

De heer K. Bes
Amsterdam Centrum
projectleider Eilandenboulevard.

Cc J. van Pinxteren
Portefeuillehouder

Onderwerp
Inspraak varianten Eilandenboulevard

Datum
Amsterdam, 25 augustus 2015

Per e-mail: k.bes@amsterdam.nl
j.van.pinxteren@amsterdam.nl

Geachte Dagelijks Bestuur,

In de eerste plaats onze waardering voor de goed verzorgde presentatie van de inspraak nota: "Varianten Voorlopig Ontwerp Wegprofiel Eilandenboulevard." d.d. 4 juni 2015. (verder te noemen: het V.O.)

De afgelopen periode, naar wij menen van omstreeks medio 2014 tot juni 2015, heeft de VNV in wisselende samenstelling als toehoorder deelgenomen aan het overleg tussen de projectgroep en het Eilandenoverleg. Natuurlijk hebben wij zo hier en daar input mogen geven op het onderwerp. Het overleg hebben wij als plezierig en constructief ervaren.

Zoals toegezegd tijdens de Informatiebijeenkomst d.d. 1 juli 2015 In Artis, tevens de start van de inspraakprocedure, zal de VNV het V.O. in dit stuk toetsen aan de in 2013 geformuleerde 10 uitgangspunten.

Vooraf echter de volgende punten:

- Wij wijzen u graag op het standpunt en verzoek van de VNV inzake de door u gehouden buurtenquête onder de bewoners van de Oostelijke Eilanden zoals verwoord bij brief van 24 augustus 2015. Tevens verwijzen wij naar de reactie van het Eilandenoverleg op de buurtenquête d.d. 27 juli 2015
- De VNV onderschrijft (op hoofdlijnen) de inspraakreactie van het Eilandenoverleg d.d. 20 augustus 2015.

BEZWAAR 1.

De VNV heeft bezwaar tegen de zgn 'buurtenquête' als mede tegen het betrekken van de uitkomsten daarvan bij de inspraak op het V.O.

1. De 10 uitgangspunten.

Allereerst herhalen we nog maar even de eerder vastgestelde 10 uitgangspunten:

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

2. De Fasering conform: " paragraaf 2.10 Vrijgave voor inspraak" in het V.O.

In deze paragraaf staat de volgende fasering:

- Fase 1: het wegprofiel
- Fase 2: het talud
- Fase 3: het water.

Thans is Fase 1 aan de orde.

Opmerkelijk is overigens dat in de eerdere aanbestedingsbrief van de portefeuille houder aan het DB dd 1 juni 2015 wordt gesteld dat indien er geen geld wordt gereserveerd, Fase 2 en 3 niet doorgaan. Wij komen daar op een ander moment nog op terug.

3. Toetsing van uitgangspunten en van V.O. aan fasering, .

Wij stellen vast dat gezien uw fasering de uitgangspunten 1 t/m 7 hier aan de orde zijn. De overigen komen in fase 2 en 3 aan de orde.

Wij stellen vast dat ten onrechte toch uitspraken (pagina 15 en 16) worden gedaan over resp.: de pilot talud, de doorstroming, de scheepswerven, (het verplaatsen van) de Jasper Grootveld drijvende tuinen.

Dit is niet conform de fasering zoals u zelf vermeld in par. 2.10

BEZWAAR 2.

Wij herhalen hier ons tijdens de informatieavond d.d. 1 juli 2015 gemaakte bezwaar om in dit V.O. in welke vorm en inhoud dan ook, al uitspraken te doen op de hierboven, niet tot Fase 1 behorende thema's.

4. Doel van de VNV in relatie tot de Varianten V.O.

Het primaire doel van de VNV is het behartigen van de belangen van de waterwoners. Dat houdt in dat in principe Fase 1 niet valt onder de doelstelling van de VNV.

Uiteraard kunnen individuele waterwoners zelf hun inspraak verzorgen.

De VNV komt weer wel in beeld daar waar het gaat over de inrichting van de raakvlakken tussen wegprofiel en talud alsmede tussen talud en water.

5. Toetsing van de V.O.-varianten aan de uitgangspunten: de inspraak.

De feitelijke inspraak vindt u in deze paragraaf waarbij de 7 van toepassing zijnde uitgangspunten worden vergeleken met de gepresenteerde varianten. Er zal kernachtig worden gerefereerd aan de uitgangspunten.

5.1 Van verkeers- naar verblijfgebied.

In onze 'perceptie' is de duiding van ' verblijf' : ergens blijven staan/zitten en omvat geen mobiliteits aspecten. Parkeerplaatsen zijn voor auto's.

In de gepresenteerde varianten ligt een zwaar accent op de afhandeling van het auto- en busverkeer en op het fietsers- en voetgangersverkeer. De bredere troittoirs voor voetgangers zijn uiteraard welkom maar zijn als zodanig geen 'verblijfsgebied'.

De inrichting van het Kattenburgerplein, het plein voor de Oosterkerk en het pleintje bij de Dageraadsbrug komt als verblijfsgebied niet aan de orde.

Verkeersremmende maatregelen met als doel: de verblijvenden te faciliteren, worden nauwelijks omarmd: 30 km zone invoeren, minder opstelvakken op Kattenburgerplein (zie ook verderop), verkeerslichten op plein voor Oosterkerk, oversteekplaatsen zijn enkele buurtinitiatieven die dun worden gewaardeerd.

Er is in het V.O. weinig tot geen aandacht voor de boulevard als verblijfsgebied.

Conclusie 1: aan uitgangspunt 1 wordt niet voldaan.

5.2 Ontwikkeling van het gebied waar bewoners, ondernemers en bezoekers van profiteren.

Bewoners:

- Sprekend namens de waterwoners is het handhaven van het fietspad langs het water wenselijk. De variant waarin dit fietspad verdwijnt is dus geen goede profijtelijke ontwikkeling,
- Handhaving van het aantal parkeerplaatsen is van groot belang. Geconstateerd wordt dat de parkeerdruk is vergroot door de opening van Haja hotel. Handhaving van parkeerplaatsen is derhalve wenselijk.

Ondernemers:

- De VNV kent slechts een beperkt aantal ondernemers/ bewoners 'aan huis'. Naar onze mening is er geen aanwijsbaar profijt voor hen bij deze herprofilering.
- Voor 'niet-VNV-ers' is het maar de vraag of het profijtelijk is. Terrasvoerende horeca ondernemers zullen profijt hebben bij een breed troittoir terwijl bijv. de HUBO, Frank's Smoke House, e.d. nadeel ondervinden van het opheffen van de ventweg. Kennelijk worden de ondernemers gericht op toerisme bevoordeeld t.o.v. de ondernemers gericht op bewoners.

Bezoekers.

- Het profijt voor bezoekers is te omschrijven als profijt voor 'mensen met een tijdelijk verblijf' o.a. omdat zij op doorgang zijn, bij vrienden/familie op bezoek gaan, boodschappen doen, de meestal gesloten Oosterkerk willen bezoeken, het nieuwe appartementen hotel aan de Oostenburgergracht bezoeken, etc.

Deze bezoekers zijn o.i. gebaat bij tijdelijke parkeerplaatsen dwz zonder vergunning.

De varianten voorzien niet in meer parkeerplaatsen, integendeel. Geen ontwikkeling maar teruggang.

Conclusie 2: de varianten voorzien niet in de boogde profijtelijke gebiedsontwikkeling voor de benoemde doelgroepen.

5.3 Aantrekkelijke wandelroute.

Met onverholen plezier citeren wij hier wethouder Chroho die zeer recent beweerde:

" Geluidsoverlast van festivals is een kwestie van perceptie" .

Bestuurlijk gezien is dat een opmerkelijke uitspraak: geluidsoverlast heeft blijkbaar niets te maken met meetbaarheid, draagwijdte, toleranties , regelgeving en normeringen, etc.

Wij houden deze uitspraak even vast als het gaat over "aantrekkelijk" en doen daar wat vingeroefeningen mee.

We veronderstellen dat naar de mening van het college van B&W: aantrekkelijkheid, ook 'een kwestie van perceptie' kan zijn. In het uitgangspunt 3 is niet geoperationaliseerd wat nu precies 'aantrekkelijk' is , laat staan voor wie en door wie. Dat geeft derhalve vrij spel aan interpretaties waar wij graag gebruik van maken.

Daar gaan we. En wij leven ons in in de wandelaar en zijn/haar perceptie.

Eerst de visuele perceptie.

Naar boven kijkend.

- De iepen zijn in de zomer zeer lommerrijk, geen tunnel maar een lust voor het oog. Bovendien bieden ze huisvesting aan veel vogels.

1. Het valt toe te juichen dat in de varianten de iepen blijven staan behoudens een enkeling.

Naar beneden kijkend.

- Naar beneden kijken is bij de huidige profilering niet aantrekkelijk maar wel noodzakelijk. 'Face to face' met een losliggende troittoir tegel, een uitstekende putdeksel, met onnodig straatmeubilair, etc is ongewenst.

2. De varianten doen hierover (nog) geen uitspraak over 'aantrekkelijkheid' op de grond behoudens enig kleurverschil in materiaalkeuze.

Naar voor en naar achter kijkend.

- De aantrekkelijkheid daarvan wordt overwegend bepaald door de 'outfit' en het gedrag van andere wandelaars.

3. Het doet ons deugd dat in de varianten geen voorgeschreven wandelkleding wordt vermeld.

- Het is wenselijk dat men zich gedraagt conform geldende fatsoensnormen. Voorbeeld: openbaar urineren o.a. tegen iepen en bij woningtoegangen, afstorten van vullis in de openbare ruimte, produceren van meer DB dan in Paradiso is toegelaten, etc. zijn overschrijdingen.

4. Wij stellen vast dat het ontbreekt aan toezicht op en handhaving van gewenst gedrag. Maar dit valt niet onder Fase 1. Ook niet in de andere trawens.

Naar straatzijde kijkend.

- Er is niet aangegeven in de varianten op welke wijze dit aantrekkelijk kan worden gemaakt. Dat begrijpen wij ook wel: het is kiezen wat je het meest dichtbij zou willen zien: fietsers of auto's. Wij zijn van mening dat fietsers cq een fietspad een ruimtelijker, meer dynamisch gevoel geven dan geparkeerde auto's. En dus aantrekkelijker is. Ook dit is een argument om het fietspad aan de waterkant te handhaven.

5. Fietspad aan waterkant maakt aantrekkelijk

Naar waterzijde kijkend.

- Dit is het zicht op het talud en de waterwoningen. Dit is op dit moment niet aan de orde: pas in Fase 2 en Fase 3, tenminste als er geld is.

6. Nog niet aan de orde

Smaak en reuk

Aantrekkelijkheid wordt ook bepaald door andere zintuigen zoals *smaak en reuk*.

De reuk van uitlaatgassen, het daarbij horende fijnstof, en andere bij het verkeer behorende 'aantrekkelijkheid' kan sterk worden verminderd door de onder 5.1 door de buurt voorgestelde initiatieven. De laatste maanden worden de parkeerplaatsen aan de Oostenburgergracht regelmatig bezet door (nederlandse) autobussen met draaiende motor. Ook dit is geen Fase 1 maar handhaving cq parkeerverbod voor autobussen is zeer wenselijk.

7. Wij stellen vast dat de varianten beperkt voorstellen doen en verwijzen naar 5.1 en 5.4 van deze inspraak.

Gehoor

Een ander zintuig, perceptie gaat immers over zintuigen, is *gehoor*.

Wij zijn van mening dat het soms oorverdovende gescheur van motorfietsen niet aantrekkelijk is.

Ook een rammelstrook (het woord zegt het al) levert geen bijdrage aan de 'aantrekkelijkheid'.

8. Ook hier pleiten wij wederom voor het invoeren van een maximum snelheid van 30 km/uur alsmede voor handhaving daarvan. Wij zien dat niet terug in de varianten.

Gevoel van veiligheid

Aantrekkelijkheid wordt ook bepaald door een gevoel van veiligheid niet alleen voor de wandelaar maar ook voor de waterwoners.

Regelmatig wordt er ingebroken bij waterwoners, fietsen gestolen, etc. Ook regelmatig worden er leeggeroofde rugzakken en portemonnais onder het talud gevonden. Overlast bij de Overhaalsgang van dronken 'bezoekers' is dagelijkse kost (bij acceptabel weer)

9. Er is geen toezicht noch handhaving.

Aantrekkelijkheid heeft vele aspecten, wij hebben o.i. de meest belangrijke de revue laten passeren. Andere zoals kleur, warmte en kou, geneugten des levens, etc laten we hier onbesproken.

Conclusie 3: De varianten geven weinig tot geen inhoud aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de wandelroute.

5.4 Snelheidsverlagende maatregelen.

De ervaring was dat door de ambtelijke staf vooral is gekeken naar de verkeerscapaciteit en de doorstroming. (Niet de doorstroming zoals bedoeld in uitgangspunt 10 overigens) Zo merkt de Centrale Verkeers Commissie op dat 1 opstelvak op het Kattenburgerplein komend vanaf de Kattenburgergracht wel kan omdat er nog 20% groei in de verkeersstroom kan plaats vinden. Maar dat is nou net niet wat de gedachte is achter 'minder verkeer' Ook de VNV is voor deze maatregelen. In de Varianten V.O. zijn een aantal maatregelen te vinden maar niet allemaal in één variant. Daarom sluiten wij aan bij de inspraak van het Eilanden Overleg met de volgende maatregelen:

- één opstelvak op Kattenburgerplein,
- het aanbrengen van verkeersdrempels,
- max snelheid van 30 km/uur,
- verkeerslichten op plein voor de Oosterkerk en plein verhogen
- oversteekplaats ter hoogte Oostenburgervoorstraat
- geen rammelstrook,

Conclusie 4: er zijn snelheidsverlagende maatregelen te vinden in de varianten maar niet al het mogelijke is ingezet in één variant.

5.5. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

De tekst : "meer ruimte" heeft meerdere duidingen. Het kan langer, breder en/of meer zijn. De duiding: 'langer', laten wij achterwege. Er is in geen enkele variant sprake van méér lengte aan fietspad ten opzichte van de huidige situatie.

Als we de duiding : 'breder', toepassen zien we dat er meer ruimte komt voor voetgangers. Immers de troitoirs worden breder.

Voor fietsers zien wij juist minder ruimte als het fietspad aan de waterkant wordt opgeheven.

Conclusie 5: er komt meer ruimte, (vooral breedte) voor voetgangers maar minder voor fietsers als het fietspad aan de waterkant wordt opgeheven.

5.6 Recht doen aan historische/huidige functie van Scheepvaartmuseum , Oosterkerk.

Wij vragen ons af of wel bekend is (gebleven) dat de huidige op te heffen ventweg historisch gezien de feitelijke weg was langs de drie grachten en dat de huidige brede autoweg historisch gezien eigenlijk werfterrein, scheepsbouw terrein, opslagterrein voor watergebonden goederen, e.d. was? Echt 'recht doen aan de historie' houdt in dat slechts de ventweg wordt gehandhaafd (voor fietsers en bevoorrading) en de drie grachten voor w.b. auto's uitsluitend toegankelijk worden gemaakt voor de bewoners van de oostelijke eilanden en voor openbaar vervoer.

Met een beetje bestuurlijke lef.....

Scheepvaart Museum.

Ons inziens is er in de gepresenteerde varianten geen enkel effect op de historische/huidige functie te herkennen. Het verleggen van de kruising op het Kattenburgerplein, verbreding van het trottoir en handhaving fietspad aan de waterzijde Kattenburgergracht, heeft hier geen enkele invloed op. De historische functie verandert niet door welke herprofilering dan ook. De huidige functie evenmin. De bereikbaarheid en toegankelijkheid behorend bij de huidige functie verandert ons inziens niet wezenlijk bij de gepresenteerde varianten.

Oosterkerk.

De Oosterkerk heeft wel een historische maar nauwelijks een huidige functie. De VNV heeft zich beraden op de vraag hoe door de herprofilering recht gedaan kan worden aan een monument zonder functie. Wij laten u de mogelijke uitkomst, na onze heisessie, later weten. In de varianten voor de herprofilering krijgt het 'plein' voor de Oosterkerk een functie in het kader van de verkeersafwikkeling (verkeerslichten, oversteekplaatsen, zebra's, en de markering daarvan (materiaal keuze). Hierin zien wij geen verband met uitgangspunt 6. Dat gezegd zijnde onderschrijven wij volledig de inspraak van het Eilanden Overleg op dit punt. Maar dat zal u niet verbazen.

Conclusie 6: de varianten doen geen recht aan uitgangspunt 6.

5.7 Beter onderscheiding van de drie eilanden.

In de presentatie van Stadsdeel Centrum wordt op het schutblad ten onrechte de indruk gewekt dat de zgn 'blokhaag' over de Kattenburgergracht, de Wittenburgergracht en de Oostenburgergracht wordt aangebracht.

Herhaalde malen hebben wij er op gewezen dat het aanbrengen van de blokhaag op Kattenburgergracht nr 4 en 6 een initiatief is van de twee bewoners en niet van de VNV. Het initiatief is een pilot waarover de VNV in een latere evaluatie haar mening zal geven.

De presentatie is derhalve prematuur.

Behalve dit ziet de VNV niet dat hiermee 'een beter onderscheid' wordt bereikt. Integendeel.

Het voorgestelde herkenbare onderscheid dat wordt gepresenteerd ligt in de materiaalkeuze op resp de Oesjesduiker en de Pearlduiker.

Voorzover wij nu kunnen beoordelen is die materiaalkeuze/bestrating dezelfde.

Conclusie 7: de varianten brengen geen betere onderscheiding aan tussen de drie eilanden.

Overigens vinden wij de keuze: "drie te onderscheiden eilanden" ver gezocht, zoals al eerder gezegd. Nu niet en straks niet ervaart de voorbijganger dat er drie eilanden zijn. Een betere 'marker' is de Oosterkerk: een solide monument dat boven de iepen uit torent en vanaf de zuidzijde goed zichtbaar is en blijft.

6. Aansluiting riolering en uitvoering/aanleg herprofilering wegprofiel.

Wij herhalen hier wederom ons nadrukkelijk verzoek om de aanleg en aansluiting van de waterwoningen op de riolering in dezelfde bouwstroom te doen plaatsvinden als de herprofilering c.q. de aanleg van het talud.

7. Ten slotte

7.1 Financiering.

In de aanbiedingsbrief van de portefeuillehouder mevr J. van Pinxteren aan het Dagelijks Bestuur wordt de financiering zeer summier genoemd. Hier is nauwelijks sprake van een kostenbegroting, laat staan een budget maar van iets heel globaals.

Des te opmerkelijker is het dat er een gat zit in de kostenoptelling van 1.1 miljoen euro belastinggeld. Ook als de post: 'onvoorzien wegens grondvervuiling' wordt meegenomen zit er nog een gat van een half miljoen euro.

VRAAG 1: Graag vernemen wij het juiste bedrag, gesplitst naar budgetonderdelen.

Opvallend is dat bij de voorgestelde financiering wordt uitgegaan van de hoogste kosten.

VRAAG 2: Wat is het plafond van de fondsen waaruit wordt gefinancierd, welk bestuursorgaan doet daarover voorstellen aan de 'fondsbeheerder', hoe ziet de besluitvormingsprocedure er uit en ten slotte: wanneer is die besluitvorming?

Opmerkelijk is de constatering dat Fase 2 en Fase 3 niet door gaan als er geen reservering wordt gemaakt.

VRAAG 3: wanneer en door wie wordt besloten over de bedoelde reservering?

7.2. Doorstroming, werven, drijftuinen, talud, etc.

Al eerder is hier betoogd dat het op dit moment niet aan gaat om uitspraken te doen over onderwerpen die in resp fase 2 en fase 3 aan de orde komen.

Wij stellen vast dat de aanbiedingsbrief zich niet houdt aan de door het stadsdeel zelf verwoordde fasering.

BEZWAAR 3:

Wij maken op voorhand bezwaar tegen het op een later moment (in Fase 2 en 3) mee laten wegen van deze inspraakronde op punten die niet onder Fase 1 vallen zoals hier onder 7.2 genoemd.

Graag vernemen wij uw reactie.

Met vriendelijke groet,

E.J. (Ed) van Cortenberghe

Namen het bestuur en leden VNV