

Voordracht over Vaststelling concept definitief ontwerp wegprofiel Eilandenboulevard

Aan Het Algemeen Bestuur

Wij stellen u voor om het volgende besluit te nemen:

Het Algemeen Bestuur,

gelet op de hiernavolgende toelichting,

besluit:

- Kennis te nemen van de resultaten van de inspraak en de digitale buurtpeiling en op basis daarvan:
  - A. Een keuze te maken uit de volgende varianten;
    - variant 1 met een vrijliggend fietspad langs het water,
    - variant 2 met een informeel fietspad langs het water,
    - variant 3 met een fietsstrook langs de rijweg.
  - B. Een keuze te maken om de verkeerslichten op het Oosterkerkplein
    - te handhaven of
    - te laten vervallen.
  - C. Een keuze te maken voor een kruispuntindeling op de Kattenburgergracht ter hoogte van het Kattenburgerplein met;
    - een enkele opstelstrook (linksaf en rechtsaf gecombineerd) of
    - twee exclusieve opstelstroken (een voor linksaf en een voor rechtsaf).

Het Dagelijks Bestuur,

Suze Duinkerke  
secretaris

Boudewijn Oranje  
voorzitter

Toelichting

**Inleiding**

De herinrichting van de Eilandenboulevard heeft een lange geschiedenis. Dit project startte met de Bestuursopdracht Economie en Toerisme in de oostelijke binnenstad, die het dagelijks bestuur op 24 mei 2005 heeft vastgesteld.

### Proces

De herinrichting van de Eilandenboulevard heeft een lange geschiedenis. Reden om weer te geven hoe het proces tot nu toe is verlopen. Dit project startte met de Bestuursopdracht Economie en Toerisme in de oostelijke binnenstad, die het dagelijks bestuur op 24 mei 2005 heeft vastgesteld.

### *Nota van 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. 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.

### *Inspraakavond*

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. Bij de borden kon men een toelichting krijgen op de plannen en commentaar leveren.

De inspraak was plenair en werd voorafgegaan door inleidingen van de Vereniging de Nieuwe Vaart (VNV), het Eilandenoeverleg en de portefeuillehouder Openbare Ruimte. De inspraak vond plaats aan de hand van steeds een korte samenvatting per projectonderdeel en reacties daarop uit de zaal.

De avond was met circa 350 aanwezigen zeer goed bezocht. Veel aanwezigen waren woonbootbewoner zowel uit de Nieuwe Vaart als uit de rest van Amsterdam. En een aantal vertegenwoordigers van woonbootorganisaties.

De avond was bijzonder levendig en op een aantal momenten liep de spanning flink op. Uit de vele reacties van de aanwezigen sprak betrokkenheid bij de plannen en een sterke binding met de eigen leefomgeving.

### *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 deze voorbeelden. 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.

#### *Masterplan*

Naast de vaststelling van deze uitgangspunten heeft de stadsdeelraad de boodschap meegegeven heeft bij de vaststelling van de tien uitgangspunten besloten 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 Werktheater. Deze bijeenkomsten leverden een groot aantal ideeën op. Een deel van deze ideeën staan 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.

Op 18 februari 2014 heeft de stadsdeelraad het Masterplan Eilandenboulevard geamendeerd vastgesteld. Dit is de basis voor het definitieve ontwerp voor het wegprofiel. Voor het talud (oever) en water volgt nog een inspraakronde. Het stadsdeel heeft de afgelopen tijd gebruikt om verschillende varianten verder uit te werken conform de wens van de Stadsdeelraad. De varianten zijn in nauwe samenspraak met de VNV, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt tot stand gekomen. De varianten zijn voorzien van adviezen van de daarvoor in het leven groepen stedelijke adviescommissies.

Bij de vaststelling van het Masterplan Eilandenboulevard zijn twee moties aangenomen. Het amendement wijzigde 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 toelichting van het amendement bij punt D gaf verder aan dat het om drie varianten gaat die het stadsdeel moest uitwerken, namelijk;

- 1) een eenrichtingsfietspad langs de wandelstrook,
- 2) een fietsstrook op de rijweg (bij 30 km) en
- 3) recreatief fietsen in de (verbrede) wandelstrook (shared-space variant).

De twee aangenomen moties betroffen parkeren en het weren van scooters/bromfietsen zonder helmlicht van het fietspad. 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 inachtneming 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.

#### **Ontwerp (weg)profiel, Oosterkerkplein en Kattenburgerplein**

Het concept definitief ontwerp kent een drietal varianten en verschillende oplossingen voor wat betreft de verkeerslichten op het Oosterkerkplein en de opstelvakken op de Kattenburgergracht bij het Kattenburgerplein. Het eerste is een ontwerp met exclusief

fietspad ter hoogte van de wandelboulevard, met verkeerslichten bij het Oosterkerkplein en een enkele opstelstrook voor gemotoriseerd verkeer op de Kattenburgergracht ter hoogte van het Kattenburgerplein. De tweede is een ontwerp zonder exclusief fietspad ter hoogte van de wandelboulevard, zonder verkeerslichten en een enkele opstelstrook. Daarnaast is de variant uitgewerkt met een fietsstrook op een 30km rijweg aan de zuidzijde, die voortkwam uit het amendement op het masterplan.

De Eilandenboulevard is onderdeel van het hoofdnet Openbaar Vervoer en hoofdnet Fiets en overstijgt daarmee het stadsdeel Centrum. De varianten zijn ter advisering voorgelegd aan de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA), de Verkeerscommissie van het stadsdeel Centrum en de Verkeerscommissie van de Centrale Stad (CVC).

Tijdens dit proces heeft het stadsdeel de Vereniging de Nieuwe Vaart, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging actief betrokken en geïnformeerd. Na elke zitting heeft het stadsdeel de resultaten van de commissies in de ontwerpen verwerkt en met hen besproken.

Deze werkwijze heeft tot de voorliggende varianten 1 t/m 3 geleid.

### ***Kenmerken varianten ontwerp wegprofiel***

Ten aanzien van de beslispunten zijn de belangrijkste kenmerken en overwegingen voor de verschillende varianten in een overzicht gezet. Allereerst de varianten voor het wegprofiel, vervolgens de verkeerslichten bij het Oosterkerkplein en tenslotte het kruispunt bij het Kattenburgerplein.

#### Wegprofiel variant 1:

- voetpad in combinatie met een vrijliggend fietspad langs het water (gelijk aan de bestaande situatie);
- een rijweg van asfalt waarbij de rijrichtingen worden gescheiden door een doorgetrokken witte streep;
- twee richting fietspad aan de huizenzijden.

#### Oosterkerkplein:

- een plein a-niveau met een aangepaste bestrating voor de Oosterkerk waarbij de verkeerslichten installatie gehandhaafd blijven en een vrijliggend fietspad langs het water.

#### Kattenburgerplein:

- het terug brengen van het aantal opstelstroken 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.

#### Wegprofiel variant 2:

- wandelboulevard langs het water waarop (informeel) fietsen wordt gedoogd;
- een rijweg van asfalt waarbij de rijrichtingen worden gescheiden door een rammelstrook van 1 meter. En extra een rammelstrook van 0,50 m naast de parkeerstroken langs de rijweg;
- twee richting fietspad aan de huizenzijden.

#### Oosterkerk:

- 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.

#### Kattenburgerplein:

- 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.

Wegprofiel variant 3:

- wandelboulevard langs het water;
- waarbij de snelheid op de rijweg wordt terug gebracht naar 30 km in combinatie met een fietspad op de rijweg.

Oosterkerk:

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

Kattenburgerplein:

- 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 rijweg wordt terug gebracht naar 30 km in combinatie met een fietspad op de rijweg

*Advies dagelijks bestuur*

Het dagelijks bestuur heeft de voorkeur voor variant twee. Deze variant levert de meeste ruimte op aan de oeverzijde en voldoet het meest aan de uitgangspunten die in het Masterplan zijn meegegeven. Tevens heeft deze variant de voorkeur van de Centrale Verkeerscommissie en aanverwante werkgroepen.

***Oosterkerkplein (verkeerslichten)***

In variant 1 is een verkeerslichtenregeling ingetekend. De verkeerslichten kunnen ook in variant twee en drie terugkomen. Momenteel staat op de Eilandenboulevard ter hoogte van het Oosterkerkplein een verkeerslichteninstallatie. Deze installatie is daar gekomen in 1985. Met het oog op de herprofilering is de noodzaak van de installatie door het stadsdeel aan de orde gesteld. Als basis van de toetsing is het voorlopig ontwerp aangehouden en zijn verkeersintensiteiten gebruikt uit 2013. De toetsing is uitgevoerd volgens de voorgeschreven procedure en besproken in de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam. De conclusie is dat plaatsing van een verkeerslichteninstallatie bij het voorliggend profiel en bij de huidige intensiteiten niet noodzakelijk is. Deze conclusie is door de Centrale Verkeerscommissie overgenomen.

Handhaven van de verkeerslichteninstallatie behoort wel tot de mogelijkheden en wordt daarom als keuze voorgelegd. Voor de enige buslijn op dit traject is een verkeerslichteninstallatie niet gewenst.

*Advies dagelijks bestuur*

Het dagelijks bestuur heeft de voorkeur voor een plein zonder verkeerslichten. Het blijkt uit intensiteitberekeningen dat de lichten niet noodzakelijk zijn. Het dagelijks bestuur neemt daarbij mee in haar overweging dat het plein wordt getransformeerd van een verkeersplein naar een verblijfsplein. Tevens heeft deze variant de voorkeur van de Centrale Verkeerscommissie en aanverwante werkgroepen.

***Kattenburgerplein (opstelvakken)***

De keuze voor een enkele opstelstrook of twee exclusieve opstelstroken is in elk van de drie varianten voor het wegprofiel in te passen.

Het regeltechnisch onderzoek van het kruispunt Kattenburgerplein heeft als resultaat opgeleverd dat beide varianten conform de randvoorwaarden het verkeer kunnen verwerken. De variant met de twee opstelvakken verdient echter de voorkeur van de adviescommissies omdat deze variant verkeersregeltechnisch robuuster is en flexibeler kan

inspelen op een variabel verkeersaanbod. Een aparte (exclusieve) opstelstrook verdient bovendien de voorkeur omdat deze autobeweging conflicteert met fietsers die in twee richtingen oversteken op de Kattenburgerstraat.

Het terugbrengen van het aantal opstelstroken van twee naar een heeft daarnaast consequenties voor de ligging van de bushaltes en het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden. Omdat het verkeer in de variant met een enkele opstelstrook in vergelijking met de variant met twee opstelstroken minder ruimte heeft om zich voor de verkeerslichten op te stellen, moet de opstelstrook verlengd worden. De opstelstrook moet minimaal 90 meter bedragen om te voorkomen dat de bus in een file terecht komt. Daarom moet de bushalte op het Kattenburgerplein naar de Kattenburgergracht verhuizen. Dat betekent dat langs deze strook geen parkeerplaatsen kunnen worden ingericht. Het verschil in het aantal parkeerplaatsen tussen de twee varianten bedraagt 16. Het grote voordeel van een opstelstrook is dat de monumentale boom niet in een vluchtheuvel komt te staan.

#### *Advies dagelijks bestuur*

Het dagelijks bestuur heeft de voorkeur voor twee opstelstroken. Tevens heeft deze variant de voorkeur van de Centrale Verkeerscommissie en aanverwante werkgroepen.

#### **Parkeerplaatsen**

Het aantal parkeerplaatsen verschilt per variant van het voorlopig ontwerp. 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 pp.
Variant 1 met vrijliggend fietspad langs het water.	144 pp
Variant 2 met informeel fietspad	166 pp
Variant 3 als 30 km gebied met fietsen op de rijweg.	152 pp

Ter compensatie zoekt het stadsdeel capaciteit in de buurt. Het aantal te compenseren parkeerplaatsen is afhankelijk van de gekozen variant.

#### **Advies stedelijke werkgroepen en adviescommissies**

Zoals gebruikelijk zijn de verschillende varianten voor wegprofiel en de keuzes voor het al of niet handhaven van de verkeersregelinstallatie Oosterkerkplein en het aantal opstelvakken op het Kattenburgerplein voorgelegd aan de betreffende werkgroepen en adviescommissies. De Centrale Verkeerscommissie Amsterdam is daarbij het hoogste orgaan. Hierin hebben naast de ambtenaren van de resultaatverantwoordelijke eenheden voor de ruimtelijke sector (rve-R&D en rve-V&OR) ook GVB, Politie, Brandweer zitting. Fietsersbond en Cliëntenbelang zijn agendalid en brengen schriftelijk advies uit. Tijdens de behandeling is vastgesteld dat de variant met fietsstrook op de rijweg unaniem werd afgewezen. Deze variant voldoet niet aan de richtlijnen van de Amsterdamse leidraad CVC en het stedelijke verkeers- en vervoersbeleid. Tot een Amsterdamse leidraad CVC is gekomen, omdat enerzijds de landelijke wetgeving en richtlijnen niet op alle ontwerpprincipes een antwoord geven en anderzijds omdat deze wetgeving en richtlijnen niet altijd binnen Amsterdam toegepast kunnen worden. In die zin ligt de leidraad CVC in het verlengde van, dan wel is aanvullend op de landelijke wetgeving en richtlijnen. Bij de verdere uitwerking van de varianten 1 en 2 is rekening gehouden met de leidraad van de (CVC) en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).

*Advies werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA).*

De werkgroep stemde in met het profiel met een fietspad langs het water en het profiel waarbij het fietsen wordt gedoogd langs het water. De commissie had een lichte voorkeur voor een wegprofiel met een wandelboulevard langs het water en een fietspad in twee richtingen aan de huizenzijde. De werkgroep gaf aan, dat bij een verhoogd plein voor de Oosterkerk waarbij de auto te gast is, de verkeerslichten kunnen vervallen.

*Advies verkeerscommissie stadsdeel Centrum (SDVC)*

De (inmiddels opgeheven) verkeerscommissie van het stadsdeel kon instemmen met de gepresenteerde varianten voor het voorlopig ontwerp met fietspad langs het water en wandelboulevard. De variant met fietsstrook op de rijweg werd afgewezen. De verkeerscommissie had een lichte voorkeur voor de variant met een twee richtingen fietspad aan de huizenzijde en een wandelboulevard aan het water

*Advies Centrale Verkeer Commissie (CVC)*

De CVC vergadering wees unaniem de variant met de fietsstrook op de rijweg af. Van de overige varianten ging de voorkeur van de CVC uit naar de variant met een twee richting fietspad aan de huizenzijde met een wandelboulevard langs het water met de volgende opmerkingen.

Binnen de CVC hadden het GVB en de Brandweer problemen met het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen zoals de verkeersplateaus en de rammelstrook. Ook stond het aantal oversteekplaatsen (zebra's) ter discussie. De CVC stelde voor het aantal oversteekplaatsen 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 rijweg zodat het autoverkeer verder van de geparkeerde auto's af gaat rijden. De rammelstrook is versmald tot 1 meter en makkelijker overrijdbaar. In plaats van de plateaus ter hoogte van de duikers is andere bestrating voorgesteld.

De reactie van de adviesgroepen op de varianten zijn besproken met de Vereniging Nieuwe Vaart, het Eilandenoverleg en de Ondernemersvereniging Czaar Peterbuurt en verwerkt in de verschillende varianten.

**Inspraak wegprofiel, talud en water**

Gelet op de complexiteit van het project heeft het dagelijks besloten de inspraak over de herinrichting van de Eilandenboulevard in drie thema's op te splitsen, namelijk het (weg)profiel, het talud en het water. Als eerste heeft het dagelijks bestuur het (weg)profiel ter inspraak vrijgegeven.

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. Het stadsdeel zal inspraak organiseren over deze onderwerpen.

*Inspraak en digitale enquête*

Op 1 juli heeft het stadsdeel een inspraakavond georganiseerd. Het stadsdeel heeft de buurt hiervoor per brief uitgenodigd. Om extra aandacht te vestigen op de vrijgave van het voorlopig ontwerp en de inspraakavond heeft het stadsdeel op het plein achter de Oosterkerk borden geplaatst met impressies van de verschillende varianten.

Om zoveel mogelijk buurtbewoners in de gelegenheid te stellen om te reageren op de varianten, heeft het stadsdeel naast de traditionele informatie- en inspraakavond een digitale buurtpeiling georganiseerd. In totaal heeft het stadsdeel 9000 personen in de buurt persoonlijk uitgenodigd zijn/haar mening te geven over de plannen. Elk van de 9000 bewoners heeft een brief met een unieke code ontvangen, die noodzakelijk is om de enquête digitaal in te kunnen vullen. In totaal hebben 948 respondenten de enquête ingevuld. De

resultaten van de enquête zijn bij de stukken van de AB-vergadering gevoegd.

### **Resultaten inspraak**

De reacties op het ontwerp lopen uiteen. De één vindt het een fantastisch idee om drie eilanden te verbinden en aantrekkelijker te maken, terwijl een ander juist benadrukt dat het ontwerp teveel oog voor deelbelangen heeft en daarmee het grotere doel uit oog verliest. Verder vreest een inspreker dat fouten uit het verleden blijven bestaan. Een aantal insprekers reageren enthousiast. Zo geeft een inspreker aan dat het gewenste ambitieniveau de zeer gewenste economische impuls zal geven aan het gebied. Een groter trottoir geeft ondernemers meer kans voor bijvoorbeeld terrassen. Een aantal geeft aan het prettig te hebben gevonden om mee te mogen denken. De uitbater van de viskraam heeft aangegeven te willen verhuizen naar het Kattenburgerplein. En de uitbater van de bloemenstal heeft aangegeven te willen verhuizen naar het plein op de hoek van de Oostenburgergracht en de Czaar Peterstraat. Het stadsdeel werkt momenteel aan de realisatie van dit voornemen. De vragen, opmerkingen en kritiek uit de inspraak staan hieronder per onderwerp weergegeven.

#### *Fietsen*

De discussie spint zich toe op de manier van fietsen langs het water. Een inspreker ziet niets in een fietsstrook of het fietsen gedogen. Of vindt variant 1 met vrijliggend fietspad is de enige variant die voldoet. Inspreker geeft aan dat variant 1 voordelen heeft omdat fietsers niet twee keer hoeven over te steken, variant 2 en 3 zijn onveilig. Sommigen hebben juist een voorkeur voor variant 2.

Een aantal reacties geeft aan tegen tweerichtingen fietspad te zijn. Vaak in combinatie met de wens om de ventweg te behouden. Deze discussie heeft het stadsdeel echter gevoerd tijdens het inspraakproces van het inmiddels vastgestelde masterplan. De dagelijks bestuur vindt het daarom niet opportuun om deze discussie opnieuw te voeren. Het dagelijks bestuur vindt het belangrijk dat goed gekeken wordt naar het verdere verloop van de fietsroute naar de Cruquiuskade.

#### *Parkeren*

Een aantal vragen gaat over het laden- en lossen van de Hubo en van de Albert Heijn in de Wittenburgerstraat. Het laden en lossen van deze winkels blijft mogelijk tijdens de uitvoering. Het laden en lossen voor de Albert Heijn wijzigt niet in de definitieve situatie. Voor de Hubo zoekt het stadsdeel naar een oplossing in het ontwerp. Dat geldt ook voor de invalidenparkeerplaats ter hoogte van Kattenburgergracht.

De hoeveelheid parkeerplaatsen levert discussie op. Zo stelt een inspreker dat correctie nodig is voor variant 1 omdat het aantal parkeerplaatsen 26 hoger uitvalt. De reden dat variant 1 lager uitvalt dan de andere varianten heeft onder andere te maken met de lengte van de opstelstrook voor het Kattenburgerplein. Omdat er slechts een opstelstrook is, moet deze langer zijn om te voorkomen dat de bus halteert tussen de opgestelde auto's voor het verkeerslicht. Dat betekent dat de haltes 90 meter van de verkeerslichten komen te liggen, veel verder dan in varianten 2 en 3. In dit deel kan het stadsdeel geen parkeerplaatsen inrichten, hierbij gaat het om 16 plekken. De overige plekken zijn een verschil van inzicht rond het aantal op te heffen plekken op de locaties waar door voetgangers wordt overgestoken. De constatering dat variant 1, 26 parkeerplaatsen meer heeft dan weergegeven is daarom niet correct. Sommige insprekers zien geen probleem in het opheffen van meer parkeerplaatsen als het bijvoorbeeld de herkenbaarheid van de eilanden ten goede komt.

#### *Bestratingmateriaal*

Materialisatie vormt een ander discussiepunt. Een verzoek is om het Oosterkerkplein in

zwart natuursteen uit te voeren. Een ander vraag is om klinkers (elementenverharding) in plaats van asfalt in de rijweg toe te passen. Het materiaal van de rijweg, stoepen, pleinen en dergelijke ligt voor het grootste deel vast in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Dit Handboek geeft aan dat de voetpaden in 30 bij 30 cm betontegels uitgevoerd moeten worden en de rijweg in asfalt. Bij de duikers wijkt het ontwerp echter van het HIOR af, door hier klinkers in plaats van asfalt toe te passen. Wat betreft de Oosterkerk, het stadsdeel kijkt of het mogelijk is om hier afwijkende bestratingmaterialen toe te passen.

#### *Verkeer*

Meningen over de verkeerskundige oplossingen van het ontwerp verschillen. De een wil graag 30 km per uur borden plaatsen, terwijl de andere het Shared space concept - verkeersruimte wordt ook verblijfsruimte – benadrukt. Het plaatsen van 30-km borden kan alleen door een besluit als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat alle belangen bijvoorbeeld ook van het GVB en de nood- en hulpdiensten moeten worden afgewogen. Het GVB en de nood- en hulpdiensten zullen bezwaar maken. Daarom streeft het ontwerp naar een 30-km uitstraling om de maximum snelheid naar beneden te brengen.

Een opmerking betreft het plein voor de Oosterkerk. Dit verdient meer verkeerskundige aandacht, er zitten veel haakse bochten. Een andere opmerking gaat over de verkeerslichten voor de Oosterkerk. Men vindt het gevaarlijk deze weg te halen, te meer daar deze er zijn gekomen na een dodelijk ongeluk. Het stadsdeel gaat na vaststelling van het voorlopig ontwerp de plannen verder detaillieren. Dan komen zaken als bochten en dergelijke ook aan de orde. De keuze om al dan niet verkeerslichten toe te passen voor de Oosterkerk vormt een onderdeel van de huidige inspraakperiode.

#### *Bomen/groen*

Een inspreker oppert om de groenstrook tussen weg en wandelpad in plaats van tussen water en wandelpad aan te leggen. Dit is echter erg lastig met het in en uitstappen van parkerende automobilisten. Een ander benadrukt de wens om een wandelroute langs water zonder gedoetjes van de woonbootbewoners te creëren. Het creëren van een wandelroute vormt een pijler van het ontwerp. Tot slot de wens om geen bomen voor monumenten te herplanten, maar deze op een andere plek neer te zetten. Deze discussie vormde onderdeel van het inspraakproces van het masterplan. De stadsdeelraad heeft besloten om geen bomen te kappen ten behoeve van zicht op de monumenten. Daarnaast heeft het stadsdeel een herplantplicht. Dat hoeft niet per se op dezelfde plek, maar veel andere plekken zijn er niet.

#### *Enquête*

De meningen over de enquête hebben een gevarieerd karakter. Positieve reacties zijn:

- Prettig om te kunnen discussiëren
- Digitale stem is een goede oplossing.

Een andere reactie geeft aan de enquête onvolledig en onjuist te vinden en ongeschikt om een richting te geven over de herinrichting van de Eilandenboulevard. Respondenten die niet hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten missen de benodigde informatie om een goede afweging te kunnen maken. Daar staat tegenover dat andere mensen de bestuurscommissie op het hart willen drukken de uitkomsten van de digitale peiling net zo zwaar mee te laten wegen als de geluiden op de inspraakavond.

#### *Kosten/proces*

Een opmerking betreft de budgetten waar komen deze vandaan, wie gaat erover welke reserveringen worden gemaakt. Het stadsdeel gaat over de budgetten van de herinrichting. De reserveringen staan verderop onder het kopje financiën vermeld.

Een vraag betreft het bestuurlijk proces: hoe verloopt dit verder? En wanneer gaat de

herinrichting van start. Zie hiervoor het kopje vervolgproces

Twee opmerkingen hebben betrekking op het talud. Ten eerste de wens om de aansluiting op de woonboten mee te nemen in de herprofilering van het talud. En ten tweede dat in het ontwerpboekje toch ten onrechte uitspraken worden gedaan over het talud en water, die geen deel uitmaken van inspraak. Of de aansluitingen mee kunnen in het proces van de herinrichting van het talud hangt af van de snelheid van de besluitvorming over het talud. En het klopt dat deze geen deel uitmaken van de huidige inspraakronde. Voor een verdere planning hiervan, zie kopje vervolgtraject.

#### **Resultaten digitale enquête**

Van de 948 respondenten heeft 40% aangegeven voor variant twee te kiezen, 31% voor variant 1 en 26% voor variant 3. Op de vraag of verkeerslichten behouden moeten blijven, antwoordde 49% ja, 42% nee en 9% wist het niet. Op de vraag om het aantal opstelvakken terug te brengen van 2 naar 1 geeft 44% aan een voorkeur voor deze variant te hebben, 41% is voor handhaven van 2 opstelvakken en 15% weet het niet.

Het inspraaktraject van de Eilandenboulevard is in drie delen opgesplitst, te weten wegprofiel, oever en water. Veel opmerkingen in de enquête hebben betrekking op zaken als zicht op het water, opschoning oever (talud) en woonboten. Deze zaken komen aan bod tijdens de inspraakronde van de oever en het water. De keuze die in huidige inspraakronde voorligt gaat over de keuze tussen een fietspad, een informele fietsmogelijkheid en een fietsstrook en de consequenties hiervan.

#### *Nut herinrichting*

Een aantal opmerkingen gaat over de nut een noodzaak van de herinrichting. Men vindt de huidige inrichting er goed uitzien. Een kwestie die de deelnemers noemen betreft het handhaven van de ventweg. De ventweg maakt echter geen deel uit van de huidige inspraak. De discussie over de ventweg vond plaats in de inspraakronde over het masterplan. Voorafgaand aan deze inspraak heeft het stadsdeel vier werkbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze werkbijeenkomsten bleek weinig weerstand tegen het idee van het opheffen van de ventweg te bestaan. Ook tijdens de inspraak van het masterplan kon het opheffen van de ventweg ten faveure van een tweerichtingen fietspad op brede steun rekenen. De stadsdeelraad heeft op 18 februari 2015 dit masterplan vastgesteld. De ventweg opnieuw ter discussie stellen zou de resultaten uit de inspraak over het masterplan teniet doen.

#### *Fietsen*

Een aantal opmerkingen betreft de keuze van een fietsmogelijkheid langs het water. Deze deelnemers vragen zich af waarom een fietsmogelijkheid te creëren, terwijl er een tweerichtingsfietspad langs het water komt. Dit komt voort uit de opdracht die de Stadsdeelraad bij de vaststelling van het masterplan heeft meegegeven. Volgens die opdracht met het stadsdeel drie varianten ter inspraak voorleggen, namelijk een met een fietspad langs de waterzijde, een met een informeel fietspad en een met een fietsstrook langs de rijweg. Deze drie varianten lagen van 1 juli tot 1 september voor ter inspraak.

Het informele fietspad zien sommige deelnemers niet zitten. Men is bang voor aanrijdingen. De bedoeling van variant twee is het creëren van een wandelzone waar fietsen is toegestaan, maar zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. De fietser is als het ware te gast in het voetgangersgebied.

#### *Parkeerplaatsen*

Veel opmerkingen betroffen het verlies van parkeerplaatsen. Een enkeling vindt het geen probleem, maar de meeste deelnemers geven aan dat de toenemende parkeerdruk hun

zorgen baart. Het stadsdeel zoekt naar compensatie voor het verlies aan parkeerplaatsen in de garages aan de Kattenburgerstraat. Dit geldt voor alle parkeerplaatsen, ongeacht de hoeveelheid. Andere opmerkingen gaan over betaald parkeren invoeren op zondag en belanghebbenden parkeren. Beide zaken vormen geen onderdeel van de herinrichting. Dit zijn beleidszaken waarbij de bestuurlijke bevoegdheid bij de centrale stad ligt. Herinrichtingen van de openbare ruimte vallen onder de bevoegdheid van de bestuurscommissies.

Een aantal deelnemers maakt zich zorgen over het parkeren voor invaliden en het laden en lossen. Wat betreft het laatste: het laden en lossen geschiedt aan de gevelzijde op parkeerplaatsen van 2,5 meter breed. Het stadsdeel zal in aanloop tijdens de voorbereiding van uitvoering contact opnemen met de winkeliers om de precieze plekken met hen af te stemmen. Ook voor het parkeren voor gehandicapten geldt dat het stadsdeel met hen in de voorbereiding van de uitvoering gaat overleggen om tot de meest ideale plek te komen.

#### *Bomen*

Veel deelnemers uitten hun zorgen over bomen. Ook uit men de vrees dat bomen voor monumenten worden gekapt. Dat is echter niet het geval. De discussie over het kappen van bomen ten behoeve van zichtbaarheid voor monumenten is reeds gevoerd in het kader van het masterplan. De stadsdeelraad heeft besloten om geen bomen te kappen om de zichtbaarheid van monumenten te vergroten. Een deelnemer stelt voor om palmbomen te plaatsen. Het stadsdeel kiest ervoor zoveel mogelijk nieuwe bomen te planten in lijn met de huidige bomenstructuur langs de weg. Inmiddels heeft het stadsdeel twee bomen voor de Oosterkerk moeten kappen, omdat de stabiliteit van deze bomen niet meer gegarandeerd kon worden. Het stadsdeel heeft een herplantplicht. Dat betekent dat deze bomen herplant moeten worden, maar dit hoeft niet noodzakelijkerwijs op dezelfde plek. Het stadsdeel neemt de herplant mee in de herprofilering.

#### *Enquête*

Een aantal opmerkingen gaat over de enquête. Sommigen bedankten het stadsdeel voor deze manier van raadplegen. Anderen vonden de peiling onduidelijk en hadden liever meer tekeningen/illustraties of foto's gezien. Verder merkte men op dat men liever de peiling in eerder stadium hadden gehad. Andere punten van kritiek zijn dat men vindt dat de peiling onduidelijk is uitgelegd, misleidend richting variant 2 of 3 is, een situatieschets ontbreekt, de vragenlijst summier/kort is en te kort door de bocht. Tot slot vraagt men zich af hoe het zit met de openbaarheid van de peiling. De peiling maakt deel uit van de stukken en is openbaar.

#### *30km per uur/afremmen verkeer*

Veel opmerkingen gaan over het invoeren van 30 km per uur. Het doel van de inrichting is om de snelheid van het verkeer terug te dringen. Geen van de drie varianten kan echter een maximum snelheid van 30-km per uur opleggen. Dit kan niet de goedkeuring van de Centrale Verkeerscommissie wegdragen, waar onder andere de verkeerspolitie aan deelneemt. Alle varianten voorzien daarom in andere materialisatie op de duikers, halterende bussen op de rijweg en een verhoging van de rijweg voor de Oosterkerk. Het ontwerp streeft ernaar om in de praktijk de snelheid tot circa 30-km per uur terug te brengen. Op basis van ervaringen elders in de stad is dat een verlaging van de gereden snelheid de doorstroming op de Eilandenboulevard zal verbeteren. Een rotonde zal geen deel uitmaken van het ontwerp. In de fase van het masterplan is tijdens een van de werkbijeenkomsten een rotonde bij het Kattenburgerplein ter sprake gekomen. Omdat een rotonde teveel ruimte inneemt, hebben de deelnemers aan de werkbijeenkomst dit idee afgeschoten.

Snorfietsen en scooters vormen een gevaar op het fietspad vindt een aantal deelnemers. De

wens is om deze niet op het fietspad toe te laten, maar te verwijzen naar de rijweg. Een van de aangenomen moties van het masterplan voorziet hier ook in. Dit betekent dat de bromfietsen en scooters niet over de fietspaden mogen rijden, maar gebruik moeten maken van de rijweg. Andere zaken die in het opmerkingenveld staan zijn gevolgen voor de snelheid op de Cruquiuskade, achthoekige stopborden ter hoogte van plein Oosterkerk en camerabewaking om 30 km per uur af te dwingen. Deze zaken komen niet in het definitieve ontwerp, omdat deze buiten de grens van het gebied vallen of omdat ze niet te realiseren zijn.

#### *Bussen/OV*

Opmerkingen over het openbaar vervoer gaan met name over de plek van de haltes. De plek van de bushaltes verschilt in de varianten. Dat heeft te maken met het verschil in opstelstroken tussen variant 1 en variant 2 en 3. Omdat in variant 1 voorzien is in een opstelstrook in plaats van twee in de beide andere varianten, moet de bus verder naar achteren stoppen. Anders staat de bus in de file bij het wegrijden. De plek van de haltes is bij elke variant getoetst door de Centrale Verkeerscommissie. Het GVB heeft zitting in deze commissie. Bus 22 blijft gehandhaafd over deze route, evenals het huidige aantal. Afhankelijk van de keuze van de variant werkt het stadsdeel de haltes verder uit. Deze haltes voldoen aan de voorwaarden die de betrokken instanties (stadsregio en dergelijke) daaraan stellen.

#### *Kattenburgerstraat/fijnstof*

De wens om het verblijfskarakter van de Eilandenboulevard te versterken leidt wellicht tot het ontmoedigen van verkeer over deze boulevard. Dat betekent dat meer verkeer via de Kattenburgergracht kan gaan rijden. Een aantal deelnemers merkt op dat dit tot meer vervuiling zal leiden op de Kattenburgergracht. Een deelnemer stelt voor om een 30-km per uur zone in te stellen. De Kattenburgergracht is een hoofdcorridor auto. Dit betekent dat de snelheid minimaal 50 km per uur is om een goede afwikkeling van het verkeer te borgen. Het stadsdeel bestudeert de fijnstofproblematiek en houdt in de gaten of hierbij de normen niet worden overschreden.

#### *Verkeerslichten/plein Oosterkerk*

Het plein voor de Oosterkerk komt als het ware op een verhoging te staan. De enquête bevatte een keuze tussen wel of geen verkeerslichten. In alle varianten kunnen de verkeerslichten blijven of weggehaald worden. De keuze van een van de varianten staat dus los van de keuze voor al dan niet verkeerslichten.

#### *Toename verkeer Hoogte Kadijk*

Een aantal deelnemers uitte zijn zorg over de toename van verkeer over de Hoogte Kadijk als gevolg van de herinrichting. Dat lijkt het stadsdeel niet waarschijnlijk. De snelheid die men redelijkerwijs kan maken met een auto in deze straat is lager dan de snelheid op de aangepaste Eilandenboulevard. Neemt niet weg dat het stadsdeel de situatie op de Hoogte Kadijk blijft volgen en indien nodig maatregelen zal nemen om deze route verder voor de automobilist te ontmoedigen.

#### *Ondergrondse vuilcontainers*

Ondergrondse containers worden meegenomen in het project.

#### *Overige opmerkingen*

Een aantal opmerkingen betreffen zaken die buiten de het gebied van de herinrichting vallen. Zo hadden deelnemers wensen over de exploitatie van de Oosterkerk te willen en meer horeca of terrassen bij bestaande horeca te willen. Een aantal deelnemers had wensen over de Czaar Peterstraat, Cruquiuskade, Windroosplein of het plein achter de Oosterkerk. Deze gebieden vallen echter buiten het projectgebied.

### Financiën

#### *Wegprofiel*

De kosten voor het uitvoeren van het wegprofiel zijn geraamd op : € 4.431.000  
In dit bedrag zit onder andere een stelpost voor het afvoeren van vervuilde grond van € 600.000

#### *Talud*

De kosten voor het uitvoeren van het talud zijn geraamd op € 885.000

#### *Water (woonboten)*

In dit bedrag zit o.a. het plaatsen van nutskasten € 600.000, en het in maatwerk uitvoeren van nieuwe toegangen tot de woonboten € 950.000

Het totale werk is geraamd op € 8.343.000

#### *Planning*

Uitvoeringskosten 2016	€ 5.100.000
Uitvoeringskosten 2017	€ 1.100.000
Uitvoeringskosten 2018	€ 1.100.000
Uitvoeringskosten 2019	<u>€ 1.100.000</u>
	€ 8.400.000

#### *Opbouw financiering*

Parkeerbonds	2016	€ 3.600.000
Waterbouw (Quotum onrendabel)	2016	€ 1.500.000
Reservering Parkeerbonds	2017	€ 1.100.000
Reservering Parkeerbonds	2018	€ 1.100.000
Reservering Parkeerbonds	2019	<u>€ 1.100.000</u>
		€ 8.400.000

Voor de uitvoering van de eerste fase in 2016, het wegprofiel is voldoende budget beschikbaar. Gelet op de kosten van het project heeft het Dagelijks Bestuur aangegeven dat zij per onderdeel willen beslissen en hiervoor het geld beschikbaar willen stellen.

Voor de overige fases wordt nog inspraak gehouden. Ter dekking van de overige fases zal in het meerjarenprogramma 2017 en verder voorstellen worden gedaan. NB: dit houdt in dat indien het geld niet gereserveerd wordt, fase 2 (talud) en 3 (water) niet uitgevoerd kunnen worden.

### Vervolgtraject

Na de vaststelling van het definitief ontwerp werkt het stadsdeel dit uit tot een technisch ontwerp. Tegelijkertijd werkt het stadsdeel het ontwerp uit tot een aanbestedingsstuk (bestek). Daarna volgt de aanbesteding van het werk. Parallel aan dit proces loopt de inspraak voor talud en het water. 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.

Naast deze pilot werkt het stadsdeel aan andere thema's, die binnen de oever of het water vallen. Zo bekijkt het wat het kan doen met de drijvende tuinen van Jasper Grootveld, de

doorstroming in de Nieuwe Vaart door onder andere gesprekken met de om deze te verbeteren

Zodra de pilot is geëvalueerd en bovenstaande onderwerpen zijn verwerkt in het ontwerp, kan het stadsdeel het inspraaktraject starten.