

## BUURTWERKGROEP OOSTENBURG NOORD

Aan: Stadgenoot t.a.v. Williëtte van Arendonk en Thibald Holscher,  
Paul Stalenberg, gemeente Amsterdam  
Tess Broekmans en Maarten Lankester, Bureau Urhahn  
Tom Claassen, SOO

### REACTIE OP VO OPENBARE RUIMTE PLANDEEL OOSTENBURG-SGN

10 maart 2019

Graag maken wij gebruik van de geboden gelegenheid om te reageren op het plan Openbare Ruimte. Wij beperken ons nu tot het plandeel van Oostenburg SGN, want het VO van het plandeel van SOO hebben wij te laat ontvangen om nu mee te nemen. Daarop zullen wij binnen de afgesproken termijn van twee weken een aparte reactie geven.

#### 1. **Te weinig groen, teveel betonplaten**

Een algemeen punt dat gedeeld wordt door alle deelnemers van de Buurtwerkgroep is dat er te weinig groen in het plan is opgenomen en teveel betonplaten. Alles is geïnspireerd door de industriële historie (materiaal, vormgeving etc). Wij zouden graag willen dat men alles nog eens bekijkt vanuit de optiek dat het nu een woonwijk wordt.

In de discussie over het beeldkwaliteitsplan is aangedrongen op meer groen. Daar zien wij weinig van terug. Het verticale groen dat ons is voorgehouden, waar blijft dat? Ook in het Voorlopig Ontwerp zelf wordt nota bene aangegeven waarom groen van belang is "Groen is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. Het vergroot de leefbaarheid van het gebied door het voorkomen van hittestress".

GROEN is inderdaad ook hard nodig voor het opvangen van de klimaatveranderingen. Het veranderende klimaat heeft gevolgen voor steden. Steden warmen sneller op en raken (door hun dichte bebouwing) hun warmte moeilijker kwijt. Groen maakt de stad klimaatbestendiger, groen verlaagt de temperatuur in de stad.

Wij snappen de Urhahn-referentie naar het industriële wel, maar nu is het ontwerp een te gemakkelijk en daarmee clichématig "industriële met een groen randje": met een paar stelconplaten erin, ziet het er stoer uit, en er groeit vanzelf wel wat gras tussen. Het groen is niet stoer, maar fragiel.

Een moeilijker maar eervoller ontwerp zou zijn "groen met een industrieel accent". En daarbij kan juist de combinatie van een groen maaiveld met industrieel straatmeubilair een spannend contrast opleveren.

#### 2. **Al het groen moet bijdragen aan biodiversiteit.** Geen exoten.

#### 3. **De bomen mogen geen nieuwbouwsprieten worden.** Forse bomen die helpen om de kille aanblik te verzachten.

4. **Suggestie om vanaf het dak van het INIT groen naar de straat te laten groeien.** (die suggestie hebben wij ook gedaan tijdens het gesprek met INIT)
5. **Ook bij de van Gendthallen mogelijkheid van geveltuinen of horizontale tuinen bekijken.**
6. **Ook bomen aan de westkant van INIT**  
De lange westgevel van het INIT wordt, in de relatief smalle straat die daar ontstaat, nog monotoner. Dat aangezicht moet onderbroken worden. Opmerkelijk dat men wel bomen voorziet aan de kant waar woningen komen. Het is wenselijk dat er ook aan de INIT kant bomen komen.
7. **Niets over groen in publieke ruimte Werkspoorhal**  
Het buurtinitiatief Ontmoetingscentrum Werkspoorhal heeft opgeroepen om in de Werkspoorhal, die een openbare ruimte wordt, groen op te nemen. Waarom staat in het plan niets over die publieke ruimte?
8. **De beplanting van het talud Dijkgracht moet aansluiten bij dat van de rest van de Dijkgracht-oost.**  
Daarvoor is een ecologische studie gedaan en zal een beplantingsplan gemaakt worden. De nu opgenomen beplanting met heesets is voorbarig en zou moeten wachten op het plan voor het talud van de Dijkgracht-Oost.
9. **Weg Dijkgracht te smal voor Plusnet Fietsroute Dijkgracht**  
Weg Dijkgracht (5,50 m) is te smal voor zowel gebiedsontsluiting als Plusnet Fiets (De Dijkgracht is Plusnet Fiets. Dat is het belangrijkste type fietsroute in het Beleidskader Verkeersnetten van de gemeente Amsterdam). Alleen al voor twee vrachtwagens van 2,55 m breed die elkaar daar in tegengestelde richting passeren op de minimale schuwafstand van 0,8 m van elkaar is 5,90 m nodig. Anders bekeken: per weghelft is 2,75 beschikbaar. Als daar een personenauto van 1,70 m rijdt, dan is er nog maar 1,05 over, terwijl een fietser 0,75 m nodig heeft plus 0,25 m afstand tot de stoeprand en 0,8 m schuwafstand tot de auto = 1,8 m totaal. De weghelft is dus 0,75 m te smal. Voor de totale wegbreedte is dan 1,5 m extra nodig, dus in totaal  $5,50 + 1,50 = 7,00$  m.  
Ter vergelijking: de Frans de Wollantstraat is 9,20 m breed met daarbinnen fietsstroken van 1,50 m breed. De Czaar Peterstraat is naast de spoorbaan 8,50 m breed tussen de parkeerplaatsen.  
De Dijkgracht dreigt dus een ondermaats stukje fietsroute te worden tussen het nieuwe fietspad Dijkgracht Oost (4 m breed) en de Czaar Peterbuurt. Bedenk wel: het gaat om een belangrijke fietsroute tussen CS en IJburg/Muiden/Weesp.  
Er is hier ruimte genoeg om de weg veel breder te maken. Vanaf de parkeerstrook tot de gevel is nog 7,25 m ruimte beschikbaar. Bij voorkeur met fietsstroken van 2 m aan beide kanten.
10. **Rijrichting noordelijk deel Titsinghkade omkeren**  
Het beoogde (geringe?) autoverkeer dat nu van zuid naar noord door de Isaac Titsinghkade mag rijden zie ik graag tot nul gereduceerd en als het er toch moet zijn in rijrichting omgedraaid. Dus op de hoek Jacob Bontiusplaats, de Isaac Titsinghkade afsluiten. De rijrichting kan dan worden omgedraaid voor het haal en brengverkeer voor de toekomstige zelfbouwkwartalen. De auto's kunnen dan over een beweegbaar paaltje via de Bontiusplaats terug; een paaltje dat alleen bedienbaar is voor bewoners en hulpdiensten incl. vuilnis.
11. **Te weinig fietsparkeergelegenheid**  
Als je kijkt hoeveel fietsen er altijd al stonden bij Roest en als je bijvoorbeeld ziet hoeveel

fietsen er al staan bij de OBA en het Conservatorium (ondanks het feit dat er een ondergrondse stalling is) dan is het lachwekkend om te denken dat die paar geplande nietjes genoeg zal zijn voor alle bezoekers van alle veertien horecagelegenheden, alle werkfuncties en alle bezoekers van de bewoners. De hoeveelheid fietsen die het INIT dagelijks 'gebruikt' is enorm en komt neer op elke dag een meer dan dubbele rij vanaf de Conradstraat tot aan het INIT-gebouw en dan nog alle dubbele stallingen die onlangs langs het gebouw zijn geplaatst. We pleiten dan ook sterk voor meer inpandige (ondergrondse?) fietsenstallingen. Is er in het INIT nog genoeg ruimte voor een grote fietsenstalling? Niet alleen voor de bezoekers van het INIT zelf maar voor iedereen die het eiland komt bezoeken?

#### 12. **Fietsnietjes met scherpe hoeken gevaarlijk**

De rechthoekige nietjes waartegen je fiets dan moet staan, vinden we gevaarlijk. Waarom geen exemplaren met afgeronde hoeken die als het toch zo nodig 'stoer' er uit moet zien ook in roestkleur uitgevoerd kunnen worden.

#### 13. **Geen hoge muur langs de Conradstraat**

Genoemd is dat het parkje mogelijk met een muur in het verlengde van de oude NDSM-poort van de Conradstraat wordt gescheiden. Als dat echt een meer dan twee meter hoge stenen muur wordt, dan zal dat vanaf de Conradstraat en de bewoners die wonen naast 'Olie en zo' over komen als een heuse Berlijnse muur. Met deze muur zal dat deel van de Conradstraat afgesloten worden van wat er op het eiland gebeurt. Natuurlijk was dat vroeger ook zo maar dat is geen reden om het nu weer te doen.

Ons voorstel zou zijn om voor de erfafscheiding tussen het toekomstige park en de Conradstraat een aanbesteding te doen voor kunst in de openbare ruimte. Als je in dat kader ook de ophaalbrug aan de Oostenburger Middenstraat erbij betreft, kan een thema zijn "verbinding met de omgeving".

#### 14. **Maak iets bijzonders van de speelplaats naast Rosa en Rita**

Vlak naast een straks vast heel druk bezocht terras, bij een van de ingangen van het terrein, ligt de speelplaats, zeer in het oog springend. Kan daar nu niet wat bijzonders mee gedaan worden? Iets met water en warmtewisselaars, we noemen maar wat, iets wat het terrein tot eer strekt en een voorbeeld is van klimaatneutraliteit?

#### 15. **Meer aandacht voor de Zeemagazijnkade**

De Zeemagazijnkade, het eerste wat je ziet als je over het fietsbruggetje vanuit het centrum komt, zou wel wat meer aandacht en zorgvuldigheid verdienen.

Met vriendelijke groet,

namens de Buurtwerkgroep Oostenburg-Noord van het Eilandenoverleg,

Jeroen Verhulst

Contactadres:

Jeroen Verhulst

Binnenkadijk 232

1018 ZJ Amsterdam

[Jeroen.verhulst@hccnet.nl](mailto:Jeroen.verhulst@hccnet.nl)

Tel. 06-55201306