

EILANDENOVERLEG

p/a Wijkcentrum Oostelijke Binnenstad



Kleine Wittenburgerstraat 201
1018 LT Amsterdam

Aan de leden van de deelraadscommissie Openbare Ruimte van Stadsdeel Centrum

Amsterdam, 31 januari 2014

Betreft: Masterplan Eilandenboulevard in commissie OR 4 februari 2014

Geachte leden van deelraadscommissie openbare Ruimte,

Het Eilandenoverleg, een platform van actieve bewoners(groepen) van de Oostelijke Eilanden, de Czaar Peterbuurt en de Kadijken, heeft in diverse stadia van de planvorming voor de Eilandenboulevard commentaar en alternatieve ideeën geleverd naar aanleiding van de plannen van het stadsdeel.

In juni 2013 heeft het Eilandenoverleg samen met de Vereniging De Nieuwe Vaart de notitie 'Bouwstenen voor het Masterplan Eilandenboulevard' aan u gezonden. Voor ons is dit het toetsingskader voor de beoordeling van het Masterplan. Wij volgen in onze reactie de hoofdpunten 1 t/m 10 op blz. 2 van deze notitie.

1) *Groene oever met behoud van waardevol groen, versterking natuurwaarden, zelfbeheer en meer zicht op het water.*

Op basis van het concept-Masterplan d.d. 16 september 2013 heeft de inspraak plaatsgevonden. Wij hadden daaruit begrepen dat het stadsdeel het idee van een keientalud of grastalud verlaten had en dat het Masterplan voldoende mogelijkheden zou bieden voor de door ons gewenste richting. Uit de bijlage 'Inrichting talud en zelfbeheer' bij de raadsvoordracht begrijpen wij echter dat het nog steeds de bedoeling is om een grastalud aan te leggen, al dan niet met vlekken voor zelfbeheer. Dat is beslist niet het beeld dat wij voor ogen hebben. Dit voorstel is buiten ons om to stand gekomen en is niet in de inspraak aan de orde geweest. Wij willen dat behoud van bestaand waardevol groen uitgangspunt is voor de inrichting en dat alleen daar waar het doorzicht op het water wordt belemmerd, het groen wordt verlaagd. Wij willen dat de inrichting op die basis in de ontwerpfase in overleg met boot- en walbewoners wordt uitgewerkt. De bewoners moeten betrokken worden bij de keuze van de landschapsarchitect en daarbij ook zelf kandidaaten kunnen voordragen. Wij verzoeken u daarom om het Masterplan op dit punt te amenderen.

2) *Monumentale bomenrij intact houden. Bomen voor Oosterkerk en Scheepvaartmuseum handhaven.*

Volgens het Masterplan moeten 18 bomen worden gekapt: 6 voor het Scheepvaartmuseum, 6 op het Kattenburgerplein, 4 of 5 voor de Oosterkerk en 1 vanwege het plan voor verlegging van de Oesjesduiker. Voor een groot deel zijn dit hele grote en zelfs monumentale bomen. Een deel moet weg vanwege de keuze voor verlegging van de T-kruising Kattenburgerplein. Daar gaan wij op in in punt 3. Het grootste deel moet weg om puur esthetische redenen: ze belemmeren volgens het stadsdeel het zicht op het Scheepvaartmuseum, c.q. de Oosterkerk. Het Eilandenoverleg maakt hiertegen ernstig bezwaar. De bomenrij langs de Eilandenboulevard is op zichzelf een monument en dient intact te blijven. De bewoners hechten veel waarde aan behoud van dit groen. De Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum zijn vanuit meerdere hoeken op dit moment voldoende zichtbaar.

Het stadsdeel beschrijft de bomenrij langs de Eilandenboulevard op blz. 14 nog steeds als een tunnel en een beeld dat doorbroken moet worden. Voor die negatieve kwalificatie is geen draagvlak in de buurt. Het aantal te kappen bomen is in de opeenvolgende planversies onveranderd gebleven.

Er wordt in 3.2.4 van de raadsvoordracht voorgesteld om de bomenrij uit te dunnen. Daarover is met ons op geen enkele manier gesproken. Dat kunt u nu dus nog niet besluiten.

In de raadsvoordracht wordt voorgesteld om de beslissing over het al dan niet kappen van bomen uit te stellen tot het voorlopig ontwerp. Daartegen maken wij ernstig bezwaar. Dit had al in de fase van de uitgangspunten bepaald moeten worden. Wij verzoeken u om de beslissing hierover niet uit te stellen, maar nu te beslissen om de bomen te handhaven.



Boven: Bedreigde bomen Kattenburgerstraat

Onder: voldoende zicht op Oosterkerk



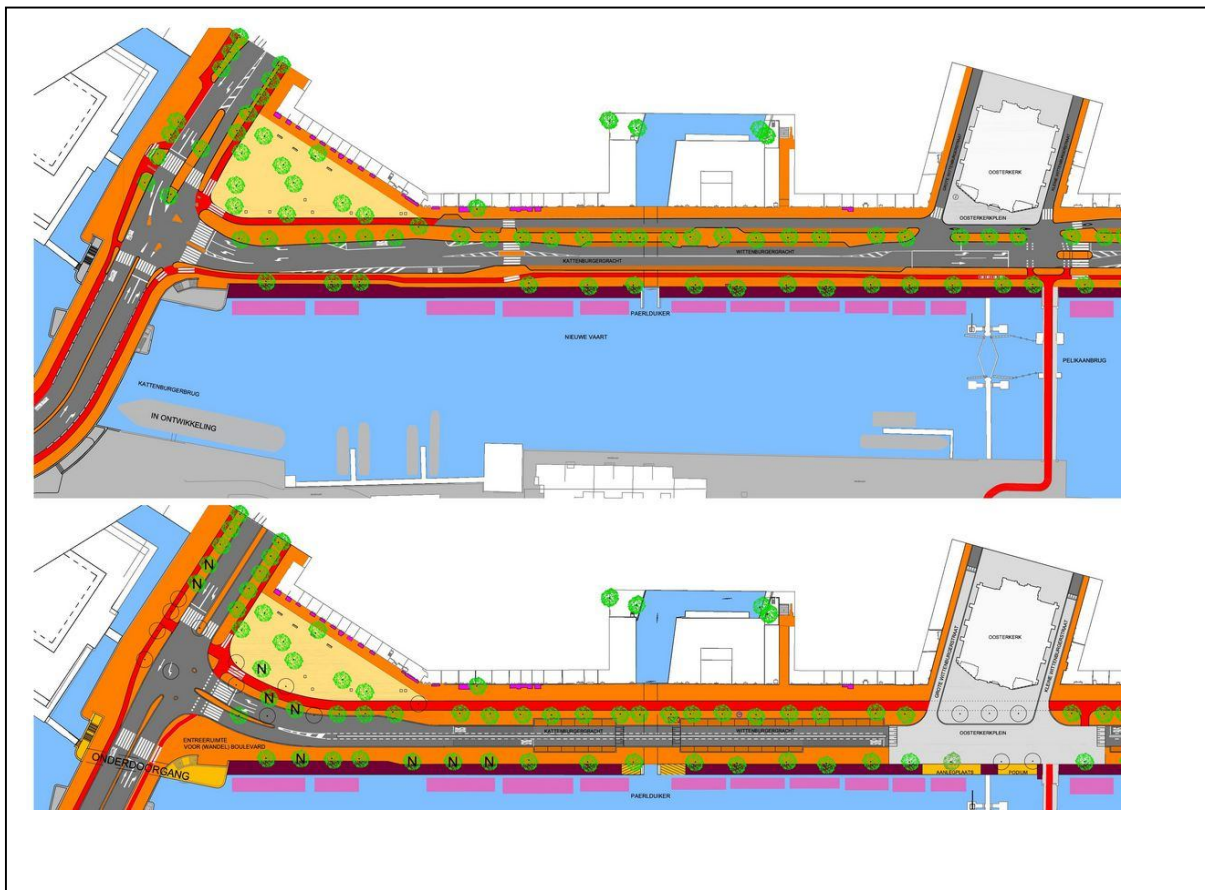
*Boven: Scheepvaartmuseum staat niet in de weg-as
Onder: Ook van de andere kant voldoende zicht op Oosterkerk*



- 3) T-kruising Kattenburgerplein op huidige plek handhaven i.v.m. behoud bomen, (waaronder één grote, zeer beeldbepalende boom), geluidshinder omwonenden en gebruiksmogelijkheden Kattenburgerplein.

Het Masterplan gaat uit van opschuiving van de kruising in de richting van de woningen aan het Kattenburgerplein, met als argument dat het autoverkeer vanaf de Prins Hendrikkade hierdoor verleid wordt om in plaats van de Eilandenboulevard de Kattenburgerstraat te nemen. Wij pleiten voor handhaving van de kruising op de huidige plek om de volgende redenen:

- Er is nauwelijks verschil tussen de huidige en de voorgestelde kruising wat betreft de hoek waarmee de Eilandenboulevard aansluit op de route Prins Hendrikkade-Kattenburgerstraat;
- De verlegging verkleint het Kattenburgerplein;
- De weg komt dichterbij de woningen te liggen, waardoor de geluidsoverlast toeneemt.
- Er moet een heel grote boom in de Kattenburgerstraat voor gekapt worden plus een aantal bomen op het Kattenburgerplein;
- De allergrootste en beeldbepalende boom van het Kattenburgerplein (zie foto op volgende blz.) komt in het Masterplan op een verkeersheuveltje te staan, ingesloten door asfalt rijbanen. Dit zal de levensduur van de boom niet ten goede komen.



T-kruising Kattenburgerplein. Boven: bestaand. Onder: volgens Masterplan. Voor autoverkeer weinig verschil.



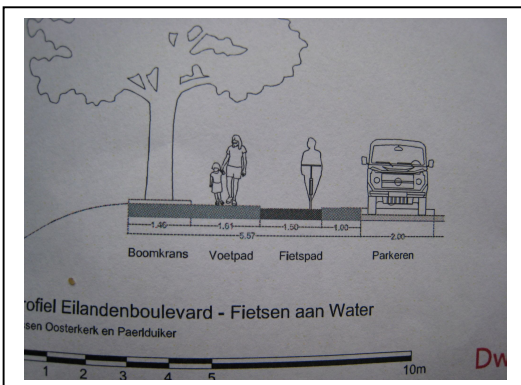
Bij verlegging van de T-kruising Kattenburgerplein komt de allergrootste en beeldbepalende, monumentale boom (op de voorgrond in het midden op de foto) op een vluchtheuveltje te staan tussen het asfalt, met geringe overlevingskansen. Het plein links wordt veel kleiner.

- 4) *Meer maatregelen om hoeveelheid en snelheid autoverkeer te beperken, bijv. 30 km-gebied, drempels, extra oversteekplaatsen, stoplichtafstelling, kortere en minder opstelvakken, ook in de Zeeburgerstraat. Geen middenberm/rammelstrook, want die nodigt door de visuele verbreding uit tot sneller rijden.*

Het Masterplan bevat wel een aantal maatregelen om de weg voor doorgaand autoverkeer minder aantrekkelijk te maken, maar het is nog steeds niet voldoende. De weg wordt geen 30 km-weg. Wij vrezen dat de verhoogde kruisingsvlakken te weinig effect zullen hebben om de snelheid af te remmen, omdat ook de bussen er zonder al teveel hinder van gebruik moeten kunnen maken. Wij verwachten meer van wijziging van de stoplichtafstelling en profielwijziging van de Zeeburgerstraat, maar daarin voorziet het plan niet.

- 5) *Eénrichting fietspad aan de waterzijde handhaven, naast tweerichting fietspad huizenzijde. Smal fietspad waterzijde, verboden voor scooters. Niet alleen voor recreatief verkeer, maar ook voor de doorgaande fietser (niet 2x oversteken, minder kruisingen met zijstraten). Geen middenberm, want die gaat ten koste van 1 meter ruimte die nodig is voor fiets- en voetpad.*

Tijdens de inspraak over de Nota van Uitgangspunten heeft het stadsdeel toegezegd om ook varianten met fietspad langs het water te onderzoeken. Het enige wat we daarvan terugzien is dwarsprofiel 2 op blz. 9 van het masterplan (zie afbeelding hieronder). Daarin is het fietspad aan de waterzijde in het profiel met rammelstrook getekend en blijft er inderdaad te weinig ruimte voor het voetpad over. Dat vinden wij geen serieus onderzoek. Hierover heeft ook geen enkel overleg met ons plaatsgevonden.



Dwarsprofiel uit het Masterplan waaruit moet blijken dat een fietspad langs het water niet mogelijk is

Het Eilandenoverleg heeft de volgende argumenten om een fietspad langs de waterzijde te handhaven:

- a) Weglaten van het fietspad aan de waterzijde is in strijd met het uitgangspunt 'Meer ruimte voor fietsers en voetgangers'. De huidige venteweg kan nu ook al in twee richtingen worden bereden, dus per saldo biedt het Masterplan nu minder ruimte aan fietsers.
- b) Dan hoeven fietsers vanaf de Prins Hendrikkade richting Dapperbuurt niet twee keer de Eilandenboulevard over te steken. Met stoplichten scheelt dat veel tijd.
- c) De woonboten zijn per fiets bereikbaar.
- d) Ook fietsers willen genieten van uitzicht over het water. Bedenk wel dat er nu meer fietsers dan wandelaars zijn aan de waterzijde.

Het Eilandenoverleg heeft tijdens de inspraakavond van 7 oktober een alternatieve wegindeling voorgesteld waarbij zowel een fietspad van 1,50 m als een breder voetpad mogelijk is:

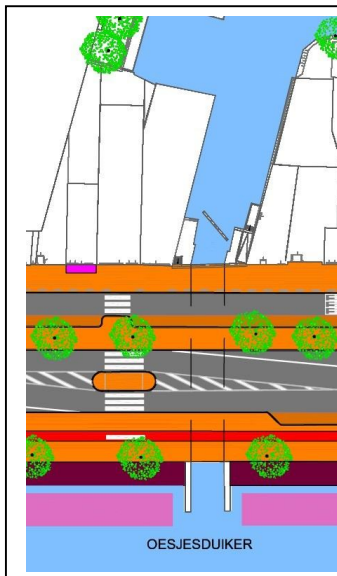
- a) Rammelstrook achterwege laten. De rijbanen moeten dan elk 50 cm breder worden, maar dit levert netto 1 meter breedtewinst op, die te benutten is voor het fietspad. Bovendien leidt het weglaten van de rammelstrook tot visuele versmalling van de rijweg en dus tot minder hard rijden.
- b) Wij gaan uit van een schampstrook tussen fietspad en parkeerstrook van 90 cm breed; dat is de huidige breedte en die is voldoende. Dus 1,00 m is niet nodig.
- c) Met bovenstaande aanpassingen is er ruimte voor een fietspad van 1,50 m breed en een voetpad van 2,71 m breed, gemeten tussen boomkrans en fietspad (dus exclusief de strook van 1.46 m met de bomenrij). Dat is 67 cm breder dan het huidige voetpad, een ruimtewinst van 33%.
- d) Ter plaatse van de fietsoversteek in het verlengde van de Kleine Wittenburgerstraat kan ruimte voor een vluchtheuvel gemaakt worden door de weg naar weerskanten uit te laten buigen. Aan de gevelzijde ter plaatse van de bushalte zijn geen parkeerplaatsen, zodat de ruimte hiervoor aanwezig is. Meer oversteekplaatsen met vluchtheuvel behalve aan de uiteinden van de weg zijn niet nodig.

Op blz. 10 van de Nota van Beantwoording wordt gesteld dat het fietspad ten koste van de rammelstrook niet mogelijk is omdat er dan geen ruimte zou zijn voor een steunpunt tussen de rijbanen bij oversteekplaatsen. Wij hebben aangegeven dat op die plekken minder parkeerplaatsen zijn zodat de rijstroken makkelijk iets uit elkaar kunnen wijken ter plaatse van oversteekpunten. Dit kost hooguit een paar parkeerplaatsen. Hierop wordt niet ingegaan. Ons alternatief wordt dus niet weerlegd. Het Masterplan en de raadsvoordracht zijn tegenstrijdig. Volgens het Masterplan is een combinatie van fiets- en wandelpad niet wenselijk en volgens de raadsvoordracht wordt dit u wel als optie aangeboden ('shared space'). Wij wijzen die optie af omdat bij handhaving van de rammelstrook de ruimte te krap is en omdat wij een fietspad willen dat geschikt is voor woon-werkverkeer (met scooters op de rijbaan). Dat kan alleen als afgezien wordt van de rammelstrook van twee meter breed. Wij verzoeken u om ons alternatief in overleg met de buurt te laten uitwerken om tegemoet te komen aan de afspraak dat een alternatief met fietspad serieus wordt onderzocht.

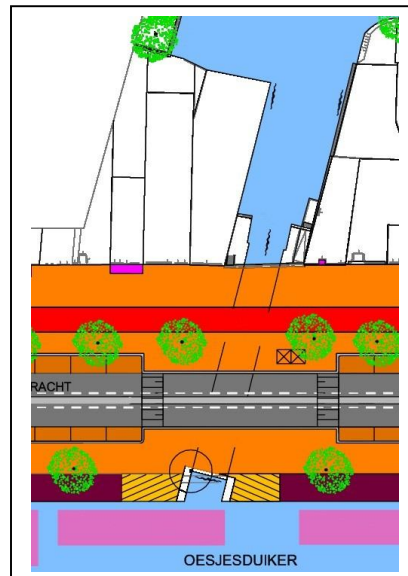
Handhaving van het huidige aantal parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek (Parkeerdruk Oostelijke Eilanden, 2012) blijkt dat er nu al een tekort is, met name in het deel tussen Oosterkerk en Kattenburgerplein. Vermindering kan hier dus niet. Daarom heeft parkeren tussen de bomen de voorkeur.

Het aantal parkeerplaatsen in het Masterplan is volgens 2.1.3. op blz 11 van Het Masterplan 130 tegen 60 nu, een verlies van 30. Maar volgens de plantekening zijn er ca. 145 parkeerplaatsen. Dat scheelt niet veel met dwarsparkeren. Dat is voor het Eilandenoverleg reden om af te zien van dwarsparkeren tussen de bomen. De tekeningen in het Masterplan zijn niet nauwkeurig genoeg om te zien hoeveel parkeerplaatsen als laad- en losplekken in gebruik genomen worden. Tijdens de inspraakavond op 7 oktober hebben wij gevraagd om meer duidelijkheid over het precieze aantal parkeerplaatsen, maar die duidelijkheid hebben wij niet gekregen. Het Masterplan gaat nog steeds uit van 30 parkeerplaatsen minder. Wij nemen geen genoegen met het voorgestelde parkeeronderzoek naar compensatiemogelijkheden elders als 'oplossing', en u hopelijk ook niet. Dit onderzoek had allang uitgevoerd moeten zijn, want in deze fase is duidelijkheid nodig om afwegingen te kunnen maken. Parkeren in de Kattenburggarage kan nooit een oplossing zijn voor toenemende parkeerdruk op Oostenburg; daarvoor is de loopafstand te groot. U kunt dit Masterplan niet goedkeuren als daarvoor geen oplossing is.

- 6) *Oesjesduiker niet verhogen vanwege overlast doorvaart (geluid en stank). De kosten zijn hoog en volgens ons onnodig. Ze worden overigens te laag geraamd.* Doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker maakt geen deel uit van de tien uitgangspunten die door de Stadsdeelraad op 20 november 2012 zijn vastgesteld. In het Masterplan wordt de doorvaart niet alleen verbreed en 40 cm verhoogd, maar ook rechtgetrokken en dus verlegd. De sluis moet vervangen worden. Deze ingrepen worden in het Masterplan nauwelijks gemotiveerd. Er staat alleen dat dit bedoeld is voor de lage pleziervaart en dat ook rondvaartboten ervan gebruik kunnen maken.



Oesjesduiker bestaand



Oesjesduiker volgens Masterplan

Het Eilandenoverleg vindt doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker onnodig en ongewenst. Niemand heeft erom gevraagd en de rondvaartrederijen hebben aangegeven er geen behoefte aan te hebben. De woningen van Wittenburg en

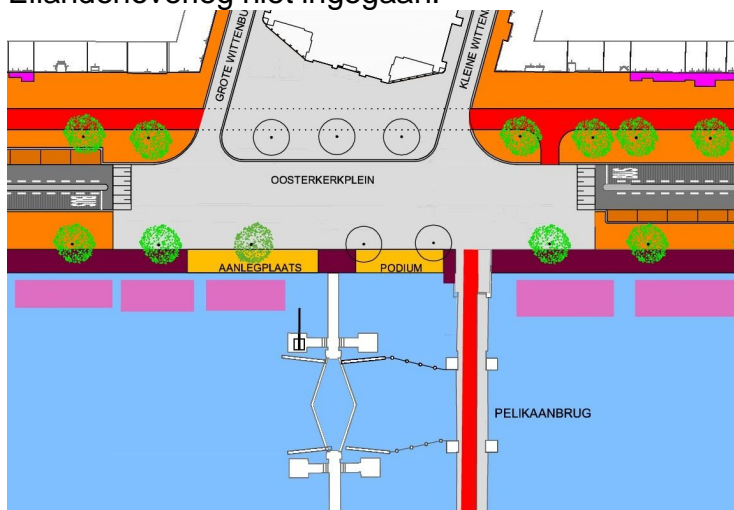
Oostenburg liggen pal aan het water, zodat gevreesd wordt voor lawaai- en stankoverlast. Het is een voorbeeld van het wensdenken van het stadsdeelbestuur dat met een paar fysieke maatregelen de economische ontwikkeling automatisch op gang komt, terwijl daar voor de huidige bewoners alleen maar nadelen aan verbonden zijn. Voor de verlegging van de Oesjesduiker moet een woonboot verplaatst worden, wat op gespannen voet staat met het uitgangspunt van vrijwillige verplaatsing. De kosten van deze ingrepen worden door het stadsdeel geraamd op € 900.000. (€ 690.000 voor ophoging en € 210.000 voor het aanpassen van de sluis). Het Eilandenoverleg vindt deze kostenraming onrealistisch laag, vergeleken met de kosten van soortgelijke ingrepen elders in de stad. Dit geld kan beter besteed worden aan andere zaken, bijvoorbeeld aan de aanleg van een fiets- en wandelpad langs de Dijkgracht-Oost.

In de raadsvoordracht wordt uw commissie de gelegenheid geboden om te kiezen uit drie opties inzake de Oesjesduiker: niets doen, beperkte aanpassing van € 100.000 t.b.v. kleine pleziervaart en het oorspronkelijke plan. Wij verzoeken u om te kiezen voor optie 1: in de huidige staat blijven liggen.

7) *Prioriteit voor de veiligheid van fietsers en voetgangers bij kruispunt Oosterkerk. Het is onduidelijk hoe in de plannen voor het plein voor de Oosterkerk de veiligheid gewaarborgd wordt.*

Op de plantekening is het plein voor de Oosterkerk een witte vlek. Op blz. 12 staat alleen dat het hele plein van gevel tot water verhoogd wordt aangelegd. Omdat hier bussen blijven rijden, kan de verhoging niet al te heftig zijn en is het de vraag wat het afremmend effect zal zijn.

Het idee van een verhoogd plein van gevel tot water lijkt te gaan in de richting van 'shared space'. Maar zolang de hoeveelheid autoverkeer hier niet drastisch afneemt, verdraagt het idee van een verblijfsplein zich niet met het karakter van een doorgaande autoweg. Ook maken wij ons ernstige zorgen over de verkeersveiligheid. Het is niet duidelijk of de verkeerslichten hier gehandhaafd blijven. Dat is wel nodig in verband met het overstekend fiets- en voetgangersverkeer van en naar de Kadijken. Kinderen steken hier over om naar school te gaan. Zonder stoplichten is de uitrit voor auto's vanuit de Grote Wittenburgerstraat onoverzichtelijk en dus gevaarlijk. Het Masterplan geeft te weinig houvast om te kunnen vertrouwen op veilige oplossingen. In de Nota van Beantwoording wordt op dit hoofdpunt uit de reactie van het Eilandenoverleg niet ingegaan.



Plein voor de Oosterkerk volgens Masterplan: geen profielaanduiding, in wit de te kappen bomen (zie punt 2 van deze brief). Aanlegplaats=watertrap. De boot die daar nu ligt staat wel getekend, maar zal dan moeten verdwijnen.

8) *Kleinschalige verblijfplaatsen aan het water, ook voor de Oosterkerk. Geen watertrap.*

Op een aantal plekken langs de Eilandenboulevard zijn nu kleinschalige plekken langs het water ingetekend. Dat vinden wij een verbetering. Het idee van een balkon tussen de sluis en de Pelikaanbrug vinden wij ook een verbetering. Maar niet als tegelijkertijd het idee van een watertrap/aanlegplaats ernaast wordt gehandhaafd, zoals beschreven staat op blz. 17 en te zien is in de plantekening (zie afbeelding op vorige blz.). Deze watertrap is bedoeld als aanlegplaats om kort af te meren voor de Oosterkerk. Hiervoor moeten woonboten worden herplaatst of herschikt. Het Eilandenoverleg heeft hiertegen grote bezwaren en pleit voor een aanlegmogelijkheid op de tegenovergelegen oever.

9) *Verplaatsen van woonboten alleen op basis van vrijwilligheid.*

Als uitgangspunt is dit in het plan opgenomen, maar dat wordt niet waargemaakt. Uitvoering van het plan niet toe dat alle boten kunnen blijven liggen waar ze liggen. Hiervoor zal herschikking noodzakelijk zijn. Ook bij herschikking moet het uitgangspunt 'vrijwilligheid' zijn. Het Eilandenoverleg constateert dat er druk op de woonbootbewoners uitgeoefend zal worden die nu op de plek van de Oesjesduiker en de watertrap voor de Oosterkerk liggen. De door het Eilandenoverleg in punt 7 en 9 gevraagde aanpassingen maken verplaatsing en herschikking overbodig.

Slotopmerkingen:

Tijdens de inspraakavond van 7 oktober heeft het stadsdeel nauwelijks gereageerd op onze voorstellen. Er was dus geen sprake van een uitwisseling van argumenten en beantwoording van onze vragen. Er werd verwezen naar de Nota van Beantwoording die nog moest komen. Maar daarop hebben wij in het kader van de inspraak niet meer kunnen reageren. De dialoog ontbreekt volkomen. Wij kunnen ons nu dus alleen nog wenden tot u als raadscommissie.

Het Eilandenoverleg onderschrijft volledig alle standpunten van de Vereniging de Nieuwe Vaart, zoals in hun brief aan u naar voren worden gebracht.

Met vriendelijke groeten,
namens het Eilandenoverleg,

Marga Doodeman
Wim Pelt
Thelma Neleman
Jeroen Verhulst

Contactpersoon: Jeroen Verhulst, e-mail jeroen.verhulst@hccnet.nl , tel 06-55201306