

Aan stadsdeel Centrum, Directie Omgevingsmanagement, afd. Projecten
t.a.v. dhr. K. Bes
stadsdeel@centrum.amsterdam.nl

INSPRAAKREACTIE VOORLOPIG ONTWERP WEGPROFIEL EILANDENBOULEVARD

Datum: 18 augustus 2015

Inhoudsopgave

0. Samenvatting	1
1. Inleiding: over het proces	2
- Buurtvergadering 22 juni 2015	
- Relatie met oeverinrichting	
- Tekortkomingen buurtenquête juli 2015	
2. Keuze uit varianten voor het wegprofiel	3
3. Keuze uit varianten voor het Kattenburgerplein	9
4. Keuze uit varianten voor het kruispunt Oosterkerk	
5. Inrichting wegprofiel bij Paerlduiker en Oesjesduiker	11
6. Oversteek Oostenburgervoorstraat	13
7. Aantal parkeerplaatsen in de drie varianten	14
8. Overige aanpassingen	15
- Uitvoering als 30 km weg	
- Voortzetting tweerichtingfietspad op Cruquiuskade tot ingang Funenpark	
- Vluchtheuvel in Kattenburgerstraat bij ingang Voorwerf Marineterrein	
9. Betrokkenheid bij uitwerking definitief ontwerp	15
BIJLAGE: Brief 28-7-2015 aan projectleider over buurtenquête Eilandenboulevard	16

0. Samenvatting

Het Eilandenoverleg is betrokken geweest bij de uitwerking van varianten voor de Eilandenboulevard. Het Eilandenoverleg kiest daarbij voor variant 1 voor het wegprofiel met een vrijliggend fietspad aan de waterzijde. De voordelen zijn vooral dat fietsers richting Funenmolen dan niet twee keer hoeven over te steken en dat zij ook zicht hebben op het water. De variant 3 met fietsstrook aan de waterzijde vinden wij onvoldoende veilig, evenals het informele fietspad in variant 2.

Wat betreft de verandering van de ventweg in een tweerichting fietspad en de parkeerplaatsen aan weerszijden van de rijweg is er geen verschil met de andere varianten. Voor het Kattenburgerplein heeft het Eilandenoverleg zelf een variant uitgewerkt. Door twee op[stelvakken te bundelen is het niet nodig om het plein te verkleinen en de monumentale boom op een vluchtheuvel te plaatsen, terwijl toch extra ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers aan de waterzijde.

Het Eilandenoverleg is verbaasd dat de projectgroep van het stadsdeel de stoplichten bij de Oosterkerk wil laten vervallen. De stoplichten zijn er destijds gekomen na een dodelijk ongeluk. Hier steken veel schoolkinderen over en fietsers van/naar de Kadijken. Ook voor auto's vanuit de Grote Wittenburgerstraat is het kruispunt te onoverzichtelijk om de stoplichten te kunnen weglaten

Het aantal parkeerplaatsen hoeft in alle varianten weinig af te wijken van het huidige aantal. Er is wel een correctie nodig wat betreft het aantal parkeerplaatsen in variant 1 ten opzichte van het presentatieboekje, waardoor het aantal parkeerplaatsen 26 hoger uitvalt.

1. Inleiding: over het proces

De deelraad Centrum heeft bij de behandeling van het Masterplan Eilandenboulevard in februari 2014 besloten dat de bewoners betrokken zouden worden bij de uitwerking van de varianten. De varianten hebben betrekking op het dwarsprofiel (wel/niet fietspad langs het water), de vormgeving van het Kattenburgerplein (wel/niet opschuiven richting woningen) en de verblijfsplekken aan het water. De ambtenaren van het stadsdeel hebben inderdaad de bewoners betrokken bij de uitwerking. Het Eilandenoverleg heeft daarvoor een werkgroepje gevormd samen met een vertegenwoordiging van de Vereniging de Nieuwe Vaart. Deze werkgroep heeft zich geconcentreerd op de correcte uitwerking van de voorkeursvarianten van het Eilandenoverleg voor het wegprofiel en voor het Kattenburgerplein. Aan het eind van het proces bleek dat de varianten voor de verblijfsplekken aan het water pas later uitgewerkt worden.

Het overleg is redelijk goed verlopen. Er waren vier overlegmomenten, maar na elk overlegmoment, moesten we steeds maanden wachten op de uitwerking van onze opmerkingen. We hadden behoefte aan sneller heen en weer schakelen bij de verwerking van onze reacties op de tekeningen.

Hoewel we betrokken zijn geweest bij de uitwerking, bevat deze reactie toch een aantal gevraagde aanpassingen van variant 1 'Eilandenoverleg'. Hoe kan dat?

- 1) Een aantal van onze opmerkingen is in de laatste fase niet of niet goed verwerkt;
- 2) De gevolgen van het verplaatsen van bushaltes voor het aantal parkeerplaatsen werden pas duidelijk in het presentatieboekje. In eerdere tekeningen had de variant 'Eilandenoverleg' juist meer parkeerplaatsen.
- 3) De werkgroep heeft de varianten op 22 juni voorgelegd aan een buurtvergadering. Hieruit zijn voorstellen voor wijzigingen van de variant 'Eilandenoverleg' voortgekomen.

Buurtvergadering 22 juni 2015

Het Eilandenoverleg wilde dat de voorstellen van de werkgroep vóór de officiële inspraakavond getoetst zouden worden in een buurtbijeenkomst waar alle bewoners van de Oostelijke Eilanden voor uitgenodigd zouden moeten worden.

Die bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 22 juni 2015. Er zijn daarvoor 5000 uitnodigingen verspreid op de Oostelijke Eilanden en Kadijken. Op de bijeenkomst waren 60 buurtbewoners aanwezig. Alle beslispunten zijn in beeld gebracht en voorgelegd aan de vergadering. De hoofdvarianten van het Eilandenoverleg werden daar volledig gesteund. Wel zijn op een aantal onderdelen aanpassingen gevraagd. Die komen in deze reactie terug.

Relatie met oeverinrichting

Op de Kattenburgergracht is ter plaatse van twee woonboten een proefproject voor de oeverinrichting uitgevoerd waarbij een blokhaag tussen de bomen is toegevoegd. Hierdoor wordt het voetpad 1.60 m versmald. Deze pilot is een experiment dat in overleg met de direct aanwonenden is ontwikkeld. Het zal over een jaar worden geëvalueerd.



Proefproject oeverinrichting

In het overleg van onze werkgroep met de ambtenaren is afgesproken dat de bestaande breedte van de weg inclusief voetpad uitgangspunt is bij het opstellen van varianten voor het wegprofiel. In strijd met deze afspraak is in alle varianten de blokhaag tussen de bomen getekend in het lengteprofiel en is deze ook te zien in de artists impressions.

Versmalling van het voetpad met 1.60 m leidt met name in variant 1 tot een te smal voetpad en gebrek aan ruimte om fietsen en straatmeubilair te plaatsen.

Wij willen het stadsdeel houden aan de afspraak dat bij de keuze van het wegprofiel de huidige breedte het uitgangspunt is, zodat uitbreiding van de oever ten koste van het wegprofiel geen deel mag uitmaken van de discussie.

Tekortkomingen buurtenquête juli 2015

Stadsdeel Centrum heeft over de inrichting Eilandenboulevard per brief van 13 juli 2015 een buurtenquête uitgezet onder 9000 bewoners van de Oostelijke Eilanden en Kadijken.

De werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg heeft per brief van 28 juli 2015 aan de projectleider Eilandenoverleg van het stadsdeel laten weten dat de vraagstelling van de buurtenquête over de Eilandenboulevard onduidelijk, onvolledig en op een aantal punten onjuist is. Daarom is de uitslag van deze enquête niet geschikt is om de beslissing over de herinrichting van de Eilandenboulevard richting te geven. Voor de argumentatie verwijzen wij naar bijlage 1.

2. Keuze uit varianten voor het wegprofiel

Er zijn op verzoek van de stadsdeelraad Centrum drie varianten ontwikkeld:

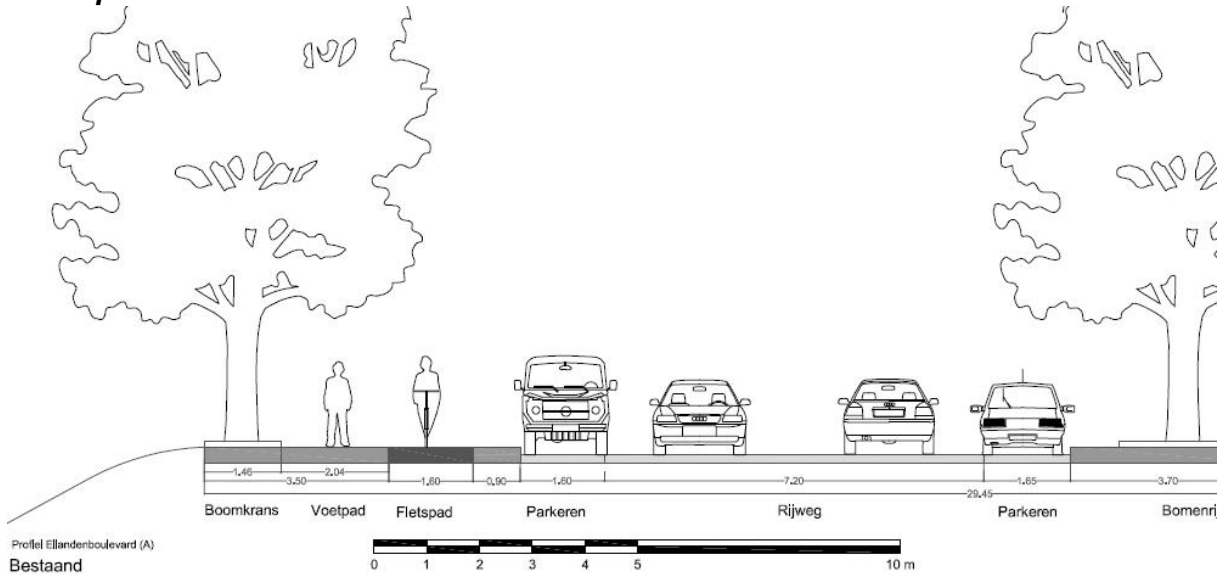
- 1) voorkeursvariant Eilandenoverleg met fietspad langs het water
- 2) voorkeursvariant Masterplan met rammelstrook en informeel fietspad op breed voetpad langs het water
- 3) variant met fietsstrook op de rijbaan aan de waterzijde. Deze variant is op verzoek van de deelraad toegevoegd.

In alle varianten is uitgegaan van vervanging van de ventweg door een tweerichtingfietspad omdat dit bij de beslissing door de deelraad over het Masterplan geen discussiepunt meer was.

De voorkeur van het Eilandenoverleg is in de buurtvergadering van 22 juni bevestigd.

Hierna beschrijven we eerst wat de kenmerken zijn van de varianten 2 en 3 en waarom we die minder goed vinden. Daarna behandelen we variant 1 en geven aan hoe die nadelen daar ondervangen worden. Vervolgens komen de varianten voor het Kattenburgerplein aan de orde en daarna gaan we in op elementen van het lengteprofiel: Oosterkerkplein, oversteek op de duikers, oversteek Oostenburgvoorstraat en de varianten voor het Kattenburgerplein. Tenslotte bespreken we het aantal parkeerplaatsen en de samenhang met de locatie van de bushaltes.

Dwarsprofiel bestaand

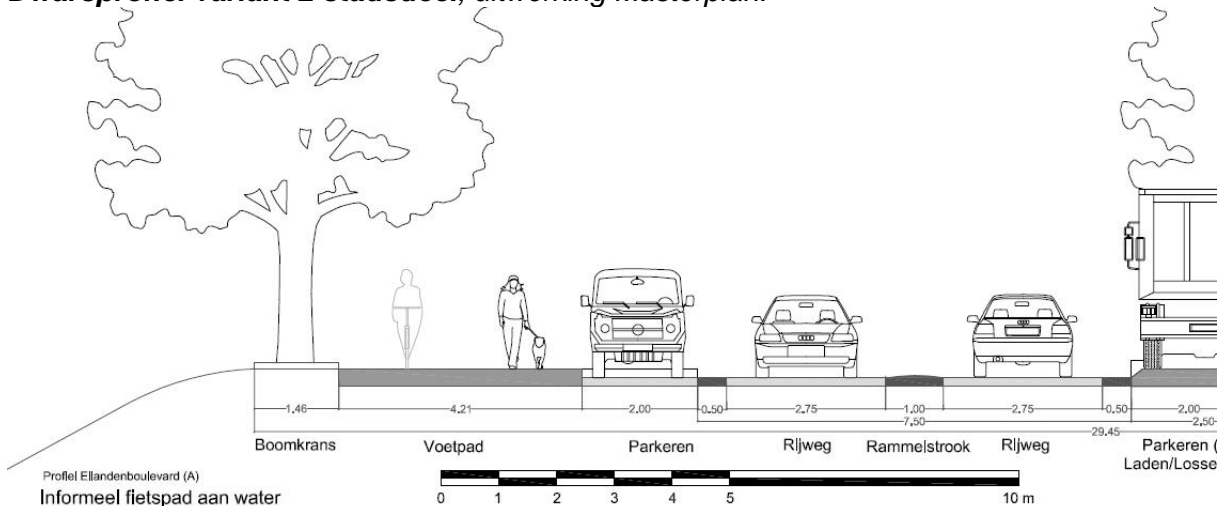


Voetpad 3,50-2,04 m.

Fietspad 1,60, Schampstrook 0,9 m, Parkeren 1,60, Rijbaan 7,20 m

Niet zichtbaar: ventweg met parkeerstrook.

Dwarsprofiel variant 2 stadsdeel, uitwerking Masterplan.



Voet-/fietspad 5,67 – 4,21 m breed.

Parkeren 2 m. Rijbaan 2 x 2,75 m + rammelstroken 1 m en 0,5 m

Niet zichtbaar: Ventweg vervangen door tweerichting fietspad en breder voetpad.

Het voetpad aan de waterkant is 2 m breder dan nu.

Inclusief rammelstroken is de rijbaan 30 cm breder dan nu, inclusief parkeervakken zelfs 1,10 m breder dan nu. Wij vrezen dat die visuele breedte uitnodigt tot hard rijden. De rijstroken tussen de rammelstroken zijn weliswaar smal, maar op een rijbaan van 2,75 m kan een personenauto van 1,7 – 1,9 m breed toch makkelijk hard rijden. Bovendien worden de stenen van de rammelstrook op advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) 'gemakkelijk overrijdbaar' gemaakt.

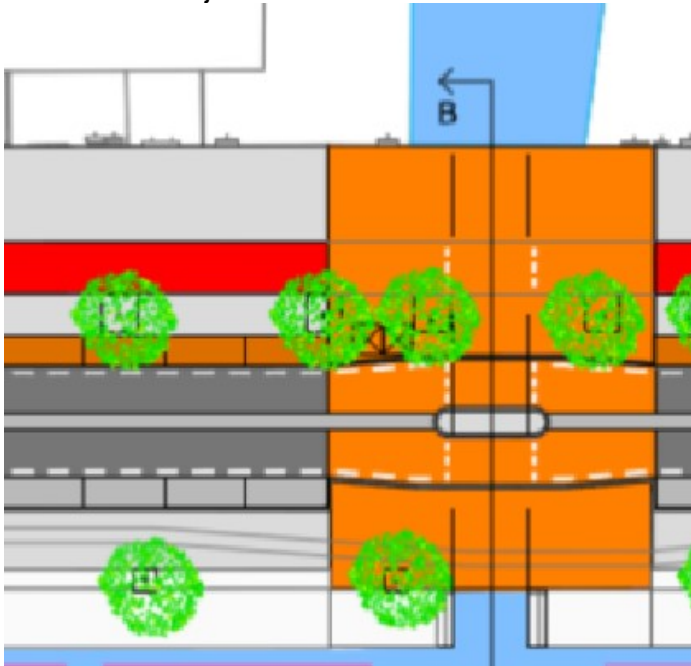
Laden en lossen vindt plaats op de parkeerplaatsen aan de huizenkant.

Op het voetpad zie je een dun fietsertje getekend. Dat geeft aan dat je mag fietsen op het voetpad, maar voetgangers voorrang moet geven.

Op de volgende afbeelding is te zien hoe dit informele fietspad van circa 1 meter breedte over het voetpad slingert.

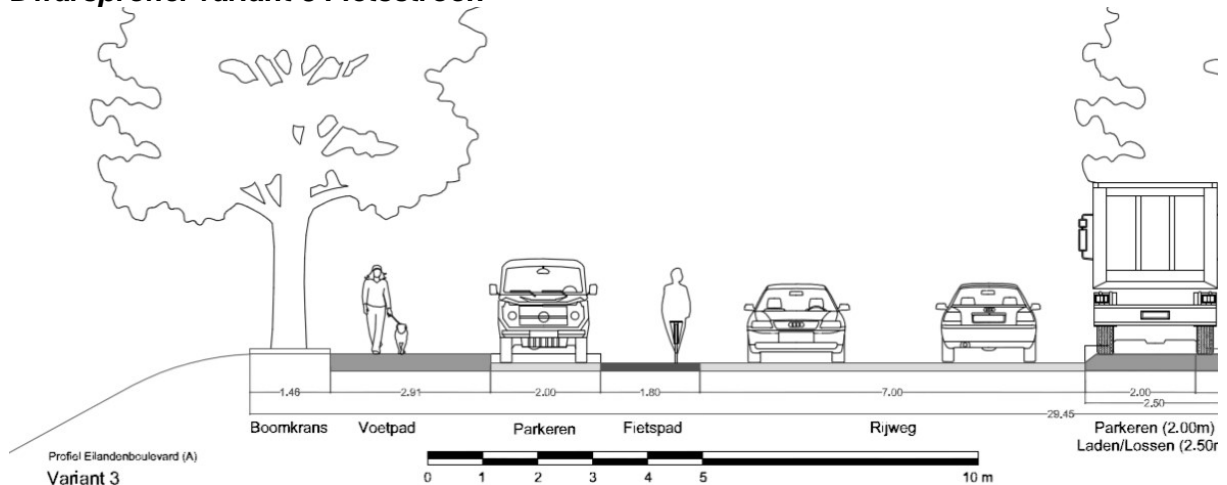
Het Eilandenoverleg en de bezoekers van de buurtbijeenkomst vinden dat geen goede oplossing. Voetgangers kunnen dan niet rustig lopen en schrikken zich telkens kapot van de fietsers die langskomen. Amsterdamse fietsers laten zich niet zo makkelijk disciplineren.

Regelmatig passeren hier grote groepen toeristen op huurfietsen op weg naar de molen/brouwerij het IJ. Dat combineert slecht met wandelaars.



Het informeel fietspad in variant 2 slingert over het voetpad.

Dwarsprofiel variant 3 Fietsstrook



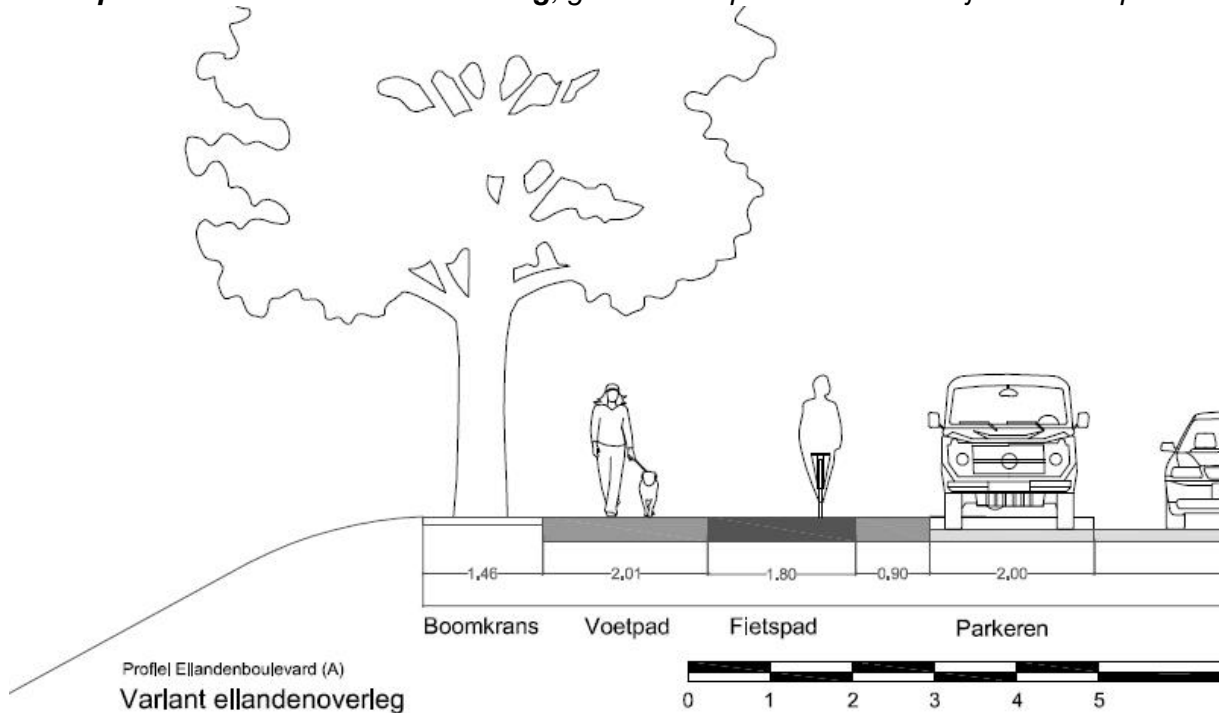
Voetpad 4.36 – 2.91 m.

Parkeren 2 m. Fietsstrook 1.80 m op rijbaan. Parkeren 2.00 m Rijbaan 7.00 m.

Niet zichtbaar: 2-richting fietspad aan de huizenkant.

In plaats van rammelstroken is aan de waterzijde een fietsstrook op de rijbaan opgenomen. Nadelen: minder veilig fietsen, portieren kunnen openklappen, geen zicht op het water. Deze variant is opgenomen vanwege een motie van de deelraad, maar noch het Eilandenoverleg, noch de ambtenaren, noch de Fietsersbond zijn enthousiast over deze variant. Wij verwachten dat de keuze in de bestuurscommissie zal gaan tussen variant 2 en 1.

Dwarsprofiel variant 1 Eilandenoeverleg, gebaseerd op buurtvoorkeur bij het Masterplan.



Voetpad 3.47 m – 2.01 m breed. (breedte winst mogelijk door verharding boomkrans)
 Fietspad 1.80 m breed. Schampstrook 0.9 m. Parkeren 2.00 m. Rijbaan 7.00 m breed.
 Geen niveauverschillen tussen voetpad, fietspad, schampstrook en boomkrans.
 Niet zichtbaar tweerichting fietspad aan de huizenkant. Overige indeling als variant 3.

Deze variant bevat geen rammelstroken, waardoor de weg visueel smaller is en minder uitnodigt tot hard rijden... De weg is 7 m breed, 20 cm minder dan nu. De parkeerplaatsen zijn 2 m breed i.p.v. 1,60 m nu, net als in andere varianten. Dat is tegenwoordig de norm. Het grote verschil is dat hier een vrijliggend fietspad is opgenomen aan de waterkant.

Voordelen van zo'n fietspad:

- 1) Veilig fietsen en beter doorfietsen dan op het 2-richting fietspad aan de huizenkant waar zijstraten op uitkomen.
- 2) Niet 2x oversteken als je naar de molen fietst.
- 3) Woonboten per fiets bereikbaar
- 4) Ook als fietser zicht op het water.
- 5) Minder druk op fietspad huizenkant, dat daardoor beter oversteekbaar is voor voetgangers..

Het fietspad is 1,80 m, 20 cm breder dan nu vanwege nieuwe normen.

Het voetpad is even breed als in de huidige situatie, maar de bruikbaarheid kan vergroot door de boomkransen op gelijk niveau als het voetpad te maken en te verharderen of een rooster neer te leggen. Dan is de bruikbare breedte ongeveer 50 cm groter.

Tot zover de drie basisvarianten voor het wegprofiel. De buurtvergadering heeft met een overweldigende meerderheid gekozen voor variant 1, met fietspad langs het water.

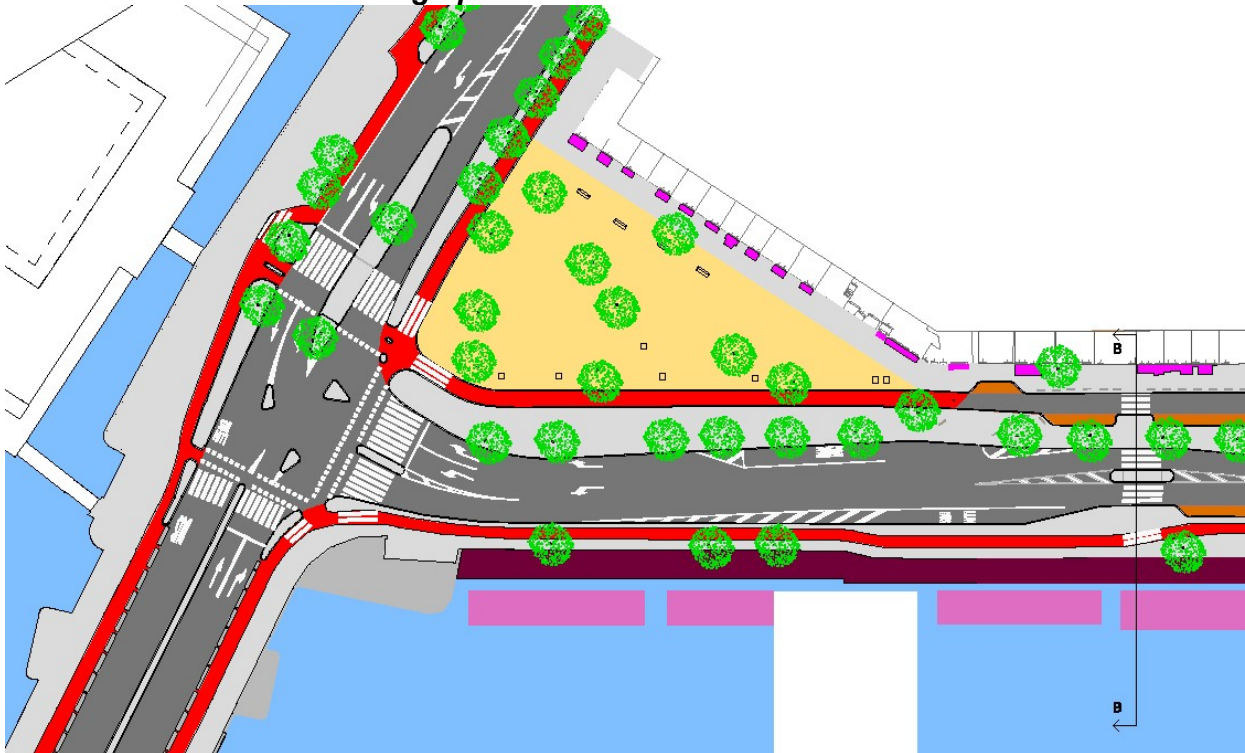
3. Keuze uit varianten Kattenburgerplein

Het grote knelpunt in de huidige situatie is dat het voetpad aan de waterzijde te smal is en dat er daar weinig opstelruimte is voor fietsers bij het stoplicht, zodat ze de fietsers blokkeren die vanaf de Prins Hendrikkade de Eilandenoeverleg willen oprijden.

De ambtenaren van het stadsdeel wilden daarom in het Masterplan het kruispunt opschuiven in de richting van de huizen. Daardoor wordt het plein kleiner en komt het verkeerslawaaï dichter bij de huizen. Dat gebeurt zowel in variant 2 als in variant 3.

Het Eilandenoverleg heeft een variant ontwikkeld waarbij het kruispunt niet opgeschoven hoeft te worden in de richting van de huizen. Door een opstelvak weg te laten ontstaat ruimte om het voetpad aan de waterzijde te verbreden.

Bestaande situatie Kattenburgerplein

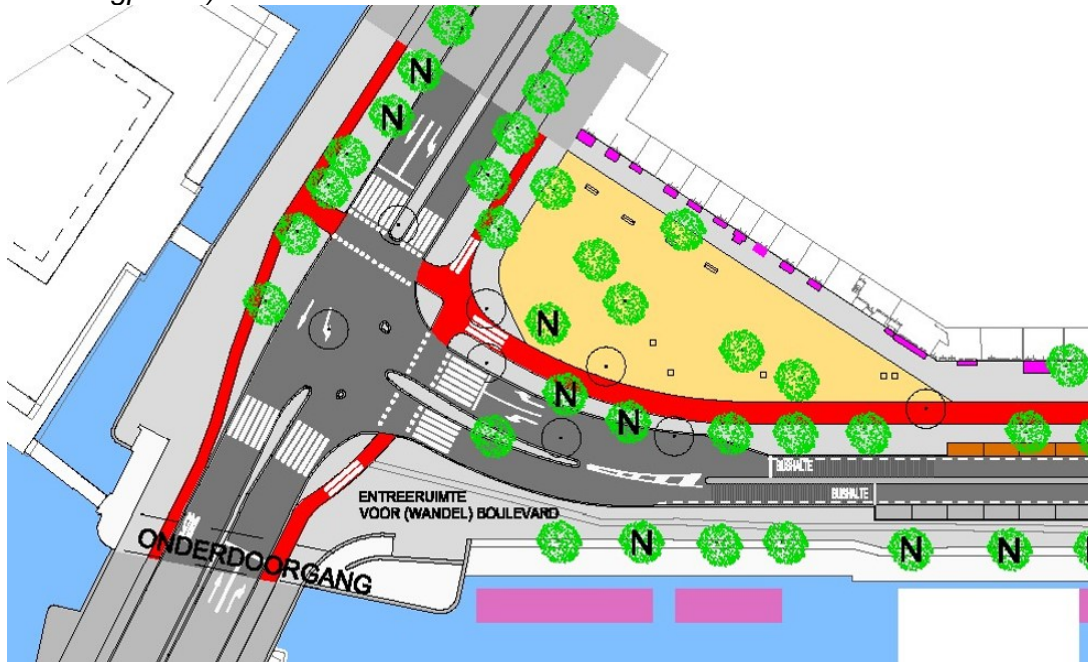


Monumentale boom Kattenburgerplein



Deze boom, verreweg de grootste en de meest monumentale van het Kattenburgerplein, komt in variant 2 en 3 op een vluchtheuveltje tussen het asfalt te staan. Dat is niet goed voor de boom. In variant 1 (met een opstelvak minder) kan de boom net als nu blijven staan aan de rand van het plein.

Variant Kattenburgerplein: uitwerking Masterplan met verlegd plein. (Hooft bij variant 2 en 3 wegprofiel)



In deze variant wordt het voetpad aan de waterzijde verbreed door het kruispunt op te schuiven naar de huizenkant. Het plein wordt daardoor kleiner en het verkeerslawaai komt dichterbij de huizen. De monumentale boom komt op een vluchtheuvel te staan tussen het asfalt. Dat betekent een langzame dood voor de boom. De wortels worden verstikt op een vluchtheuvel met aan weerszijden asfalt. Door de druk worden de wortels beschadigd en de boom maakt grote kans op beschadiging door aanrijding.

Twee grote bomen op een vluchtheuvel voor het Scheepvaartmuseum moeten gekapt worden, plus een aantal kleinere bomen op het plein (de cirkels die niet groen zijn). Een N in het groen staat voor een nieuwe boom die geplant wordt. Het duurt lang voordat die dezelfde omvang bereiken als de huidige bomen.

Variant Kattenburgerplein Eilandenoverleg: een opstelvak minder aan de huizenkant.



De benodigde extra ruimte voor verbreding van het voetpad aan de waterzijde wordt in de variant van het Eilandenoverleg gevonden door een opstelvak weg te laten aan de huizenkant. Het plein hoeft daardoor niet opgeschoven worden naar de huizenkant en blijft even groot. De monumentale boom blijft gewoon op het plein staan. De twee grote bomen op de vluchtheuvel in de Kattenburgerstraat hoeven niet gekapt te worden.

De verkeerssituatie met een opstelvak minder lijkt dan op de Zeeburgerdijk bij het kruispunt Pontanusstraat. Daar is het nog drukker en er is een volledige kruising in plaats van een T-kruising, dus dan moet het hier zeker kunnen.

Door de ligging van de zebra zullen bezoekers van het Scheepvaartmuseum eerder geneigd zijn om aan de huizenkant over te steken dan in variant 2 en 3, wat goed is voor de winkels. Eigen verkeersstellingen van het afslaand verkeer op de Kattenburgergracht door het Eilandenoverleg op een aantal spitsmomenten wijzen uit dat er zelden meer dan 2 auto's in het rechtsafvak voor het stoplicht staan. Linksaf gaan 5x zoveel auto's als rechtsaf.

De Buurtvergadering van 22 juni heeft zich vrijwel unaniem uitgesproken voor deze variant. Wel is om een paar kleine aanpassingen gevraagd:

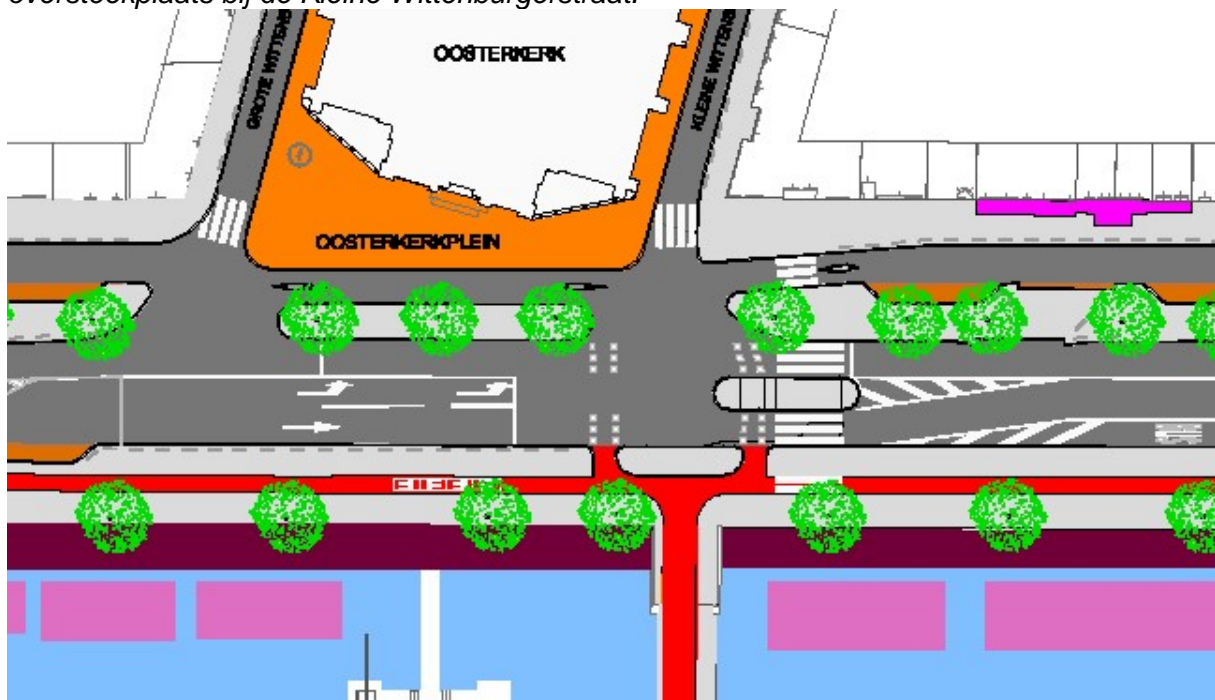
- Meer opstelruimte voor fietsers uit de richting Prins Hendrikkade bij het stoplicht, zodat fietsers richting fietspad langs water ongehinderd rechtsaf kunnen slaan;
- De verkeerslichten ook 's avonds en 's nachts laten werken in verband met de veiligheid van de fietsers;
- Tegelijk of voorafgaand aan de herprofilering van de Eilandenboulevard een vluchtheuvel aanbrengen in de Kattenburgerstraat ter hoogte van de ingang van het Marineterrein, om de oversteek voor fietsers en voetgangers te vergemakkelijken.

In de tekening van het stadsdeel van de variant Eilandenoverleg zijn daarnaast nog enkele aanpassingen noodzakelijk:

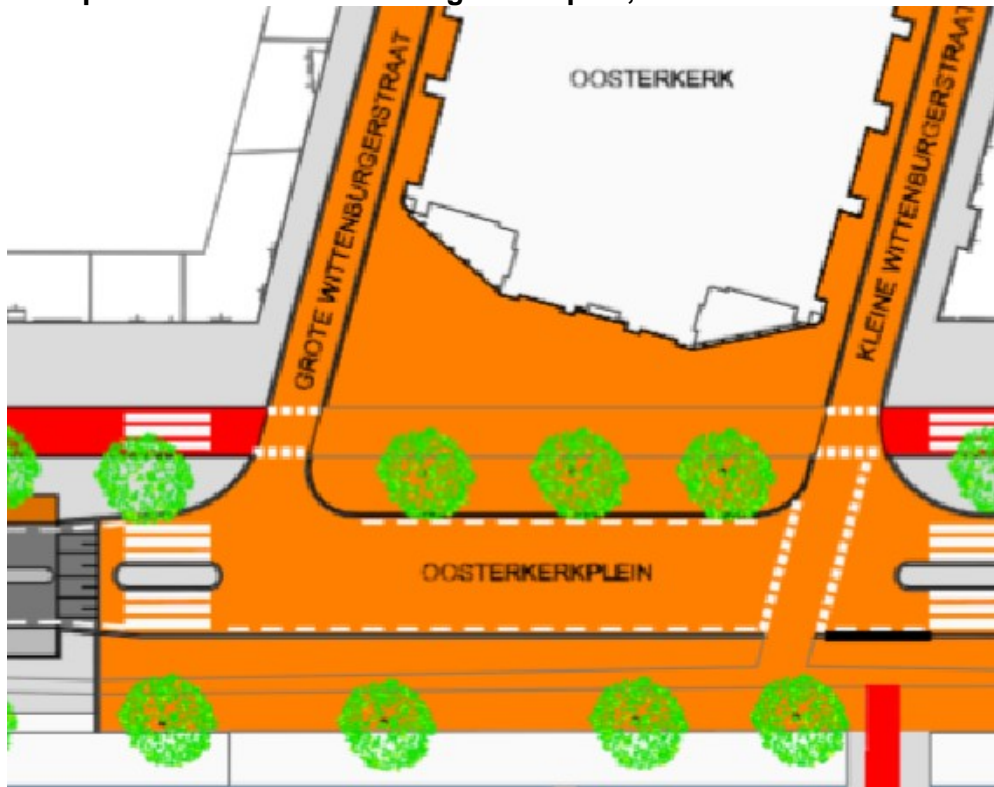
- De bushaltes kunnen opschuiven in de richting van de stoplichten conform de ligging in variant 2, waardoor 14 extra parkeerplaatsen mogelijk zijn (+9 aan de waterzijde en + 5 aan de gevelzijde). Zie voor de argumentatie ook hoofdstuk 7 Parkeerplaatsen.;
- De drie bomen aan de waterzijde hoeven niet gekapt te worden, maar kunnen dankzij de verbreding van het voetpad gewoon blijven staan;
- Een invalidenparkeerplaats realiseren voor Kattenburgergracht 3 en ook vóór de apotheek.

4. Keuze uit varianten voor het kruispunt Oosterkerk

Kruispunt Oosterkerk, huidige situatie met stoplichten, opstelvakken en één oversteekplaats bij de Kleine Wittenburgerstraat.



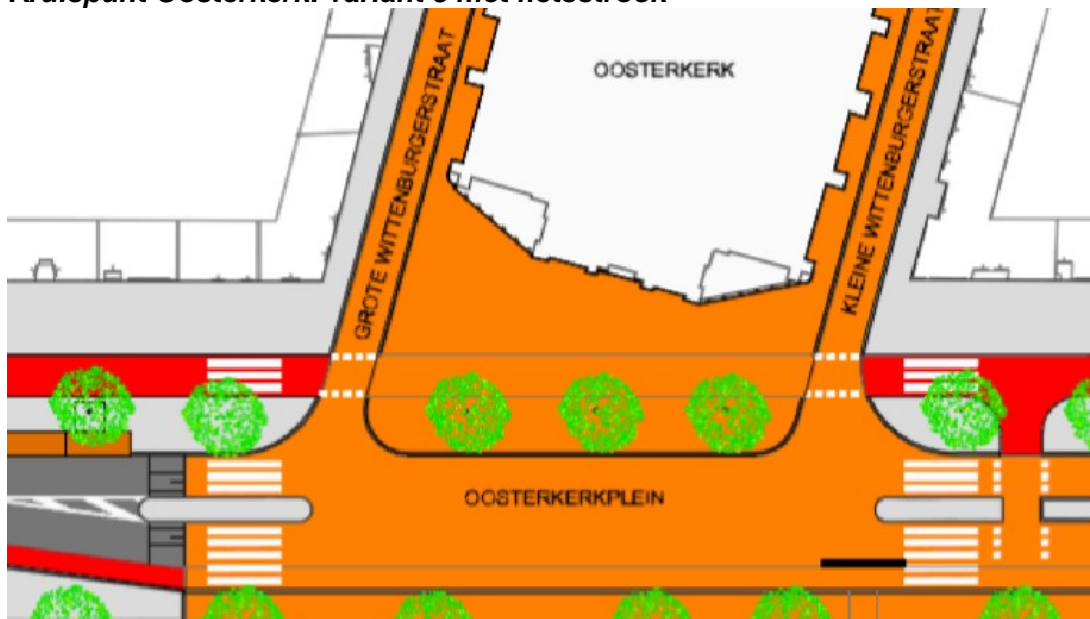
Kruispunt Oosterkerk uitwerking Masterplan, variant 2.



Verhoogd plein zonder stoplichten en zonder opstelvakken. Alles in één afwijkend materiaal bestraat om bijzondere situatie te markeren. Oversteekplaats zowel bij Kleine als Grote Wittenburgerstraat. Volgens de Verkeerslichtencommissie zijn stoplichten hier niet nodig. Bedenk wel dat fietsers en scooters hier van twee kanten komen op het fietspad langs de gevel.

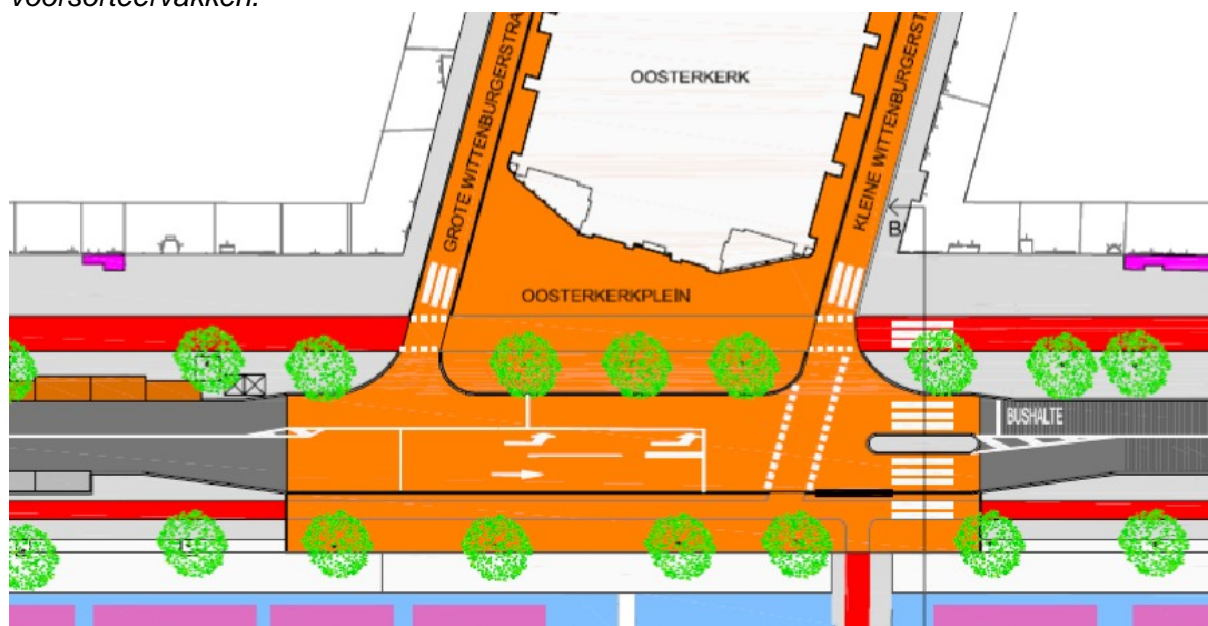
Bushalte achter de zebra Kleine Wittenburgerstraat in beide richtingen.

Kruispunt Oosterkerk: variant 3 met fietsstrook



Ook zonder stoplichten en opstelvakken. Fietsoversteek vanaf brug naar Kleine Wittenburgerstraat met omweg nodig uit tot fietsen over zebra. Dit lijkt geen serieuze variant.

Kruispunt Oosterkerk voorkeur Eilandenoverleg, variant 1, met stoplichten en voorsorteervakken.



Handhaven van de verkeerslichten is de uitdrukkelijke wens van het Eilandenoverleg. Dit wordt volledig gesteund door de buurtvergadering. Stoplichten zijn er indertijd gekomen na een dodelijk ongeluk. Kinderen moeten hier oversteken op weg naar school.

Gevraagde aanpassingen vanuit de buurtvergadering:

- 1) Ook een zebra en fietsoversteek in het verlengde van de Grote Wittenburgerstraat;
- 2) Uitvoeren als verhoogd kruisingsvlak;
- 3) Rijbaan en fietsoversteek terug naar oorspronkelijke ligging i.v.m. opstelruimte overstekende fietsers waterzijde en i.v.m. westwaarts opschuiven bushalte waterzijde.
- 4) Nieuwe boom op plaats gekapte boom voor Oosterkerk

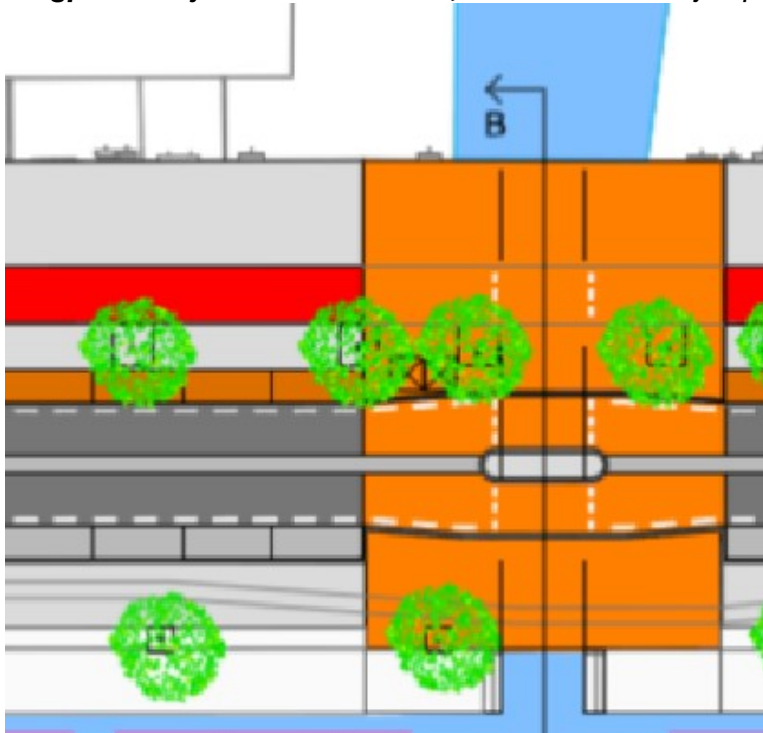
5. wegprofiel bij Paerlduiker en Oesjesduiker

De Paerlduiker en de Oesjesduiker markeren de overgang van respectievelijk het eiland Kattenburg naar het eiland Wittenburg en van Wittenburg naar het eiland Oostenburg. In alle varianten is deze overgang zichtbaar door afwijkende bestrating, een oversteekplaats en doorzicht ten koste van enkele parkeerplaatsen.

De uitvoering in variant 1 wijkt licht af van die in variant 2 en 3. In variant 2 en 3 buigt de rijweg licht uit ten behoeve van een vluchtheuveltje. Dit kost per duiker 2x4 parkeerplaatsen. In variant 1 is geen vluchtheuveltje en kan volstaan worden met 2x3 parkeerplaatsen minder. Dat is zo afgesproken, maar dit is niet goed verwerkt in de tekening van variant 1. Daar zijn 2x4 parkeerplaatsen minder. Dit moet dus aangepast worden.

In variant 2 en 3 is deze oversteek verhoogd uitgevoerd, zodat de snelheid geremd wordt. In de Buurtvergadering van 22 juni werd de keuze van deze markering gesteund. Er werd wel een aanpassing gevraagd: combineer dit ook in variant 1 met een verhoogde uitvoering.

Wegprofiel bij duikers: variant 2, met vluchtheuveltje op de rammelstrook.



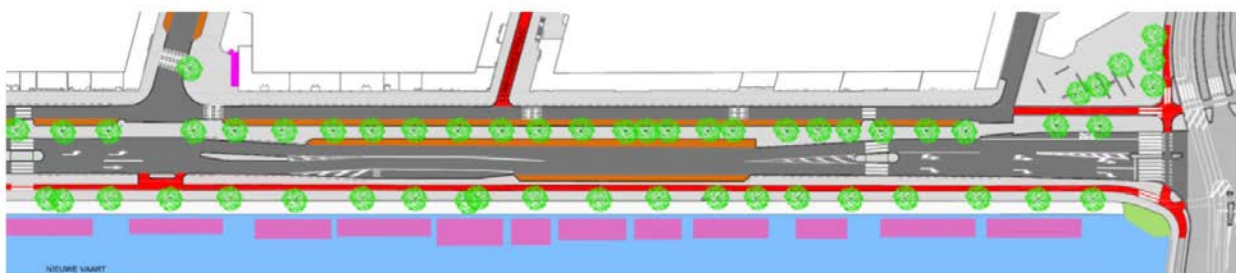
Het wegprofiel in variant 3 met fietsstrook op de rijbaan wijkt hier weinig van af.

Wegprofiel bij duikers: variant 1 Eilandenoverleg.

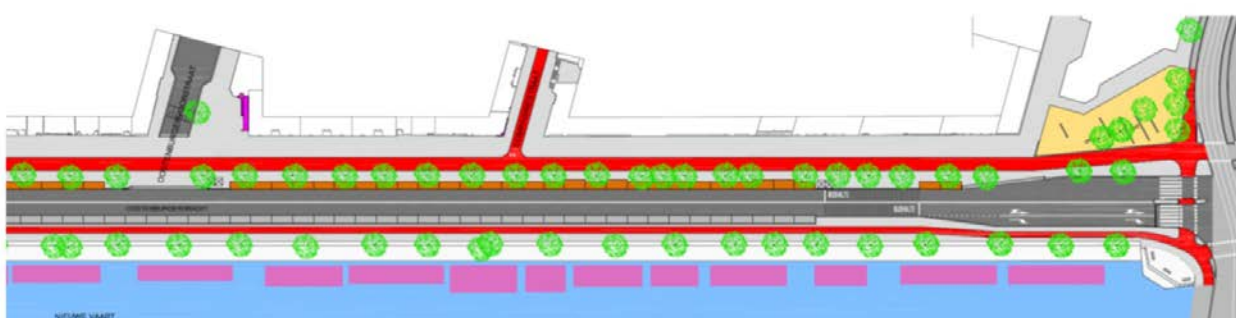


6. Oversteek bij Oostenburgervoorstraat

Oversteek bij Oostenburgervoorstraat, bestaande situatie en variant 1 zoals getekend in het presentatieboekje van het stadsdeel



BESTAANDE SITUATIE: oversteek bij Oostenburgervoorstraat



VARIANT 1: geen oversteek bij Oostenburgervoorstraat.

Variant 2 en 3 hetzelfde. Bushaltes verplaatst.

Bovenste figuur: In de bestaande situatie is er een oversteek voor fietsers in het verlengde van de Oostenburgervoorstraat. Verder liggen tussen de Oesjesduiker en het kruispunt Czaar Peterstraat nog twee zebra's

Onderste figuur: Variant Eilandenoverleg. Daarin is geen oversteekplek getekend bij de Oostenburgervoorstraat, maar die hadden wij wel gevraagd. De oversteek is weggelaten omdat de Centrale Verkeerscommissie het aantal oversteekplaatsen sterk wil beperken. Dat geeft aan dat voor de Centrale Verkeerscommissie de doorstroming voorop staat en niet de transformatie tot buurtstraat. Achter de Oostenburgervoorstraat ligt heel Oostenburg--Zuid en in de toekomst nog 1200 extra woningen op Oostenburg-Noord op het voormalige Storkterrein. Daarvoor kan een oversteek niet gemist worden om het fiets- en wandelpad aan de waterzijde te bereiken. De voetgangersoversteek is ook nodig in verband met de bushalte aan de waterkant.

De buurtvergadering van 22 juni heeft zich uitgesproken voor een oversteek op deze plek. Een fiets- en voetgangersoversteek naast elkaar kan ten koste van twee parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Vier parkeerplaatsen extra zijn mogelijk door de bushalte aan de huizenkant terug te leggen naar het pleintje bij de Czaar Peterstraat, net zoals in de bestaande situatie.

Een andere wens van de buurtvergadering is om het fietspad aan de huizenkant tussen Czaar Peterstraat en Funenpark uit te voeren als tweerichting fietspad, in aansluiting op het tweerichting fietspad aan de huizenkant op de Eilandenboulevard.

7. Aantal parkeerplaatsen in de drie varianten

Het aantal parkeerplaatsen is voor de bewoners steeds een belangrijk discussiepunt geweest. In de Nota van Uitgangspunten en in het Masterplan was er vanuit gegaan dat het nieuwe profiel 30 parkeerplaatsen zou kosten. De stadsdeelraad vond bij de vaststelling van het Masterplan in februari 2014 dat bij verlies van 10 of meer parkeerplaatsen compensatie elders duidelijk geregeld moest zijn. Het verlies blijkt nu nogal mee te vallen.

Op blz. 46 van het presentatieboekje van het stadsdeel staan de volgende aantallen parkeerplaatsen per variant genoemd:

Bestaand: **170** parkeerplaatsen.

- Variant 2 (Stadsdeel) **166** (-4) parkeerplaatsen.
- Variant 3 Fietsstrook **152** (-18) parkeerplaatsen.
- Variant 1 (Eilandenoverleg) **144** (-26) parkeerplaatsen.

Tijdens de inspraakvergadering van 1 juli 2015 heeft het Eilandenoverleg laten zien dat het aantal parkeerplaatsen in variant 1 aangepast moet worden naar 167 parkeerplaatsen. De volgende correcties zijn daarvoor nodig:

Telfout	+1 parkeerplaats
2x3 parkeerplaatsen minder bij de duikers in plaats van 2x4	+4 parkeerplaatsen
Bushaltes verschuiven ten gunste van meer parkeerplaatsen:	
Bushalte Kattenburgerplein gevelzijde westwaarts opschuiven:	+5 parkeerplaatsen
Bushalte Kattenburgerplein waterzijde westwaarts opschuiven:	+9 parkeerplaatsen
Bushalte Oosterkerk waterzijde westwaarts opschuiven (zie H4)	+2 parkeerplaatsen
Bushalte bij Czaar Peterstraat gevelzijde oostwaarts opschuiven (zie H6):	+4 parkeerplaatsen
Af: 2 parkeerplaatsen voor oversteek Oostenburgervoorstraat.(zie H6):	- 2 parkeerplaatsen

Totaal + 23 parkeerplaatsen extra in variant 1 = 167 (-3) parkeerplaatsen

Wat betreft de correcties bij de duikers en Kattenburgerplein waterzijde is door de projectleider van het stadsdeel al vóór de inspraakavond van 1 juli bevestigd dat deze correcties juist zijn.

Wat betreft de 4 parkeerplaatsen extra door opschuiven bushalte huizenzijde bij kruising Czaar Peterstraat naar de bestaande ligging, is door de projectleider gezegd dat dit mogelijk is, maar dat auto's dan langs de bushalte rijden in plaats van achter de bus blijven. Dit is volgens ons geen bezwaar.

Wat betreft het opschuiven van de bushalte aan de huizenzijde bij het Kattenburgerplein was volgens de projectleider het bezwaar dat de bus dan gehinderd zou worden bij het bereiken van de bushalte door de file van auto's die voor het stoplicht wachten. Met één opstelvak minder zou de file immers langer worden.

Om dit te onderzoeken heeft het Eilandenoverleg verkeerstellingen uitgevoerd in de ochtend en avondspits (resp. tussen 8:00 uur en 8:45 uur en tussen 15:30 uur en 17:30 uur). In deze gehele periode van twee uur en drie kwartier is het slechts vier keer voorgekomen dat meer dan twee auto's voor het stoplicht stonden te wachten om rechtsaf de Kattenburgerstraat in te gaan (3x 3 auto's en 1x 4). Vijf keer zoveel auto's als in de richting Kattenburgerstraat wachtten in totaal voor rood licht om linksaf de Prins Hendrikkade op te gaan.

Pas bij een wachtrij van meer dan 9 auto's zou de bus moeite hebben om bij de bushalte te komen. Als we per roodfase de wachtende auto's in beide richtingen optellen, dan heeft zich dat in die periode slechts 4x voorgedaan. Al die keren was er geen bus bij de halte. Met andere woorden: de kans op blokkeren is zo klein dat de bushalte op de bestaande plek gehandhaafd kan worden.

Na het uitvoeren van deze verkeerstellingen realiseerden we ons dat er nog een veel belangrijker argument is: als de bus stopt bij de halte Oosterkerk aan de huizenkant, dan moeten de auto's achter de bus wachten. Vóór de bus blijft het dan leeg. Het is dus heel onwaarschijnlijk dat vóór de bus een file staat bij het Ka3ttenburgerplein.

Dat maakt het tevens mogelijk om een speciale invalidenparkeerplaats te realiseren voor Kattenburgergracht 3 en vóór de apotheek.

8. Overige aanpassingen

Uitvoering als 30 km-weg

De Buurtvergadering van 22 juni heeft zich in meerderheid uitgesproken voor uitvoering van de Eilandenboulevard als 30 km-weg. Dit predicaat wordt in het presentatieboekje van het stadsdeel alleen toegekend aan variant 3 (met fietsstrook). Maar als het bij die variant kan, dan moet het bij variant 1 ook kunnen.

Voortzetting tweerichting fietspad huizenzijde op Cruquiuskade tot Funenpark

Fietsers die vanaf het tweerichting fietspad aan de huizenzijde de ingang van het Funenpark aan de Cruquiuskade willen bereiken, moeten dit kunnen doen zonder het hele kruispunt Dageraadsbrug in de rondte te hoeven rijden. Daarvoor is een klein stuk tweerichting fietspad nodig langs de huizenzijde van de Cruquiuskade. t

Vluchtheuvel In Kattenburgerstraat bij oversteek Voorwerf Marineterrein

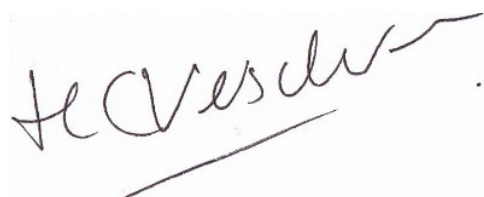
Fietsers die vanaf de Eilandenboulevard naar de Voorwerf van het Marineterrein willen gaan, hebben voor een veilige oversteek een vluchtheuvel nodig in de Kattenburgerstraat bij de ingang van de voorwerf van het Marineterrein.

9. Betrokkenheid Eilandenoverleg bij definitief ontwerp

Het Eilandenoverleg verwacht dat de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp nog de nodige problemen met zich zal brengen. Dan zullen ook zaken als straatmeubilair, materiaalkeuze, vuilophaalsysteem etc. aan de orde komen. Het Eilandenoverleg wil bij de voorbereiding daarvan graag betrokken blijven via periodiek overleg..

Hetzelfde geldt voor de uitwerking van de plannen voor de oever en het water.

Met vriendelijke groet,
Namens het Eilandenoverleg,



Heleen Verschuren,
Voorzitter

Correspondentieadres: eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl

Bijlage: brief Werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg aan K. Bes over de buurtenquête Eilandenboulevard

BIJLAGE

eilandenoverleg

eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl

Wergroep Eilandenboulevard



Aan de projectleider herinrichting Eilandenboulevard
Dhr. K. Bes
C.c.: Portefeuillehouder mw. J. Van Pinxteren

Onderwerp: enquête Eilandenboulevard

Datum: 28 juli 2015

Geachte heer Bes, beste Kees,

Met deze brief reageert de Wergroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg op de buurtenquête over de inrichting Eilandenboulevard die door stadsdeel Centrum per brief van 13 juli 2015 is uitgezet onder 9000 bewoners van de Oostelijke Eilanden en Kadijken. Deze reactie staat los van de inhoudelijke inspraakreactie van het Eilandenoverleg; deze volgt later.

Wij vinden de vraagstelling van de buurtenquête over de Eilandenboulevard onduidelijk, onvolledig en op een aantal punten onjuist. Daarom laten wij u nu al weten dat de uitslag van deze enquête niet geschikt is om de beslissing over de herinrichting van de Eilandenboulevard richting te geven.

Hoofdvraag over de drie varianten voor het wegprofiel

In de vraagstelling is de beschrijving van de gevolgen zowel wat betreft de verwachte verkeersvermindering als wat betreft het aantal parkeerplaatsen tendentiekus en onjuist.

- 1) Van variant 1 wordt gezegd dat deze het verkeer **licht** zal afremmen en van de varianten 2 en 3 dat ze het verkeer **aanzienlijk** zullen afremmen. Niet vermeld wordt dat de rijweg in variant 1 twintig centimeter smaller is dan nu, terwijl in variant 2 de rijweg inclusief stenen stroken dertig centimeter cm breder is dan nu. De breedte van de rijbaan in variant 2 tussen de rammelstroken is 2.75 m, terwijl een personenauto tussen 1.70 m en 1.90 m breed is, zodat de rijbaanbreedte geen beletsel is om hard te rijden. Bovendien worden op advies van de Centrale Verkeerscommissie de stenen van de rammelstrook nu gemakkelijk overrijdbaar gemaakt. De lichte verhogingen bij de duikers en het Oosterkerkplein worden alleen bij variant 2 en 3 als verkeersremmende factor genoemd, terwijl wij tijdens de inspraakavond aangegeven hebben dit ook te willen in variant 1. Alleen bij variant 3 wordt het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur genoemd. Wij hebben er op aangedrongen dat ook in variant 1 te doen.
- 2) Bij variant 1 wordt als gevolg genoemd dat deze relatief veel parkeerplaatsen kost, terwijl bij variant 2 gesteld wordt dat veel parkeerplaatsen behouden kunnen blijven. Tijdens de inspraakavond op 1 juli hebben wij laten zien dat het aantal parkeerplaatsen tussen de varianten weinig hoeft te verschillen en ook nauwelijks afwijkt van het huidige aantal. Dit is tijdens de vergadering niet door u tegengesproken. De precieze correcties op de aantallen parkeerplaatsen hebben wij op schrift aan de notuliste overhandigd.. We zullen ze ook opnemen in onze schriftelijke inspraakreactie.. Bij variant 2 wordt als reden waarom veel parkeerplaatsen behouden kunnen blijven genoemd dat het door de stenen strook niet nodig is om de rijbaan te verbreden. Wij zien het verband niet tussen deze twee zaken. Bij variant 3 wordt genoemd dat het uitbuigen van de rijbaan bij de duikers extra parkeerplaatsen kost. Bij variant 2 is dat precies hetzelfde. Daar had het dus ook

genoemd moeten worden.

Conclusie: het verschil in het aantal parkeerplaatsen wordt ten onrechte als verschil tussen variant 1 en 2 opgevoerd en gaat voorbij aan overleg dat wij met u hierover hebben gevoerd.

- 3) Bij variant 2 wordt niet genoemd dat door het vervallen van het fietspad aan de waterkant fietsers vanaf de Prins Hendrikkade twee keer de Eilandenboulevard moeten oversteken om bij de molen te komen en dat fietsers op die manier ook geen uitzicht op het water krijgen.
- 4) Er wordt gesteld dat de maten van fietspad en voetpad in variant 1 gelijk zijn aan de huidige situatie. Dat is niet juist. Het fietspad wordt 20 cm breder dan het huidige fietspad vanwege nieuwe normen.

Vraagstelling stoplichten Oosterkerk

- 1) Voornaamste argument van het Eilandenoverleg om de verkeerslichten te handhaven is de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Dit punt wordt helemaal niet genoemd.
- 2) Het enige gevolg dat genoemd wordt is vermindering van het aantal parkeerplaatsen doordat de rijbaan breder moet zijn ten behoeve van de dubbele opstelplaats voor de verkeerslichten. Wij hebben tijdens de inspraakavond op 1 juli aangegeven dat vermindering van parkeerplaatsen niet nodig is als de rijweg voor de Oosterkerk op dezelfde plek blijft liggen als in de bestaande situatie. In de tekeningen van alle varianten is de rijbaan opgeschoven richting waterkant. Dit is helemaal niet nodig en zelfs ongewenst, omdat overstekende fietsers die voor het stoplicht wachten dan het fietspad aan de waterzijde blokkeren bij gebrek aan opstelruimte.
- 3) Om de vraagstelling duidelijk te maken hadden situatietekeningen toegevoegd moeten worden van de varianten 1, 2 en 3.

Vraagstelling Kattenburgerplein

De vraagstelling is niet alleen uitermate onduidelijk; de bewoners worden ook nog eens op het verkeerde been gezet.

- 1) Als kenmerk van variant 1 wordt niet alleen een opstelvak minder genoemd, maar ook het opschuiven van het kruispunt. Bij de andere variant 'handhaven van de 2 opstelvakken' wordt het opschuiven van het kruispunt niet genoemd. Het is echter juist andersom: bij de variant met een opstelvak minder wordt het kruispunt niet opgeschoven richting woningen ten koste van het plein en bij de andere variant wel. Dit is misleidend. Ook dat het kleiner worden van het Kattenburgerplein bij variant 2 en 3 wordt niet genoemd.
Het is uit de vraagstelling niet duidelijk voor welk probleem de varianten een oplossing moeten bieden, namelijk het te smalle voetpad aan de waterzijde.
- 2) De onduidelijkheid wordt vergroot omdat de noodzakelijke tekeningen van de varianten ontbreken.
- 3) Er wordt gesteld dat het bij de variant met één opstelvak noodzakelijk is om de bushalte op het Kattenburgerplein aan de gevelzijde richting Oosterkerk te verplaatsen. Wij hebben aan de hand van verkeerstellingen aangetoond dat de bushalte bij het Kattenburgerplein aan de huizenkant niet richting Oosterkerk opgeschoven hoeft te worden, gelet op het aantal wachtende auto's voor het stoplicht in beide richtingen samen. Daar komt nog een argument bij. De bus halteert op de rijbaan. Als de bus richting Kattenburgerplein gestopt heeft bij de halte Oosterkerk, komt er misschien een rij auto's achter de bus te staan, maar wordt de rijbaan vóór de bus juist leeg. Daardoor is het zeer onwaarschijnlijk dat de bus door een rij voor het stoplicht wachtende auto's wordt opgehouden bij de halte Kattenburgerplein.

Beperkingen van enquêtes als basis voor besluitvorming

Uit het bovenstaande blijkt dat de vraagstelling vanwege de geschetste gevolgen nadelig werkt voor variant 1 van het Eilandenoverleg.

Los van de kwaliteit en objectiviteit van de vraagstelling willen wij nog enkele algemene opmerkingen maken over het hanteren van een enquête als basis voor besluitvorming..

Wij zijn niet betrokken bij de opstelling van de enquête en er is ook geen onderzoekscommissie gevormd waarin wij een rol hebben. Na de inspraakavond hebben wij wel per e-mail gevraagd om tevoren de vraagstelling te mogen inzien, maar dat verzoek is niet gehonoreerd.

Wij maken ons zorgen hoe de uitslag van de enquête wordt gewogen ten opzichte van de uitkomst van de inspraakvergadering en de schriftelijke inspraakreacties. Het Eilandenoverleg heeft de varianten voorgelegd aan een openbare buurtvergadering op 22 juni 2015, waarvoor 5000 uitnodigingen zijn verspreid. Na toelichting en discussie heeft een grote meerderheid zich uitgesproken voor variant 1, voor handhaving van de stoplichten en voor de variant Kattenburgerplein met een opstelvak minder. Tijdens de inspraakvergadering van het stadsdeel op 1 juli, waarvoor eveneens alle bewoners waren uitgenodigd, was de opkomst circa 90 bewoners. Daar heeft het stadsdeel niet gevraagd welke varianten de voorkeur hadden, maar uit het applaus bij de voorstellen van het Eilandenoverleg werd duidelijk dat daar een grote meerderheid vóór was. Voor ons is de mening van bewoners zoals die naar voren komt uit bewonersvergaderingen, inspraakavonden en inspraakreacties zwaarder dan de uitslag van een enquête.

Het Eilandenoverleg heeft in zijn brief aan de Bestuurscommissie naar aanleiding van de notitie '*Burgerparticipatie 2014-2016*' gereageerd op de nadruk die het stadsdeel wil leggen op het digitaal raadplegen van burgers. Wij hebben daarin gesteld dat enquêtes en digitale meningspeilingen alleen ondersteunend mogen zijn. Ze kunnen nooit het gesprek en uitwisseling van argumenten ondervangen. Dat geldt eens te meer voor de herinrichting van de Eilandenboulevard, waar verkeersveiligheid, profielbeperkingen en de samenhang tussen bepaalde keuzes niet op het eerste gezicht duidelijk zijn voor een bewoner die daarover nooit een toelichting heeft gehoord of gelezen.

De respondenten die de enquête hebben ingevuld maar niet hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten over de herinrichting, missen de benodigde informatie om een goede afweging te kunnen maken tussen de varianten. Zowel in de enquête als in de begeleidende brief is geen enkele verwijzing opgenomen naar digitale informatie over de herinrichting van de Eilandenboulevard die beschikbaar is op de website van het stadsdeel.

Daarom is de uitslag van deze enquête niet geschikt om richting te geven aan de beslissing over de herinrichting van de Eilandenboulevard.

Met vriendelijke groet,
Namens de werkgroep Eilandenboulevard van het Eilandenoverleg,

Jeroen Verhulst

eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl