

Notulen informatiebijeenkomst Eilandenboulevard

Telefoon	06 4150 7071
E-mail	judith.de.graaf@amsterdam.nl
Datum	21 december 2016
Plaats	Marineterrein, Kattenburgerstraat 5, 1018 JA Amsterdam
Aanwezig	Vincent de Klerk, voorzitter Jeanine van Pinxteren, dagelijks bestuurder bestuurscommissie stadsdeel Centrum Robby van Beveren, gebiedsmanager Centrum-Oost, gemeente Amsterdam Jeroen Dijk, ambtelijk opdrachtgever, gemeente Amsterdam Stefan Poot, projectmanager, gemeente Amsterdam Caroline Pompe, ontwerper openbare ruimte, gemeente Amsterdam Judith de Graaf, omgevingsmanager, gemeente Amsterdam Frank Bruin, technisch projectleider, gemeente Amsterdam Hans Kaljee hoofdstedelijk bomenconsulent, gemeente Amsterdam Eveline Papa, communicatieadviseur, gemeente Amsterdam Hanny Thomas, communicatieadviseur, gemeente Amsterdam Circa 75bewoners en anderszins betrokkenen (waaronder Arnold Korporaal en Jos Heijnen, beiden Petersburg Journaal, Jeroen Verhulst, Eilandenoverleg en vertegenwoordigers van de ondernemersvereniging)
Verslag	Cunera Frisart

1. Opening, inleiding en proces

Dhr. De Klerk opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom.

Een snelle inventarisatie leert, dat ongeveer vijf aanwezigen de vorige informatiebijeenkomst over de Eilandenboulevard op 1 juli 2015 in Artis ook bezochten. Het projectteam is sinds juni 2016 vernieuwd en de leden stellen zichzelf kort voor.

Onderwerp van deze bijeenkomst is de technische uitwerking van het vastgestelde wegprofiel voor de Eilandenboulevard; doel is bewoners hierover te informeren en de laatste puntjes op de i te zetten. Het gaat nu *niet* over fase 2, het talud en het water; daarmee start het projectteam begin 2017 (zie verder).

Mw. Van Pinxteren, inmiddels zes jaar dagelijks bestuurder in stadsdeel Centrum en zelf bewoner van de Oostelijke Eilanden, herinnert zich de levendige werkbijeenkomsten in Het Werkteater nog goed, waar honderden aanwezigen uit de buurt in subgroepen hun visie gaven op de Eilandenboulevard en wensen en ideeën inventariseerden ten behoeve van de uiteindelijke plannen. Het betreft een omvangrijk project, dat de inmiddels wat versleten langste straat van de binnenstad met ook nog een aanzienlijk talud en water deel moet omtoveren in een straat van deze tijd met mogelijkheden van deze tijd. Mw. Van Pinxteren kijkt uit naar het eindresultaat, dat net na de huidige bestuursperiode een feit zal zijn.

Proces fase 1: wegprofiel

21 december 2016	: informatiebijeenkomst, laatste puntjes op de i
januari 2017	: verwerken reacties/opmerkingen
28 februari 2017	: besluitvorming Algemeen Bestuur (AB)
maart - juli 2017	: opstellen bestektekening/contract
augustus 2017 - januari 2018	: aanbesteding en gunning aan aannemer
datum onbekend	: informatiebijeenkomst(en) over uitvoering
april 2018 - maart 2020	: uitvoering

Proces fase 2: talud en water

(planning op hoofdlijnen, aparte aanbesteding dus niet samen met fase 1)

1^e kwartaal 2017 : start evaluatie pilot
1^e kwartaal 2017 : opstellen proces planvorming
half april 2017 : voorstel naar AB

2. Toelichting ontwerp (Caroline Pompe)

Masterplan Eilandenboulevard kent drie pijlers: de stedenbouwkundige structuur en haar cultuurhistorische waarde, bestaande beleidskaders en tien uitgangspunten (20 november 2012 vastgesteld door toenmalige stadsdeelraad). De belangrijkste daarvan zijn: vertragen van gemotoriseerd verkeer, meer ruimte voor voetganger en fietser en een hoogwaardige, aantrekkelijke uitstraling; een en ander opdat de Eilandenboulevard zal veranderen van verkeers- in verblijfsgebied.

Aan de hand van artist impressions wordt duidelijk gemaakt hoe dat er in de toekomst uit zal zien. Ook is een exemplaar te zien van de rode klinkers die zullen worden toegepast.

Het Kattenburgerplein, waar de viskraam een plek krijgt, zal worden uitgevoerd in halfverharding met een trottoir erlangs voor de toegankelijkheid van minder validen. Een kader van plantenbakken draagt bij aan een intieme sfeer en voorkomt bovendien, dat fietsers/scooters dwars over het plein kunnen rijden. De rijbaan wordt voorzien van een zogeheten middengeleider (strook klinkers iets boven het niveau van de rijbaan) en op vier plekken een drempelplateau en overige maatregelen om de snelheid van het verkeer te remmen.

Een van de plateaus ligt ter hoogte van de Oosterkerk; door de klinkers hier door te laten lopen tot aan de kerk wordt het pleingevoel versterkt.

Op het Czaar Peterplein, waar de bloemenstal een plek krijgt, worden de klinkers in visgraatpatroon gelegd (zoals parket in ruime wat chiquere panden), wat het plein een hoogwaardige uitstraling geeft.

Over de gehele lengte van de Eilandenboulevard wordt aan de waterzijde een vier meter brede wandelboulevard gerealiseerd van 3.50m brede halfverharding (waarin ook de bomen staan) en langs de parkeervakken een 0.50m brede uitstapstrook van klinkers. Bankjes en lantaarnpalen worden van het type, dat ook op de grachten is toegepast. Om met de lagere lantaarnpalen naast een intiemere sfeer hetzelfde lichtniveau te behalen als met de huidige lichtmasten, worden er meer geplaatst dan nu het geval is.

In het projectgebied worden vier nieuwe locaties met ondergrondse afvalcontainers voor glas, kunststof, papier en restafval gerealiseerd en op de pleinen en bij de duikers worden afvalbakken geplaatst. Dit en op de juiste manier aanbieden van afval helpt bij het bestrijden van ratten.

Van de 171 parkeerplaatsen verdwijnen er 20. Er komen invalidenparkeerplaatsen, laad&losplaatsen, plaatsen voor elektrische auto's (oplaadplekken) en reguliere parkeerplaatsen. Bushaltes liggen tegenover elkaar. Voor fietsparkeren worden fietsnietjes geplaatst en fietsparkeervakken gerealiseerd (voor bezoekers), in totaal met dezelfde capaciteit als de huidige rekken.

Er worden geen bomen gekapt. Wel wordt een boom verplaatst naar een andere plek langs de Eilandenboulevard, omdat deze anders in het fietspad terecht zou komen. De negen bomen, die in het wegprofiel ontbreken (inclusief bomen Oosterkerk) worden conform de herplantplicht in het projectgebied herplant. Voor de bomen ter hoogte van de Oosterkerk loopt een aparte discussie, aangezien in het masterplan de wens staat voor meer zicht op de kerk versus behoud van de bomen. Inmiddels zijn twee bomen gekapt, omdat ze ziek waren. De beslissing 'zo houden voor het zicht op de kerk' of 'terugplanten' is aan het AB).

Met betrekking tot terrassen geldt, dat op trottoirs altijd een obstakelvrije doorloopruimte van 2,5 meter moet zijn en op de pleinen maatwerk wordt toegepast, aangezien daar meer ruimte is.

Momenteel staan er vijf peperbussen en één wildplakzuil, waarvan de peperbus bij de Oosterkerk een nutsvoorziening herbergt. Het voorstel is om het totale aantal terug te brengen tot twee, een peperbus bij de Oosterkerk en de wildplakzuil te verplaatsen naar Het Werkteater, zodat men de mogelijkheid behoudt tot vrijheid van meningsuiting.

Uit goed gevulde en onderhouden geveltuintjes blijkt een zekere betrokkenheid van bewoners bij de openbare ruimte in de straat. Een aantal ondernemers heeft al aangegeven dit ook voor hun deur te willen. Het stadsdeel verzoekt belangstellenden voor een geveltuintje dit te melden, zodat de aanleg daarvan direct bij de uitvoer van het project kan worden meegenomen. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om boomvakken met planten te vullen.

3. Vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

Waar mogelijk zijn de onderwerpen gegroepeerd en vragen/opmerkingen en antwoorden samengevat.

Groen

V Kunnen bloembakken ook vervangen worden door heggen of iets dergelijks?

- A Nee, dat heeft niet de voorkeur vanuit het ontwerp. Dit wordt nader afgestemd met de afdeling beheer en kan mogelijk anders worden uitgevoerd.

Fietsers en voetgangers

- V Liggen fietspad en trottoir straks op gelijke hoogte?

A Tussen fietspad en trottoir komt een klein hoogteverschil.

- V Wat blijft over van het idee van shared space aan de waterzijde?

A Op de half verharding aan de waterzijde mag gefietst worden volgens het principe 'de fiets is te gast'. Het officiële fietspad bevindt zich aan de gevelzijde.

- V Een bewoner vreest, dat de halfverharding dichtslibt en met herfstbladeren erop spekglad wordt en een favoriete ondergrond voor honden om te poepen.

A Er is onderzocht uit welk materiaal de halfverharding het beste kan bestaan om dichtslibben te voorkomen en de bomen niet te belasten.

Dhr. Kaljee (hoofdstedelijk bomenconsulent gemeente Amsterdam) legt uit, dat de term 'halfverharding' misleidend kan zijn, aangezien er tegenwoordig vele tientallen soorten halfverharding zijn, en zelf zeer open asfalt beton (bekende ZOAB op snelwegen) als halfverharding wordt gebruikt. Onder andere leem is niet zuurstof- en waterdoorlatend. Op de Eilandenboulevard wordt echter gekozen voor een zanderig laagje met een zogeheten afstrooilaag vergelijkbaar met het Kattenburgerplein Deze combinatie is waterdoorlatend, gaat onkruidgroei tegen en is niet glad. Voorbeeld in Den Haag (park Clingendael) van dit type halfverharding waarbij er goede ervaringen zijn met beheer en de gezondheid van bomen:



Foto gemaakt tijdens werkbezoek. halfverharding in park Clingendael.

Verkeer, parkeren, halteren

- V Wat wordt de toegestane snelheid voor autoverkeer?

A Net als nu: 50km/uur.

V Een van de aanwezigen heeft naar aanleiding van de opmerkingen tijdens eerdergenoemde werkbijeenkomsten in Het Werkteater over te snel rijden eens extra opgelet. Zijn conclusie is, dat er

niet harder wordt gereden dan elders in de stad en dat ook geen sprake is van regelmatig ongelukken.

V Waar dienen brommers/scooters te rijden?

A Dhr. Dijk antwoordt, dat in de zomer van 2016 is besloten, dat scooters/brom-/snorfietsen in 2020 naar de rijbaan verhuizen en vanaf dan op een fietspad alleen nog gefietst mag worden.

V Waar wordt het fietsparkeren gerealiseerd?

A Fietsnietjes en fietsparkeervakken worden op ongeveer dezelfde plekken gerealiseerd als waar nu de fietsenrekken staan.

V Waar halteren de bussen?

A Bussen stoppen bij de haltes op de rijbaan; dit heeft meteen ook een vertragend effect op het overige autoverkeer.

Duikers

V De spreker is verbaasd dat in de Watervisie Amsterdam 2040 staat, dat vanaf 2018 rondvaartboten onder beide duikers door zullen kunnen varen.

A Mw. Van Pinxteren antwoordt, dat het stadsdeel erop gewezen heeft, dat een en ander niet conform het besluit van de voormalige stadsdeelraad is (dat bovendien is overgenomen door het huidige AB van stadsdeel Centrum). Als deze beslissing wordt overruled door de Watervisie en bewoners en anderszins betrokkenen het daar niet mee eens zijn, dan adviseert mw. Van Pinxteren hen om richting de politiek van zich te laten horen.

Diversen

V Wordt tramrails Czaar Peterstraat in grint ingebed?

A Nee.

4. Reactie Eilandenoverleg (Jeroen Verhulst)

Het Eilandenoverleg heeft haar standpunt bepaald over de volgende twee punten kenbaar gemaakt:

- bomen voor Oosterkerk

In 2014 werd na bespreking van het Masterplan Eilandenboulevard het amendement aangenomen, dat geen bomen om esthetische redenen gekapt zouden worden en de bomenstructuur behouden zou blijven. Daarom dringt het Eilandenoverleg erop aan de herplantplicht naar aanleiding van de inmiddels vanwege ziekte gekapte bomen voor de Oosterkerk zodanig uit te voeren, dat nieuwe, zo groot mogelijke bomen voor de Oosterkerk worden geplant in plaats van elders in het gebied. Op die manier blijft de Eilandenboulevard een bomenlaan en de Oosterkerk, die boven de bomen uitsteekt, zal ook *met* bomen ervoor zichtbaar blijven;

- materiaalkeuze voetpad aan waterzijde

Halfverharding waarvan de bovenlaag wordt afgesloten is slecht voor bomen en kan modderig worden, waardoor minder begaanbaar voor rolstoelen, rollators en kinderwagens. Een voetgangersgebied, waar ook fietsers zijn toegestaan, voelt voor voetgangers ongemakkelijk; zij weten nooit waar een fietser verwacht kan worden. Het Eilandenoverleg is daarom geen voorstander van uitbreiding van het talud ten behoeve van een goede standplaats voor de bomen ten koste van het voetpad, dat dan een 4.00m brede strook van halfverharding/uitstapstrook wordt, maar pleit voor een 5.60m brede strook van roodbruine klinkers - zoals aan de huizenzijde wordt toegepast - met een markering, die aangeeft waar fietsers mogen fietsen en voor handhaven van de afscheiding van het talud zoals die nu is. Dit bredere voetpad biedt tevens ruimte voor bankjes en fietsparkeervoorzieningen.

Daarnaast wil het Eilandenoverleg graag afspraken maken over monitoring van het resultaat na oplevering (verschil voor en na oplevering als het gaat om aantallen, snelheden en veiligheid bij de oversteek zonder stoplichten ter hoogte van Oosterkerk).

Reactie

De meningen over al dan niet herplanten van bomen voor de Oosterkerk blijken verdeeld. Een deel van de aanwezigen vindt de situatie nu, met veel zicht op de kerk, erg mooi en is van mening dat voor het 'laangevoel' niet overal een boom hoeft te staan. Uit een snelle peiling blijkt de meerderheid van de aanwezigen *geen* herplant voor de Oosterkerk te willen.

Fietsers gedogen in het voetgangersgebied vindt niet iedereen een goed idee.

PAUZE

Op diverse tafels en aan de muur zijn plattegronden en foto's (artist impressions) van de nieuwe situatie te zien aan de hand waarvan de aanwezigen aan leden van het projectteam vragen stellen en de laatste tips meegeven.

5. Laatste ronde vraag/opmerking (V) en antwoord (A)

- V De pilot met een haag aan de waterkant wordt pas geëvalueerd bij fase 2 Talud en Water. In de praktijk grenst de haag aan het wegprofiel (fase 1). De spreker wil niet, dat de haag te zijner tijd als onderdeel van de weg wordt gezien en dan niet meer besproken wordt, omdat die fase dan al een gepasseerd station is.
- A Mw. Van Pinxteren verzekert, dat dit niet zal gebeuren en zij benadrukt, dat een voetgangersgebied van 3.50 - 4.00m niet bepaald krap bemeten is.
- A Mw. Pompe voegt toe, dat de precieze grens tussen talud en halfverharding per boom wordt bekeken, aangezien de bomen niet exact in een rechte lijn staan.
- V Hoewel een van de doelen van de nieuwe inrichting is om minder autoverkeer via de Eilandenboulevard te laten rijden en met een lagere snelheid, stimuleren de opstelvakken juist, dat verkeer naar de Eilandenboulevard zal rijden. Verkeer op de Prins Hendrikkade wordt naar verwachting aanzienlijk minder.
- A Dhr. Dijk legt uit, dat bij gebrek aan opstelvakken al het verkeer zal conflicteren met fietsers, die dan geen groenlicht krijgen. Voorkomen van drukte en hard rijden, zal het gevolg zijn van het veranderde wegprofiel op de Eilandenboulevard zelf.
- V Een van de aanwezigen uit zijn zorg over het feit, dat op de artist impression bij de Oosterkerk geen stoplichten staan, die het invoegen vanuit de zijstraat op de Eilandenboulevard regelen.
- A Mw. Pompe antwoordt, dat uit berekeningen is gebleken, dat stoplichten hier niet nodig zijn. Desondanks worden ondergrondse mantelbuizen aangelegd, zodat stoplichten vrij eenvoudig zijn aan te sluiten, mochten deze in de toekomst toch nodig/wenselijk zijn.

6. Sluiting

Op de vraag van de voorzitter om te benoemen hoe men de bijeenkomst heeft ervaren, vallen onder andere de volgende woorden: kort, krachtig, zakelijk, informatief, beter dan andere bijeenkomsten.

7. Informatie en reacties

Voor het vinden van meer informatie, stellen van vragen en geven van reacties:

- www.amsterdam.nl/projecten/eilandenboulevard;
- vernieuwen.eilandenboulevard@amsterdam.nl;
- 06 1137 7600 omgevingsmanager Judith de Graaf;
- Petersburg Journaal (magazine voor bewoners en ondernemers Oostelijke Eilanden, Kadijken, Czaar Peterbuurt en Funenpark, waarin stadsdeel Centrum en woningcorporatie Stadgenoot informeren over alle bouwactiviteiten in de buurt);
- www.facebook.com/StadsdeelCentrumOost
- Stadsdeelkrant;
- www.buitenbeter.nl

Niets meer aan de orde zijnde, bedankt Vincent de Klerk de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de bijeenkomst.