



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

14 februari 2017

CONCEPT



Definitief Ontwerp Eilandenboulevard - fase 1

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt het definitief ontwerp Eilandenboulevard. Eindelijk zou ik bijna willen zeggen. En ik kan me zo voorstellen dat u dat ook denkt. Het project heeft lang stil gelegen, zo leek het. Maar achter de schermen is hard verder gewerkt om tot dit resultaat te komen.

De Eilandenboulevard gaat veel mensen aan het hart. Ik herinner me nog goed de levendige werkbijeenkomsten in Het Werkteater. Altijd waren veel buurtbewoners en ondernemers aanwezig om met medewerkers van de gemeente en elkaar te praten over hun wensen en ideeën voor 'hun' straat.

De Eilandenboulevard: Het is een project van formaat. Het verbindt de Oostelijke Eilanden met elkaar. Het zijn de Kattenburgergracht, de Oostenburgergracht en de Wittenburgergracht tezamen. De bijna 850 meter lange as loopt van het Scheepvaartmuseum tot aan de kruising

met de Czaar Peterstraat. De inmiddels wat versleten langste straat van de binnenstad met ook nog een aanzienlijk talud (het schuine vlak naast de weg) en water deel moet vernieuwd worden en aangepast aan de eisen van deze tijd.

Het project bevat naast het wegontwerp ook het ontwerp voor het Kattenburgerplein, het plein ten zuiden van de Oosterkerk en het Czaar Peterplein. Ook de duikers (de doorgangen van de Nieuwe Vaart naar de Kattenburgervaart en Oostenburgervaart) krijgen extra aandacht. De precieze inrichting van het talud en de aansluiting op deze oeverzone volgt in de volgende fase van de herinrichting van de Eilandenboulevard.

Dit definitief ontwerp gaat over de eerste fase van de herinrichting van de openbare ruimte van de Eilandenboulevard. In december 2016 was de - wederom goed bezochte - laatste informatiebijeenkomst voor de buurt. Met als eindresultaat het huidige ontwerp. Daar ben ik best trots op.

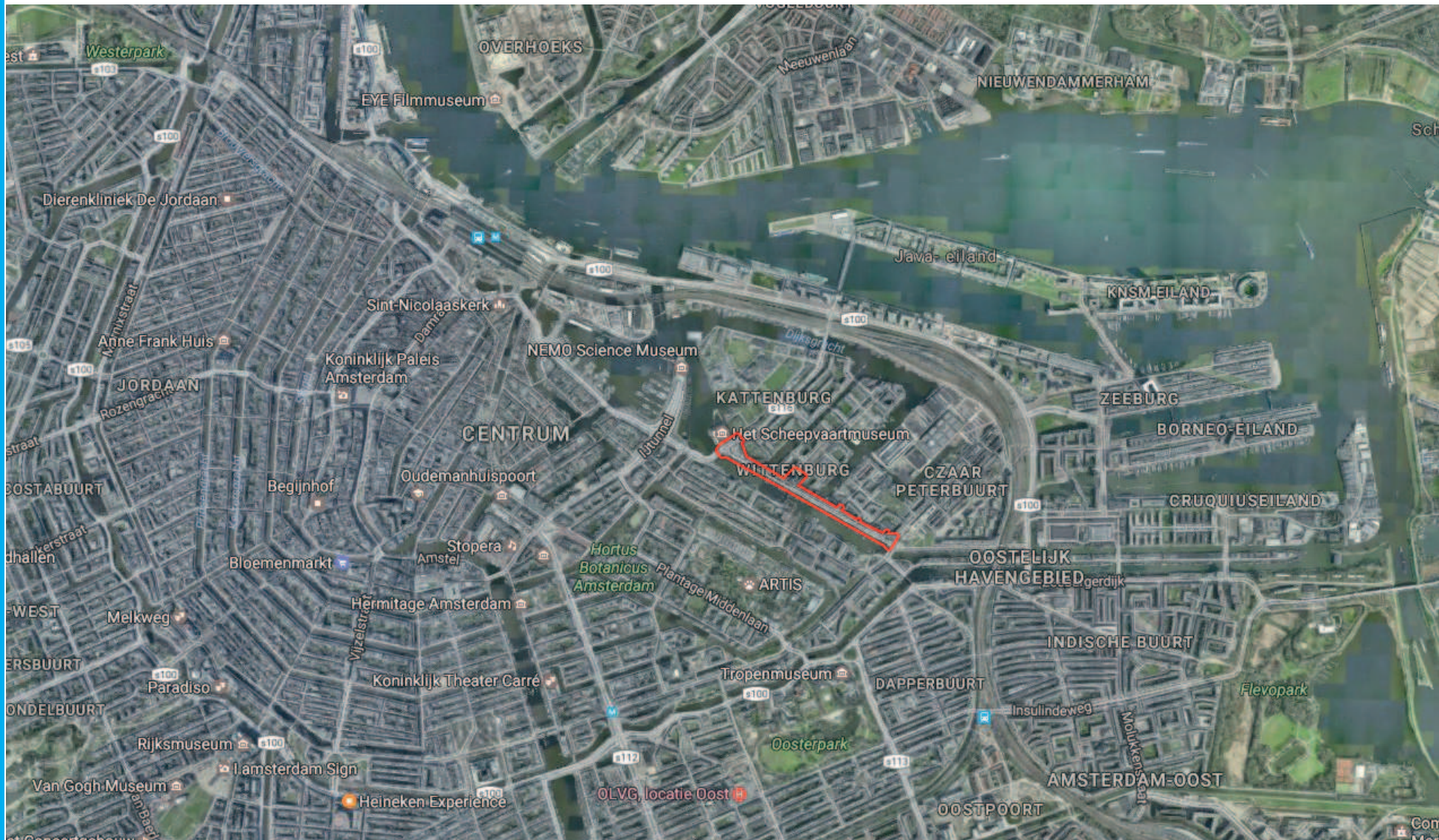
Voor fase 1 is de bestuurlijke eindstreep in zicht. Het echte werk gaat binnenkort beginnen. Daar ziet u waarschijnlijk in de eerste maanden van 2018 de eerste tekenen van. Ik kijk in ieder geval - hopelijk samen met u - uit naar het eindresultaat. Dat wil zeggen van deze fase, want daarna volgt de tweede.

Jeanine van Pinxteren
Lid dagelijks bestuur
Gemeente Amsterdam stadsdeel Centrum



Inhoud

| | | | | | |
|----------|-------------------------------|-----------|----------|-------------------------------|-----------|
| 1 | Inleiding | 7 | 3 | Schoon, heel en veilig | 44 |
| 1.1 | Besluitvorming | 7 | 4 | Financiën | 46 |
| 1.2 | Masterplan en uitgangspunten | 8 | 5 | Risicoparagraaf | 47 |
| 1.3 | Relaties met andere projecten | 8 | 6 | Planning en vervolgproces | 48 |
| 1.4 | Participatie | 8 | 7 | Communicatie | 49 |
| 1.5 | Leeswijzer | 9 | 8 | Bijlagen | 50 |
| 2 | Definitief Ontwerp | 11 | | Colofon | |
| 2.1 | Plangrens | 11 | | | |
| 2.2 | Verkeer | 15 | | | |
| 2.3 | Toegankelijkheid | 17 | | | |
| 2.4 | Parkeerbalans | 18 | | | |
| 2.5 | Materiaalgebruik | 21 | | | |
| 2.6 | Bomenparagraaf | 32 | | | |
| 2.7 | Afvalinzameling | 34 | | | |
| 2.8 | Straatmeubilair | 36 | | | |
| 2.9 | Peperbussen en wildplakzuilen | 37 | | | |
| 2.10 | Kunstwerken | 38 | | | |
| 2.11 | Openbare Verlichting | 39 | | | |
| 2.12 | Rainproof | 40 | | | |
| 2.13 | Vergroenen | 40 | | | |
| 2.14 | Terrassen en uitstallingen | 42 | | | |
| 2.15 | Viskraam en Bloemenstal | 44 | | | |



ligging projectgebied

1. Inleiding

Voor u ligt het ontwerpboek Eilandenboulevard. In dit ontwerpboek kunt u lezen hoe de Eilandenboulevard er straks uit gaat zien.

1.1 Besluitvorming

De herinrichting van de Eilandenboulevard, die de eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg met elkaar verbindt, kent een lange geschiedenis. Het project is gestart met de Bestuursopdracht Economie en Toerisme in de oostelijke binnenstad (mei 2005). Vervolgens is – na een langdurig en intensief planvormingsproces met bewoners en belanghebbenden – op 27 november 2012 de nota van uitgangspunten en op 18 februari 2014 het Masterplan Herinrichting Eilandenboulevard door de stadsdeelraad vastgesteld.

Op 1 december 2015 heeft het algemeen bestuur het definitief wegontwerp vastgesteld. Het voorgelegde wegontwerp is na voorbespreking (24 november 2015) en ingediende moties op twee essentiële keuzes gewijzigd en vastgesteld, te weten:

- Op de kruispuntindeling op de Kattenburgergracht (variant 2) ter hoogte van het Kattenburgerplein worden niet twee exclusieve opstelstroken (één linksaf en één rechtsaf), maar één opstelstrook (linksaf en rechtsaf gecombineerd) aangelegd.
- Ter plaatse van voetgangersoversteekplaatsen worden verhoogde plateaus (OV-vriendelijke verkeersdrempels) aangelegd (vastgestelde motie D66).

De moties zijn op 13 september 2016 bekrachtigd door wethouder Litjens en zijn samen met de (civiel) technische onderzoeksresultaten en detaillering van de maaiveldinrichting meegenomen in de technische uitwerking van het wegontwerp. Op 8 november 2016 is het algemeen bestuur in een technische sessie bijgepraat over de stand van zaken en de belangrijkste ontwerpkeuzes en discussiepunten. Daarna is het ontwerp door het projectteam verder uitgewerkt in een technisch ontwerp. Het ontwerp is op 21 december 2016 aan de buurt gepresenteerd.

1.2 Masterplan en uitgangspunten

Op 18 februari 2014 is door de toenmalige stadsdeelraad het Masterplan vastgesteld. Onderdelen van het masterplan betreffen de herprofilering van de weg en het maaiveld (fase 1) en daarop volgend het talud en het creëren van verblijfplaatsen aan het water (fase 2). In het masterplan zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

- 1 De Eilandenboulevard wordt getransformeerd van verkeersgebied tot verblijfsgebied;
- 2 De herprofilering draagt bij aan de economische 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.

1.3 Relaties met andere projecten

Ligging (fysieke raakvlakken)

Het project Eilandenboulevard heeft relaties met een aantal projecten en ontwikkelingen. Hierbij moet gedacht worden aan de Kattenburgerstraat, de Czaar Peterstraat en de Prins Hendrikade.

Planning

De planning van het project hangt samen met het werk dat er gedaan gaat worden op het gebied van kabels- en leidingen. Daarnaast hebben de werkzaamheden aan de Mauritskade, Mariniersbrug en Piet Heintunnel invloed op de planning.

Ontwikkelingen

Het Marineterrein gaat zich de komende jaren ook ontwikkelen. Over de planning hiervan is op dit moment echter nog geen duidelijkheid.

1.4 Participatie

Het project Eilandenboulevard kent een rijke participatiegeschiedenis. In het verleden hebben er klankbordgroepen (2011), een werkconferentie en werkgroepen (2013/2014), informatie- en inspraakavonden (2014/2015/2016) plaatsgevonden. Tevens heeft er een digitale buurtpeiling plaatsgevonden onder alle bewoners en ondernemers in de buurt.

1.5 Leeswijzer

In dit document wordt het ontwerp voor de herinrichting van het wegdeel van de Eilandenboulevard toegelicht. De plannen voor de herinrichting van het talud volgen in een latere fase.

In hoofdstuk 2 wordt het ontwerp in al haar facetten beschreven. Verkeersveiligheid, materialisering en inrichting komt hier aan bod.

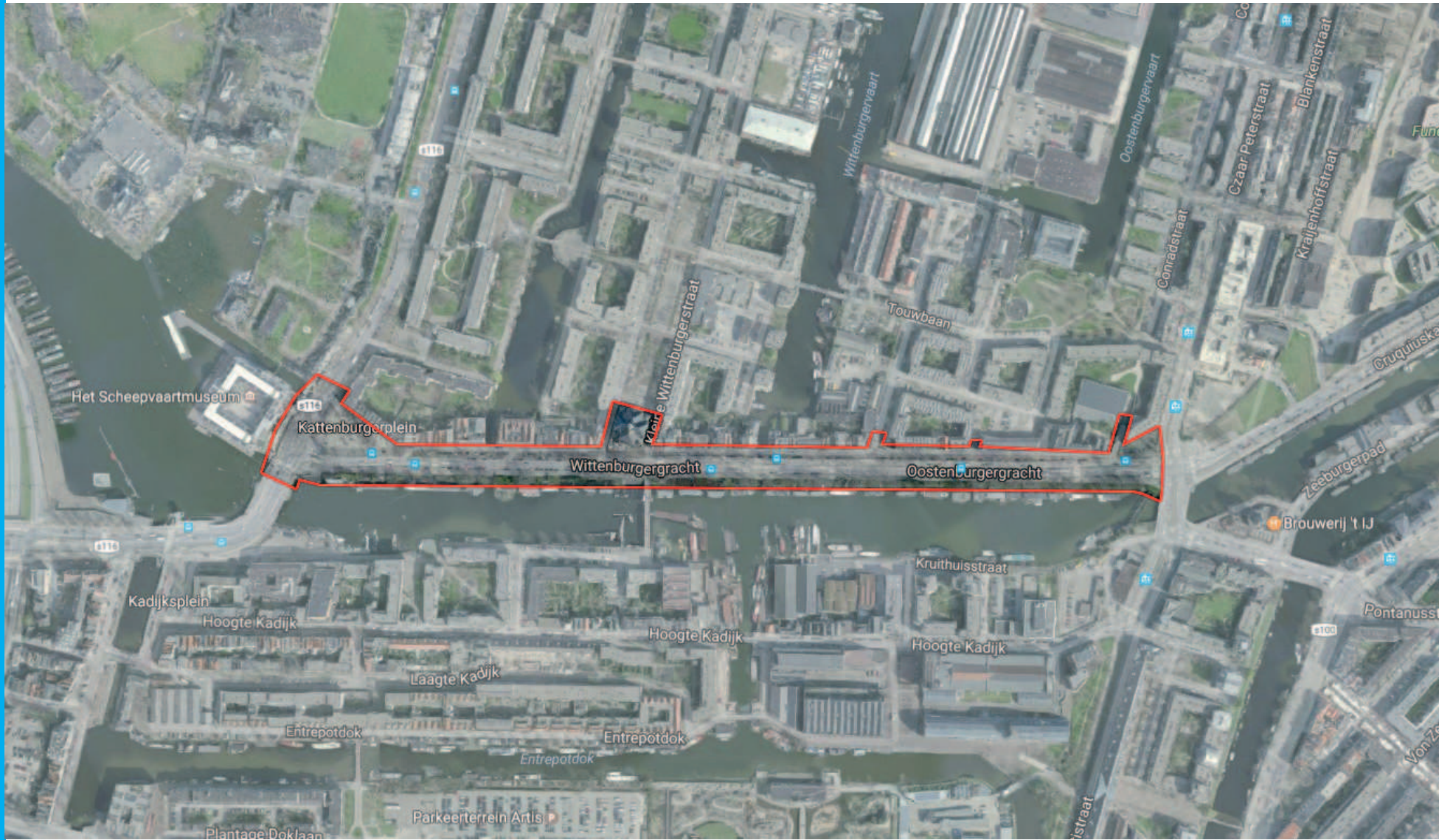
Hoofdstuk 3 omvat de toelichting op het beheer van de heringerichte openbare ruimte.

In hoofdstuk 4 bevat de financiële paragraaf waarna vervolgens in hoofdstuk 5 de mogelijke risico's worden omschreven.

Na vaststelling van het ontwerp wordt de uitvoering voorbereid. De planning hiervan en de communicatie hierover naar bewoners, ondernemers en betrokkenen worden in de hoofdstukken 6 en 7 beschreven.

In de bijlagen staan de conclusies van de onderzoeken die ten behoeve van het ontwerp zijn uitgevoerd.

De tekeningen en artist impressions geven een vereenvoudigde weergave van de toekomstige sfeer op de Eilandenboulevard. Aan de afbeeldingen kunnen geen rechten worden ontleend.



Projectgebied

2 Definitief Ontwerp

2.1 Plangrens

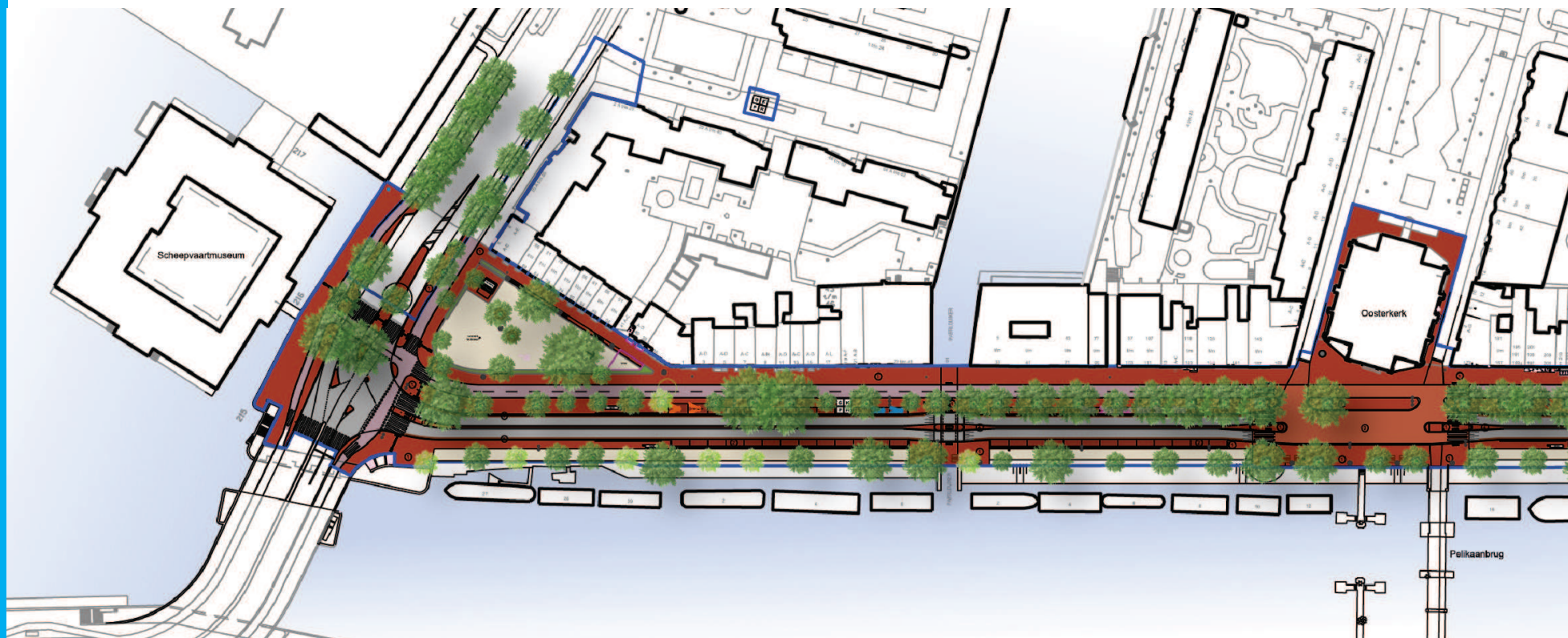
Dit definitief ontwerp gaat over de eerste fase van de herinrichting van de openbare ruimte van de Eilandenboulevard.

De Eilandenboulevard is de as die de Oostelijke Eilanden met elkaar verbindt. Het zijn de Kattenburgergracht, de Oostenburgergracht en de Wittenburgergracht tezamen. Deze ca. 850 meter lange as loopt van het Scheepvaartmuseum tot aan de kruising met de Czaar Peterstraat.

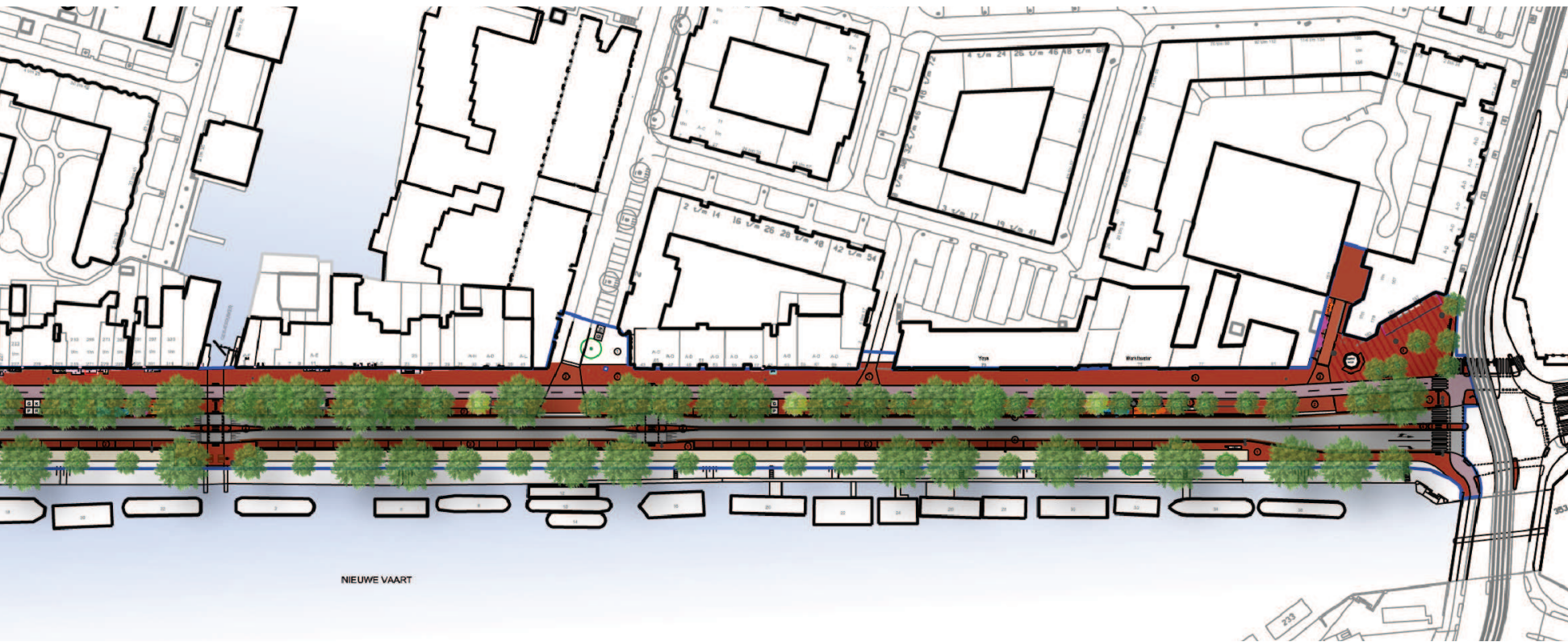
Deze eerste fase van het project bevat naast het wegontwerp ook het ontwerp voor het Kattenburgerplein, het plein ten zuiden van de Oosterkerk en het Czaar Peterplein. Ook de duikers krijgen extra aandacht in het ontwerp.

In het ontwerp wordt een aanzet gedaan voor de inrichting van de oeverzone. De precieze inrichting van het talud en de aansluiting op deze oeverzone volgt in fase 2 van de herinrichting van de Eilandenboulevard.

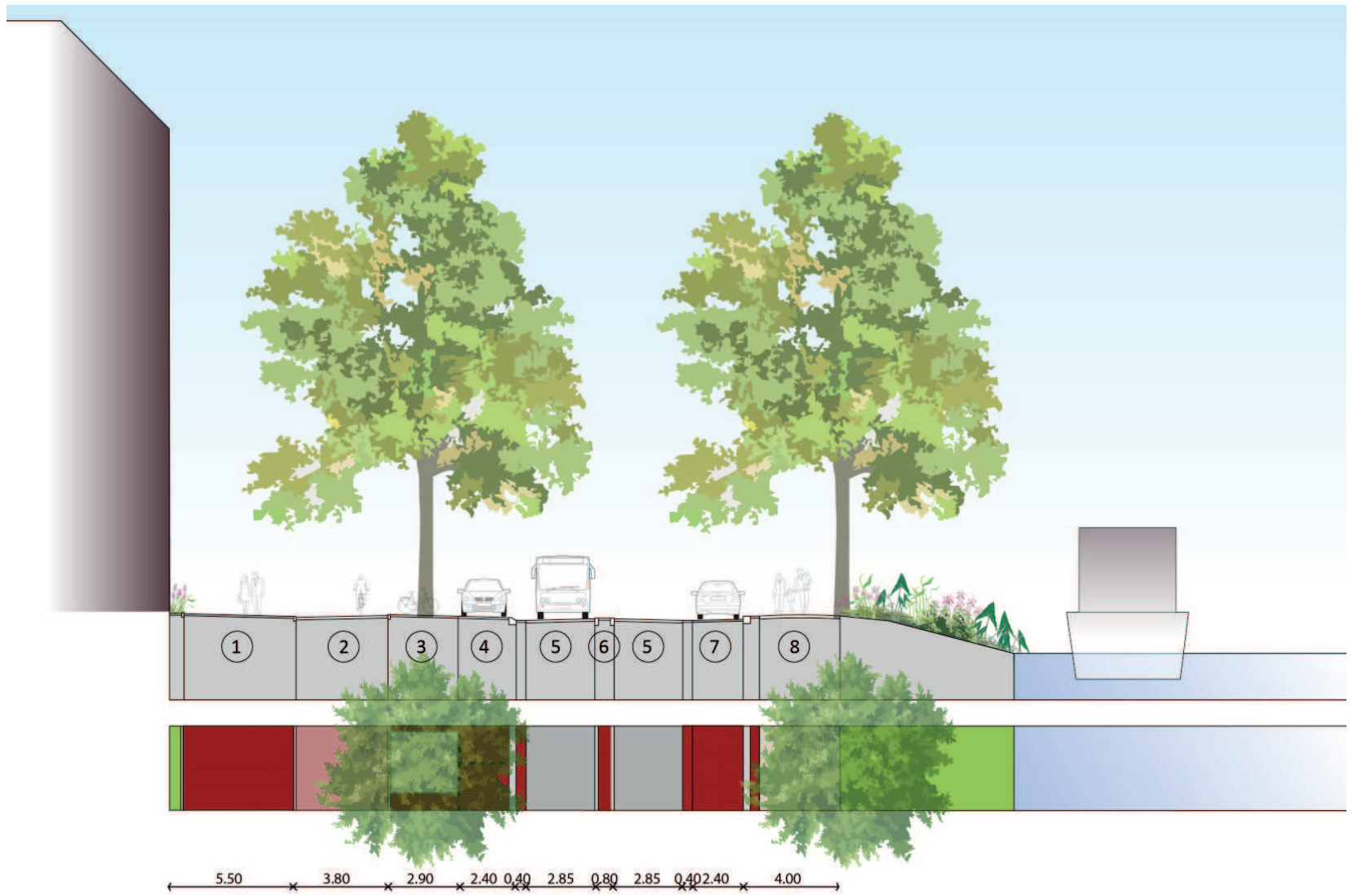
De projectgrenzen zijn getoetst en conflicteren niet met de eigendomsgrenzen en het Bestemmingsplan van de Oostelijke Eilanden (november 2011).



Plankaart



NIEUWE VAART



2.2 Ontwerp

Het ontwerp voor de Eilandenboulevard geeft binnen de projectgrenzen ruimte aan alle modaliteiten die zich over de boulevard bewegen. Het principeprofiel staat hiernaast afgebeeld. Van links naar rechts omvat het de volgende onderdelen.

Breed trottoir(1)

Doordat de huidige ventweg verdwijnt is er ruimte voor een veel breder trottoir. Het trottoir krijgt een breedte van ca. 5,5m.

Dubbelzijdig fietspad (2)

Langs het trottoir komt een dubbelzijdig fietspad van 3,8m. (2) Dit fietspad maakt onderdeel uit van het stedelijke plusnet. Het is een doorgaande route van het oosten naar het centrum van de stad. Het dubbelzijdig fietspad zorgt ervoor dat de woningen en ondernemingen langs de Eilandenboulevard vanuit beide richtingen zeer goed bereikbaar zijn.

Voorzieningenstrook (3)

Tussen het fietspad en de rijbaan ligt een brede voorzieningenstrook. In deze strook staan de bomen en is er ruimte ingepast voor fietsrekken en vakken. Ook objecten als lichtmasten, ondergrondse afvalcontainers, oplaadpalen voor elektrische auto's en parkeerautomaten staan in deze strook waardoor het trottoir zoveel mogelijk vrij van objecten kan worden gehouden.

Noordelijke parkeerstrook (4)

De noordelijke parkeerstrook is gecombineerd met de voorzieningenstrook. Het parkeren gebeurt op een verhoogd niveau ten opzichte van de rijweg. Hierdoor ondervinden de wortels

van de bomen minder schade. Bovendien is de parkeerstrook hierdoor flexibeler in te richten met laad- en losvakken en bredere gehandicaptenparkeerplaatsen.

Rijweg(5)

In het Masterplan wordt nadrukkelijk genoemd dat de snelheid van het autoverkeer omlaag moet. De Eilandenboulevard is onderdeel van een belangrijke busroute. Op de rijweg blijft in het ontwerp sprake van een 50 km regime. De snelheid van het autoverkeer wordt echter wel beperkt door een aantal remmende maatregelen;

- de breedte van de rijbaan is slechts 2,85m + een schampstrook van 40cm; totaal 3,25m. Hierdoor lijkt de rijloper smaller dan hij is. Te hard rijden wordt hierdoor bemoeilijkt.

- tussen de rijlopers bevindt zich een 80 cm brede middengeleider. (6) Dit is een verhoogde klinkerstrook. Deze strook scheidt de twee rijbanen van elkaar en is moeilijk overrijdbaar.

- ter hoogte van de duikers, het plein ten zuiden van de Oosterkerk en bij de oversteek van de Oostenburgervoorstraat komen plateaus. Door dit hoogte verschil wordt de snelheid van het verkeer op deze locaties extra geremd. Bovendien buigt de weg bij de steunpunten van de oversteek iets uit wat een extra snelheidsremmend effect heeft.

- bij de kruising met de Kattenburgerstraat wordt een opstelvak verwijderd. Dit geeft tevens meer ruimte voor de voetganger en fietser

- de bussen en vuilniswagens halteren op de rijbaan. Het autoverkeer blijft hier achter.

Zuidelijke parkeerstrook (7)

De parkeervakken aan de zuidzijde zijn georganiseerd in havens. Hierdoor komt de wandelboulevard gescheiden te liggen van het wegprofiel.

Wandelboulevard (8)

Langs de oeverzone komt een 4m brede wandelboulevard. Hier kunnen wandelaars flaneren langs de oever van de Nieuwe Vaart. Fietsen is toegestaan, dus woonbootbewoners kunnen hun woning ook per fiets goed bereiken.

Oversteekbaarheid

Ter hoogte van de duikers komen oversteekplaatsen gemarkeerd met kanalisatiestrepen. Deze oversteekplaatsen liggen op een plateau zodat ze beter in het zicht liggen en het autoverkeer door het hoogteverschil wordt geremd. Halverwege de oversteek bevindt zich een 2m breed steunpunt. Een oversteek kan hierdoor in twee etappes worden gemaakt wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Ter hoogte van de Oostenburgervoorstraat komt een extra oversteekplaats, eveneens voorzien van plateau en steunpunt.

Bij de Oosterkerk wordt op het plateau zowel ten westen als ten oosten een oversteek gerealiseerd. Deze oversteken worden gemarkeerd door een zebrapad en hebben een steunpunt.

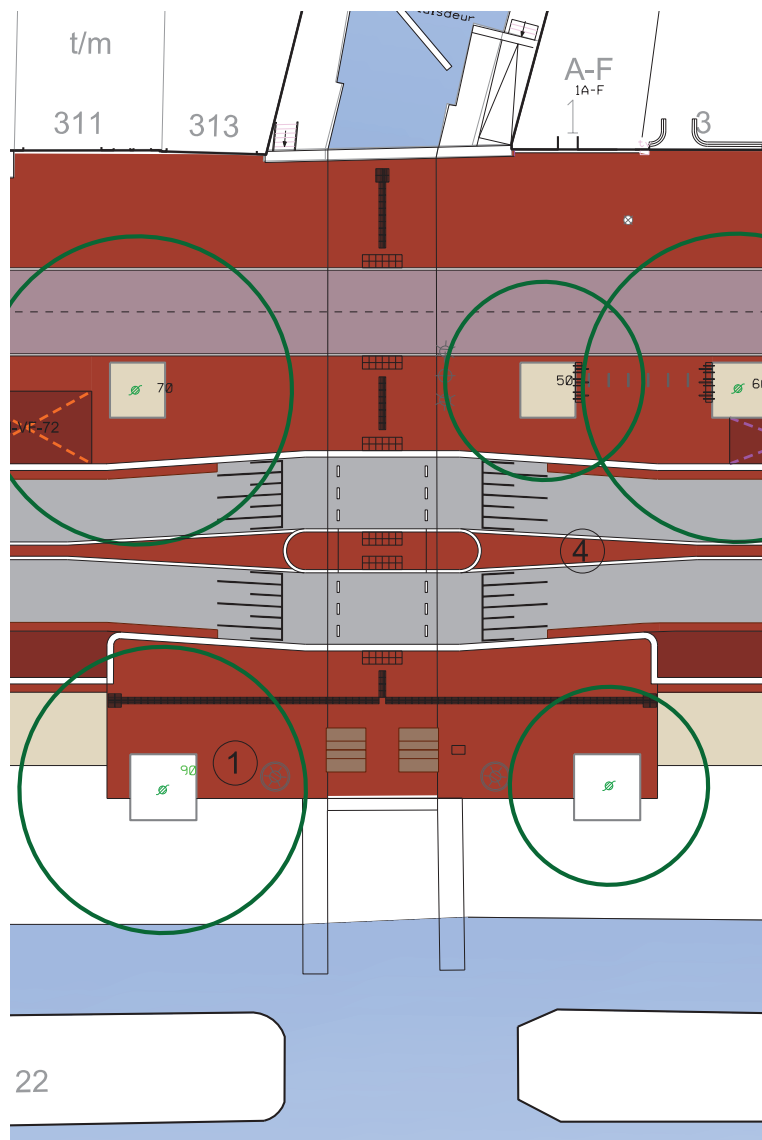
De oversteekplaatsen ter hoogte van het Kattenburgerplein en het Czaar Peterplein zijn onderdeel van de kruispunten en zijn voorzien van een zebrapad en steunpunt en hebben verkeerslichten die zijn afgestemd met het overige verkeer op de kruising.

Bushaltes

Op de Eilandenboulevard liggen 3 bushaltes; Ter hoogte van het Kattenburgerplein, bij de Oosterkerk en bij het Czaar Peterplein. Deze bushaltes liggen tegenover elkaar en voldoen aan de eisen voor toegankelijke haltes. De bus halteert op de rijbaan.

Verkeerslichten

Na uitvoering van een verkeerskundig onderzoek is geconcludeerd dat plaatsing van een verkeersregelinstantie bij de huidige intensiteiten niet noodzakelijk is. Deze conclusie is door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) overgenomen. Bij de vaststelling van het definitief ontwerp wegprofiel heeft het algemeen bestuur besloten de verkeerregelinstantie bij de Oosterkerk te laten vervallen. Het project gaat in samenspraak met de CVC, VWA en belanghebbenden Cliëntenbelang Amsterdam, Eilandenoverleg en Vereniging Nieuwe Vaart de nieuwe verkeerssituatie monitoren en evalueren. Tijdens de uitvoering worden onder het Oosterkerkplein mantelbuizen (lege buizen) en lussen aangelegd. Indien uit de evaluatie blijkt dat er onverhoopt toch maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld voetgangerslicht op aanvraag) is dit zonder ernstige verkeershinder en hoge uitvoeringskosten te realiseren.



2.3 Toegankelijkheid

De Eilandenboulevard is toegankelijk voor iedereen. Dat houdt in dat de obstakelvrije ruimte op de trottoirs minimaal 2,5 meter breed is en dus ruim genoeg is om er gemakkelijk met rolstoel of kinderwagen overheen te bewegen. De klinkers zijn strak en comfortabel beloopbaar. Het trottoir is langs het Kattenburgerplein doorgetrokken om de toegankelijkheid verder te verbeteren.

Het kattenburgerplein en de wandelboulevard worden uitgevoerd in halfverharding. Het type halfverharding dat wordt toegepast is uitvoerig onderzocht en voldoet aan alle toegankelijkheidseisen. Ook met de rolstoel, rollator of kinderwagen kun je hier comfortabel overheen.

De kruisingen en oversteken zijn voorzien van geleidelijnen met een ribbel én contrastlijn. Deze voldoen aan de Amsterdamse richtlijnen. De oversteken hebben een steunpunt wat het oversteken vergemakkelijkt.

De bushaltes voldoen aan de nieuwste toegankelijkheidseisen. De haltes zijn ruim en verhoogd waardoor er nagenoeg dremelloos ingestapt kan worden.

2.4 Parkeerbalans

De parkeervakken liggen langs de rijbaan van de Eilandenboulevard. De rijbaan en de parkeervakken zijn van elkaar gescheiden door een klinkerstrook van 40 cm. Dit zorgt voor beter zicht en komt de veiligheid van in- en uitstappen ten goede. De parkeervakken zijn van ruime maat; 5,5 x 2,10 m.

Aan de noordzijde worden de parkeervakken á niveau langs de boomstrook aangelegd. Dit heeft te maken met de hogere ligging van de wortels van de bomen, maar zorgt tevens dat het makkelijker wordt om drempelloos naar het trottoir te komen.

Aan de zuidzijde liggen de parkeervakken in havens langs de rijbaan. Ze zijn door een 40cm brede klinkerstrook van de rijbaan gescheiden. Langs de wandelboulevard bevindt zich een uitstapstrook in klinkers.

Bijzondere parkeerplaatsen

De Eilandenboulevard kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan gebruikers. Er wonen mensen, er werken mensen, er zijn winkels, werkplaatsen, horecagelegenheden, een sportzaal, museum en een hotel. Dit vraagt om een flexibel gebruik van de parkeervakken. In de noordelijke parkeerstrook zijn een aantal bijzondere plekken opgenomen:

laden en lossen

De meeste ondernemingen aan de Eilandenboulevard zijn alleen aan de voorzijde bereikbaar. Voor bevoorrading hebben zij dus behoefte aan laad- en losplekken aan de noordzijde van de Eilandenboulevard. Ook is er steeds meer behoefte aan ruimte voor pakketdiensten. Enkele parkeervakken zijn gemarkeerd als

laad- en losplaats. Vaak zijn er twee laad- en losvakken achter elkaar gepositioneerd zodat ook grotere bestelbussen hier kunnen staan. Het laden en lossen is gebonden aan venstertijden. Alleen tussen 7.00 en 18.00 kan hiervoor gebruik gemaakt worden. Buiten deze venstertijden worden de plekken benut als regulier parkeervak.

invalideparkeervakken

Er zijn in het projectgebied 3 invalidenparkeerplaatsen op kenteken. Conform de regelgeving zijn de parkeervakken zo dicht mogelijk bij de betreffende woning gepositioneerd en ingepast. Daarnaast zijn er nog extra invalidenparkeervakken bedoeld voor mindervalide bezoekers van de apotheek en het museum. De invalidenplaatsen zijn extra lang en breed (3,5 x 6 meter), zodat er ruimte voor, naast en achter de parkeerplaats beschikbaar is om gemakkelijker in- en uit te stappen en een rolstoel in (de bagageruimte van) de auto te plaatsen. Het parkeervak is daarnaast zonder hoogteverschillen bereikbaar.

elektrische auto's

Steeds vaker rijden er elektrische auto's door de stad. Deze trend komt ten goede aan de luchtkwaliteit en stimuleren we dan ook. Er worden naast de twee bestaande plekken 4 extra plekken gereserveerd voor elektrische voertuigen en voorzien van een oplaadpaal

Parkeerbalans

In de huidige situatie zijn er 170 parkeerplaatsen (incl. laad- en losplaatsen, invaliden plaatsen en elektrisch parkeren). In de nieuwe situatie komen er 155 parkeerplaatsen terug (incl. laad- en losplaatsen, invaliden plaatsen en elektrisch parkeren). Gedurende de venstertijden worden laad- en losplaatsen gebruikt

door ondernemers en buiten de venstertijden kunnen bewoners hier parkeren. De laad- en losplekken zijn afgestemd met de Ondernemersvereniging. Onderstaande tabel geeft de totale parkeerbalans van de Eilandenboulevard weer.

Bij de vaststelling van het masterplan is door het algemeen bestuur een motie aangenomen, dat er bij opheffing van meer dan 10 parkeerplaatsen langs de Eilandenboulevard een compensatieregeling getroffen moet worden, voordat gestart mag worden met de uitvoering. Het plan voorziet in een verlies van 15 parkeerplaatsen. Het gebiedsteam Centrum Oost heeft de compensatieregeling breder opgepakt, waarbij stedelijke regie wordt gezocht. De aanpak richt zich op het gebruik van de Katenburggarages, met als inzet voor de korte termijn dat de garages gebruikt kunnen worden voor compensatie voorafgaande aan de start van de uitvoering van de Eilandenboulevard. Tevens richt deze inzet zich op de lange termijn, waarbij ook andere (gebieds)ontwikkelingen worden geïntegreerd, waaronder het Marineterrein en Scheepvaartmuseum.

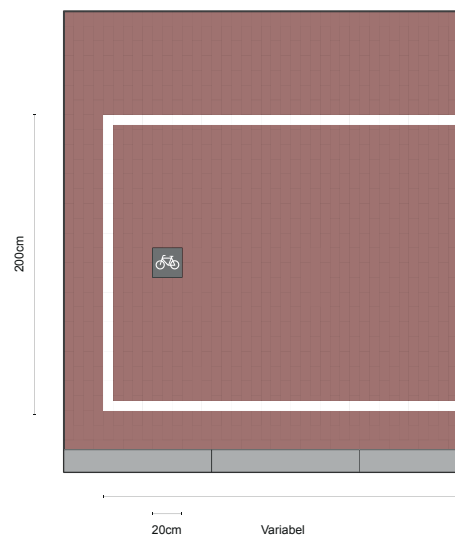
| Parkeerbalans | Nu | Straks |
|-----------------------------------|-----|--------|
| Openbaar | 170 | 155 |
| Laden & lossen * | 12 | 14 |
| invalideparkeerplaats | 6 | 6 |
| laadplaats tbv elektrische auto's | 2 | 6 |

*) Laad- en losplekken worden buiten de venstertijden (van 7.00 uur tot 18.00 uur) gebruikt als openbare parkeerplaats

Fietsparkeren

De meeste woningen aan de Eilandenboulevard hebben geen inpandige berging bestemd voor fietsen. Zij parkeren hun fiets in de openbare ruimte. In het ontwerp is ruimte voor fietsparkeren gecreëerd tussen de bomen. Voor bewonersparkeren komen hier fietsrekken. Er komen net zoveel fietsparkeerplekken als dat er nu zijn.

Naast het parkeren van fietsen voor bewoners, is er behoefte aan ruimte voor kort parkeren door bezoekers. Hiervoor worden fietsvakken ingepast; nabij ondernemingen met veel bezoekers wordt er tussen de bomen een vak aangebracht waar fietsen los kunnen worden neergezet. Dit vak wordt gemarkeerd door een tegel met fietssymbool. Brom- en snorfietsen maken gebruik van de fietsvakken.



detail fietsparkeervak



Sferimpressie

2.5 Materiaalgebruik

Trottoir

Het trottoir en de strook tussen fietspad en rijbaan worden uitgevoerd in roodbruin gebakken klinkers in een bijzonder lingeformaat (8x8x24cm). Dit is conform het nieuwe gemeentelijk beleid voor een kwalitatief hoogwaardige en duurzame inrichting van de openbare ruimte (Puccini)

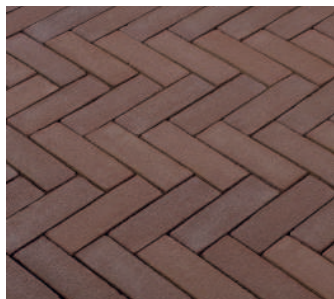
De klinkers geven de boulevard een aantrekkelijke en warme uitstraling.

Ook de strook tussen fietspad en rijbaan wordt uitgevoerd in deze gebakken klinker.

Pleinen

Het Czaar Peterplein wordt geheel in klinkers uitgevoerd. Hierdoor ontstaat er een sterke verbinding met de Czaar Peterstraat. Het Czaar Peterplein wordt verbijzonderd door de klinkers in een chique visgraatpatroon te leggen.

Bij het Oosterkerkplein worden de klinkers doorgetrokken tot aan de oever. De kerk komt meer óp het plein te staan. De klinkers op de rijbaan hebben een snelheidsremmende werking op het verkeer.



roodbruine klinker lingeformaat

Het Kattenburgerplein is binnen de stedelijke visie aangemerkt als bijzondere plek. Dit houdt in dat het mogelijk is om af te wijken van de standaard materialisering. In het ontwerp wordt halfverharding voorgesteld. Dit geeft een warme intieme uitstraling aan het plein. De halfverharding is van een type dat zoveel mogelijk lucht en waterdoorlatend is waardoor het zo min mogelijk belastend is voor de bomen.

Duikers

Ter hoogte van de duikers wordt de oeverzijde geaccentueerd door toepassing van klinkers. Dit benadrukt de overgang tussen de eilanden en geeft de plek samen met de grachtenmasten en het straatmeubilair meer een verblijfskarakter. Hier is het zicht op het water het mooist.

Rijweg

De rijbaan is conform richtlijnen uitgevoerd in asfalt, met een middengeleider in klinkers.

Fietspad

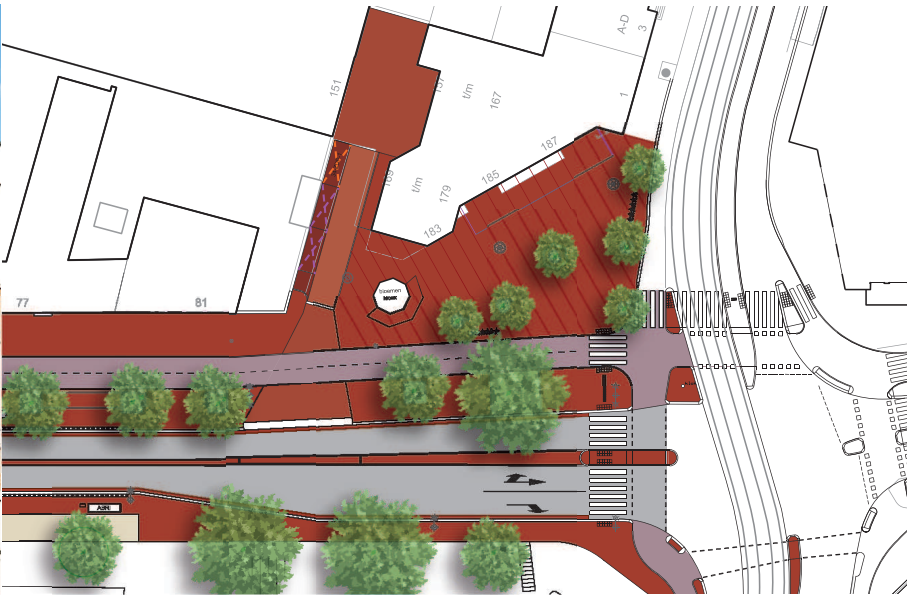
Het fietspad maakt onderdeel uit van het Plusnet. Dit is een structuur van doorgaande fietsroutes in de stad. Het fietspad is daarom uitgevoerd in rood asfalt.

wandelboulevard

Langs de oever is het heerlijk om rustig te wandelen. Deze wandelboulevard krijgt een eigen karakter door toepassing van halfverharding van eenzelfde soort als het Kattenburgerplein. Het type halfverharding dat wordt toegepast voldoet aan de hoge eisen die gesteld worden voor de bomen en is tevens goed loopbaar. Het is toegestaan om hier te fietsen.



Sfeerimpressie



De plint met horecagegelegenheden geeft het plein een levendig karakter.

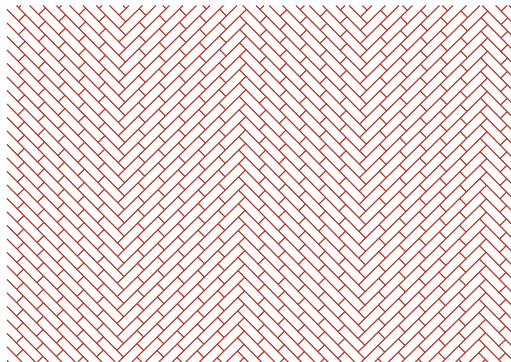
De bloemenkiosk die nu voor de Oosterkerk staat krijgt op het Czaar Peterplein een nieuwe plek. De kiosk krijgt een veelhoekige vorm, zodat de fleurigheid van alle kanten zichtbaar is.

De plakzuilen en het kunstwerk komen niet terug op het plein. De klok krijgt een nieuwe plek op het steunpunt van de oversteek zodat deze veel beter zichtbaar is.

Czaar Peterplein

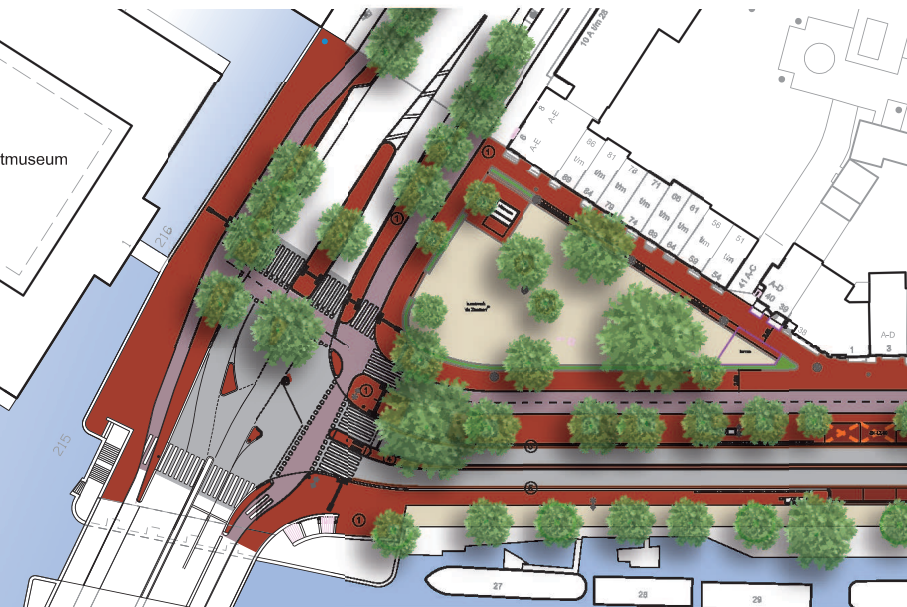
Het Czaar Peterplein vormt de schakel tussen de Czaar Peterstraat en de Eilandenboulevard. Het plein biedt een aantrekkelijke verblijfplaats met een publiek karakter. Dit wordt versterkt door de boombank.

De klinkerbestrating loopt door, maar wordt verbijzonderd door een chique visgraatpatroon. Dit geeft het plein een intieme sfeer, als huiskamer van de buurt.





Sfeerimpressie



Kattenburgerplein

Het Kattenburgerplein is voor de buurt een belangrijke plek. Het is een plein met een meervoudig gebruik, waar bewoners en bezoekers elkaar ontmoeten.

Binnen de gemeentelijke kaders is het plein aangewezen als bijzondere plek. Dat betekent dat hier afgeweken kan worden van de standaard klinkerbestrating. Zoals dat in de huidige situatie ook het geval is, bestaat het Kattenburgerplein voor een groot deel uit halfverharding. De halfverharding geeft het plein een intieme, warme en aantrekkelijke uitstraling.

Op het plein komen twee grote boombanken. Deze geven het plein nog meer het karakter van een ontmoetingsplek voor de buurt.

Om het plein heen wordt het trottoir doorgetrokken. Dit vergroot de toegankelijkheid van het plein.



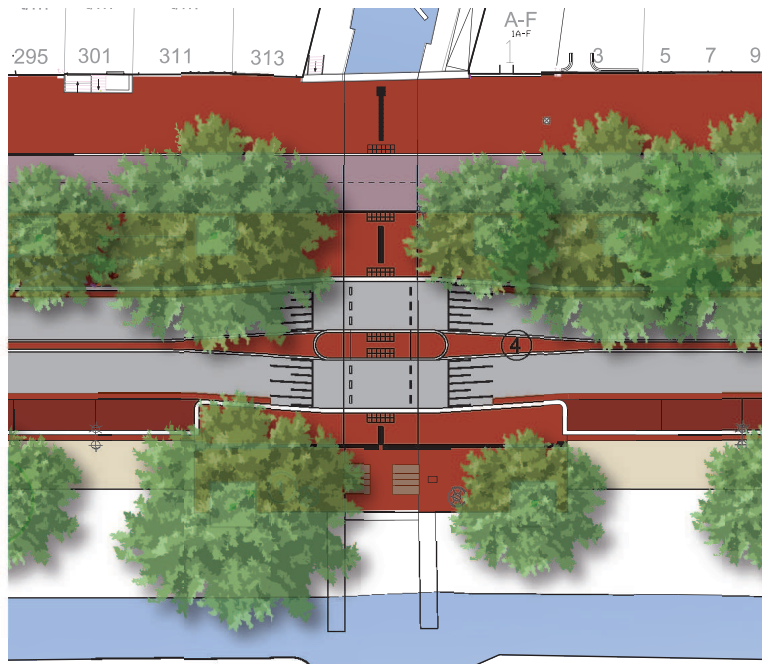
Het plein wordt begrensd door een groene rand; een verhoogd plantvak met een bloeiende mix aan beplanting dat door de seizoenen heen altijd een aantrekkelijke blikvanger van het plein is. Deze groene omzoming voorkomt tevens dat er dwars over het plein wordt gefietst.

De viskraam die nu nog voor de Oosterkerk staat, krijgt een nieuwe plek op de noordpunt van het Kattenburgerplein. Hierdoor is deze op een veilige manier bereikbaar voor haar klanten.

De geluidspullen worden verplaatst buiten het projectgebied, het Anker en het kunstwerk 'The sailing man' blijven op het plein.



referentiebeeld cortenstalen plantvak



Duikers

De duikers verbinden de verschillende eilanden met elkaar. Op deze plekken is de verbinding met het water het grootst. De toepassing van plateaus benadruken deze bijzondere plekken. Door de letterlijke verhoging wordt de beleving van het oversteken van het water benadrukt.

Op de duikers liggen ook de oversteken tussen noord- en zuidzijde van de Eilandenboulevard. Deze plekken zijn ruim vrijgehouden van parkeervakken zodat het zicht op het water nog meer versterkt wordt.

De klinkerbestrating wordt aan de oeverzijde doorgezet tot aan het talud. Hier is een kleine verblijfplaats ingericht met een opklapbare zitbank en extra verlichting, zodat je hier goed van het zicht op de Nieuwe Vaart kunt genieten.





Sferimpressie



Oosterkerkplein

Het Oosterkerkplein is het middelpunt van de Eilandenboulevard. Het plein wordt visueel doorgetrokken tot aan de oever. De klinkerbestrating van het trottoir loopt over de rijbaan door. De kerk komt hierdoor veel meer op een plein te staan. Het verblijfskarakter van het plein wordt verhoogd. Het plein ligt geheel op een plateau. Samen met de klinkerbestrating wordt de snelheid van het verkeer nog meer geremd.

Aan de oeverzijde liggen ook klinkers. Het plein wordt begrensd door een kadeband. Net als bij de duikers wordt de verbinding met het water hier benadrukt.

Tussen de bomen staan banken en extra verlichting. Dit geeft deze bijzondere plek een intieme uitstraling met zicht op de Overhaalsbrug





Sferimpressie

Wandelboulevard

Langs de oever komt een breed wandelpad. Door toepassing van halfverharding krijgt dit wandelpad een eigen, warm karakter.

Naar aanleiding van de technische sessie van het algemeen bestuur op 8 november 2016 heeft het project met de hoofdstedelijk bomenconsultant (RvE R&D) een bezoek gebracht aan de gemeente Den Haag om diverse typen halfverharding te bekijken. In navolging van dit projectbezoek en bestudering van de Bomen Effect Rapportage (Groen Advies Amsterdam) is door de hoofdstedelijk bomenconsultant – onder voorwaarden – een positief advies uitgebracht over het toepassen van halfverharding (bijlage 3).

Concluderend zijn er twee randvoorwaarden beschreven om nadelige effecten op bomen bij het gebruik van halfverharding te voorkomen, namelijk:

gasuitwisseling

De zuurstoftoevoer moet gegarandeerd worden om het bodemleven en gasuitwisseling optimaal op gang te houden. De gasuitwisseling wordt gegarandeerd door een onderlaag (fundering) onder de halfverharding aan te brengen die een dermate open structuur heeft dat in horizontale richting gasuitwisseling plaatsvindt. Het gebruik van een grove, ronde en uniforme steenslag als onderlaag is voldoende om de horizontale gasuitwisseling te garanderen. Het gebruik van een druk verdelend doek tussen het zandbed en de onderlaag van grove steenslag voorkomt dat er menging optreedt tussen het zand en de steenslag. Bovenop deze 'open' onderlaag kan elke gewenste halfverharding worden aangebracht. Of dit een meer open of dichte halfverharding is maakt in principe niet uit. De onderlaag zorgt voor voldoende

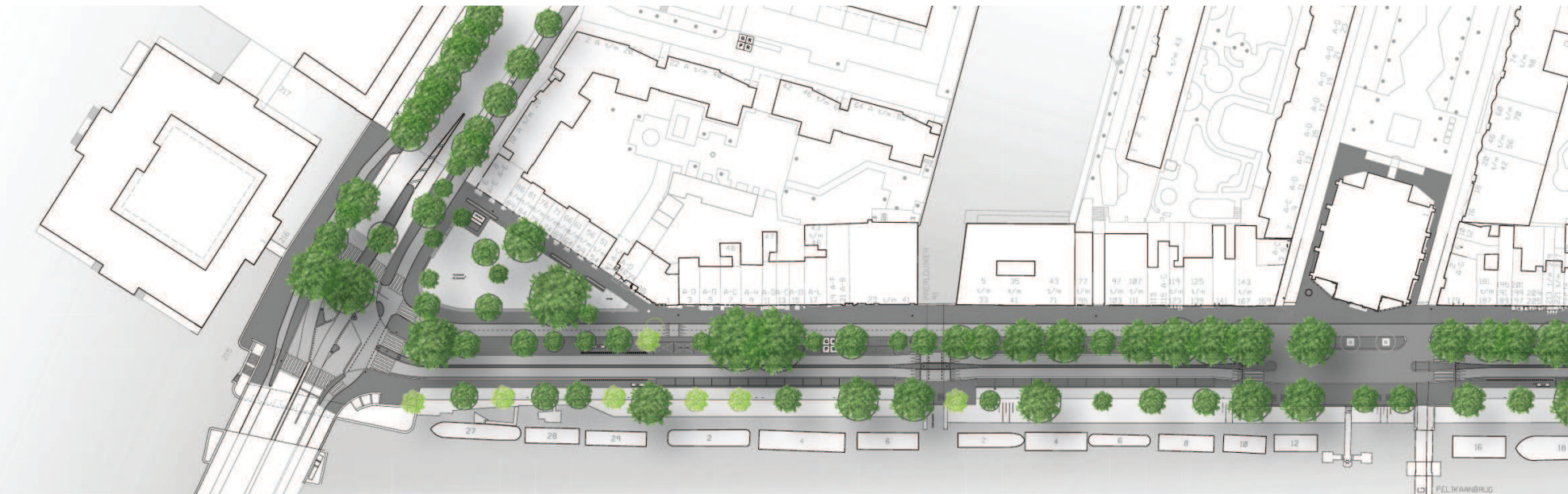
gasuitwisseling richting de wortels. Met een 'open' onderlaag zijn er geen nadelige gevolgen voor bomen.

vochttoevoer

Het bestaande trottoir loopt voornamelijk voor de bestaande bomenrij langs. Achter de bomen bevindt zich het talud, met wortels in de opengrond. Hier is de gasuitwisseling optimaal. Het aanbrengen van halfverharding op een open-grond-situatie heeft ingrijpendere gevolgen dan op locaties waar al bestrating aanwezig is. Geadviseerd wordt geen halfverharding achter de bomen tot aan de rand van het talud aan te brengen, zodat de aanvoer van vocht via het grondwater en talud gewaarborgd blijft. Op deze wijze ontstaat er door het gebruik van halfverharding geen vochttekorten.

Op basis van het ontwerp en met in achtneming van bovenstaande randvoorwaarden, is de voorgestelde breedte van de toekomstige halfverharde wandelboulevard van circa 3,5 meter, exclusief de uitstapstrook voor de parkeervakken (circa 0,5 meter) acceptabel

De inrichting van het talud en het zicht op het water wordt in de volgende fase van het project ontwikkeld.



2.6 Bomenparagraaf

Het masterplan kende als uitgangspunt dat het zicht op de Oosterkerk hersteld moest worden en dat dit mogelijk ten koste van bomen gaat. De stadsdeelraad heeft vervolgens bij vaststelling van het masterplan bij amendement bepaald dat het kappen van bomen uit esthetisch oogpunt niet acceptabel is en dat de bomenstructuur beschermd en waardevol behouden moet blijven.

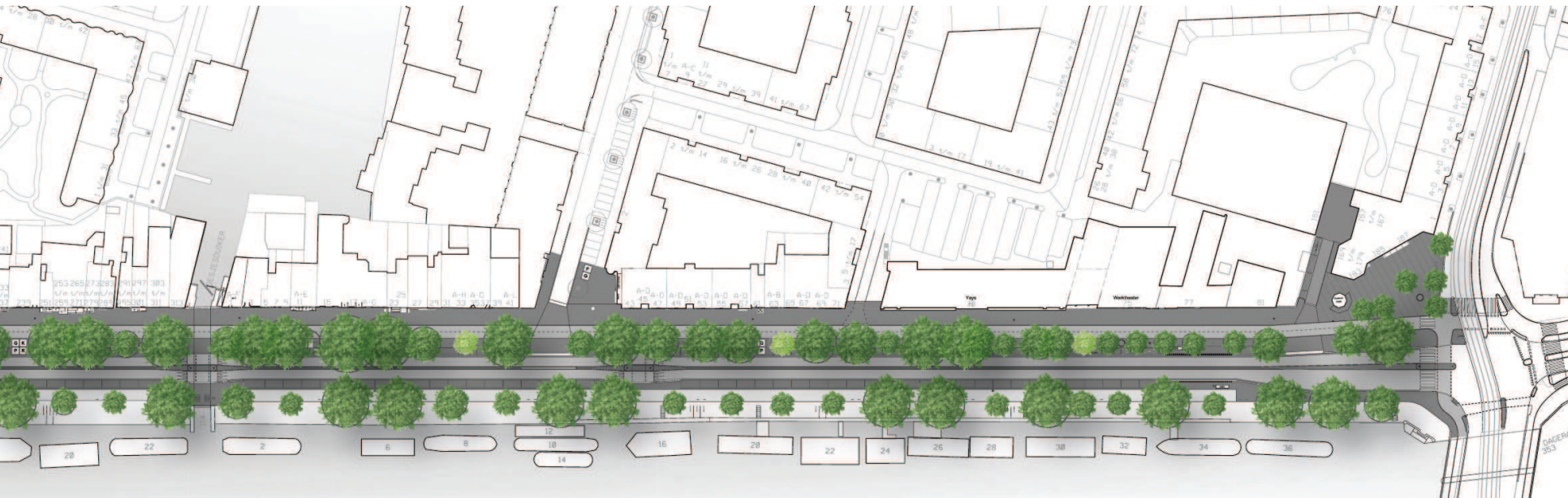
Na vaststelling van het masterplan zijn door ziekte/stormschade noodgedwongen twee iepen voor de Oosterkerk gekapt. Eilandenoverleg pleit daarom voor het terug planten van de bomen. Het algemeen bestuur is voorafgaand aan de technische sessie middels een ingezonden brief op 8 november 2016 op de hoogte gesteld van het standpunt dat het niet terug planten van de iepen de laanstructuur doorbreekt. Tijdens de informatiebijeenkomst op 21 december 2016 is dit standpunt nogmaals door Eilandenoverleg kenbaar gemaakt. Dit pleidooi viel in minder goede aarde bij een lichte meerderheid van de aanwezigen, met als tegenargument dat er nu mooi zicht op de Oosterkerk is en dit behouden moet worden.

Het beleidskader schrijft voor dat het stadsdeel een herplantplicht heeft. Dat hoeft noodzakelijkerwijs niet op exacte dezelfde locatie of binnen het projectgebied. Overwegende bovenstaande wordt voorgesteld de iepen niet voor de Oosterkerk, maar – samen met 9 anderen bomen – elders binnen het project te compenseren. Voor de nieuwe locaties wordt verwezen naar de ontwerptekening.

Op deze wijze wordt:

- het zicht op de Oosterkerk hersteld;
- met de herplant van maximaal 11 nieuwe bomen langs de Eilandenboulevard eveneens bijgedragen aan het versterken van de bestaande bomenstructuur en het laankarakter.

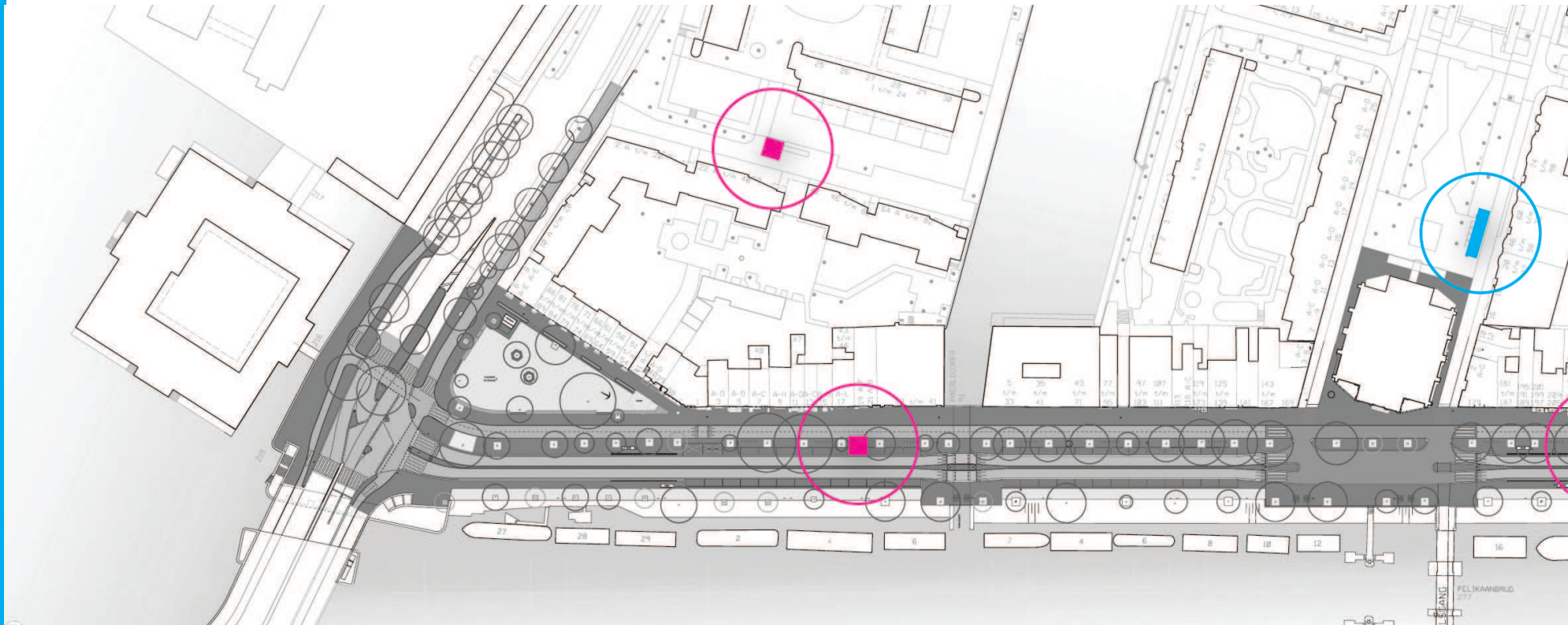
Het ontwerp stelt voor om de bomen voor de Oosterkerk niet te herplanten. Dit laat de mogelijkheid open om bij een (horeca) functie in de Oosterkerk een entree met een open pleinkarakter te creëren. Bovendien kan in een later stadium besloten worden alsnog bomen te planten, door de ondergrond vrij te houden van kabels en leidingen.



Het Oosterkerkplein met 3 bomen



Het Oosterkerkplein met 1 boom



2.7 Afvalinzameling

Ondergrondse afvalcontainers

Op de Eilandenboulevard komen ondergrondse afvalcontainers. Hierdoor is het niet meer nodig om huisvuil los op straat te zetten.

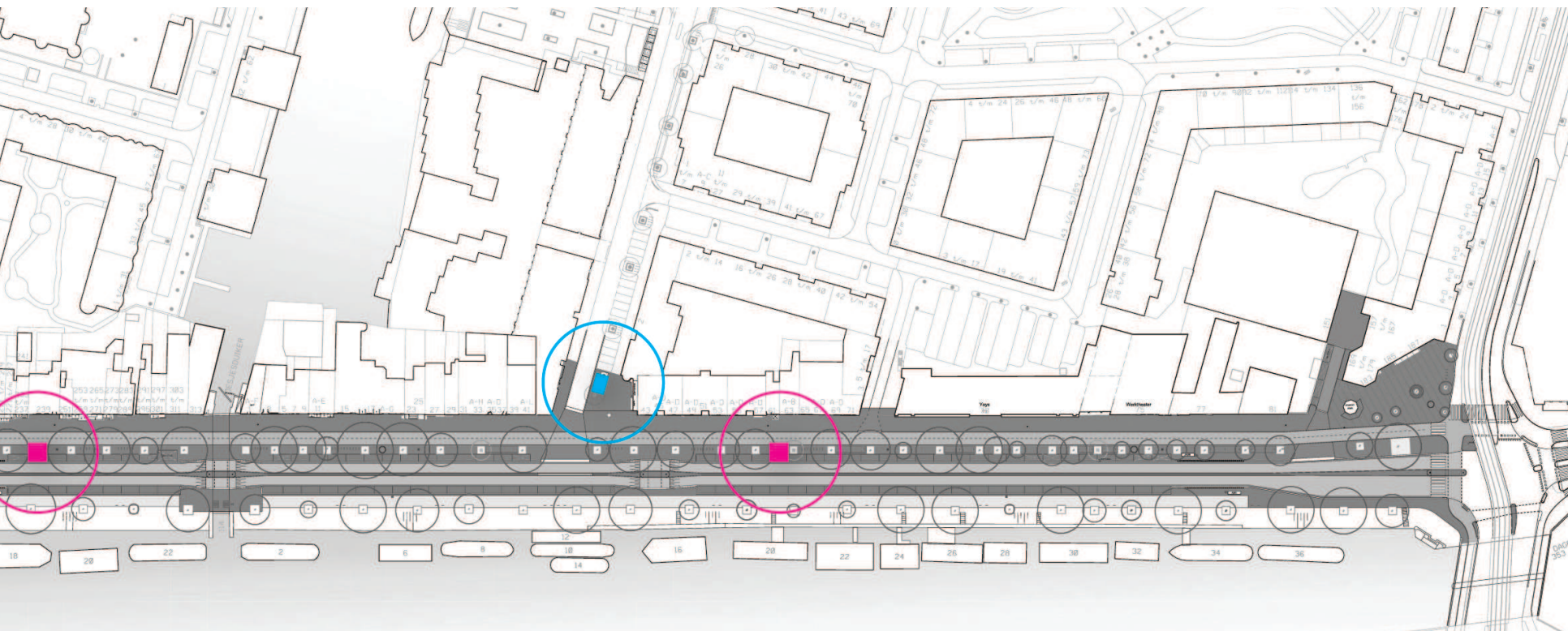
De posities van de ondergrondse containers zijn uitgebreid onderzocht. Het behoud van de bomen is van belang, er is rekening gehouden met het wortelpakket en bereikbaarheid met hijskraan.

Er zijn 4 locaties waar de bakken komen; (roze op de kaart)

- bij het Bijltjespad
- op de Kattenburgergracht
- op de Oostenburgergracht
- op de Wittenburgergracht

Tezamen met de bestaande afvalcontainers (in blauw op de kaart) is de loopafstand voor iedereen acceptabel.

De containers worden in setjes geplaatst. Ze bestaan uit containers voor Restafval, Kunststof, Glas en Papier. Hiermee helpt de



Eilandenboulevard mee aan een gescheiden afvalinzameling. In een later stadium wordt de exacte configuratie van de bakken bepaald.

Overige afvalbakken

Naast de ondergrondse afvalcontainers komen er op de Eilandenboulevard ook bakken voor klein afval. Deze komen op de pleinen, duikers en naast de abri's.

Deze standaard afvalbakken zijn van staal. Dit materiaal is duurzaam en makkelijk te onderhouden. Het is een sober ontwerp dat past binnen het Amsterdamse straatbeeld.



2.8 Straatmeubilair

Banken zijn belangrijk voor de openbare ruimte. Ze maken een plek tot een gebied waar het prettig te verblijven is.

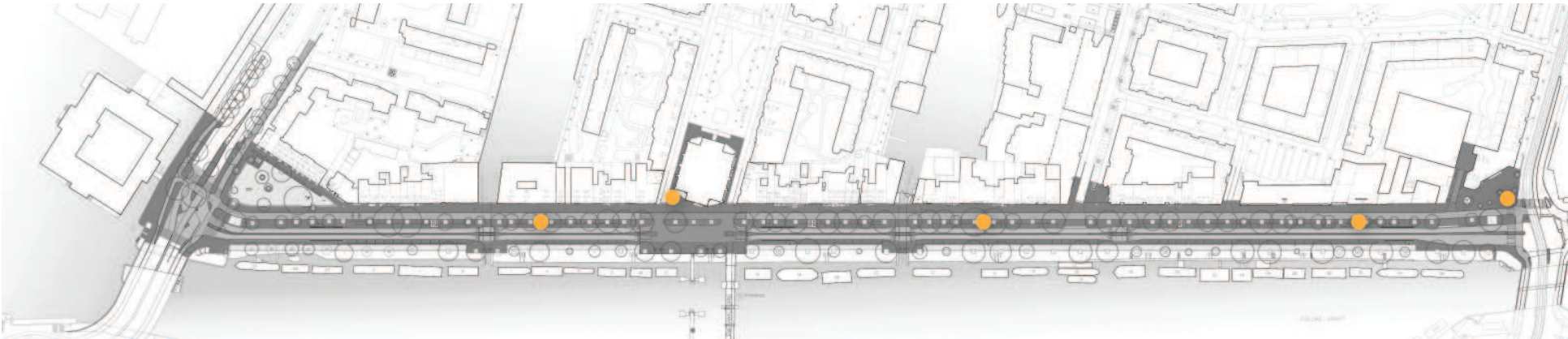
Er worden hoge eisen aan het meubilair gesteld. Ze moeten duurzaam en bestendig zijn en eenvoudig te beheren. Bovendien vraagt de plek om een warme uistraling.

Op de Eilandenboulevard staan bij de duikers en bij de Oosterkerk aan de waterzijde dubbele banken. Hierdoor kan er vanaf de bankjes naar zowel het rustgevendige uitzicht op het water als de levendigheid op straat worden gekeken; er is geen achterkant.



Deze dubbele banken zijn inklapbaar. Indien er overlast ontstaat kunnen de zittingen eenvoudig omhoog geklapt worden zodat de plek minder aantrekkelijk wordt om te blijven 'hangen'. Op het Kattenburgerplein en Czaar Peterplein komen boombanken. De houten latten liggen op een robuust onderstel. De boombanken zijn aan de bovenzijde gesloten zodat inwaaien van vuil minder snel gebeurt. Aan de onderzijde zit een luikje zodat eventueel doorgedrukte peuken makkelijk kunnen worden weggezogen.





2.9 Peperbussen en Wildplakzuilen

Op de Eilandenboulevard staan 4 peperbussen en een wildplakzuil. Alleen de peperbus nabij de Oosterkerk is in gebruik als elektrastation. De overige zuilen worden gebruikt voor aanplaken informatie posters.

Om een rustiger straatbeeld te verkrijgen zijn minder objecten in de openbare ruimte gewenst. In het ontwerp wordt voorgesteld om de in gebruik zijnde peperbus en wildplakzuil te handhaven en om de overige zuilen te verwijderen. De wildplakzuil wordt naar het werkteater verplaatst, omdat hier veel bezoekers komen. De wildplakzuil is echter ook belangrijk ten aanzien van de vrijheid van meningsuiting.



2.10 Kunstwerken

Kunst is een waardevolle aankleding van de openbare ruimte. Op de Eilandenboulevard is veel kunst te zien. Het geeft een eigen identiteit aan de plek. In principe blijven alle kunstwerken staan. Alleen de geluidspetten en de peperbus zullen elders een plek krijgen.

Geluidspetten

Het kunstwerk 'Rumours', beter bekend als de geluidspetten worden verwijderd van het Kattenburgerplein. In overleg met het gebiedsteam Centrum Oost en RvE Kunst en Cultuur wordt de mogelijkheid verkend de petten te verplaatsen voor de muur van het Marine terrein.

Kunstwerk Czaar Peterplein

Op de peperbus staat nu het kunstwerk Ngulu Ngulu van Alexander Schrabag. Het verwijderen van de peperbus en het kunstwerk heeft een breed draagvlak bij buurtbewoners. In overleg met RvE Kunst en Cultuur wordt gezocht naar een herbestemming binnen Amsterdam.



'Rumours' Dirk van Lieshout



'Capriccio' Ronald Tolman



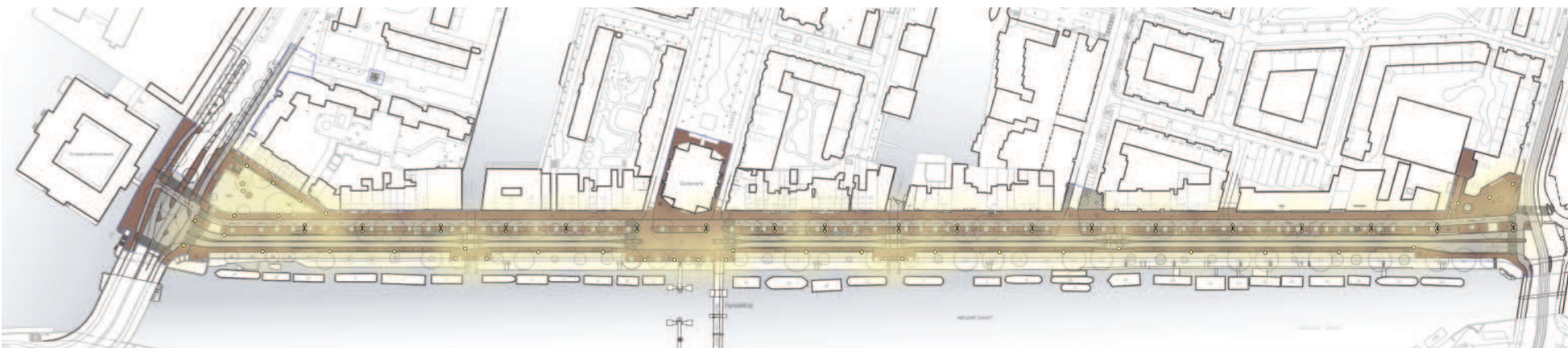
'Ngulu Ngulu'
Alexander Schrabag



'The sailing man'
Alphons Freijmuth



Plaque Oosterkerk
maker onbekend



2.11 Verlichting

Verlichting is een belangrijk aspect voor het ontwerp van de Eilandenboulevard. Er staan veel bomen. Het gebladerte geeft een groene uitstraling, maar maakt de boulevard ook donkerder. Met de plaatsing van de lichtmasten is hier rekening mee gehouden door ze zo min mogelijk in de kruin van de boom te plaatsen. Het lichtplan van het ontwerp is uitvoerig getoetst. Het voldoet aan de normen van verlichtingsniveau.

Langs de rijbaan komen 8 meter hoge Apollomasten. Dit zijn typisch Amsterdamse masten met een bijzondere krul. Aan de noordzijde zijn de masten voorzien van dubbele armaturen zodat ook het fietspad en trottoir goed verlicht zijn.

De pleinen en duikers worden geaccentueerd door grachtlantarns. Deze zijn lager en geven de plek een warmere, intiemere sfeer.



2.12 Rainproof

In de afwatering van de Eilandenboulevard houden we rekening met de peilmaten van de gebouwen. Afwatering gebeurt altijd van de gevel af.

Met het hoogtematenplan passen we het principe van 'Rainproof toe. Dat houdt in dat de kolken tussen de parkeervakken en rijbaan zijn gepositioneerd. Hiermee wordt de maximale opvangcapaciteit bij piekbuien vergroot.

Deze kolken voldoen aan de inrichtingsstandaard in Amsterdam.

2.13 Vergroenen

Geveltuinen zorgen voor een zachte verbinding tussen de gebouwen en de straat. Ze maken een straat aantrekkelijker en letterlijk fleuriger om doorheen te lopen. Ze geven de straat een levendig karakter.

Aan de Eilandenboulevard zijn verschillende bewoners die reeds een geveltuin hebben. De gemeente Amsterdam waardeert betrokken buurtbewoners en stimuleert de bewoners en ondernemers om ook geveltuinen aan te vragen. Door de brede trottoirs is er ruimte voor diepere geveltuinen dan elders in de stad. De nieuwe geveltuinen hebben een maat van ca. 60-75 cm. De huidige geveltuinen blijven bij de herprofilering zoveel mogelijk behouden. De basis voor de nieuwe geveltuinen, opsluitbanden en teelaarde, worden door de gemeente aangebracht. Bewoners / ondernemers zijn verantwoordelijk voor de beplanting en het onderhoud.

De al aangevraagde geveltuinen worden vooruitlopend op de herprofilering aangelegd. Hierdoor ontstaat er al eerder een groener en aantrekkelijker straatbeeld.

Naast de geveltuinen wordt onderzocht of enkele boomspiegels beplant kunnen worden. Door de hoge wortelopdruk van de bomen is hier maatwerk nodig.



Geveltuinen kunnen worden aangevraagd via:

<https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/maatsch-initiatieven/geveltuin-centrum/aanvragen-geveltuin>



2.13 Terrassen en Uitstallingen

Terrassenbeleid 2011

In het Terrassenbeleid 2011 is de mogelijkheid opgenomen af te wijken van de reguliere regels voor terrassen. In individuele gevallen kan dit als er sprake is van maatwerk. Wanneer meerdere terrassen in een straat of op een plein met elkaar in samenhang zijn, kan een terrassenplan worden opgesteld. Een terrassenplan voor een straat kan worden toegepast om de doorloopruimte voor voetgangers te bevorderen. In zo'n geval kunnen alle terrassen in die straat op één lijn worden geplaatst waardoor voetgangers niet hoeven te 'meanderen' door de terrassen, maar rechtdoor kunnen lopen.

Naar aanleiding van de herprofilering van de Eilandenboulevard is besloten om een terrassenplan op te stellen. De plannen voor de Eilandenboulevard zijn gestart om het gebied een economische impuls te geven en het toerisme in dit oostelijke deel van de binnenstad te bevorderen. De herprofilering heeft onder andere als doel de extra ruimte die op de stoep ontstaat, te gebruiken om meer doorloopruimte voor voetgangers te creëren. Doordat bij de herprofilering de stoep gemiddeld 5,5 meter breed wordt (afhankelijk van de rooilijn kan dit per horecazaak iets afwijken), kan de doorloopruimte voor voetgangers worden vergroot en kunnen de meeste horecazaken aan de Eilandenboulevard een groter terras exploiteren dan in de huidige situatie.

Bestaande horecagelegenheden

Op dit moment zijn in de Eilandenboulevard zeven zelfstandige horecagelegenheden gevestigd met terras aan de voorgevel:

- Eetcafé de Werf, Oostenburgergracht 3
- Tom Yum Kung, Oostenburgergracht 31
- Il Forno, Oostenburgergracht 37
- Snackbar Sphinx, Oostenburgergracht 69-71
- Maccheroni, Wittenburgergracht 143

Daarnaast worden van de volgende ondernemers vergunningaanvragen verwacht voor een terras aan de gevelzijde Zij vallen t.z.t. dan ook binnen dit terrassenplan:

- Het Werkteater, Oostenburgergracht 75
- Frank's Smokehouse, Wienercomplex

Tot slot geldt voor de volgende terrassen dat de situatie na de herprofilering ongewijzigd blijft. Zij vallen daarom buiten dit terrassenplan:

- Juice and Salad, Oostenburgergracht 185
- Café de Nieuwe Vaart, Oostenburgergracht 187

Terrassen gevelzijde

Voorgesteld wordt om voor de terrassen aan de gevelzijde een doorloopruimte van 2,5 of 3 meter aan te houden. Dit voorstel wijkt daarmee af van het huidige terrasbeleid, dat minimaal 1,5 meter vrije doorloopruimte voorschrijft. De resterende ruimte op de stoep, direct aan de gevel van de horecazaak, kan voor terras worden gegund.

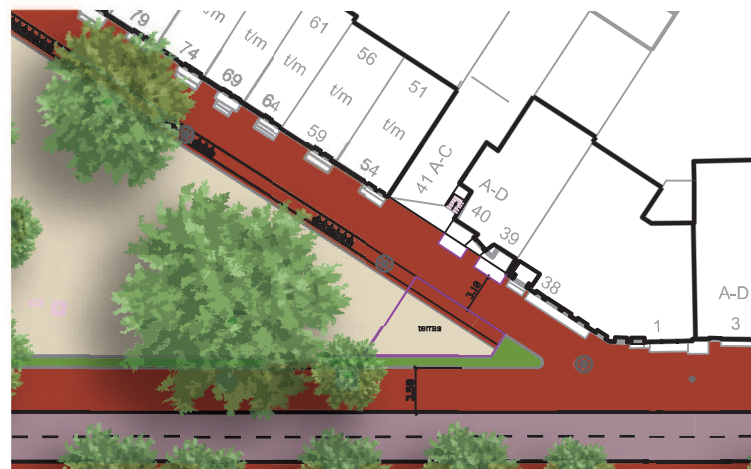
Maatwerkterras Daan&Daan

Het terras van Daan&Daan, Kattenburgerplein 39/40 is een (gesplitst) maatwerkterras. Door de herinrichtingsplannen valt een deel van het terras weg door de aanleg van plantvakken rondom het Kattenburgerplein. Voorgesteld wordt om dit verlies aan oppervlakte te compenseren aan de oostzijde van het huidige terras.

Voorwaarden

De volgende voorwaarden gelden bij de vergunningverlening van alle terrassen:

- Sluitingstijd 01.00 uur doordeweeks en 02.00 in het weekend;
- Terrassen alleen direct tegen de gevel
- Terrasschotten alleen haaks op de gevel
- Terrasmeubilair dient na sluitingstijd te worden opgeslagen tegen de eigen gevel.

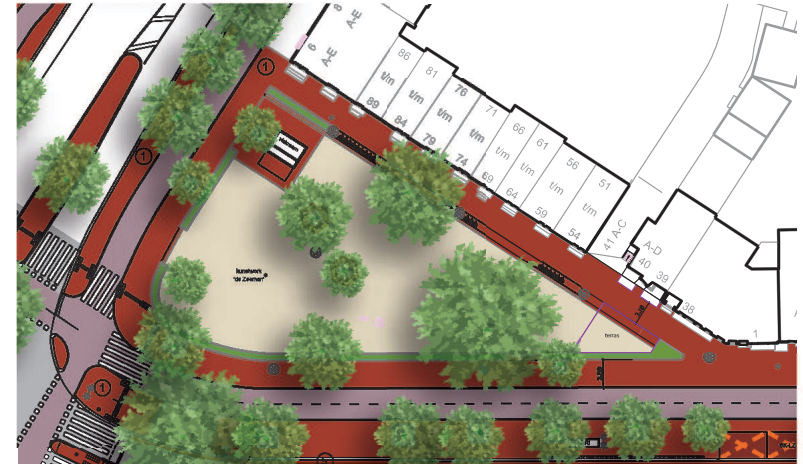


terrasvoorstel Daan en Daan

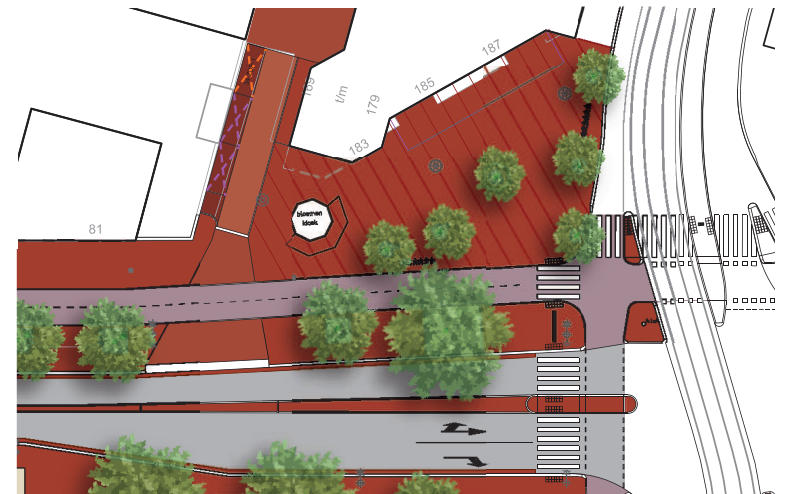
2.14 Viskraam en Bloemenstal

De viskraam en de bloemenstal staan nu ter hoogte van de Oosterkerk aan de Eilandenboulevard.

Met beide ondernemers, de RvE economie en welstand van het stadsdeel is overeenstemming bereikt over de nieuwe locatie van de viskraam (Kattenburgerplein) en bloemenstal (Czaar Peterplein). Beide ondernemers hebben nu een staanplaatsvergunning voor onbepaalde tijd. De Raad van State heeft besloten dat een staanplaatsvergunning niet in strijd mag zijn met het bestemmingsplan. Bij verplaatsing is dit voor beide functies wel het geval. Om deze reden dient voor de verplaatsing een Omgevingsvergunning te worden verleend. Kanttekening is dat tegen een Omgevingsvergunning beroep en bezwaar kan worden gemaakt. Indien beroep en bezwaar gegrond wordt verklaard, hebben beide ondernemers op basis van hun staanplaatsvergunning voor onbepaalde tijd het recht om op de huidige locatie te blijven staan.



locatie viskraam op het Kattenburgerplein



locatie bloemenstal op het Czaar Peterplein

3 Schoon, Heel en Veilig

Doelstelling

De Eilandenboulevard betreft een herprofilering van de Katten-, Witten-, en Oostenburgergracht. De beleidstoets levert een bijdrage aan een evenwichtig besluit rond een maaiveldontwerp. Het geeft inzicht op afwijkingen van het beleid, gebruikelijke inrichtingsoplossingen of de beheerpraktijk. Het gaat daarbij om materialen, duurzaamheid, inrichtingskwaliteit en de beheerbaarheid (risico's en kosten). De reikwijdte van deze toets beperkt zich tot het fysieke domein van inrichting en beheer. Het toetsingskader voor de materialen en inrichting is de stedelijke 'Puccini methode' en het Handboek Inrichting Centrum. Aspecten zoals verkeersveiligheid lopen via de Verkeerscommissie en het participatieresultaat via de ambtelijk opdrachtgever.

Beleidstoets

Stadsdeel Centrum heeft de ambitie om de Eilandenboulevard om te vormen van een drukke doorgangsroute voor autoverkeer tot een aangenaam verblijfsgebied voor bewoners, ondernemers en bezoekers van de drie Oostelijke schiereilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg, zoals is verwoord in het Masterplan Eilandenboulevard.

In de recente beleidsvisie Puccini-Rood is de Eilandenboulevard aangemerkt als stedelijk bijzondere route. Het definitief ontwerp is door de stedelijke Commissie Puccinimethode vooruitlopend op de bestuurlijke vaststelling aan deze gewijzigde kaders getoetst. De Commissie heeft vastgesteld dat het ontwerp aan de kaders voldoet.

4 Financiën

Inrichtingskosten

Voor het project Eilandenboulevard is met de vaststelling van het Meerjarenprogramma Projecten openbare ruimte 2015-2018 de raming voor het wegendeel vastgesteld. Ten behoeve van het DO is de raming geactualiseerd. De investeringskostenraming van het Definitief Ontwerp Eilandenboulevard past binnen de daarvoor gereserveerde middelen. De Vervoersregio Amsterdam levert een bijdrage vanuit de subsidie Brede Doeluitkering en bij V&OR in de middelen voor verwijdering van de verkeersregelininstallatie en openbare verlichting. In het najaar van 2017 is de bestekraming gereed en is er meer duidelijkheid te geven over de exacte investeringskosten. Hierover wordt het algemeen bestuur in november 2017 geïnformeerd.

Beheerkostenberekening

Aan de beherende instanties is gevraagd de toekomstige beheerkosten in beeld te brengen. Met name de veel groenere inrichting brengt een extra beheerinspanning met zich mee omdat dit verhoudingsgewijs arbeidsintensief en daarmee kostbaar is. Op het vlak van handhaving zijn er geen bijzonderheden.

5 Risicoparagraaf

Gedurende de voorbereidingsfase van het project zijn de risico's continu in kaart gebracht, gemonitord, beheersmaatregelen opgesteld en zijn maatregelen uitgevoerd om risico's te mitigeren of verkleinen. Dit alles wordt vastgelegd in het risicodossier. Ook voor de uitvoeringsfase van het project worden de risico's geïnventariseerd, beheersmaatregelen uitgevoerd en de resterende risico's gemonitord. Een eerste risicoanalyse laat de volgende uitvoeringsrisico's zien:

1. Uitloop van de planning door werkzaamheden derden.
2. Onduidelijkheden over functies en verantwoordelijkheden door de hoeveelheid aan betrokken partijen en complexe omgeving.

Beheersmaatregelen

Ter beheersing van bovenstaande risico's worden de volgende maatregelen getroffen:

- De werkzaamheden van de Gemeente en Waternet (groot onderhoud aan riolering en drinkwater) worden in één contract gevoegd en in de markt aanbesteed. Voor het gezamenlijke contract van de Gemeente en Waternet wordt vastlegt wie welke verantwoordelijkheden en taken heeft.
- Naast Waternet hebben ook andere partijen groot onderhoud, waaronder Liander. De werkzaamheden van Liander Gas worden vooruitlopend op de werkzaamheden door de Gemeente en Waternet uitgevoerd. Alle uitvoeringsplanningen en onderhoudswerkzaamheden boven en onder de grond worden vastgelegd in de wenstracéprocedure om conflicten tijdens de uitvoering te voorkomen.

- Met de overige meegaande partijen worden naast afspraken over de wenstracé voor kabels en leidingen ook afspraken gemaakt over de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Dit wordt vastgelegd in een gezamenlijk BLVC-plan.

In de komende maanden worden de uitvoeringsrisico's verder in kaart gebracht en opgenomen in het risicodossier. Afhankelijk van de inschatting van de grootte van de risico's kan er tijdens het opstellen van het contract voor worden gekozen om de aannemer te betrekken bij het beheersen van de risico's. Risicobeheersing kan onderdeel van het contract gemaakt worden. Dit kan bijvoorbeeld door de aannemer tijdens de contracteringsfase de risico's te laten inventariseren en beheersmaatregelen te laten op te stellen. Door de inventarisatie en beheersmaatregelen onderdeel van het contract te maken dient de aannemer de voorgestelde beheersmaatregelen te treffen als een risico zich voordoet.

6 Planning en vervolgproces

Het Definitief Ontwerp Eilandenboulevard wordt na vaststelling in het algemeen bestuur uitgewerkt tot een contract (RAW-bestek). Het contract is medio juli 2017 gereed en wordt medio augustus 2017 aanbesteed.

Begin 2018 wordt de definitieve gunning aan de aannemer verwacht. Rekening houdende met de voorbereidende werkzaamheden start de uitvoering medio april 2018. De totale uitvoeringsduur is circa 18 maanden.

Ten behoeve van het op te stellen Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan voor de uitvoeringsfase (BLVC-uitvoeringsplan) worden in de komende periode nog informatiebijeenkomsten met de buurt en ondernemers georganiseerd.

7 Communicatie

Bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden worden via de volgende communicatiemiddelen op de hoogte gehouden van belangrijke updates:

- Projectwebsite:
www.amsterdam.nl/projecten/eilandenboulevard
- Facebook Gebied Centrum Oost
- Petersburgjournaal, 1x per kwartaal
- Stadsdeelkrant, incidenteel

Op de projectwebsite worden alle verslagen en documenten over het project gepubliceerd. Op Facebook, het Petersburgjournaal en de Stadsdeelkrant worden nieuwsberichten gepubliceerd over het project.

Direct aanspreekpunt voor vragen over het project is de omgevingsmanager
Email: vernieuwen.eilandenboulevard@amsterdam.nl
telefoon: 0611377600

8 Bijlagen

8.1 samenvatting resultaten technische onderzoeken

Milieukundig bodem- en verhardingsonderzoek

De bodem is tot 1,0 meter onder het maaiveld maximaal licht verontreinigd. Voor een deel van de werkzaamheden dient door de aannemer gewerkt te worden onder de veiligheidsklasse Basisklasse. Voor de overige delen is geen veiligheidsklasse van toepassing. De ondergrond, van af 1,0 m onder het maaiveld is verontreinigd. Deze verontreinigingen hangen samen met diverse ophoging uit het verleden. Dergelijke ophoog lagen zijn vrijwel in de gehele Amsterdamse binnenstad aanwezig. Werkzaamheden in verontreinigde grond dienen uit gevoerd te worden onder een veiligheidsklasse (T-klasse). Het grondwater is maximaal licht verontreinigd. Het asfalt is niet teerhoudend en vanuit milieu hygiënisch oogpunt geschikt voor hergebruik. Een deel van het funderingsmateriaal onder de bestrating is beperkt herbruikbaar. Het andere deel kan als een niet vormgegeven bouwstof vrij toegepast worden. De aangetoonde concentraties asbest op basis van het verkennend onderzoek liggen ruim onder de drempelwaarde (50 mg/kg ds). Het onderzoek toont aan dat er geen sprake van verontreinigingen met asbest. Er is dan ook geen noodzaak tot het uitvoeren van nader asbestonderzoek.

Bomen Effect Analyse

Ten behoeve van de herprofilering van de Eilandenboulevard worden er geen bomen gekapt. In de Bomen Effect Analyse zijn de effecten van het ontwerp op de (groeiplaats) van bestaande bomen geïnventariseerd, bestudeerd en opgelost.

Er dient één boom verplaatst te worden die in het toekomstige fietspad staat. Deze boom is beoordeeld als verplantbaar. Daar-

naast is het ontwerp op enkele onderdelen ten gunste van de groeiplaats van bomen aangepast. De aanleg van een asfalt fietspad en een parkeerstrook langs de bomen is onder voorwaarden mogelijk. Dit geldt ook, zoals eerder beschreven in hoofdstuk 2, paragraaf 5 voor de toepassing van halfverharding bij de wandelboulevard en het Kattenburgerplein

Het overgrote deel van de bomen heeft een redelijk tot goede conditie. Er zijn 16 bomen met een levensduurverwachting van minder dan 10 jaar. In overleg met de hoofdstedelijk boomconsulent en beheerders van het stadsdeel is ervoor gekozen deze bomen te handhaven. De voorgenomen werkzaamheden vormen daarbij een risico voor deze bomen. Geadviseerd is om gedurende de werkzaamheden een toezichthouder aan te stellen tijdens het werken rondom bomen.

Ecologisch onderzoek / Flora en Fauna

De geplande ontwikkeling is overeenkomstig met het gemeentelijk beleid, als beschreven in de Structuurvisie Amsterdam 2040. In de te verplaatsen boom zijn geen beschermde natuurwaarden aanwezig. Voor de voorgenomen werkzaamheden wordt een werkprotocol opgesteld.

Verharding- en funderingsadvies

In de bestekfase wordt het verharding- en funderingsadvies uitgewerkt. In dit onderzoek wordt de opbouw van de toe te passen verhardingen berekend op onder andere de verkeersbelastbaarheid.

Kabels & leidingen (wenstracé)

Het kabels en leidingenontwerp is uitvoerbaar. In de vervolgfase worden met kabels- en leidingeigenaren nadere afspraken ge-

maakt over eventuele onderhoudswerkzaamheden die zij graag vooruitlopend of gelijktijdig met de uitvoering van de Eilandenboulevard willen uitvoeren. Deze werkzaamheden moeten nauwkeurig op elkaar worden afgestemd.

Obstakelonderzoek

Het gebied kent een lange geschiedenis en er zijn veel bebouwingen geweest. Eventuele obstakels zijn naar alle waarschijnlijkheid bij de aanleg van de bestaande weg en kabels en leidingen verwijderd.

Hoogteplan/rainproof

Om een exact beeld te krijgen van de hoogteverschillen langs de Eilandenboulevard is een uitgebreide landmeting uitgevoerd. Het ontwerp is getoetst aan de richtlijnen van Rainproof. In de bestekfase wordt het hoogteplan opgesteld, dat exact bepaald hoe wordt afgewaterd en waar kolken gepositioneerd worden.

Archeologie

De afdeling Monumenten en Archeologie is bevestigd dat aangezien de voorgenomen bodemingrepen niet dieper gaat dan het niveau van de bestaande kabels, dit niet leidt tot aantasten van eventuele archeologische waarden. Er hoeft om die reden geen archeologisch onderzoek plaats te vinden. Wel geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden onverhoopt toch vondsten, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoeden dat deze van archeologische waarden zijn, dient dit aan Monumenten en Archeologie gemeld te worden.

Niet Gesprongen Explosieven(NGE)

Op 25 mei 2016 is voor het hele grondgebied van de gemeente Amsterdam een concept NGE-kaart gemaakt. Op basis van het NGE-onderzoek is de Eilandenboulevard niet verdacht en is vervolgonderzoek niet nodig.

Luchtkwaliteit

Binnen Amsterdam is het uitvoeren van luchtkwaliteit metingen en monitoring daarvan belegd bij het Programmabureau Luchtkwaliteit. De gemeente Amsterdam werkt samen met andere overheden in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit aan de uitvoering en monitoring van maatregelen voor de luchtkwaliteit om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen. Het programmabureau stelt dat de NO2 concentratie op de Eilandenboulevard onder de norm van 40ug/m3 ligt. Omdat hier wordt voldaan aan de wettelijke normen geeft het programmabureau aan dat er voor de Eilandenboulevard geen aanleiding is om extra metingen te verrichten.

Trilling onderzoek

In de vervolgfase wordt onderzocht of de aan te leggen plateau's leiden tot trillingen. Indien dit het geval is worden beheersmaatregelen (onder andere aanpassing fundering laag) getroffen om dit te voorkomen, zodat aan de normen wordt voldaan.

Snelheidsmetingen

Snelheidsmetingen worden voor de start van de uitvoering (nulmeting) en in de periode na de uitvoering (controle metingen) worden uitgevoerd.

COLOFON

Dit is een publicatie van Project Eilandenboulevard

* de artist impressions geven een vereenvoudigde weergave van de toekomstige sfeer op de Eilandenboulevard. Aan de artist impressions kunnen geen rechten worden ontleend.

Meer informatie over de Eilandenboulevard
www.amsterdam.nl/projecten/eilandenboulevard

GEMEENTE AMSTERDAM

| | |
|--------------------|------------------------|
| Opdrachtgever: | Stadsdeel Centrum |
| Projectmanagement: | Ingenieursbureau |
| Ontwerp: | Ruimte en Duurzaamheid |
| Civiele techniek: | Ingenieursbureau |
| Visualisaties: | DCAP |

Datum: 14 februari 2017