

Aan: de leden van de Bestuurscommissie van Stadsdeel Centrum
Van: Werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg en Vereniging Nieuwe Vaart
Datum: 29 november 2015

BESLUITVORMING EILANDENBOULEVARD NA VOORBEREIDENDE BESPREKING

Gegeven de uiteenlopende standpunten in uw commissie hebben wij overleg gevoerd met een aantal leden uit de commissie. Mede op basis daarvan stellen wij een aantal wijzigingen voor ten opzichte van de gepresenteerde varianten met als basis: variant 1, de 'buurtvariant'. Deze hebben betrekking op:

- 1) Fietspad langs het water
- 2) Rammelstrook
- 3) Kattenburgerplein met voorsorteervak minder
- 4) Bushaltes en parkeren
- 5) Stoplichten Oosterkerk
- 6) Oversteek Oostenburgervoorstraat.
- 7) Drempels

1) Fietspad langs het water

Wij stellen voor een fietsgelegenheid van 1,50 m breed met een duidelijke markering aan weerszijden (voorbeeld: Bilderdijkstraat) aan de zijkant van het voetpad, dit eventueel in grit- of parkverharding. Geen slingerend fietspad over het voetpad zoals getekend in het lengteprofiel van variant 2, want dat is zowel voor de wandelaars als voor de fietsers uitermate ongewenst. Ook in de enquête zijn hierover alleen maar negatieve opmerkingen te lezen.

Een fietsgelegenheid in het midden van het voetpad (met noppen gemarkeerd zoals te zien op de voorkant van het presentatieboekje) leidt er toe dat aan weerskanten te smalle stroken overblijven. Voor voetgangers is dit onacceptabel. Wij willen de fietsgelegenheid aan de kant van de rijweg leggen en naast de parkeerplaatsen een schampstrook markeren.

2) Rammelstrook

2.1. Wat wij – uw commissie en het Eilandenoverleg - willen, is een zichtbare markering van de weghelpten die bovendien het overschrijden tegenhoudt, snelheidsverminderend is zonder te rammelen en zo min mogelijk ruimte inneemt omdat dit anders ten koste gaat van de voetgangersruimte. Wij vinden een rijweg met grotere visuele breedte zoals in Variant 2 ongewenst omdat het uitnodigt tot harder rijden. (inclusief markeringen 7.50 m breed; dat is 30 cm breder dan de huidige breedte en 50 cm breder dan in variant 1, het buurtplan.)

Omdat 7.00 m rijwegbreedte inclusief bedoelde markeringen voldoende is en wordt geaccepteerd door de CVC, stellen wij voor om de markeringen langs de parkeervakken te versmallen van 50 cm naar 25 cm. De 50 cm die hiermee gewonnen wordt, kan worden toegevoegd aan het voetpad met fietsmogelijkheid. De strook van 1 meter in het midden kan gehandhaafd blijven.

2.2. De uitvoering van de markering met 'echte' rammelstroken heeft niet onze voorkeur. Dit maakt lawaai en zal de snelheid van personenauto's niet wezenlijk afremmen. Alternatieven zijn bijvoorbeeld doorgaande witte strepen, eventueel met een groen wegdek tussen de strepen, beide oplossingen met kattenoggen aan de buitenzijde.

3) Kattenburgerplein met één voorsorteervak minder

De meesten van u hebben te kennen gegeven de voorkeur te geven aan een Kattenburgerplein met één voorsorteervak minder. Dit is nu alleen getekend in combinatie

met Variant 1 (het Buurtplan). De bomen op het Kattenburgerplein moeten hoe dan ook gespaard blijven en de grootte van het plein mag niet worden aangetast.

4) Bushaltes en parkeren

Tijdens de discussie in uw commissie is duidelijk geworden dat het niet klopt dat de bushaltes in de Variant 1: Kattenburgerplein met één voorsorteervak verder van de kruising zouden moeten liggen. Dat kost onnodig 16 parkeerplaatsen. Dit opschuiven is niet nodig. Uitleg: de bus richting Kattenburgerplein heeft in alle profielvarianten al twee keer gehalteerd op de Eilandenboulevard voordat hij bij de halte Kattenburgerplein arriveert. Bij al deze haltes zijn nu geen inhaal mogelijkheden meer. Alle auto's blijven achter de bus, daardoor kan er geen file ontstaan¹.

5) Stoplichten Oosterkerk

De standpunten hierover lopen uiteen. Sommigen van u willen een 'shared space parkachtige entourage' waardoor automobilisten en motorfietsers min of meer vanzelf vaart minderen. Anderen, zoals wij, vinden de stoplichten noodzakelijk uit oogpunt van veiligheid en verkeersafwikkeling.

De Eilandenboulevard blijft voorrangsweg omdat de bussen er rijden. Een auto die vanuit de Grote Wittenburgerstraat linksaf wil slaan naar de Eilandenboulevard, zal zonder stoplichtinstallatie eerst voorrang moeten geven aan fietsers van links en van rechts op de Eilandenboulevard en vervolgens ook voorrang moeten geven aan auto's van links en van rechts. Dit is moeilijk omdat er slecht zicht is op het verkeer vanwege de kerk en omdat op de Eilandenboulevard ook nog auto's opgesteld staan die wachten om linksaf de Kleine Wittenburgerstraat in te kunnen rijden. Als er veel tegemoetkomend verkeer is, kan dat een file veroorzaken waardoor het verkeer vast komt te staan. Ook vanaf de Pelikaanbrug steken veel fietsers en voetgangers over. Het gaat hier om het vermijden van lang wachten en om de veiligheid.

Alle stoplichten zijn bovendien een paar maanden geleden vernieuwd.

Wij stellen voor om de stoplichtinstallatie in elk geval te laten staan. Eventueel kan die gedurende een proefperiode uitgezet worden, gevolgd door een evaluatie.

6) Oversteek Oostenburgervoorstraat en verkeersdrempel

Er staat nu geen enkele oversteekmogelijkheid getekend tussen de Czaar Peterstraat en de Oesjesduiker. Dit wordt een racebaan. Gelukkig hebben de meesten van u zich uitgesproken voor een oversteekmogelijkheid bij de Oostenburgervoorstraat naar de bushalte.

7) Drempels en snelheidsvermindering.

Wij stellen voor de beoogde snelheidsvermindering als volgt vorm te geven:

- 1) Verhoog de weg langs het Kattenburgerplein tot aan de kruising en pas afwijkend straatmateriaal toe. Niet op het kruispunt zelf, maar op de kop van de Eilandenboulevard langs het hele plein;
- 2) Leg de toe te voegen oversteek bij de Oostenburgervoorstraat op een verhoogd plateau;
- 3) Maak op de kop van de Eilandenboulevard bij de Czaar Peterstraat een verhoogd plateau; verder tussen dit plateau en de oversteek Oostenburgervoorstraat een busplateau (zie busplateau's Cruquiuskade).
- 4) Handhaaf de verhoging van de oversteekplaatsen bij de twee duikers.

Van snelheidsvermindering komt anders niet veel terecht, want:

- 30 km per uur mag niet (maar de bestuurscommissie kan dat wel besluiten!);
- De verhoogde vlakken zijn verlaagd op verzoek van de Centrale Verkeerscommissie;
- De rammelstroken worden op verzoek van de CVC 'gemakkelijk overrijdbaar' gemaakt;
- De rijweg wordt zelfs breder dan nu en ook de parkeerplaatsen worden veel breder,

¹ Het aantal rechtsafslaande auto's 'vanaf de Eilandenboulevard is overigens zelden meer dan 2 auto's per roodfase. In variant 2, zo blijkt uit tellingen in vier spitsperiodes.

- Er vervallen vier zebra's.
- Als de stoplichten bij de Oosterkerk vervallen, zal daar gewoon doorgereden worden omdat de Eilandenboulevard een voorrangsweg is.

We hopen met bovengenoemde punten duidelijk te hebben gemaakt dat er nog veel aan de plannen veranderd/verbeterd kan worden. Als dat lukt, met uw medewerking.

Ten slotte merken wij op dat hier nog steeds sprake is van een Voorlopig Ontwerp en niet van een Definitief Ontwerp. Van dat laatste is pas sprake nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de Varianten. Zoals bij u bekend, wordt in het DO bijvoorbeeld de gedetailleerde inrichting, de materiaal keuze, enz. vastgelegd op basis waarvan het bestek kan worden gemaakt en de aanbesteding kan plaatsvinden.

Graag worden wij in de gelegenheid gesteld om mee te denken bij deze verdere uitwerking.