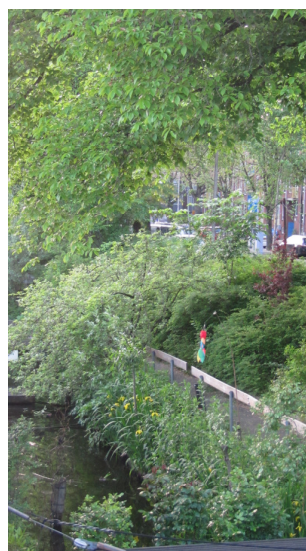
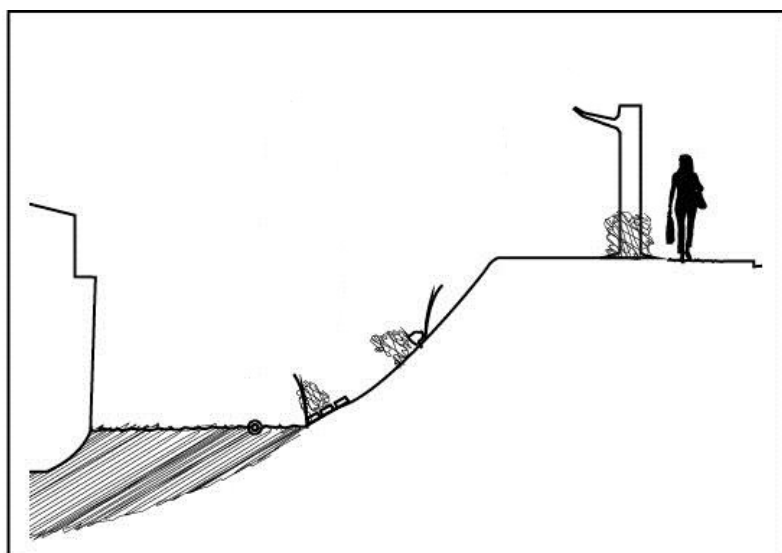


Bouwstenen voor het Masterplan Eilandenboulevard

Juni 2013



Vereniging 
De Nieuwe Vaart

EILANDENOVERLEG
p/a Wijkcentrum Oostelijke Binnenstad



HOOFDPUNTEN BEWONERS

1. Groene oever met behoud van waardevol groen, versterking natuurwaarden, zelfbeheer en meer zicht op het water.
2. Monumentale bomenrij intact houden. Bomen voor Oosterkerk en Scheepvaartmuseum handhaven.
3. T-kruising Kattenburgerplein op huidige plek handhaven i.v.m. behoud bomen, (waaronder één grote, zeer beeldbepalende boom), geluidshinder omwonenden en gebruiksmogelijkheden Kattenburgerplein.
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, want die nodigt uit tot sneller rijden.
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.
6. 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.
7. Oesjesduiker niet verhogen vanwege overlast doorvaart (geluid en stank). De kosten zijn hoog en volgens ons onnodig. Ze worden overigens te laag geraamd.
8. 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.
9. Kleinschalige verblijfplaatsen aan het water, ook voor de Oosterkerk. Geen watertrap.
10. Verplaatsen van woonboten alleen op basis van vrijwilligheid.

Inleiding

In november 2010 heeft stadsdeel Centrum zijn eerste schetsen aan de buurt gepresenteerd voor de herprofilering van de Eilandenboulevard. Plannen voor de straat, het talud en de woonboten zijn aan z.g. klankbordgroepen (resp. voor bewoners, ondernemers en bootbewoners) gepresenteerd. De uitgangspunten en de voorgenomen maatregelen stonden ter discussie op een informatie- en inspraakavond van 20 maart 2012 in het Werkteater. In juni 2011 heeft het Eilandenoverleg een *herinrichtingsplan Eilandenboulevard* als raadsadres gestuurd naar het stadsdeel centrum. Daarvoor had de Vereniging de Nieuwe Vaart haar plan ingediend: *herinrichting Eilandenboulevard, een andere visie*. Een officiële reactie van de kant van de deelraad is op beide nota's niet gegeven.

In de herfst van 2012 heeft de deelraad besloten opnieuw de uitgangspunten voor de herprofilering te formuleren (10 in getal) omdat uitgangspunten en voorgenomen maatregelen te veel door elkaar liepen. Vervolgens kon men weer inspreken om zo ideeën van bewoners en ondernemers uit de buurt te genereren (maart – april 2013).

Uitgangspunten

Bij de herinrichting van de Eilandenboulevard streven bewoners – verenigd in de Vereniging de Nieuwe Vaart en het Eilandenoverleg - naar een aantrekkelijk gebied voor bewoners, ondernemers en passanten. Een verkeersluwe straat, een aantrekkelijke verblijfsruimte - ook aan het water - en een grote biodiversiteit in flora en fauna. *Diversiteit* in beeld en esthetiek is het sleutelwoord.

Verkeersluwe zone

Wij benaderen de Eilandenboulevard primair als een route voor de buurt, voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Maximumsnelheid van 30 km is het doel of – indien het 50 km blijft - een variant met drempels, oversteekplaatsen en bushaltes op de rijstrook. Verkeer van de Prins Hendrikkade richting Piet Hein tunnel wordt op het Kattenburgerplein – door wegingdeling en stoplicht afstelling – uitgenodigd rechtdoor te rijden de Kattenburgerstraat in.

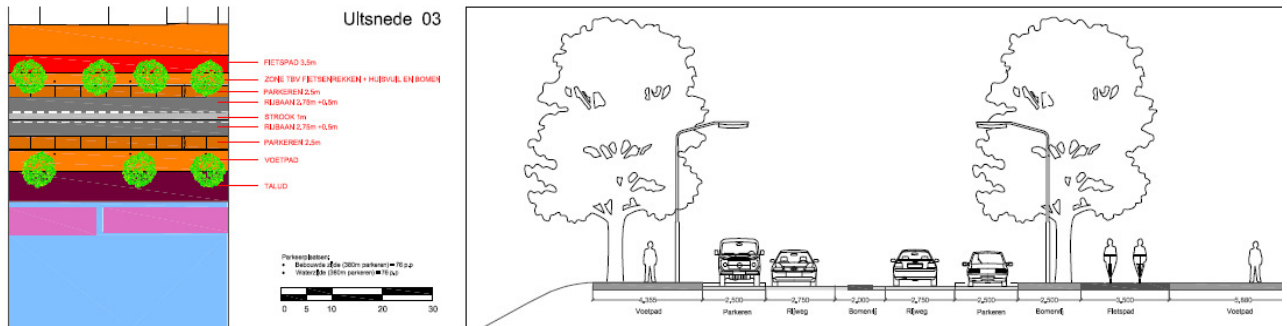
Door reductie van CO2 en fijnstof geven wij flora en de fauna optimaal de ruimte aan de Eilandenboulevard.

Wegprofiel - fietspad - laden en lossen - T-kruising - parkeerplaatsen

In onze indeling van de weg krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte, en worden auto's door middel van oversteekplaatsen en drempels ontmoedigd. Er komt een stoep aan de gevelzijde. De ventweg vervalt, maakt plaats voor een 2-richtingen fietspad. Een rijstrook voor de auto's in twee richtingen (zonder rammelstrook ertussen). Aan beide kanten van de rijstrook komen er parkeerplaatsen voor langsparkeren aan de waterzijde en schuinparkeren tussen de bomen aan de gevelzijde. Aan de waterzijde komt een voetpad en een smal 1-richting fietspad (verboden voor scooters).

- laden en lossen wordt geïntegreerd in de profilering aan de gevelzijde

- er komt een 2-richtingen fietspad aan de gevelzijde en 1-richting fietspad aan de waterzijde. De fietspaden sluiten aan op de gemeentelijke plannen van een doorgaande route vanaf de Prins Hendrikkade
- door de rammelstrook weg te laten is er ruimte voor een fietspad aan de waterzijde; bovendien wordt de snelheid van het verkeer ontmoedigd, men kan niet inhalen



Met een 2 meter brede rammelstrook in het midden kunnen de rijstroken elk 50 cm smaller worden. Netto gaat dit echter toch ten koste van 1 meter extra ruimte voor wandel- en fietspad aan de waterzijde en is daarom ongewenst.

- de T-kruising aan het Kattenburgerplein is nu een mozaïek van tekens, borden, opstelstroken, voorranggevend signalen, stoptekens.... Vanuit het perspectief van de voetganger én de doorstroming van de auto's tussen Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat dient deze kruising geherprofileerd te worden met behoud van de bomen. Wij pleiten voor de bestaande ligging van de kruising (zie: *herinrichtingsplan Eilandenoverleg*). De huidige ligging van de kruising is al het gevolg van het behoud van beeldbepalende bomen. Verplaatsing van de kruising leidt verder tot verkleining van het Kattenburgerplein
- in het plan van de gemeente vervallen ongeveer 30 parkeerplaatsen op de Eilandenboulevard door het langsparkeren. Dit verlies dient in de nabije buurt op een goede manier gecompenseerd te worden (het grootste tekort is momenteel tussen de Oosterkerk en het Kattenburgerplein, zo blijkt uit onderzoek). Wij zien geen bezwaar tegen schuinparkeren of loodrecht parkeren aan de gevelzijde tussen de bomen om de beschikbare ruimte optimaal te benutten. Hiermee 'wint' men twee meter t.o.v. het langsparkeren in de breedte van de weg en kan een bredere groenstrook incl. fiets- en voetpad langs het water gemaakt worden. Als de maximum snelheid 30 km wordt, kan schuin- of loodrecht parkeren heel goed vanuit oogpunt van veiligheid gerealiseerd worden, zie schuinparkeren op de grachten en loodrecht parkeren op Wittenburg

De invulling van de pleinen

Kattenburgerplein

Door het 1-richting fietspad aan de museumzijde te laten vervallen komt er in het gemeentepan meer ruimte voor voetgangers. Overigens is er weinig onderzoek gedaan naar de veiligheid van de fietser op 2-richtingen fietspaden. En het aantal fietsen neemt in aantal en omvang alleen maar toe.

Het karakter van het plein dient gehandhaafd te worden. Zo blijft het een buurtplein voor jeu de boules enz. Het plein biedt tevens de mogelijkheid voor een haringstal (Kras). Een brede oversteekplaats naar het Scheepvaartmuseum en een verhoging van de gehele kruising (zie *herinrichtingsplan Eilandenboulevard*) zullen verder het autoverkeer vertragen.



Het Kattenburgerplein wordt gedomineerd door een monumentale boom. Om die te behouden heeft ligging van de kruising op de huidige plek de voorkeur.

Oosterkerk

Bij de Oosterkerk komt een verhoogd plein, waarin alle bomen worden opgenomen. De rijweg gaat over het plein. Grote aandacht moet er komen voor veilig oversteken. Het probleem van het doorgaande rijverkeer in combinatie met een verblijf (bv terras) op het plein moet worden opgelost. Tussen de sluis en de Pelikaanburg komt een verblijfplaats aan het water. Te denken valt aan een plankier. De steiger en aanlegplaats kan aan de zuidzijde van de Nieuwe Vaart naast de Pelikaanbrug worden gerealiseerd (zie: *herinrichtingsplan Eilandenoeverleg*). Nu is dat niemandswater, dat dient toegankelijk te worden gemaakt. Afhankelijk van de verdere invulling van het gebruik van de Oosterkerk zal het plein meer specifiek het karakter krijgen. Bij horeca meer terras, bij een markt meer de uitstalling van producten.



Op deze plek voor de Oosterkerk zou een waterbalkon kunnen komen.

“Czaar Peterplein”

Dit verhoogde pleintje aan de Oostenburgergracht krijgt dezelfde bestrating als het Kattenburgerplein en zal ruimte bieden voor een bloemenstal (Rinus & Zn). Het zal meer dan nu moeten gaan accentueren dat dit plein het einde of het begin is van de Eilandenboulevard.

Esthetisch

Door de keuze van dezelfde soort bestrating en rijwegverhoging tot stoephoogte van de T-kruising op het Kattenburgerplein, de ruimte voor de Oosterkerk en het pleintje van de boulevard / kruising Czaar Peterstraat wordt er optisch gezien een eenheid gecreëerd, omzoomd door een mooie galerij van bomen.

Verblijfplaatsen aan het water

Vanuit de bewoners is steeds gepleit voor kleinschalige verblijfplaatsen aan het water. Er zijn genoeg mogelijkheden:

- aan het Kattenburgerplein (onderaan de Kattenburgerbrug) is een mogelijkheid voor een terras, zeer geschikt voor horeca



- door natuurlijk verloop komen er ligplaatsen vrij, te denken valt aan Wittenburgergracht 2, pal naast de Paerlduiker. In combinatie met de tuin/ het vlot van Robert Jasper Grootveld kan een plankier/steiger boven het water gemaakt worden met een bankje
- aan het einde van de Eilandenboulevard kan iets moois komen al of niet in combinatie met de verlaten spoorbrug
- enkele bootbewoners hebben aangegeven dat er tussen hun boten kleinschalige terrasjes aan het water mogelijk zijn. Verder komen er zitbanken op het trottoir langs het water

De Oesjesduiker

Bewoners van de eilanden zien niets in een verhoging van de Oesjesduiker. Zij zien dit als een vorm van geldverspilling. Wij zien alleen maar nadelen en geen voordelen. Het is vooralsnog niet duidelijk hoeveel economisch gewin er zal zijn bij de verhoging van de Oesjesduiker. Het is slechts een idee zonder verdere onderbouwing. Raadzaam is een onderzoek te starten omtrent het rendement. Bovendien zijn wij niet overtuigd van de kostenraming van die verhoging. Stel dat er van gewin sprake is, weegt dat op tegen de overlast voor bewoners en de toename van stank, lawaai en fijnstof bij de uitlaatgassen van de boten?

Ondernemen aan de Eilandenboulevard

Ondernemers aan de Eilandenboulevard hebben belang bij een aantrekkelijke en vriendelijke straat. Het probleem van de aan- en afvoer van goederen wordt geregeld door laad- en losvoorzieningen.

Geen bomenkap

Wij zijn tegen elke bomenkap om meer zicht te krijgen op het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk. Trouwens: meer zicht op het museum (of de kerk) is gebaseerd op een subjectieve mening, die om objectivering vraagt (voor de analyse van de waarneming, zie: Bijlage 1).

De bomen zorgen voor zuurstof, koelte, aanwezigheid van vogels, broedgelegenheid.

Ontwikkeling van het talud en de oever tot een groene en blauwe enclave met meer zicht op het water

Van de 800 meter strook langs de Nieuwe Vaart maken we een *stadsnatuur enclave* waar we land- en watervogels, kikkers, bijen, vleermuizen en vlinders faciliteren en het onderhoud in eigen beheer nemen (boot- én walbewoners). Passanten zullen het gebied als een weldadige groene (en blauwe) zone ervaren in een grootstedelijk gebied.

Door schuttingen en schuurtjes op de kade op te ruimen, door het groen gericht te snoeien ontstaat meer zicht op het water. We gaan uit van het bestaande groen, in de lijn van motie 15 (Duindam / Icke / Alexandrova), aangenomen door de Raad van het stadsdeel Centrum: “Bij herprofilering van wegen, in overleg met de bewoners bestaand groen zoveel mogelijk behouden”. En “Waar mogelijk nieuwe groene bermen of minituintjes realiseren of faciliteren”. De nota Bomenbeleid (2010) pleit voor een grotere “diversiteit van het bomenbestand” (pg. 17) en vraagt terughoudendheid in het snoeien en kappen in verband met het vraagstuk van *sociale veiligheid*: “Als de maatschappelijk problemen opgelost worden door groen te beperken, kan er weinig groen overblijven” (pg 17).

De bestaande situatie van de oever van de Eilandenboulevard is uiterst geschikt voor de ontwikkeling van een *stadsnatuur enclave*. Er is al een grote variëteit aan planten en dieren. Met geringe aanpassingen en maatregelen ontstaat er een meerwaarde voor plant en dier. Om een idee te geven: als je de criteria voor een z.g. *Tuinreservaat* (ontwikkeld door het programma Vroege Vogels) toepast op de oever, dat zie je dat deze op een aantal plaatsen reeds tuinreservaat is. Door samenhang aan te brengen in de voedselvoorziening en de broedfaciliteiten voor de dieren, door het “ruige” karakter van de oever te handhaven en tegelijk het zicht op het water te verbeteren, ontstaat een strook van 800 meter talud (gemiddeld 4 meter breed) en een strook van 800 meter water midden in een grootstedelijk gebied. Voor de verdere detaillering *groener en blauwer*: zie Bijlage 2

Zelfbeheer

Door bootbewoners en walbewoners zal i.s.m. de gemeente een vorm van zelfbeheer worden geregeld voor het talud en de nieuw vormgegeven oever. Afspraken worden gemaakt over de inrichting, het onderhoud en de handhaving, rekening houdend met het doel van de enclave én de sociale veiligheid van bewoners, bezoekers en passanten. We hebben een onderzoek aangevraagd bij de Wetenschapswinkel van de Universiteit van Wageningen voor de ontwikkeling van de vorm van *zelfbeheer*. Wij onderstrepen het belang van zelfbeheer mede in het licht van burgerparticipatie en actief burgerschap. En ook vinden wij dat zelfbeheer bijdraagt aan het welzijn van de burger door o.m. vergroting van de sociale interacties.

Voor de nodige expertise zijn wij aangesloten bij *groen dichterbij*.

Verder worden er onderhoudsscenario's ontwikkeld van *intensief* naar *licht*. Afhankelijk van de mogelijkheden, de interesse en de competentie van de bewoner op dit gebied, worden er keuzes gemaakt.

Ligplaatsen van de boten

Er moet meer uitzicht komen vanaf de Eilandenboulevard op de scheepswerven. Dat is te bereiken met de huidige indeling van de ligplaatsen. Door een steiger te maken aan de *zuidzijde* naast de Pelikaansbrug hoeft er bij de Oosterkerk ook geen boot weg.

Als er in de toekomst aantrekkelijke aanmeerplaatsen buiten de Nieuwe Vaart komen, is het denkbaar dat huidige bootbewoners daarvoor kiezen.

Bijlage 1.

Bomenkap, analyse van de waarneming

Uitgegaan wordt van de wetmatigheid: hoe dichterbij een object / voorwerp staat, des te eerder en beter kan je het zien. En verder: men moet zijn uitgangspositie fixeren om te kijken, of men meer of minder zicht krijgt op onderstaande objecten:

We nemen het perspectief van *normale* ooghoogte vanuit de auto, op de fiets en van de voetganger.

Stel, ik wil meer *zicht* op het Scheepvaartmuseum:

- ik ben een voetganger en bevind mij op de Prins Hendrikkade of bij het Nemo: geen probleem; de west- en zuidzijde zijn goed te zien. De oostzijde is vanaf de Kattenburgerstraat niet te zien, dan moet je het depot afbreken. Hoe dichterbij het museum komt, des te beter is het gebouw te zien.
- ik ben automobilist en ik rij vanaf de Oosterburgergracht richting Scheepvaartmuseum en ben op de hoogte van de overgang van Wittenburg naar Kattenburg. Dan moeten de bomen vanaf Kattenburgergracht 5 –aan de gevelzijde - al gekapt worden (boom 6858 en nog 12 bomen). Dit komt omdat het Scheepvaartmuseum niet in de loodlijn op de as van de weg ligt, feitelijk rechts ervan
- hoe dichterbij het object, des te beter het zicht. Als je op het Kattenburgerplein staat, kijk je tussen de stammen van de bomen op het plein door. Er zijn dan nog drie bomen (7166, 7101 en 7100)aan de kant van het museum die met hun bladerdek het zicht verhinderen – van mei tot november – alleen op het centrale middengedeelte van het museum
- als ik oversteek van het Kattenburgerplein naar de museumzijde van de Kattenburgerstraat, dan zie ik de gevel in al zijn glorie
- stel ik loop vanaf Wittenburg naar het Kattenburgerplein langs het vernieuwde trottoir en ga naar de Prins Hendrikkade.... Als ik op het Kattenburgerplein aankom moeten er 7 bomen gekapt worden wil ik het centrale gedeelte van de gevel (entree) zien (de bomen 7126, 7128, 7140, 7165, 7166, 7101,7164) , als ik het plein oversteek en ik kom bij het Scheepvaartmuseum, dan kunnen alle bomen blijven staan



Kattenburgergracht. Omdat het Scheepvaartmuseum niet in de as van de weg ligt, zou een hele rij bomen gekapt moeten worden om een klein deel van de Kattenburgergracht uitzicht te bieden op het scheepvaartmuseum.

Conclusie:

Dus waar is de bomenkap voor nodig?

- we kappen voor 6 maanden in het jaar als het blad het zicht verhindert (dus we spreken over maximaal 50% van de passanten)
- we kappen voor die voetgangers, fietsen en automobilisten die van oost naar west gaan (stel: 50%). Saldo: dus voor 25% van de passanten op jaarbasis
- de mensen die van de Prins Hendrikkade komen en de Kattenburgerstraat ingaan én de mensen die aan de gevelzijde van het museum lopen, kunnen de hele gevel goed zien – en
- de wandelpromenade voor het museum wordt in de planvorming verbeterd (stel dat 15% is van de passanten). Per saldo: we kappen dus voor 10% van de passanten
- we kappen alleen voor de mensen op het Kattenburgerplein die een deel van de gevel van het museum niet kunnen zien; als ze de weg oversteken, dan zien ze de hele gevel

Het *zicht op de Oosterkerk* wordt vanaf de Eilandenboulevard in beide richtingen niet beter of slechter door verplaatsing of kappen van bomen. De fietser en de automobilist passeren de kerk zo rakelings dat er geen totaal zicht op de kerk mogelijk is. Alleen de voetganger en de fietser aan de waterzijde zou er baat bij hebben. Als je vanaf Kattenburg langs het water loopt richting kerk, dan moeten er drie bomen gekapt worden aan de gevelzijde voor de kerk om zicht op de kerk te krijgen. Vanaf de andere kant vanaf Oostenburg richting kerk moeten zes bomen aan de gevelzijde voor de kerk wijken. Als je vanaf de Pelikaanbrug komt, dienen er drie bomen recht voor te wijken om de volle omvang van de kerk te zien (8148 en 8115 voor de kerk en 8114)



Vanaf de Eilandenboulevard is de Oosterkerk voor de wandelaar prima te zien.

Conclusie:

Meer zicht op de kerk geldt in de praktijk alleen voor de voetgangers en de fietsers langs het water.... Afhankelijk van welke kant je komt, zullen er altijd bomen moeten wijken. Maar het zijn

telkens andere bomen (3 resp. 6, resp. 3). Dus wil je volledig zicht krijgen op de kerk van drie kanten dienen er 12 bomen te worden verplaatst of gekapt. Hier zijn bomen bij die niet in aanmerking komen voor verplaatsing, zoals 8141 en 8115. Dus kappen van bomen is geen optie. Ook hier geldt: de voetgangers zijn maar een bepaald percentage van alle passanten...

Esthetisch

Het silhouet van de oude bomenrij is karakteristiek voor de Eilandenboulevard. Het bladerdek vormt een *groene tunnel*. Hierdoor wordt de lengterichting van de ruimte benadrukt. Door de hoogte van de iepen krijgt de boulevard een monumentaal karakter. Happen uit het bladerdek door bomen te kappen verstoort het ritme en ondermijnt het monumentale karakter.

Bijlage 2

Groener (planten) en blauwer (water)

Omgeving

Er is niet veel ruimte voor land- en watervogels rond de Oostelijke Eilanden (zie: rapport Watervogels, Bureau Stadsnatuur, 2009). Het benutten van de bestaande mogelijkheden is noodzakelijk. Samen met de geveltuintjes aan de gevelzijde van de Eilandenboulevard en het bestaande (en het toekomstige) groen aan de spiegelzijde van de Nieuwe Vaart betekent dit een forse uitbreiding.

Faciliteren

We kunnen de vogelstand bevorderen door:

- variatie in struiken, bloemen, de dichtheid en intensiteit ervan (80% inheems)
- nestgelegenheid
- voedsel in alle seizoenen
- veiligheid (mogelijkheid om zich te verschuilen)

De behoeftes van de vogels in het algemeen zijn:

- a. schuilhoekjes om weg te duiken of voor hun nesten
- b. een variatie aan verschillende inheemse plantensoorten
- c. een heg of een haag: berberis of meidoorn en de liguster voor de mussen
- d. groene klimop trekt insecten aan en geeft bessen
- e. voedsel: besdragende struiken hebben de voorkeur
- f. takkenwalletjes, rommelhoekjes, een takkenbos en stenenstapeling
- g. distels en zonnebloemen zijn goed voor putters, groenlingen en vinken
- h. een vogelstrandje of badderschaal
- i. nestkastjes

zie: *Meer vogels in de tuin / Vogelbescherming Nederland*

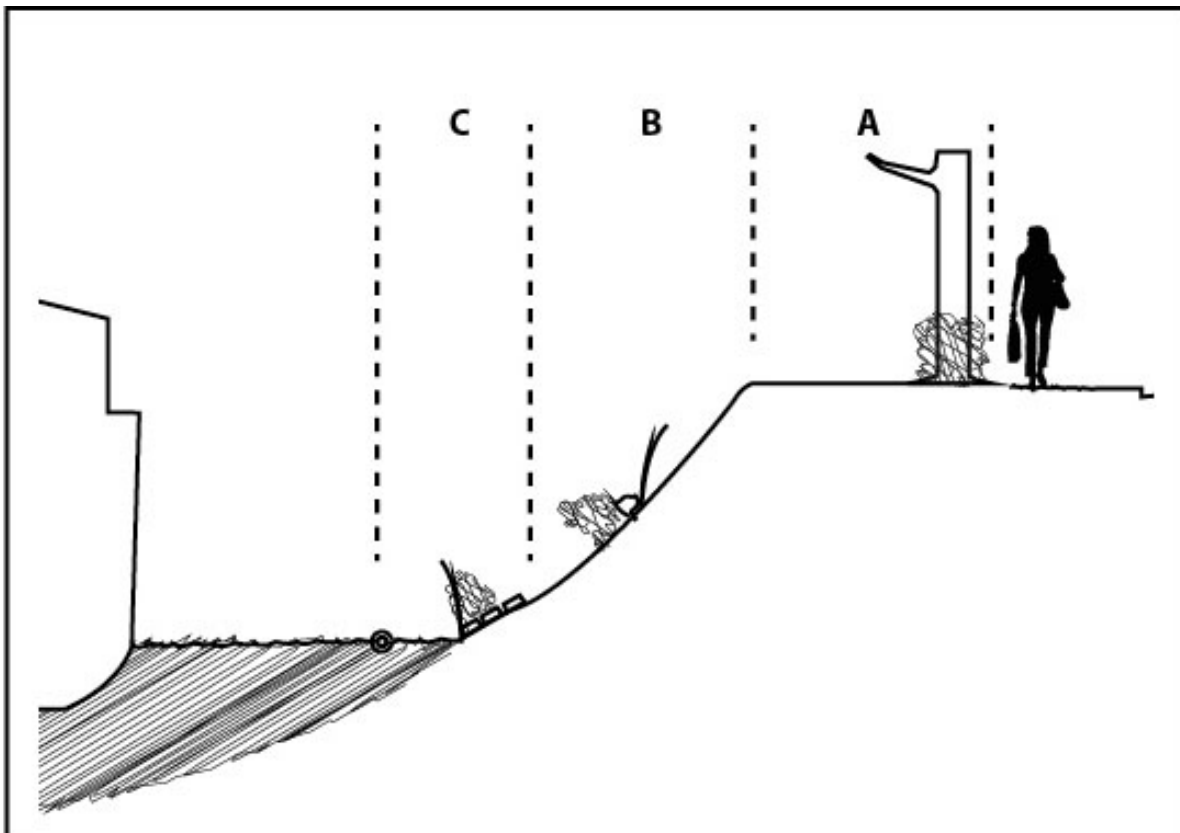
Wat kunnen we doen?

- in het algemeen moet men denken aan extra struiken en heesters (bloemen zullen minder gedijen omdat door de bomen het gebied schaduwrijk is). Er is nood aan besdragende struiken in de winter: meidoorn, vlier, dwergmispel, liguster, hulst en gelderse roos.
- de dieren zijn gebaat met takkenstapeling, stenenstapeling, diversiteit van struiken, verschil in intensiteit, nestkastjes en eendenkorven, waterschalen
- de waterhoen heeft riet nodig; riet is er weinig omdat het wegzakt naar de vaargeul (daar moet dus een voorziening voor komen)
- de zwanen hebben op twee plaatsen een voorziening, kan uitgebreid worden
- de fuut heeft takken nodig in en bij het water

Maatregelen

- door de golfslag in de Nieuwe Vaart worden nesten van meerkoeten uit elkaar geslagen: een voorziening bedenken die dat tegen gaat; te denken valt aan keerplanken vóór het basalt in het water, zodat er planten, riet en waterdotten kunnen gaan groeien, kikkers er hun biotoop vinden (een balk, een kleine schroeiing enz.): zie tekening 1
- schuttingen, schuren en wildgroei op het talud verwijderen
- de sneeuwbes (die nu het beeld vanaf de straat bepaalt en het zicht op het water beperkt) terugsnoeien en gedeeltelijk vervangen door andere soorten

tekening talud



Toelichting:

Onder A: de bomen worden in het talud opgenomen. De bomen komen in een lange blokhaag te staan, d.w.z. naast het wandelpad komt een haag van ongeveer 60 cm hoog. De haag kan bestaan uit liguster, beuken of een combinatie van struiken zoals bij het Eye, onderbroken voor de toegang tot de boten. De haag vormt tevens een organische afscheiding van de straat en houdt zo het zwerfvuil tegen

Onder B: de invulling door de bootbewoners naar eigen inzicht onder de volgende randvoorwaarden: de beplanting dient de biodiversiteit te dienen (inheemse planten), er wordt een maximum hoogte aan struiken en (nieuwe) bomen gesteld, de beplanting moet onder meer erosie van het talud voorkomen (dus geen gras) en de esthetiek van de kade wordt verbeterd. Onderzocht moet worden of er plantensoorten zijn die fijnstof tegen gaan en hoe die in het talud kunnen worden opgenomen

Onder C: het basalt en een strook van het water worden als een eenheid gezien. Door kleinschalige voorzieningen aan te brengen in het water (een balk, een drijvend tuintje enz.) breiden wij de biotoop uit voor verschillende plant- en diersoorten. We transformeren de kade naar een oever. De gemeente zorgt voor een keerplank – zie tekening – en onderhoudt deze

Herinrichting

- de kabels, rioolaansluiting, waterput en meterkasten opnemen in één montage unit onderaan het talud
- vervanging van het straatmeubilair (bankjes en prullenbakken), zorgvuldig geplaatst (geldt ook voor brievenbussen en mogelijk de nietjes voor fietsen)
- drie tot vier kleinschalige voorzieningen aan het water om aan te meren, te zitten en te mijmeren (aan beide oevers), verspreid over de Nieuwe Vaart

Esthetiek

- we gaan uit van het silhouet van de bomenkraag dat de Eilandenboulevard zo karakteriseert
- het eindbeeld moet een versterking zijn van het zicht op 'groen en blauw' vanaf de wal
- accentuering van de lengterichting van het groen d.m.v. een haag langs het wandelpad geeft het gevoel van een groene 'enclave' in een stedelijke omgeving
- *diversiteit* is het sleutelwoord: we vertrekken in de vormgeving van de oever vanuit de bestaande begroeiing en de bestaande boten, brengen accenten aan, maken overgangen vloeiend – alles verzorgd

Resultaat

De passanten op de vernieuwde wandelroute langs het water op de Eilandenboulevard lopen onder het silhouet van de bomenkraag van de aanwezige iepen. Zij zien een groen vergezicht en ervaren een groene long in de stad door de inrichting van de oever. Boten omgeven met diverse planten en bloemen, waar vogels en andere dieren hun toevlucht hebben gezocht. Een rustig beeld, niet verstoord door kabels en meterkasten. Aan de boten en de schepen kan je aflezen hoe de geschiedenis van het wonen op het water in de loop van de laatste decennia vorm heeft gekregen: van een omgebouwde tjalk tot een opgebouwd binnenvaartschip, een marineschip als kleine concertzaal, een woonark onder architectuur gebouwd. En de toerist kan maar niet geloven dat je zo ook kan wonen...als in een oase in een stad van steen.

30 mei 2013