haag langs het talud. Dit is van invloed op de breedte van het voetpad langs het water.

4.2 COMMUNICATIE

Om de buurtbewoners zoveel mogelijk bij de plannen te betrekken gaan we naast de traditionele informatie- en inspraakavond middels een bewonersbrief de buurtbewoners vragen hun mening te geven via de website van het stadsdeel. De website zal hiervoor worden aangepast. Op het plein achter de Oosterkerk worden borden geplaatst met de verschillende varianten zodat iedereen daar kennis van kan nemen.

4.3 VOORLOPIG ONTWERP TALUD EN WATER

Zoals eerder in dit boekwerk aangegeven is, zullen tevens voor de zone 'talud' en de zone 'water' voorlopige ontwerpen gemaakt worden.

