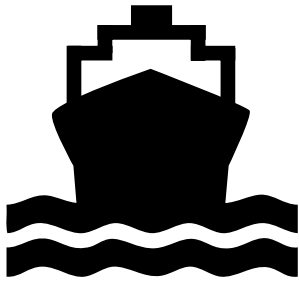




Herinrichting Eilandenboulevard een andere visie

Kenmerk 2012.3

februari 2011 / bijgewerkt mei 2012

Vereniging 
De Nieuwe Vaart



ADDENDUM D.D. 01 mei 2012

bij het rapport “Herinrichting Eilandenboulevard, Een Andere Visie”, van de Vereniging de Nieuwe Vaart.

Het visiedocument “Herinrichting Eilandenboulevard, Een Andere Visie” is in eerste versie opgesteld in het voorjaar van 2011. Op 6 september 2012 is het behandeld als raadsadres in de commissie Openbare Ruimte van stadsdeel Amsterdam centrum. In het afgelopen jaar heeft de VNV regelmatig over deze visie gediscussieerd met alle betrokkenen. Dit heeft geleid tot enkele bijstellingen met betrekking tot de in dit document gepresenteerde ideeën.

De algemene strekking en het overgrote deel van de visie blijft onveranderd staan, en presenteert de VNV wederom als het breed gedragen alternatief op de rigoureuze plannen van het stadsdeelbestuur met de “Eilandenboulevard”.

Op de volgende punten heeft de VNV echter een voortschrijdend perspectief ontwikkeld:

[Pag. 14 en 20]: De plaatsing van een watertrap aan de zuidzijde van de Nieuwe Vaart.

De VNV is er niet langer van overtuigd dat een watertrap in de nieuwe vaart een bijdrage zal leveren aan duurzame verbetering van de beleving van de nieuwe vaart voor bewoners en bezoekers. De in het VNV-plan genoemde suggestie om een trap aan de zuidzijde te plaatsen ondersteunt de VNV daarom niet langer. De VNV is van mening dat een watertrap in de nieuwe vaart helemaal niet nodig is en onevenredig veel nadelen met zich meebrengt.

De argumentatie:

1. Binnen een straal van 400 mtr. Van de Oosterkerk bevinden zich 4 bestaande watertrappen en op- en afstapplaatsen (bij Matrozenhof, Scheepvaartmuseum, Entrepotdoksluis, Molen de Gooyer. Watertrap op Wienerterrein is voorzien in het bestemmingsplan en ontwerp).
2. De herinrichting van de oever voor plaatsing van een watertrap brengt hoge kosten met zich mee, die beter aan andere aspecten van de herinrichting kunnen worden besteed, en die bovendien niet begroot zijn in de plannen van het stadsdeelbestuur.
3. Watertrappen op andere locaties in Amsterdam (KNSM eiland, t/o Nicolaaskerk, op Wittenburg t/o vier windenhuis) leiden aantoonbaar tot overlast van hangfiguren en achterstallig onderhoud. Het zijn high-maintenance constructies, waar de gemeente een extra onderhoudszorg mee veroorzaakt.
4. Vertegenwoordigers van de rondvaartbranche geven aan dat de aanwezigheid van een watertrap voor hen geen reden is om hun routes daarop aan te passen. Volgens door de VNV geraadpleegde experts levert de plaatsing van een watertrap ter hoogte van de pelikaanbrug (ook aan de zuidzijde) conflictsituaties met een eventuele te maken onderdoorgang bij de Oesjesduiker – waar de Vereniging overigens ook geen voorstander van is.

Inleiding

Op 16 november 2010 werden bewoners en omwonenden van de Oostelijke Eilanden op een informatiebijeenkomst voorgelicht over de ideeën die een projectgroep van het stadsdeel heeft ontwikkeld voor het herinrichten van de zogenoemde Eilandenboulevard. Er werden schetsen getoond en uitgangspunten gepresenteerd.

Van de 31 woonboten die langs Kattenburgerplein, Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht liggen, waren er op de tekeningen 19 verdwenen. Deze hadden plaatsgemaakt voor onder andere twee tallships en een watertrap.

Het gevolg is dat veel woonbootbewoners zich in hun woonsituatie bedreigd voelen. Inmiddels zijn er klankbordbijeenkomsten gehouden met betrokken walbewoners, ondernemers en bootbewoners.

In deze bijeenkomsten is deze dreiging niet weggenomen en voelen de waterbewoners zich niet of slecht gehoord. Een en ander heeft ertoe geleid dat bootbewoners zich hebben georganiseerd in Vereniging De Nieuwe Vaart. Deze vertegenwoordigt ruim 80 procent van de direct betrokkenen.

Met dit stuk beoogt de Vereniging een nuttige bijdrage te leveren aan de verdere besluitvorming rond de herinrichting.

We zullen uiteenzetten:

- **Welke obstakels er zijn bij het verplaatsen of herschikken van woonboten**
- **Wat wij goed vinden aan de plannen van de projectgroep, wat niet, en welke alternatieven wij hebben bedacht**



Obstakels bij het verplaatsen of herschikken van woonsboten (1)

Iedere gedwongen verplaatsing of herschikking van woonboten is in strijd met belangrijke uitgangspunten van de nota **Visie op het Water van de Binnenstad (2006)**.

Hierin lezen we bijvoorbeeld:

(pag. 6)

Eigenaren zullen niet gedwongen worden hun boten te verplaatsen, behalve als er sprake is van aanwijsbare urgente of illegale situaties. Uitgangspunt is dat verplaatsingen in het kader van de visie op basis van vrijwilligheid zullen gebeuren.

Van aanwijsbare urgentie dan wel illegale situaties is geen sprake.

(pag. 21)

Uitsluitend op een aantal specifiek benoemde plekken worden nog wel verplaatsingen voorgestaan.

Bij die benoemde plekken ontbreekt de Eilandenboulevard als zodanig.

Verder spreekt de Visie op het Water van de Binnenstad zich uit tegen de komst van een of twee tallships indien daarvoor woonboten zouden moeten wijken. Die tallships zullen commercieel geëxploiteerd moeten worden, dus bedrijfsvaartuigen zijn, en daarvoor geldt:

(pag. 32, Uitgangspunten bedrijfsvaartuigen)

Bestaande ligplaatsen voor woonboten mogen niet door ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen worden ingeruild.



Obstakels bij het verplaatsen of herschikken van woonboten (2)

De **Verordening op het Binnenwater (2010)** sluit de mogelijkheid van gedwongen verplaatsing uit voor het geval hiermee slechts beoogd wordt meer zicht op het water te verkrijgen.

Over ligplaatsen zegt **art. 2.2.2.2:**

Bij verlening van de vergunning of ontheffing wordt een ligplaats toegewezen. De vergunning of ontheffing is aan die ligplaats gebonden.

Voor een verplaatsing moet de vergunning dus worden ingetrokken of gewijzigd.

Dit zou dan moeten gebeuren op grond van **art. 1.2.8.1c:**

De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd indien:

(...)

c. op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten intrekking of wijziging nodig is vanwege een belang, of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist;

De belangen waarvan hier sprake is worden genoemd in **art. 2.3.1.2:**

De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlote en veilige doorvaart.

Het belang van zicht op het water ontbreekt in dit rijtje en is dus kennelijk niet gewichtig genoeg om boten te laten verkassen.

Opgemerkt moet worden dat het verminderen van aantallen ligplaatsen in een bestemmingsplan nog geen gedwongen vertrek mogelijk maakt, aangezien een wegbestemde woonboot waarvoor een ligplaatsvergunning is verleend, nog steeds legaal is en dus de hierboven beschreven bescherming geniet.



Drie argumenten tegen ‘pianoligging’

Als mogelijke variant waarin de komst van tallships en een watertrap te verenigen zou zijn met het behoud van ligplaatsen, heeft het stadsdeel voorgesteld een zeker aantal woonboten dwars op de richting van de Nieuwe Vaart aan steigers af te meren, in zogeheten pianoligging. Hiertegen brengen we drie bezwaren in.

1. Er zou een situatie ontstaan die in strijd is met het **Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen 2007**, waarin de Nieuwe Vaart het profiel A2 toebedeeld heeft gekregen. Voor dat profiel geldt (bijlage 2):
Doorvaartbreedte minimaal 24 meter (engtes uitgezonderd), moet geschikt zijn voor het ontmoeten van twee schepen met de maximale afmeting van 67.00 x 7.20 meter.
[zie tekening volgende pagina]
2. Woonarken zijn gebouwd voor langsligging. Ze hebben raampartijen aan de waterkant. Resultaat van pianoligging zou zijn: bij elkaar naar binnen gluren en verder geen uitzicht, een situatie die op de wal onwettig is. Terwijl gelijkschakeling van beide woonvormen toch een uitgangspunt is (Evaluatierapport Amsterdam te water).
3. Als een van de uitgangspunten voor de herprofilering noemt het stadsdeel ‘herstel van zicht op het water’. Boten in pianoligging blokkeren juist het zicht op het water. Datzelfde geldt natuurlijk voor de tallships waarvoor die woonboten zouden moeten wijken.
[zie foto's volgende pagina]

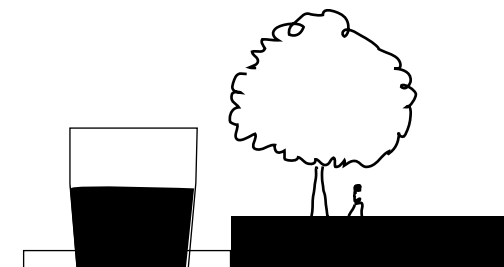
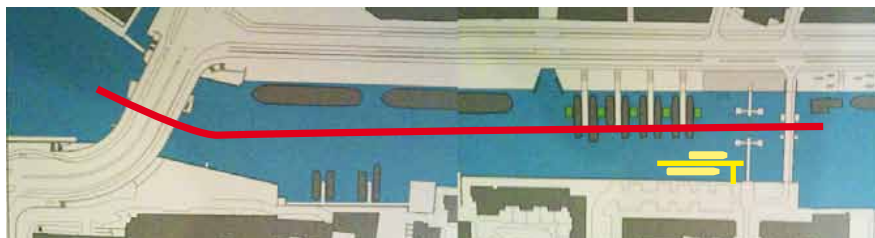
Conclusie: Als het stadsdeel zijn plannen voor tallships en een watertrap wil uitvoeren, zal een groot aantal bootbewoners vrijwillig bereid gevonden moeten worden een ligplaats elders te accepteren. Voor zover ons bekend heeft niemand die bereidheid en is nog niemand door het stadsdeel benaderd met een aanbod in deze richting. Zonder grootscheepse verplaatsingen zal er geen ruimte zijn voor tallships en watertrappen langs de noordoever, waarmee ook de beoogde indeling van de Eilanden volgens de thema's ‘nautisch’, ‘recreatie’ en ‘wonen’ van de baan lijkt te zijn: deze thema's zijn verder namelijk nergens ter sprake gekomen of uitgewerkt.

**Ons advies is daarom:
Laat de plannen uitsluitend betrekking hebben op de herinrichting van de wal**

Boten in pianoligging blokkeren
het zicht op het water
en woonarken zijn ongeschikt
voor pianoligging

Pianoligging in strijd met de
doorvaartprofielen (profiel A2)

NB. Op deze tekening van het Stadsdeel ontbrak een onlangs
toegevoegde steiger, deze is hier in geel aangegeven



Tallships blokkeren het zicht
op het water

De uitgangspunten van het Stadsdeel en onze visie hierop

In de loop van het klankbordoverleg sinds 16 november 2010 werden verscheidene *doelen* en *uitgangspunten* genoemd door het Stadsdeel. Voor het gemak gaan we voorbij aan de semantische discussie over *visie*, *uitgangspunten* en *doelen* en nemen we de brief: **“Beantwoording vragen woonbootbewoners Eilandenboulevard n.a.v. de bijeenkomst van de klankbordgroep op 30 november 2010”** dd. januari 2011, Stadsdeel Centrum, als vertrekpunt met 1 aanvulling. Voor de volledigheid worden ze hier alle genoemd.

Als voorlopige uitgangspunten worden genoemd:

1. *Aantrekkelijke route / aantrekkelijk verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers*
2. *Het contact tussen de Eilandenboulevard en de Nieuwe Vaart dient te worden hersteld (zicht op het water).*
3. *De verhouding van de diverse verkeersfuncties op de Eilandenboulevard dient herbepaald te worden (minder doorgaand verkeer, meer ruimte voor voetgangers en fietsers) en er dienen maatregelen te komen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen.*
4. *De drie gedeelten van de Eilandenboulevard (Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht) moeten beter van elkaar te onderscheiden zijn door diversiteit en schaalverkleining (meer zichtbaar maken eilandenstructuur).*
5. *De aanwezigheid van twee belangrijke monumenten aan de Eilandenboulevard, de Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum, dienen door de beoogde herprofilering extra geaccentueerd te worden.*
6. *De kwaliteitsverbetering van de Eilandenboulevard moet bijdragen aan de economische en toeristische ontwikkeling van de boulevard zelf en de achterliggende gebieden (meer bedrijvigheid, winkels, horeca, recreatieve en culturele voorzieningen en arbeidsplaatsen). Het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker is hierbij een belangrijk aspect.*
7. *Ook aanpassing van de zuidoever van de Nieuwe Vaart kan een bijdrage leveren aan de ambities voor de Eilandenboulevard.*
8. *De doorstroming in het waterkritische gebied van de Nieuwe Vaart dient waar mogelijk verbeterd te worden.*

Stadsdeel:

1. *Aantrekkelijke route / aantrekkelijk verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers*

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Twee doelen die elkaar deels overlappen en die wij als bewoners grotendeels van harte steunen.

In hoeverre een aantrekkelijk verblijfsgebied voor *bezoekers* tot de mogelijkheden behoort, is twijfelachtig gezien de beperkte aanwezigheid van panden die geschikt zijn voor de vestiging van een winkel of horecagelegenheid. Verder zij opgemerkt dat de openbare verblijfsruimte bij geschikt weer vrijwel altijd wordt bezet door bewoners van een begeleid-wonenproject in de directe omgeving.

Een van de dingen die het gebied nu al aantrekkelijk maken voor bezoekers is de grote verscheidenheid aan woonboten, die men al dan niet *mooi* kan vinden, maar die, getuige de zowel vanaf de wal als vanaf het water druk fotograferende toeristen, in elk geval *interessant* worden gevonden. Misschien kan niet iedereen het zich voorstellen, maar iedere bootbewoner in het stadsdeel weet het uit eigen ervaring: de woonboten zijn voor bezoekers een attractie van de eerste orde.

Wie een vreemde stad bezoekt, is geïnteresseerd in wat daar anders is dan thuis. Hoe daar anders wordt gewoond en geleefd. En als geen andere woonvorm staat het waterwonen symbool voor wat er eigen is aan Amsterdam.



**Kortom: de woonboten
en hun bewoners zijn
de attractie**

Bevorder het toerisme,
koester uw bootbewoners

Motie 15

De raad van stadsdeel Centrum,

Overwegende dat:

- * elk stukje groen, hoe klein ook, bijdraagt aan een beter leefklimaat in de stad;*
- * bij herprofilering vaak het kleine groen, zoals bermgroen of minituintjes, verdwijnt, waardoor de openbare ruimte versteent;*
- * over enige tijd de Eilandenboulevard zal worden geherprofileerd;*
- * daar vooral aan de waterkant bij de woonschepen veel klein groen aanwezig is,*

besluit het dagelijks bestuur te verzoeken om:

- 1. Bij herprofilering van wegen, in overleg met de bewoners bestaand groen zoveel mogelijk te behouden.*
- 2. Waar mogelijk nieuwe groene bermen of minituintjes te realiseren of te faciliteren.*

De leden van de stadsdeelraad

N. Duijndam

F. Icke

V. Alexandrova

Bovenstaande motie is aangenomen.

Voor de inrichting van de oever moet de aangenomen motie 15 bij het Bestemmingsplan Oostelijke Eilanden van 2010 als leidraad dienen: behoud en zo mogelijk uitbreiding van het groen aan de waterkant.



Oostenburgergracht



‘Geprivatiseerd groen’

Met deze term lijkt te worden gesuggereerd dat de woonbootbewoner zich wederrechtelijk een deel van de openbare ruimte heeft toegeëigend. Inderdaad wordt het groen tussen wal en weg door veel bewoners – lang niet allemaal – zelf beheerd. Waar dit niet gebeurt waait het groen vol met zwerfvuil en komen er honden en wildplassers hun behoeften doen. Om dit tegen te gaan hebben veel bewoners hekjes geplaatst. Ze zijn uitgegroeide struiken zelf gaan bijhouden. Sommigen hebben prachtige tuinen gemaakt waarvan voorbijgangers zichtbaar genieten. Er nestelen watervogels in het voorjaar – nu niet gestoord door honden. Het groen trekt veel zangvogels aan. Deze situatie bestaat al zeker zo’n 35 jaar en heeft tot voor kort geen reacties van gemeente of stadsdeel opgeleverd. Het is niet juist om nu te suggereren dat het hier om een plotseling bekend geworden ongewenste situatie gaat.

Zwerfvuil hoopt zich op waar de bewoner niet zelf de groenstrook beheert



Suggesties:

- Geef de waterbewoners **EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID** voor onderhoud van groen, laat bewoners kiezen of ze zelf het groen onderhouden en zo niet, maak er dan een overheidstaak van
- Inventariseer het bestaande groen en kijk wat de moeite waard is om te behouden
- Zorg voor optimale diversiteit in bebouwing en begroeiing

Stadsdeel:

2. *Het contact tussen de Eilandenboulevard en de Nieuwe Vaart dient te worden hersteld (zicht op het water).*

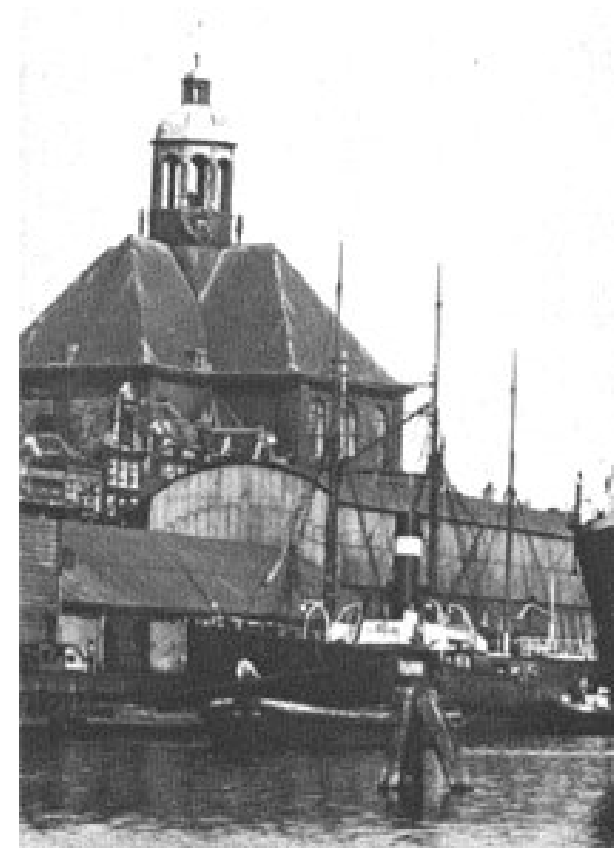
Vereniging de Nieuwe Vaart:

Dit suggereert dat er altijd zicht op het water is geweest totdat het door de komst van woonboten werd ontnomen. In werkelijkheid werd tot in de jaren 50 het water van de Nieuwe Vaart door de bebouwing van de noordoever geheel aan het zicht onttrokken.

Iets 'net niet' kunnen zien in plaats van alles open en bloot te etaleren prikkelt de nieuwsgierigheid. Dit principe, niet alleen bekend in de architectuur maar ook in de ruimtelijke inrichting, bevordert binnen zekere grenzen de interesse en maakt dingen spannender.

Het zicht op het water vanaf de bruggen is uitstekend. Tussen de boten door kan naar het water worden gekeken en op verschillende punten zijn er open stukken. Voor de waterbeleving moet ook rekening worden gehouden met het zicht *vanaf* het water.

Volledigheidshalve verwijzen we in dit kader naar onze eerdere opmerking dat de door het stadsdeel als mogelijkheid genoemde 'pianoligging' het zicht op het water belemmert in plaats van verruimt.



1891, Wittenburgergracht

Suggesties:

- Een verhoogde stoep, bijvoorbeeld in de vorm van een 'boardwalk', geeft meer binding met het water

Stadsdeel:

3. De verhouding van de diverse verkeersfuncties op de Eilandenboulevard dient herbepaald te worden (minder doorgaand verkeer, meer ruimte voor voetgangers en fietsers) en er dienen maatregelen te komen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen.

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Beteugeling van het verkeersgeweld is inderdaad een eerste vereiste om de route c.q. het verblijfsgebied aantrekkelijker te maken. Maar is er een verkeerscirculatieplan?

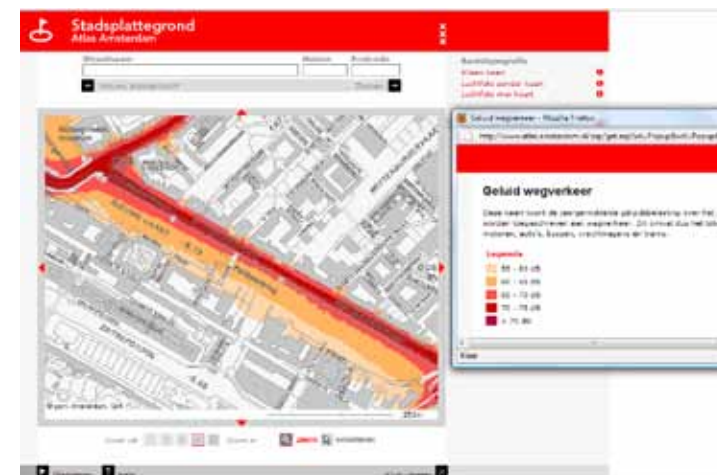
Een blik op de kaart leert dat het verkeer ofwel via Kattenburgerstraat, Piet Heinkade en Panamalaan, ofwel via de Plantage Middenlaan moet worden omgeleid. Voor sommige bestemmingen kan dit een flinke omweg betekenen. Er zal moeten worden vastgesteld welke gevolgen dit heeft voor de bereikbaarheid van de achterliggende gebieden.

Bedacht moet ook worden dat het autoverkeer door de nu al drukke Kattenburgerstraat nog aanzienlijk zal toenemen. Voor de voetgangersverbinding tussen Scheepvaartmuseum en Kattenburgerplein valt dan wellicht, behalve aan heropening van de onderdoorgang, te denken aan verkeersvertragende maatregelen.

De Eilandenboulevard is overigens uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit betekent in de huidige situatie echter wel dat er overdag **24 bussen per uur** (12 heen, 12 terug) voorbijkomen. Deze bussen rijden stevig door en elke bus trekt vijf maal brullend op bij het vertrekken van de drie haltes en bij twee van de stoplichten.

Het zou al schelen als die stoplichten verdwijnen en er verkeersdrempels met zebra voor in de plaats komen.

Verder valt er veel te verbeteren in het kader van de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers.



Suggesties:

- Maak het gebied verkeersluw
- Geef de hoogste prioriteit aan het opstellen van een verkeerscirculatieplan
- Laat daarin meewegen de uit-/invalsroute A10 alsmede de bereikbaarheid van Oostenburgereiland in relatie tot de daar beoogde ontwikkeling
- Maak het gebied verkeersveilig, ook voor voetgangers en fietsers
- Maak een goede verbinding tussen museum en Kattenburgerplein

Stadsdeel:

4. De drie gedeelten van de Eilandenboulevard (Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht) moeten beter van elkaar te onderscheiden zijn door diversiteit en schaalverkleining (meer zichtbaar maken eilandenstructuur).

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Het is niet helemaal duidelijk wat hier wordt nagestreefd. Bijvoorbeeld het 'zichtbaar maken van de eilandenstructuur' kan o.i. alleen als huizen worden verwijderd. En dat is net zo min wenselijk. Als met 'zichtbaar maken' wordt bedoeld op: *verwijzing* naar die structuur dan liggen veel oplossingen voor de hand die bij de herprofilering vorm kunnen krijgen. Overigens kan beter worden gesproken over 'schiereilanden': je moet er langs dezelfde weg op én af.

Suggesties:

- Plaats informatieborden over de historie van de eilanden
- Verbindt de drie pleinen met elkaar door duidelijke visuele referenties naar het scheepsbouwverleden van de eilanden
- Plaats fontein en of anderszins aantrekkelijke objecten op de pleinen

Stadsdeel:

5. De aanwezigheid van twee belangrijke monumenten aan de Eilandenboulevard, de Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum, dienen door de beoogde herprofilering extra geaccentueerd te worden.

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Van de ideeën die bij het stadsdeel leven over de uitwerking hiervan is ons niet zoveel bekend behalve dan de watertrap. Wel hebben we zelf enkele suggesties.

Suggesties:

- Neem de voorgestelde schetsen serieus in overweging: ze maken het verschil!
- Ontwikkel het Kattenburgerplein tot een plein met allure dat minstens zo bezienswaardig is als het Scheepvaartmuseum

Vanaf pagina 15 ziet u onze visie uitgebreid in beeld

Stadsdeel:

6. De kwaliteitsverbetering van de Eilandenboulevard moet bijdragen aan de economische en toeristische ontwikkeling van de boulevard zelf en de achterliggende gebieden (meer bedrijvigheid, winkels, horeca, recreatieve en culturele voorzieningen en arbeidsplaatsen). Het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker is hierbij een belangrijk aspect.

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Het stadsdeel denkt hierbij onder meer aan ‘nieuwe winkels, cultuur en recreatie (aan het water), horeca en hotels’.

Omdat er geen woonboten worden verplaatst, is recreatie langs de noordkant van het water slechts heel beperkt mogelijk. Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de Dageraadsbrug, de nabij gelegen voormalige spoorbrug en de zuidelijke kade bij de Kattenburgerbrug zou de recreatie langs het water kunnen verbeteren. De door ons voorgestelde verhoogde stoep of boardwalk zou de band met het water eveneens kunnen versterken. Het min of meer permanente gebruik van aantrekkelijke plekken door hangouderen verdient aandacht, maar deze mensen – afkomstig uit de buurt – moeten ook wat.

De waterkant bij brouwerij 't IJ, relatief ver gelegen van woningen, mag niet gebruikt worden door de bezoekers van de brouwerij vanwege overlastklachten vanuit de buurt. Waarom zou een recreatieve invulling langs de – drukker bewoonde Wittenburgergracht – wel mogelijk zijn?

De nieuwe horeca waaraan men denkt, moet vermoedelijk grotendeels op het verder te ontwikkelen Oostenburgereiland komen. Deze locatie is al goed bereikbaar via de Dijksgracht, zeker voor rondvaartboten.

De onderdoorgang bij de Oesjesduiker tegenover de Kromhoutwerf is nu erg smal en laag. Kennelijk ziet men hier te zijner tijd rondvaartboten doorheen varen. Zolang ons niet duidelijk is hoe men dat mogelijk denkt te maken, kunnen we er verder weinig over zeggen. Wel merken we op dat de sluisdeur bij de Oesjesduiker een vitaal onderdeel is van het spucircuit van de binnenstad. Waternet sluit de sluisdeur tijdens het spuien. Wijziging van deze situatie ten gunste van doorvaart lijkt dan ook problematisch.



Suggesties:

- Maak het gebied aantrekkelijker voor kleine middenstand en horeca
- Houd de drie eilanden in beeld bij elkaar, creëer een gezamenlijk visitekaartje
- Neem de bereikbaarheid van het voormalig Storkterrein mee in de ontwikkeling van de plannen, zowel over het water als via de wal
- Maak verbinding tussen toeristische attracties zichtbaar in één oogopslag
- Zorg voor een aantrekkelijk gebied voor langzaam toeristisch verkeer
- Draai de bankjes op straat om zodat ze zicht op het water hebben
- De woonschepen zijn de attractie, zowel vanaf de wal als vanaf het water

Stadsdeel:

7. Ook aanpassing van de zuidoever van de Nieuwe Vaart kan een bijdrage leveren aan de ambities voor de Eilandenboulevard.

Vereniging de Nieuwe Vaart:

In het klankbordoverleg hebben we al gewezen op de mogelijkheid een watertrap aan te leggen of eventueel een tallship af te meren ter hoogte van de huidige parkeerplaats bij de DIVV. Al ligt een locatie aan de westzijde van het Scheepvaartmuseum uiteraard veel meer voor de hand.

In de buurt van de Pelikaanbrug kan wellicht een watertrap komen met uitzicht op de Oosterkerk én op de woonboten, wat aanmerkelijk interessanter zou zijn dan het zicht vanaf een watertrap aan de noordoever.

Te denken valt ook aan een op- en afstapvoorziening hier, vanwaar men over de Pelikaanbrug de kerk kan bereiken.

Stadsdeel:

8. De doorstroming in het waterkritische gebied van de Nieuwe Vaart dient waar mogelijk verbeterd te worden.

Vereniging de Nieuwe Vaart:

Behalve als gelegenheidsargument om te suggereren dat er om deze reden woonboten uit het gebied zouden moeten verdwijnen, begrijpen we niet goed waarom dit in het kader van de onderhavige herinrichtingsplannen als uitgangspunt wordt genoemd.

We weten dat Waternet bezwaar heeft tegen de komst van *nieuwe* objecten in dit gebied die zouden leiden tot vermindering van de doorstroming, maar ons is niets bekend van enige noodzaak of urgentie om deze te *verbeteren*. Indien er beperkingen zouden moeten worden opgeheven in doorstroming liggen die meer in de doorgang tussen 't Kromhout en Koning William waar grotere objecten ligplaats kiezen.

Suggesties:

- Tallships op de zuidoever, maar liever bij het Scheepvaartmuseum waar ze thuis horen
- Watertrap en verblijfsmogelijkheden bij Pelikaanbrug: zicht op water, kerk, woonboten en pleziervaart
- Op-/afstap voorziening voor de 'hop on, hop off' rondvaartboten en dit opnemen in het nautisch parcours vanaf Oosterdok, naar Artis, Tropen Instituut, de Molen, architectuur route, café's, etc.
- Maak een aantrekkelijke fiets- en voetgangersroute over de zuidoever

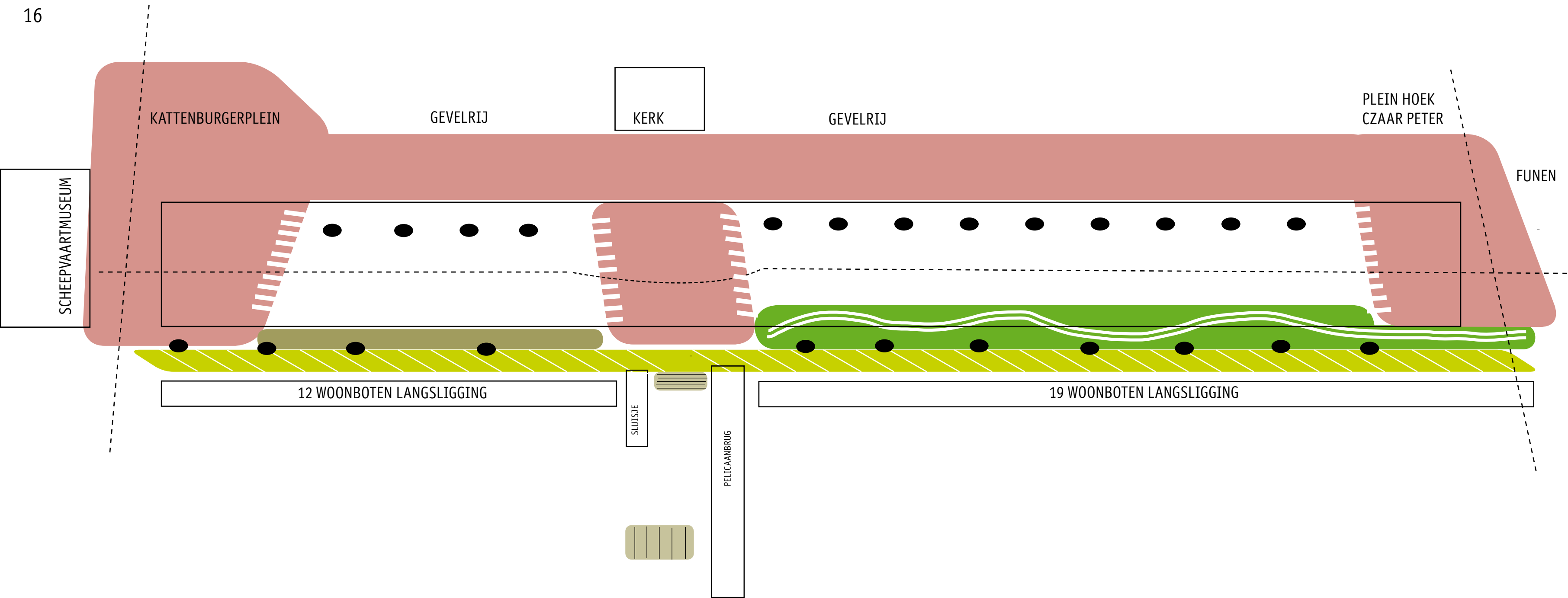
Suggestie:

- Laat dit argument vallen omdat het geen zakelijk of nautisch belang dient

3 pleinen en 3 wandelroutes – in beeld

De herprofilering beoogt de transformatie van een verkeersgebied naar een fiets- en voetgangersvriendelijk doorgangsgebied tussen Centrum en Oost v.v.





legenda

- brede stoep
- iets verhoogd liggend plein met sierbestrating en zebrapaden
- bomen
- verhoogd wandelpad: 'boardwalk' of stoep met hoogteverschillen
- groenstrook met slingerend fiets- en wandelpad
- talud met zoveel mogelijk behoud groen
- aanmeervoorziening

doorsnede straat

- gevelzijde
- stoep
- fietspad
- boomstrook met fietsparkeer
- parkeerstrook auto's
- 2 rijstroken
- parkeerstrook auto's
- fietspad
- stoep
- fiets + wandelpad in groenstrook
- talud
- woonboten

Plein Scheepvaartmuseum/Kattenburgerplein

Het Kattenburgerplein krijgt een afwijkende en bijzondere bestrating die loopt van de entree van het Scheepvaartmuseum tot de gevels Kattenburgerplein en talud aan de waterzijde

Het gehele plein ligt iets verhoogd tussen zebrapaden en de rijbanen en fietspaden liggen duidelijk gemarkeerd in de bestrating

Op het plein valt te denken aan een waterpartij, een jeu de boules baan, uitnodigende zitjes, horeca

- doel:**
- het plein biedt het Scheepvaartmuseum een grootstedelijke entree
 - verbindt het Kattenburgerplein met het Scheepvaartmuseum
 - snelheidsverlagend
 - zowel het plein als de verbrede stoep aan de gevelzijde worden een aantrekkelijk verblijfs- en doorgangsgebied
 - het biedt de Eilandenboulevard een uitnodigende entree



waterpartij



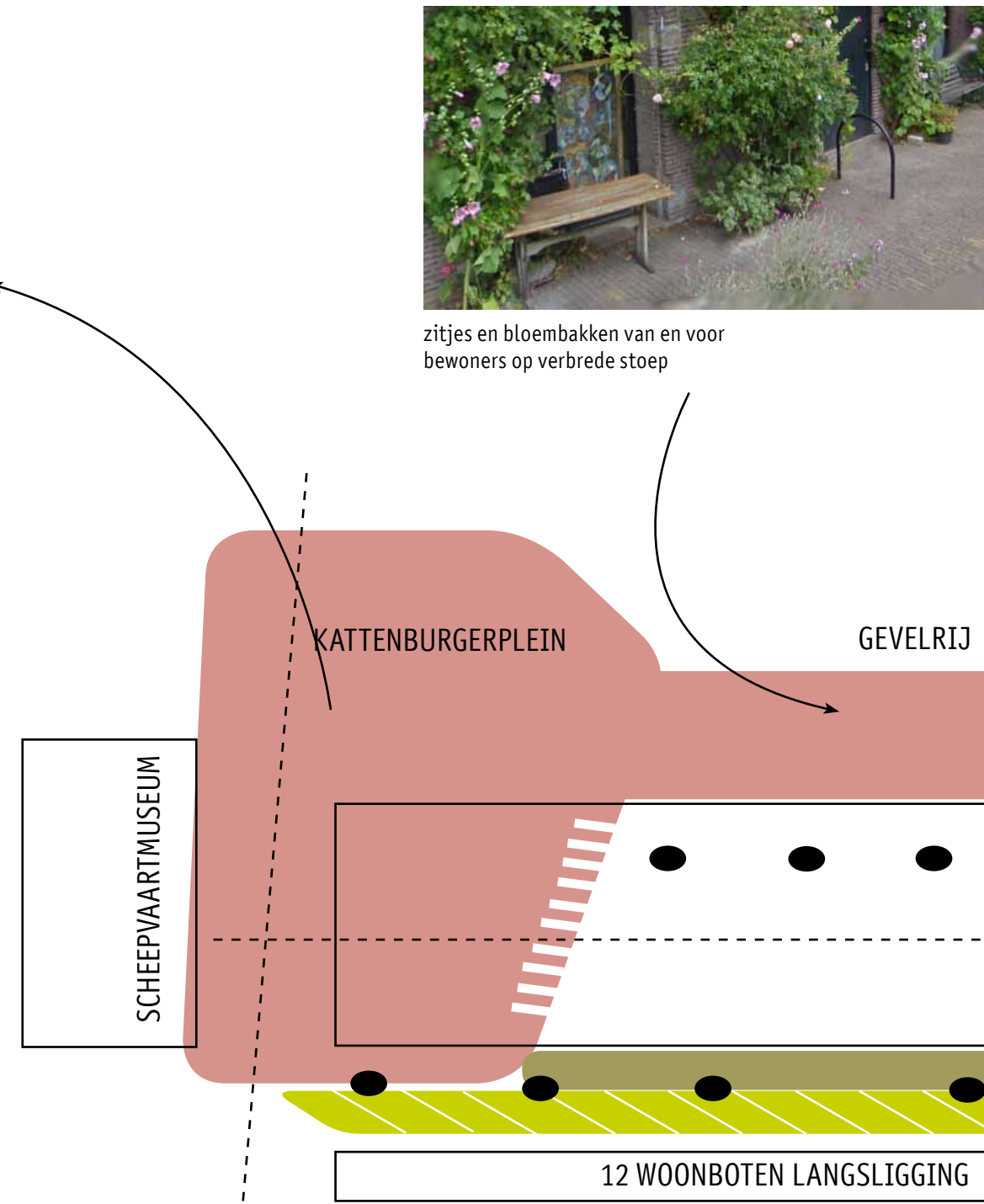
bijzondere bestrating van gevel tot talud, vormt eenheid met beide andere pleinen. Te denken valt aan het gebruik van de Puccini-rode baksteen in combinatie met een afwijkende kleur. De rode baksteen loopt door in de brede stoep langs de gevels



jeu de boules baan



zitjes en bloembakken van en voor bewoners op verbrede stoep



Plein Oosterkerk

Het plein voor de Oosterkerk krijgt eveneens een afwijkende en bijzondere bestrating die loopt van plint tot talud aan de waterzijde.
Het gehele plein ligt iets verhoogd tussen zebrapaden. De rijbanen en fietspaden lopen in een flauwe bocht duidelijk gemarkeerd in de bestrating

Op het plein valt te denken aan een terras, aan de waterzijde aan een aanmeervoorziening tussen sluis en Pelikaanbrug
en op de zuidoever van de Nieuwe Vaart aan een steiger, als aanmeervoorziening, die bovendien uitzicht biedt op de Oosterkerk en op het groen van de Eilandenboulevard

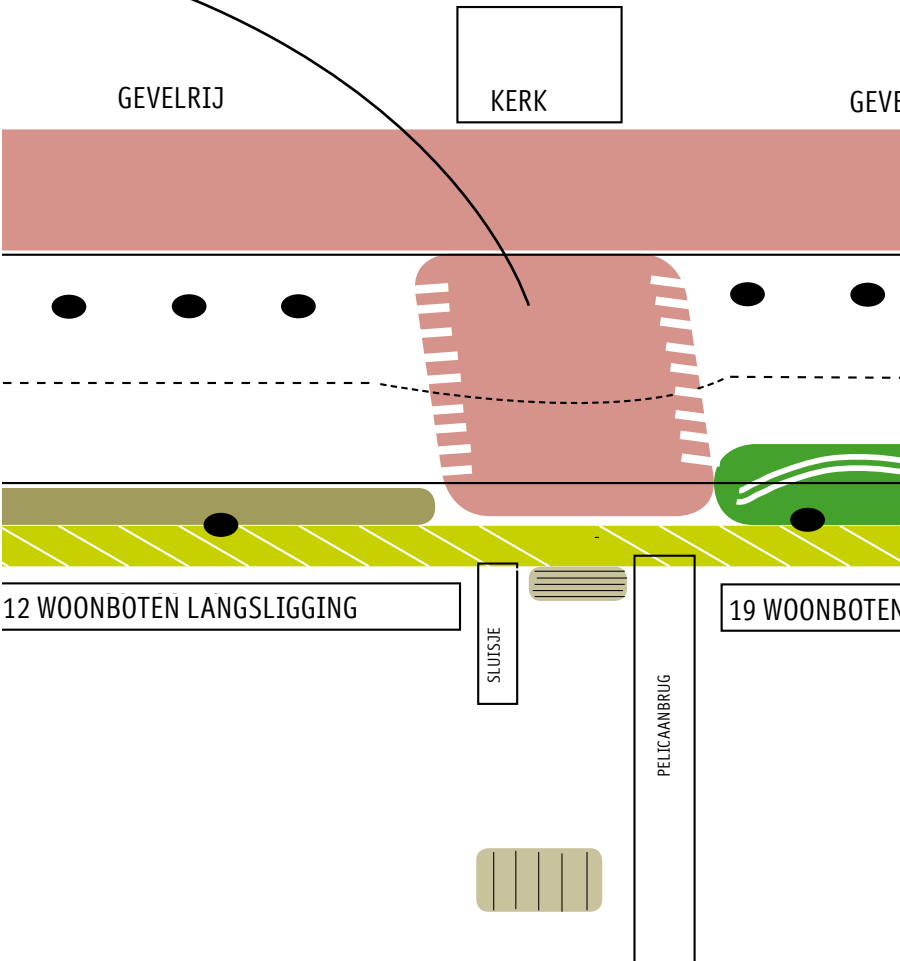
- doel:**
- het vergroot het plein voor de kerk en geeft het een mediterrane uitstraling
 - het vergroot de aantrekkelijkheid, de aanzuigende werking van het plein
 - snelheidsverlagend doordat het gehele plein afwijkend wordt bestraat en iets verhoogd ligt en er bovendien een flauwe bocht in de rijbaan is opgenomen
 - vormt een verbindend element tussen de twee andere pleinen
 - eenheid in diversiteit



plein ligt verhoogd tussen 2 zebrapaden, rijbanen vormen flauwe bocht over het plein heen. de bestrating loopt van plint tot talud



bijzondere bestrating van gevel tot talud, vormt eenheid met beide andere pleinen. Te denken valt aan het gebruik van de Puccini-rode baksteen in combinatie met een afwijkende kleur. De rode baksteen loopt door in de brede stoep langs de gevels



Plein Eilandenboulevard/Czaar Peterstraat/Het Funen

Ook dit plein krijgt een afwijkende en bijzondere bestrating die loopt van plint tot plint en tot het talud aan de waterzijde.

Het gehele plein ligt iets verhoogd tussen zebrapaden. De rijbanen en fietspaden liggen duidelijk gemarkeerd in de bestrating

Op het plein valt te denken aan een terras, en aan een moestuinperk aan de waterzijde bestaat al een aanmeervoorziening

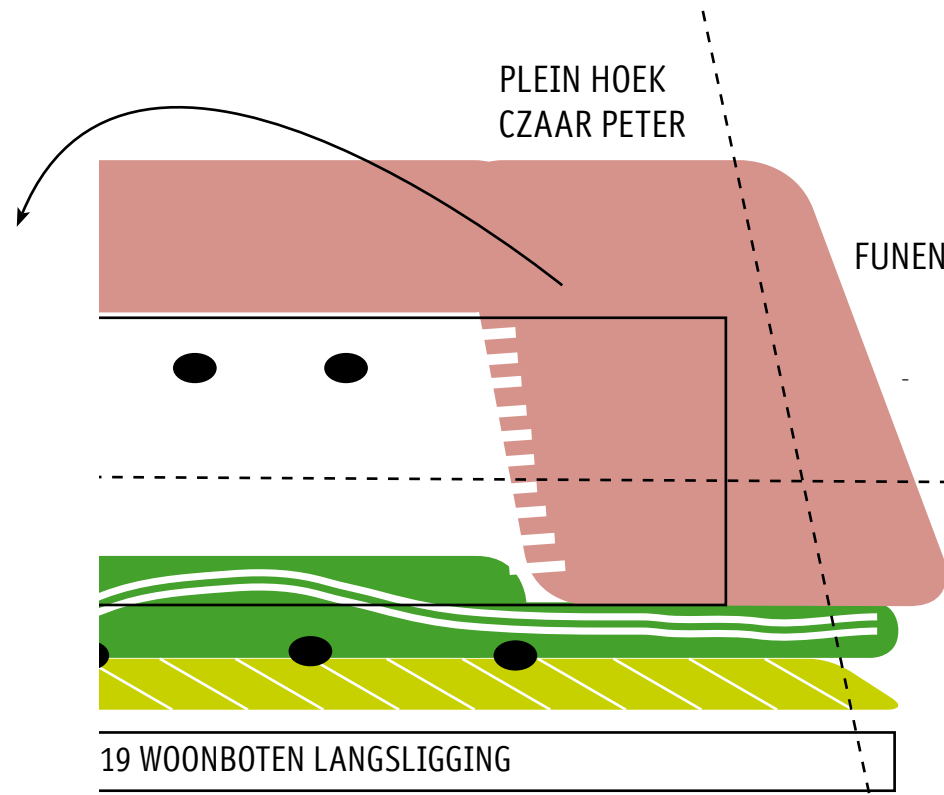
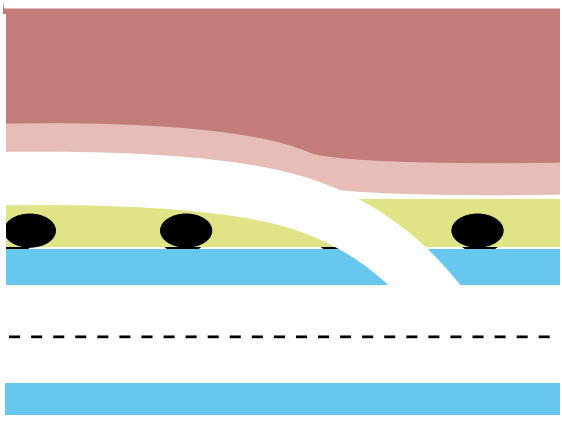
- doel:**
- het plein verbindt de Eilandenboulevard met de Czaar Peterstraat en het Funen
 - aantrekkelijkheid van het plein wordt vergroot
 - snelheidsverlagend doordat het gehele plein afwijkend bestraat is en iets verhoogd ligt
 - vormt een verbindend element met de twee andere pleinen
 - aanleg van een moestuinstrook bevordert de sociale cohesie

op het plein: een moestuinstrook
voor en door bewoners



‘lus’ laad en losstroken in
de Eilandenboulevard

in de bestrating kunnen
indien door de ondernemers
gewenst, laad- en los‘lussen’
worden opgenomen

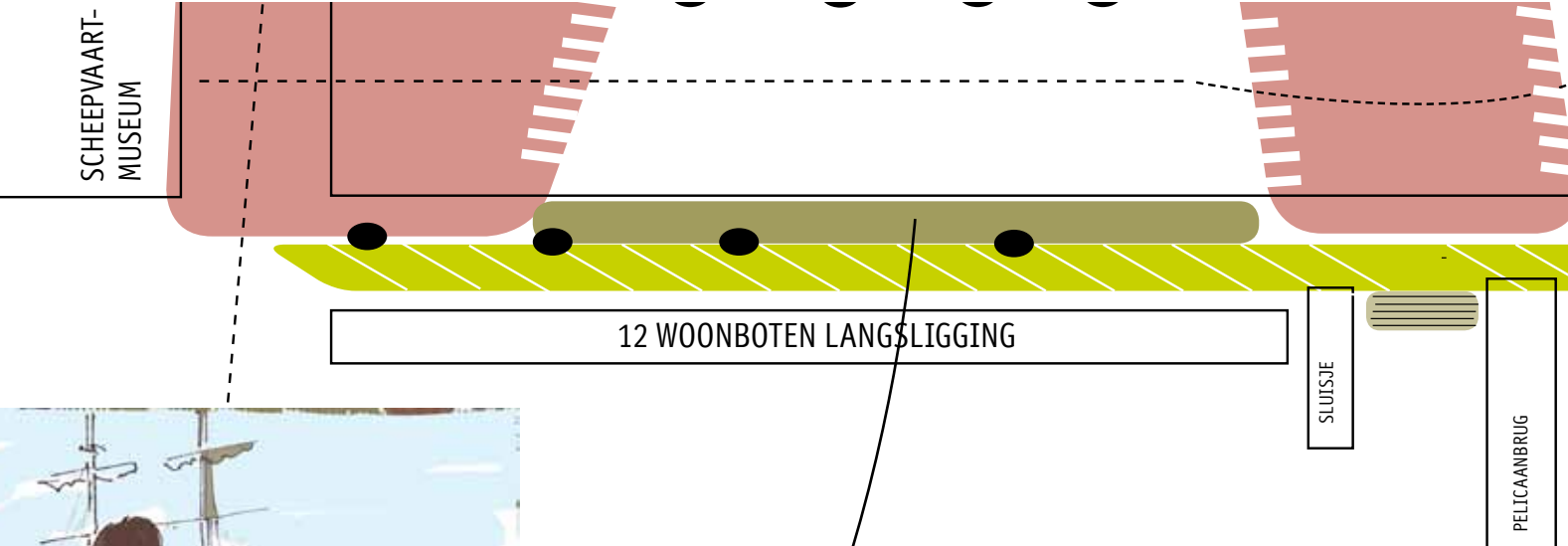


Nautische verbinding Scheepvaartmuseum - Oosterkerkplein (1)

Een verhoogde stoep, een boardwalk, tussen het Kattenburgerplein en het Oosterkerkplein

- doel:**
- verbindt het Kattenburgerplein (Scheepvaartmuseum) met het Oosterkerkplein
 - meer binding met het water
 - versterkt het nautische gevoel
 - diversiteit, behoud groen
 - nutsvoorzieningen boten worden onzichtbaar weggewerkt
 - vormt extra attractie

onder de 'boardwalk' aan de taludkant,
kunnen de nutsvoorzieningen voor de
woonboten onzichtbaar worden weggewerkt



1. verhoogde stoep als 'boardwalk'

dichte (hardstenen) trappen met daartussen groen



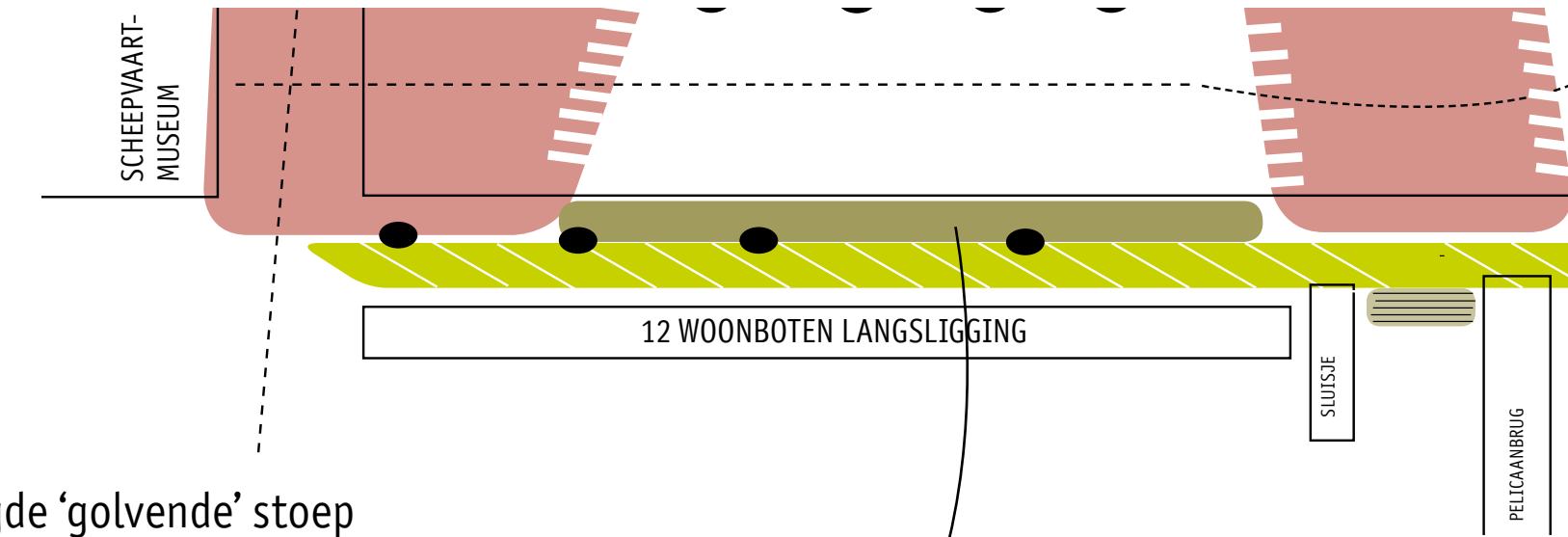
gesloten trap
afgewisseld met
groen



Nautische verbinding Scheepvaartmuseum - Oosterkerkplein (2)

Een (deels) verhoogde 'golvende' stoep tussen het Kattenburgerplein en het Oosterkerkplein

- doel:**
- verbindt het Kattenburgerplein (Scheepvaartmuseum) met het Oosterkerkplein
 - meer binding met het water
 - versterkt het nautische gevoel
 - diversiteit, behoud groen
 - nutsvoorzieningen boten worden onzichtbaar weggewerkt
 - vormt extra attractie

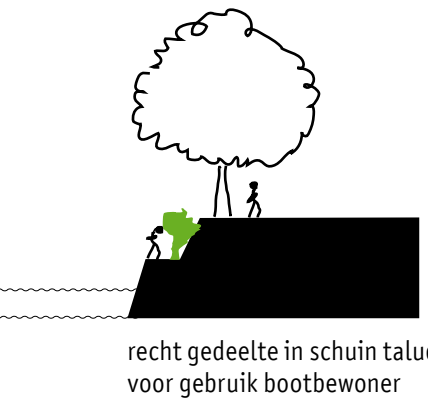


2. verhoogde 'golvende' stoep
en/of speels getrapt, bestraat of groen

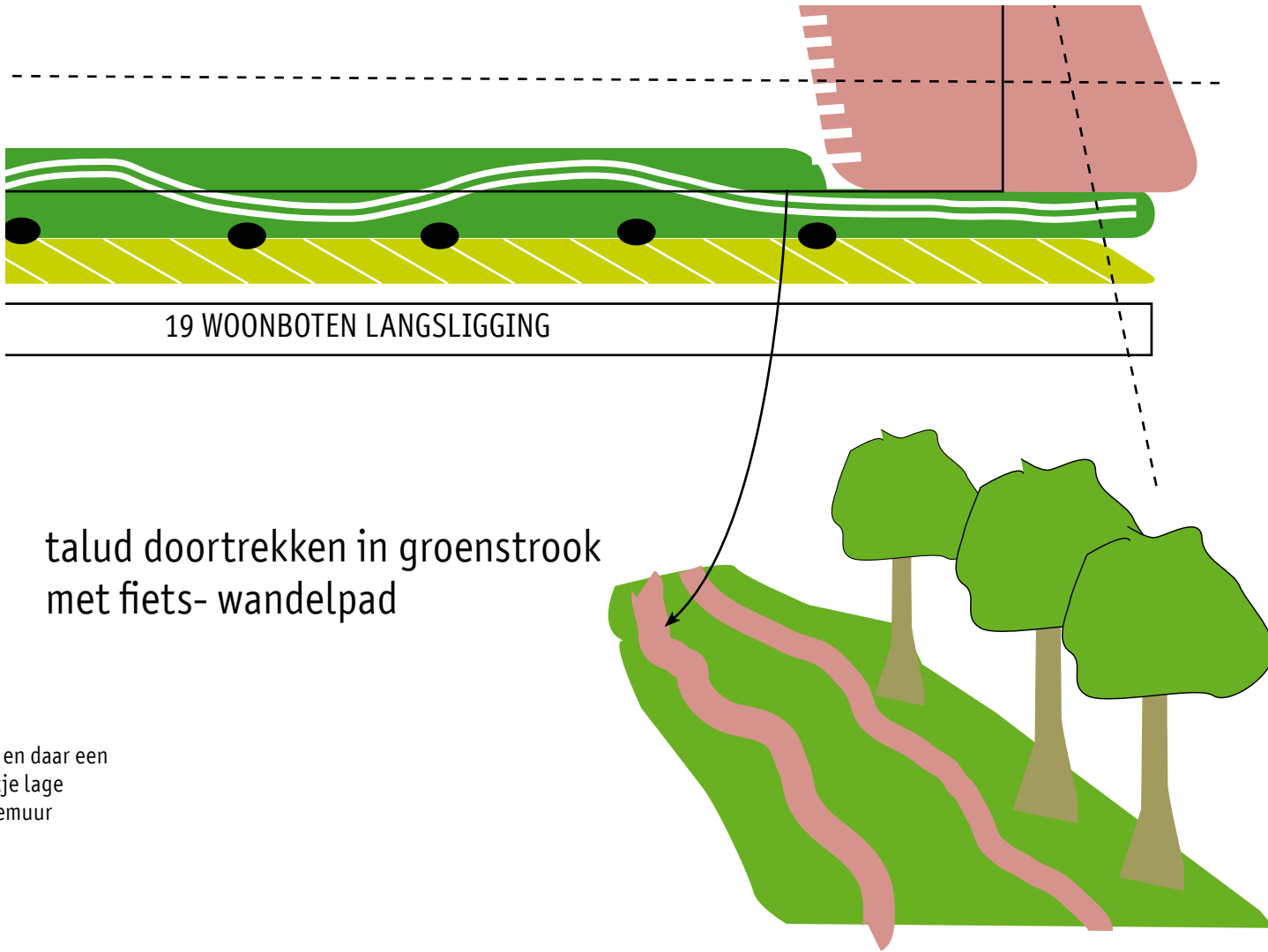
Groene verbinding tussen Oosterkerkplein en het plein Funen/Czaar Peterstraat

het groene talud wordt doorgetrokken in een groenstrook waar wandel- en fietspad doorheen slingeren

- doel:**
- verbindt het Oosterkerkplein met het plein Funen/Czaar Peterstraat
 - meer binding met het water door het gebied licht te laten glooien
 - diversiteit, behoud groen
 - aantrekkelijk, uitnodigend wandelgebied met mogelijkheid voor zitjes
 - meer groen in de buurt ipv minder



uitbreiding van
bestaande groen:
doortrekken talud in
groenstrook met
behoud diversiteit



talud doortrekken in groenstrook
met fiets- wandelpad

hier en daar een
stukje lage
kademuur



Samenvatting

De projectgroep van het stadsdeel concentreert zich voor de herprofilering vooral op het water. Men wil een waterdoorgang verruimen en in alle varianten moet een groot aantal woonboten plaatsmaken voor tallships en watertrappen. De woonbootbewoners verzetten zich hiertegen en weten zich daarbij gesteund door een meerderheid van de overige buurtbewoners. De geldende regelgeving, beleidsnota's en uitgangspunten bieden geen mogelijkheden voor gedwongen verplaatsing of herschikking van woonboten.

Wij adviseren het bestuur van het stadsdeel om de focus geheel te leggen op de inrichting van de wal. Hierbij is het terugdringen van het verkeer misschien wel het belangrijkste punt. Voor een goed eindresultaat moet vroegtijdig duidelijk zijn hoeveel het verkeer kan worden verminderd. Daarbij speelt ook een rol dat de bussen van het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersdruk. Het zal een uitdaging zijn om alle genoemde functies en wensen binnen de huidige bestuursperiode en binnen het beschikbare budget op een goede manier in de beschikbare ruimte in te passen. De werkgroep herprofilering van de waterbewoners heeft hierbij een aantal ideeën ingebracht die – naar wij hopen – goed passen binnen de uitgangspunten van het stadsdeel.

Voor vragen of reacties kunt u contact opnemen met het bestuur van de vereniging:
info@denieuwevaart.org



Conclusie:

Het is mogelijk om in samenspraak met de bewoners van de eilandengrachten een Eilandenboulevard van grootstedelijke allure te ontwikkelen. Uit de teksten, tekeningen en ideeën die in dit stuk zijn gepresenteerd mag een enorme gedrevenheid van de waterbewoners gelezen worden om hierbij actief betrokken te zijn.