

Aan de heer K.Bes  
Postbus 202  
1000 AE Amsterdam.

Tevens per email.  
[stadsdeel@centrum.amsterdam.nl](mailto:stadsdeel@centrum.amsterdam.nl)  
t.a.v. de heer K. Bes

*Onderwerp*  
*Inspraak reactie Eilanden Boulevard*  
*Kenmerk: EB 2012.4*

*Datum*  
Amsterdam, 25 april 2012

Geachte heer Bes,

Onder verwijzing naar onze inspraakreacties met resp. kenmerken: EB 2012.1, EB 2012.2 en EB 2012.3 doen wij u hierbij de inhoudelijke reactie toekomen op de Nota van Uitgangspunten (NvU) in haar geheel. De opbouw is als volgt.

Allereerst een algemene indruk van de NvU ( par.1) gevolgd door ( par. 2) een beschouwing van de zeven uitgangspunten uit par. 5 van de NvU. Wij nemen de vrijheid voorstellen tot wijzigingen te doen. In par.3 dienen wij een aantal nieuwe uitgangspunten in, die in het licht van de plannen onmisbaar zijn.

En ten slotte zullen we in par. 4 per pagina van de NvU ons commentaar geven gevolgd door een verzoek.

### **1. Wat vindt de VNV van de NvU in het algemeen?**

Er zijn veel opmerkingen te maken en dat zullen we ook doen. Wat echter onmiddellijk opvalt zijn twee zaken:

- Uitgangspunten en referentiebeelden worden als 1 geheel gepresenteerd terwijl er afstand wordt genomen van de referentiebeelden ( pag. 7). De inspraakprocedure beperkt zich formeel tot de lijst van uitgangspunten, maar het grootste deel van de nota bespreekt aspecten van de uitwerking van deze uitgangspunten. De VNV is met u van mening dat voor een geordend proces de discussie zich zou moeten concentreren op de uitgangspunten, maar ziet zich, vanwege de nadruk daarop in de nota, genoodzaakt ook gedetailleerd te reageren op de gepresenteerde uitwerking en de bijbehorende referentiebeelden. De 4 inspraakreacties zijn daarvan het resultaat.
- Er is geen enkel eigentijds referentiebeeld opgenomen: ze verwijzen allen naar vorige eeuwen. Amsterdam met een zweem van moderne internationale allure? Niet dus. Jammer!

En verder:

- De NvU is gebaseerd op de bevordering van toerisme en economie. Er is geen evenwichtige afweging gemaakt met wonen, werken, welzijn, onderwijs en zorg. Deze aspecten zijn van minstens even groot belang op de Oostelijke Eilanden, nu en in de toekomst.
- De NvU maakt op geen enkele wijze duidelijk hoe en in welke mate de gepresenteerde plannen het toerisme en de plaatselijke economie zouden gaan bevorderen.
- Dat waterwoners moeten wijken voor toeristen is onverteerbaar, en buitenproportioneel. De portefeuillehouder beweert dat de VNV teveel accent legt op toeristen. Maar waar zien we dan dat ons stadsdeelbestuur zich hard maakt voor onze belangen als burgers van Amsterdam?
- Verplaatsing van boten is onnodig, levert veel leed op en is duur. Pianoligging vergroot geen 'zicht op het water' maar belemmert dat aantoonbaar.

- De financiën zijn onzeker (zie pag. 4) en derhalve de haalbaarheid van het hele plan. Ondertussen leiden wij schade o.a. door onverkoopbaarheid van onze woonboten. We worden nog vele jaren gegijzeld en dat is onacceptabel.
- Een watertrap en verbreding van de Oesjesduiker is onnodig, niet urgent, kost heel veel geld en levert overlast en (lucht-) vervuiling op.
- De NvU bevat onjuistheden, heeft geen visie vooruit maar kijkt selectief terug ( oa. zie afbeeldingen op pag.1 en 22), stigmatiseert waterwoners door de gepresenteerde beelden, is dus tendentius, doet herhaaldelijk beweringen zonder onderbouwing.

Hieronder volgt eerst een beschouwing van de uitgangspunten.

## 2. Opmerkingen bij de 7 Uitgangspunten (par. 5.1, pag. 21 ev.)

In paragraaf 4 wordt de visie Eilanden Boulevard, omschreven. De accenten die daar liggen worden uitgewerkt in de “zeven basisingrediënten” in paragraaf 5. Wij nemen aan dat met deze basisingrediënten de uitgangspunten worden bedoeld, en geven er de voorkeur aan deze te beschouwen, alvorens we op de uitwerkingen ervan ingaan.

### 1) *“het contact tussen de Eilandenboulevard en de Nieuwe vaart dient te worden hersteld”*

- “Hersteld” houdt een verwijzing in naar het verleden. Het schutblad van de NvU geeft als beeldkwaliteit aan waar aan wordt gedacht blijkbaar: 80 jaar terug. Een andere kwaliteit als referentiebeeld staat onder uitgangspunt 4 op pag. 22: een tekening van de Oosterkerk uit 1789.
- Van een visie verwachten wij meer ‘vooruit’ kijken eigenlijk.
- Bovendien kennen wij allemaal de geschiedenis van de EB: je zag vele decennia lang helemaal geen water vanwege de toeleveringsbedrijven langs de oever voor de scheepvaart. De Vereniging Oud Amsterdam en het Stadsarchief bezitten mooie beelden uit die periode.
- Herschikken van boten is niet noodzakelijk, ongewenst en onrealistisch om vele redenen die volgen.
- Wij hebben er zo langzamerhand genoeg van om nog steeds van ‘illegaal’ beticht te worden. Er is geen illegale bebouwing op de oever. De oever is openbare ruimte waar het stadsdeel al decennia niets aan heeft gedaan en waar nu een verworven gebruiksrecht is ontstaan.
- Natuurlijk vinden wij het prachtig dat privacy, veiligheid ‘speciale aandacht’ krijgt. Maar ‘privacy’ en pianoligging is strijdig.

#### **Voorstel herformulering:**

***‘Het contact tussen wal en water dient op eigentijdse wijze vorm te krijgen met respect voor de bewoners en hun huizen, voor het groen, de fauna en het milieu.’***

### 2) *“De verhouding van de diverse verkeersfuncties dient herbepaald te worden”.*

Onder restrictie van de onderstaande punten is dit een goed uitgangspunt. Echter:

- Het verminderen van parkeerplaatsen met 33 % is niet acceptabel in onze buurt. De voorgestelde oplossing door te verwijzen naar geplande parkeerplaatsen in het Wiener complex is misleiding want die zijn er niet. ( zie verslag Inspraak avond 16 april jl dd 19 april 2012, pag. 2 , L. Douma)
- De ontwikkeling van het Wiener complex, 70 appartement en commerciële ruimten in de plint gaan verkeersdruk op de EB opleveren en die niet is meegenomen.
- Het verkeersluw maken onderschrijven wij als uitgangspunt: het bevordert de veiligheid. De VNV dringt aan op het betitelen van de eilandenboulevard als 30km zone.
- Bewoners, en niet alleen voetgangers en fietsers zoals wordt beweerd op pag. 22, hebben en houden hun centrale rol (pag. 22). Onbegrijpelijk dat nu waterwoners naar de coulissen worden verwezen ten gunste van fietsers die niet aan de oever komen!

- Het "stimuleren van functies en winkels in deze winkelplint" (pag. 22) is geen verkeersfunctie. Dat hoort thuis onder 5). Wij zien niet in hoe bijvoorbeeld het verkeersluw maken; het opheffen van de ventweg en het opheffen van parkeerplaatsen leidt tot deze 'stimulering'.
- "een betere aansluiting met toeristische routes" (pag.22) kan duiden op verkeersaansluiting of een kwaliteitsaansluiting. Dat laatste is bij dit uitgangspunt 2) niet aan de orde. Het gaat dus om 'verkeersaansluiting' en dan is de vraag wat hier wordt bedoeld. Welke routes dan en waar gaat het dan precies om?

Het ontbreekt aan een verkeerscirculatieplan. Enerzijds: een nu doorgaande route verkeersluw maken zal verkeersdruk opleveren op andere routes; anderzijds is de ontwikkeling en bereikbaarheid van het Wiener complex niet meegenomen.

#### **Voorstel herformulering:**

**'De verkeersfuncties dienen herbepaald te worden waarin een goed evenwicht moet worden gevonden tussen: het verkeersluw maken; veiligheid voor aanwonenden; de toegankelijkheid van het gebied met inbegrip van het Wiener complex; verbetering van de luchtkwaliteit; verblijfplaats voor bezoekers en met behoud van de bestaande parkeerruimte'**

- 3) *"de drie gedeelten van de Eilandenboulevard moeten beter van elkaar te onderscheiden zijn"*
- Van origine zijn de drie achterliggende eilanden verbonden met scheepvaart in de meest brede zin des woords. Zo ook de drie grachten: Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht.
  - Het is ridicul om eerst de bestaande drie namen te vervangen door één: Eilandenboulevard, om onmiddellijk daarna te beweren dat ze "te onderscheiden moeten zijn" Identiteit creëer je in eerste instantie door een eigen naam te hebben.
  - Het parkeervrij maken valt onder uitgangspunt 2) en dient overigens geen doel,
  - De oevers worden gekenmerkt door de prachtige bomen: zij vormen de belangrijkste 'zicht kwaliteit' van de 3 grachten. (zie foto op pag. 10) De drie grachten "zichtbaar" van elkaar laten onderscheiden houdt in dat er bomen weg moeten. Dat is ongewenst. Wel kunnen we ons voorstellen dat er accentverschillen zijn: die hebben we al eerder beschreven in ons Raadsadres van maart 2011 ( zie inspraakreactie, dd 25 april 2012, kenmerk 2012.3)

#### **Voorstel**

**De voorgestelde driedeling is gekunsteld en het dient in het geheel geen doel. Wij adviseren dit uitgangspunt te laten vallen.**

- 4) *"herprofilering om Oosterkerk en Scheepvaartmuseum te accentueren"*

Ook wij vinden dat het maaiveld zo ingericht moet worden dat daardoor het karakter van een doorgaande route verval, automobilisten zich in een voetgangersgebied wanen, voetgangers en fietsers zich veilig kunnen voortbewegen en toch voldaan wordt aan uitgangspunt 2). Vanzelfsprekend moet de aanwezigheid van het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk geaccentueerd worden. Of dat met bestrating en illuminatie alleen moet vragen wij ons af.

- Wij wijzen erop dat aan de genoemde grachten 21 rijksmonumentale gevels staan.
- Als het belang: zicht op de Oosterkerk, wordt opgevoerd is dat iedere keer gevisualiseerd vanaf de zuidoever. Dat is in strijd met de watertrap aan de noordoever, waar in dat geval de meeste bezoekers worden beoogd te zijn.

#### **Voorstel**

**De herprofilering dient functioneel te zijn en aan te sluiten op uitgangspunten 1) en 2). De eigentijdse accentuering van rijksmonumenten incl. het Scheepvaartmuseum en de Oosterkerk krijgen nadrukkelijk aandacht.**

- 5) *"kwaliteitsverbetering moet bijdragen aan economische ontwikkeling van de boulevard zelf en achterliggende gebied in het bijzonder het Oostenburgereiland"*
- Het is niet duidelijk wat hier met "de kwaliteitsverbetering" wordt bedoeld. Als het gaat om de hiervoor genoemde 4 uitgangspunten bestaat geen relatie met economische ontwikkeling.

Er wordt niet aangetoond dat zich meer ondernemers zullen gaan vestigen of dat de omzet van bestaande ondernemers stijgt. Integendeel: de laatste jaren zijn ondernemers vertrokken, de bakker is weg-geprotesteerd.

- Het is evenmin aangetoond dat het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker bijdraagt aan de economische ontwikkeling. Er komen hierdoor geen nieuwe drukkerijen, scheepsbouwers, zzp-ers, apothekers, horeca ondernemers, etc. bij. Als wordt bedoeld dat de omzet van de horeca zal stijgen is het de vraag of dat de taak van de gemeente is ten koste van de omwonenden.
- Voor het doorvaarbaar maken van Oesjesduiker voor rondvaartboten bestaat geen enkel draagvlak. Rederijen zullen er geen gebruik van maken hebben ze verklaard, het leidt tot overlast en luchtvervuiling m.n. voor aanwonenden.
- Waar eerder op dit punt in de Nieuwe Vaart woonboten als knelpunt werden gezien vanwege nautische gevaren (recht tegenover de werven aan de zuidoever) worden nu gevaren geïntroduceerd door ter plaatse rondvaartboten te laten draaien.
- De ontsluiting van het Oostenburgereiland is een apart vraagstuk en wordt zeker niet opgelost met het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker.
- De economische ontwikkeling van het Oostenburgereiland is niet afhankelijk van de Oesjesduiker.
- Overigens is het terras van café "de Oesjesduiker" gesloten wegens overlast.

#### **Voorstel**

**Wij vinden dit geen goed uitgangspunt omdat op geen enkele manier de veronderstelde effecten worden hard gemaakt. De nadelige effecten zijn overduidelijk. De kosten zijn hoog. Uitgangspunt verwijderen.**

#### 6) *"aanpassing van de zuidoever"*

Dit steunen wij van harte. Met name de nautische ontwikkeling aan de zuidoever in aansluiting op de werf Kromhout is een uitstekend plan. Ook wij zien een nautische toeristische route voor ons aan de zuidoever, die loopt van de Kattenburgerbrug ( met uitzicht op het Scheepvaartmuseum, het Oosterdok, Nemo aan de westzijde en de Nieuwe Vaart, de molen de Gooyer, de Oosterkerk verscholen tussen de bomen aan de oostzijde) langs de Matrozenhof ( prettige verblijfplaats 1) naar de Pelikaanbrug met een prettige verblijfplaats 2 met uitzicht op de Oosterkerk, de Nieuwevaart, de woonboten, de sluis en het water en de naastgelegen werven. Dat hier zo iets als een 'tall ship' het nautisch accent vormt ondersteunen wij.

Wij adviseren u daarover in overleg te gaan met de beheerder van de werf t Kromhout.

- Het is overigens niet duidelijk of de zuidoever bij het project EB behoort. Indien dat het geval is dienen ook de bewoners van die gehele zuidoever bij de inspraakprocedure betrokken te worden. Die waren niet uitgenodigd voor de inspraakavond op 20 maart jl.
- De beheerder van de werf Kromhout keek er van op dat er ong. "8 tot 12 arbeidsplaatsen " bij zullen komen ( pag. 20).

#### **Voorstel**

**De zuidoever van de Nieuwe Vaart kan een belangrijke bijdrage leveren aan het nautisch karakter en aan een bezoekersroute van Scheepvaartmuseum tot aan de molen de Gooyer.**

#### 7) *"doorstroming in het waterkritisch gebied dient verbeterd"*

Dit uitgangspunt is onderdeel van een complex geheel van overwegingen die allen te maken hebben met de waterafvoer uit de Amstelboezem en de bestaande risicoanalyse. Wij wijzen in dit verband op het rapport: "De Amstelboezem, hydraulische analyse" dd 2006 , Nelen & Schuurmans. De analyse laat zien dat de grootste knelpunten zitten bij de bruggen in Amsterdam en met name de Spinozabrug. Het rapport stelt dat verplaatsing van woonboten geen substantieel effect heeft op het verval. En verder is het uitgangspunt steeds: 'geen verslechtering' en niet: 'verbetering' zoals nu wordt beweerd.

In het recente rapport "Het gemaal Zeeburg" dd september 2011 verschijnen opeens andere bewoordingen waarvoor geen enkele kwantificering wordt gegeven. Zonder onderbouwing wordt het "watergevoelig gebied " ineens "zeer kritisch gebied" genoemd. Dit rapport, toevallig verschenen na vragen van de VNV aangaande dit onderwerp, wekt zo de indruk dat door beeldvorming vanuit een vermeend deskundige organisatie, anti-woonboten beleid kan worden onderbouwd.

Overigens wordt herhaalde malen het verwijderen van de pijler onder de oude spoorbrug opgevoerd als belangrijke verbetering. Maar er wordt niet gesproken over de soortgelijke pijler onder de Dageraadsbrug direct daar achter die veel groter is.

Volgens officiële metingen hebben de beide pijlers zo'n 15 cm invloed op de opstuwning van het water (zie voor een illustratie VNV inspraakreactie met kenmerk 2012.2, waarin de betreffende figuur uit het rapport De Amstelboezem, hydraulische analyse" dd 2006, is overgenomen). De gezamenlijke woonboten dragen voor maximaal 0.05 cm bij. Zolang er in de Nota van Uitgangspunten aandacht wordt besteed aan 0.05 cm opstuwning, mogen de 300 keer meer opstuwende brugpijlers niet buiten de plannen worden gehouden en zullen moeten worden aangepast.

### **Voorstel**

**Wij hebben in de aanbiedingsbrief al gewaarschuwd voor een bestuurlijke dwaling: als het echt zo "zeer kritisch" is als wordt beweerd dan doet het bestuur er goed aan de bescherming van het werelderfgoed en haar Amsterdammers tegen water serieus te nemen door met name de Spinozabrug aan te pakken en daar het beschikbare geld aan te besteden.**

### **3. De aanvullende VNV uitgangspunten.**

De Vereniging de Nieuwe Vaart heeft in antwoord op de bovenstaande lijst voorgestelde uitgangspunten voor herprofilering een alternatieve lijst met uitgangspunten opgesteld. Deze uitgangspunten zijn in de afgelopen 18 maanden tot stand gekomen. Ze zijn uitvoerig besproken en verfijnd in de vele overleggen die sinds de oprichting van de vereniging hebben plaats gehad met de leden, met buurtbewoners, met ondernemers en andere lokale belanghebbenden. Voor een gedetailleerd overzicht van de dialoog in de buurt kijkt u op de website van de vereniging. Speciaal willen we hier het Raadsadres van mevr. T. Neleman noemen dat uitvoerig ingaat op al het groen en het parkeren.

Ons raadsadres van maart 2011, waarin onderstaande uitgangspunten worden gepresenteerd, is nu opnieuw ingediend ( kenmerk EB 2012.3) en heeft brede steun zoals ook is gebleken uit de inbreng van het Eilanden Overleg op 20 maart jl.

#### **De aanvullende uitgangspunten volgens de VNV:**

1. Woningen wijken niet voor toeristen.
2. Maak het gezellig, maar geen pretpark.
3. Laat de eilandenboulevard een groene vaart voor de buurt, waar bezoekers welkom zijn.
4. Wees zuinig met belastinggeld; beperk je tot de haalbare verbeteringen
5. Leg prioriteit bij vermindering van de verkeersdruk en behoud van groen
6. Keuzes in het plan van het stadsdeelbestuur zijn willekeurig; andere oplossingen zijn beter

De uitwerking en onderbouwing van deze uitgangspunten is terug te vinden in het plan "Herinrichting Eilandenboulevard, een andere visie" van de VNV (inspraakreactie met kenmerk 2012.3).

### **4. Commentaar op uitwerking zoals gepresenteerd in NvU.**

Onderstaand volgt per pagina commentaar op de NvU. Ieder commentaar is voorzien van een genummerd verzoek waarop de vereniging een antwoord verwacht.

#### **Aanpassingsverzoeken aan de tekst van de nota van uitgangspunten herprofilering Eilandenboulevard, gedateerd op 20 januari 2012.**

p.4. Voorwoord

doel: aangenaam verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers. Uitnodigen van toeristen vanuit het centrum ook de oostelijke binnenstad en Zeeburg bezoeken. Stimuleren van plaatselijke economie. Betere doorstroming van de Nieuwe Vaart.

voorbehoud: vanwege onzekere tijden rekening houden met voortschrijdend inzicht die bijstelling van de plannen teweeg kan brengen.

**Verzoek 0.: stel een deadline vast voor de beslissing over het wel of niet doorgaan. Bijvoorbeeld direct na de Tweede Kamer verkiezingen in 2012.**

p.5. Er wordt gesuggereerd dat de herinrichting van het water ook onderdeel is van de oude bestuurlijke wens. Dit kunnen we echter niet terugvinden in de bestuursopdracht.

**Verzoek 1.: De herinrichting van het water is dus een kennelijk nieuwe wens en dient als zodanig te worden gepresenteerd.**

p.6. Er wordt gesuggereerd dat de huidige boulevard vooral een autoverbinding is en voetgangers en fietsers 'naar de coulissen' zijn verwezen en toeristen niet verder komen dan het Kattenburgerplein. Waar is deze bewering op gestoeld? Er zijn zeer veel wandelaars en fietsers langs de huidige verbinding te vinden waarvan een flink deel toeristen. Er is nu al veel ruimte voor voetgangers en toeristen in de vorm van een tweezijdig fietspad, ventweg, stoepen en groen. De weg en het trottoir zijn vooral minder aantrekkelijk voor voetgangers vanwege de verkeersdruk en straatmeubilair. Het autoverkeer is veruit het belangrijkste 'probleem' van de eilandenboulevard en wordt in de nota van uitgangspunten onvoldoende benadrukt en aangepakt.

**Verzoek 2.: Onderbouw de beschouwing over het gebruik van de straat met een degelijke analyse van gebruik en de verkeersdruk.**

**Verzoek 3.: Benoem de verkeersdruk als het voornaamste probleem bij verbetering van de eilandenboulevard.**

p.7. Er wordt gemeld dat diverse onderzoeken en overleg aan de uitgangspunten ten grondslag liggen en dat vooral de rapportage van 'Realizing Urban Life' zwaar weegt. In deze rapportage wordt alleen een herinrichting voorgesteld en wordt niets gedaan met argumenten en rapportages en overleggen. Het is daarom vreemd dat juist aan dit minst gefundeerde rapport nu zoveel gewicht wordt toegekend.

**Verzoek 4.: Laat overleggen en rapportages van belanghebbenden daadwerkelijk de inhoud van het plan beïnvloeden. Neem voorstellen van belanghebbenden over, of voorzie afwijzing van de voorstellen van een voldoende degelijke, analytische, onderbouwing.**

p.7. Er wordt gesuggereerd dat uit het overleg met woonbootbewoners naar voren is gekomen dat er zo min mogelijk en alleen vrijwillige verplaatsingen van woonboten naar buiten de nieuwe vaart zullen plaatsvinden. Dit heeft echter niets met de gesprekken te maken, maar met een gebleken gebrek aan geschikte alternatieve ligplaatsen buiten de Nieuwe Vaart. De woonbootbewoners hebben in de gesprekken aangegeven tegen elke vorm van onvrijwillige verplaatsing te zijn, vanwege de voor hen zeer nadelig gevolgen van verplaatsing. Het gaat de woonbootbewoners om het daardoor op te lopen zeer grote nadeel. Of er nu wel of niet binnen of buiten de Vaart moet worden verplaatst maakt daarbij vaak niet uit.

**Verzoek 5.: Presenteer 'beperkte verplaatsen van woonboten' niet als een compromis van overleg. Onmogelijkheid tot gedwongen verplaatsen is een consequentie van staand beleid.**

p.7. Het is niet duidelijk waarom de economische situatie en het wegvallen van subsidiegelden bijdroegen aan het wel of niet verplaatsen van woonboten.

**Verzoek 6.: Maak duidelijk hoe de economische situatie en het wegvallen van subsidiegelden bijdragen aan het wel of niet verplaatsen van woonboten.**

p.8. De verwijzing naar de Visie op het Water van de Binnenstad is onjuist. In de visie wordt het (beperkt!) verplaatsen van woonboten naar andere locaties alleen voorgesteld voor een aantal met name genoemde bijzondere plekken. De Nieuwe Vaart wordt daarbij niet genoemd.

**Verzoek 7.: Neem bij nieuw beleid continuïteit van bestaande visies en beleid mee. Verwijder misleidende verwijzing naar Visie op het Water document als argumentatie voor verplaatsing van woonboten in dit plan.**

p.8. In het programmakkoord 2006-2010 wordt de privatisering van de openbare ruimte alleen genoemd in het kader van afgesloten stegen. Het is onduidelijk waarom hier in de NvU wordt verwezen naar het in het programmakkoord genoemde aansluiten van woonboten op riool en aardgas. In het programmakkoord 2010-2014 staat in tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd niets over het aansluiten van woonboten op riolering, of aardgas noch over privatisering van de openbare ruimte. Wel heeft deze onjuiste verwijzing tot gevolg dat lijkt dat er een probleem zou zijn geconstateerd voor wat betreft het privatiseren van de openbare ruimte door woonboten en dat daarover afspraken zouden zijn gemaakt. Het probleem is echter niet geconstateerd en er zijn geen afspraken over gemaakt.

**Verzoek 8.: Voorzie insinuerende passages over privatisering van openbare ruimte en aansluiting op riool en aardgasnet van degelijke onderbouwing, of verwijder deze.**

p.9. De typering van de karakters van de verschillende achter de boulevard gelegen eilanden geldt niet voor de boulevard zelf. Het karakter van de Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht staat vanwege de ontstaansgeschiedenis geheel los van het karakter van de er achtergelegen, in de jaren 60-80 herbebouwde, eilanden.

**Verzoek 9.: Maak onderscheid tussen de grachten enerzijds en de achterliggende eilanden anderzijds in de karakterschets. Beoordeel Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht als één geheel en op hun eigen merites.**

p.9. De bewering dat “fietsers en voetgangers als figuranten naar de coulissen zijn verwezen en toeristen meestal niet verder komen dan het kattenburgerplein” is niet gefundeerd en aantoonbaar onjuist. Er komen vele wandelaars en fietsers over de boulevard, waaronder veel toeristen. Uiteraard gaan deze verkeersstromen langs de kant (coulissen?) en niet midden over de autoweg, maar dat geldt voor vrijwel de hele binnenstad. Nergens in de NvU wordt gezegd dat fietsers en voetgangers in het midden van de weg worden gepland.

**Verzoek 10.: Onderbouw de beschouwing over het gebruik van de straat met een degelijke analyse van de verkeersdruk. Neem ook de ontwikkeling van het Wiener complex en Oostenburgereiland mee. Leg uit waarom niet meegenomen hoeft te worden de verkeersdruk vanwege de plannen voor een hotel en een supermarkt daaronder aan de Oostenburgergracht.**

**Verzoek 11.: Beschrijf het verschil tussen “coulissen” en de zijkant van de straat. Beschrijf hoe het fiets/voetgangergebruik van de eilandenboulevard afwijkt van dat van de andere hoofdwegen in het centrum, zoals bijvoorbeeld de stadhouderskade, de spuistraat of de amstel.**

p.10. Onder het kopje 'voetgangers' wordt beweerd dat ter hoogte van de duikers het zicht op het water door auto's wordt belemmerd. Dat is onjuist, de geparkeerde auto's belemmeren vanaf het voetpad het zicht op de weg, niet op het water.

**Verzoek 12.: Vervang deze passage door: “vanaf de duikers is een vrij zicht op het water”.**

p.10. De looproute wordt 'allerminst aantrekkelijk' genoemd vanwege gebrek aan zicht op het water.

1. Deze stelling is ronduit zwak omdat de looproute over de boulevard in elk geval aantrekkelijker is dan bijvoorbeeld de ronduit saaie looproute langs de om de hoek gelegen Mauritskade, alwaar het zicht op het water volledig is (geen groen, geen woonboten).

2. Ondanks hoog groen en hoge woonboten is er wel degelijk zicht op het water tussen groen en woonboten en vanaf de bruggen.

3. Het zicht op het water wordt niet noemenswaardig (<1%) belemmerd door de (legale) parkeerplaats (0%) en een enkele (legale) schuur tussen wal en schip (niet tussen wal en water).

4. De mogelijkheid van meerlaagse woonboten is in de binnenstad alleen in de Nieuwe Vaart toegestaan en vergund vanwege de hoge of ophaalbare bruggen en het hoge talud. Dit is het resultaat van bijna een halve eeuw beleid.

**Verzoek 13.: Maak een degelijke, gefundeerde esthetische analyse van de looproute, en vergelijk deze esthetiek met vergelijkbare tracés zoals de Mauritskade of de Cruquiuskade.**

**Verzoek 14.: Verwijder de argumenten van parkeerplaats, schuurtjes en meerlaagse woonboten, of voorzie deze van de correcte ontstaansredenen en juridische status.**

p.10. Onder het kopje fietsers wordt het laden en lossen van vrachtauto's op de ventweg een probleem genoemd. Dit is echter geen probleem voor de fietsers, want die kunnen er bijna altijd gemakkelijk langs. Alleen parkeerplaats-zoekende automobilisten ondervinden hiervan enige (meestal kortstondige) hinder. Van de genoemde argumenten is alleen de hobbelijkheid van de ventweg aanleiding de route 'onaantrekkelijk' te noemen. Er is sowieso geen zicht op het water vanaf de ventweg, het groen is zeer aantrekkelijk voor de fietser (zie bijvoorbeeld aangenomen motie 15 bij bestemmingsplan Oostelijke Eilanden).

**Verzoek 15.: Verwijder argumenten van belemmering voor fietsers door laden en lossen. Benoem dat zicht op het water vanaf de ventweg niet aan de orde is (fysiek niet mogelijk vanaf ooghoogte).**

**Verzoek 16.: Geef meer aandacht aan het groene karakter in de planvorming, conform motie 15 bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.**

p.10. Onder het kopje parkeren wordt gesteld dat het zicht op Kattenburgervaart en Wittenburgervaart wordt belemmerd door geparkeerde auto's. Dit is alleen het geval voor langsrijdende automobilisten, maar die worden geacht hun blik op de weg (niet op het water!) te houden.

**Verzoek 17.: Verwijder deze passage – niet relevant.**

p.11. Vanwege het scheepvaartmuseum is de parkeerdruk aan Kattenburgerzijde groot geworden. Aan Oostenburgerzijde is de parkeerdruk groot als er voorstellingen in het Werkteater en/of wedstrijden in de achterliggende sporthal plaatsvinden. Ook nu moet er regelmatig langer gezocht worden naar een parkeerplaats. Als de parkeerdruk verder toeneemt, neemt ook het parkeerplaats-zoekverkeer verder toe en neemt de bereikbaarheid van winkels af.

De suggestie dat er nu ruim voldoende parkeergelegenheid is onjuist.

**Verzoek 18.: Verwijder de suggestie van ruim voldoende parkeergelegenheid. Voeg toe dat het Wiener complex de parkeerdruk niet kan opvangen. En voeg toe dat de parkeerdruk bij ongewijzigd beleid toe zal nemen.**

p.12. Er bestaat geen vaart met de naam 'Cruquiusvaart'. De vaart langs de Cruquius kade heet ook Nieuwe Vaart.

**Verzoek 19.: Voorzie locaties van de correcte benaming.**

p.12. De Nieuwe Vaart is een onderdeel (maar niet een 'belangrijk onderdeel') van het zogenaamd 'gevoelig gebied'. Uit de Hydraulische Analyse van 2006 die ten grondslag ligt aan de aanwijzing tot kritisch gebied blijkt

juist dat de Nieuwe Vaart **geen** belangrijk onderdeel is van het kritische gebied. Wel vormen de Spinozabrug, de pijlers onder de spoorbrug en de Dageraadsbrug een belangrijk knelpunt (belemmering is daar 300x groter dan alle belemmeringen in de hele Nieuwe Vaart tezamen).

**Verzoek 20.: Benoem de verhoudingen in belemmering van de doorstroming van de diverse obstakels in de Nieuwe Vaart in relatie tot de belemmeringen van kunstwerken in het afvoersysteem van de Amstelboezem en voorzie deze beweringen van een degelijke onderbouwing (te vinden in genoemd document, gratis te downloaden van de website van de vereniging).**

p.13. Onder het kopje woonboten wordt gesteld dat behalve woonboten ook schuttingen en groen het zicht op het water belemmeren. Dat is grotendeels onjuist: enkele schuttingen belemmeren het zicht op het groen (niet op het water) en het groen belemmert veelal het zicht op de woonboten (niet op het water). Daar waar het groen wel het zicht op het water belemmert heeft dat weer niet met de woonboten te maken.

**Verzoek 21.: Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.13. In tegenstelling van wat wordt beweerd is het basaltstenen talud niet overgroeid. Ter plaatse van de begroeiing is namelijk geen basaltsteen aanwezig en kan dus ook niet in een matige conditie verkeren.

**Verzoek 22.: Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.14. De Pelikaanbrug trekt wel degelijk veel voetgangers- en fietsverkeer omdat dit brug onderdeel vormt van het Hoofdnet Fiets. Verder is het een korte en zeer aantrekkelijke wandelroute (geen autoverkeer!) richting Kadijken, Artis, Plantagebuurt en grachtengordel. De Pelikaanbrug vormt verder een aantrekkelijk uitzichtpunt waarop voor- en tegenstanders van de plannen zich graag op televisie laten interviewen.

Het uiterlijk van de zuidoever is inderdaad niet overal al te fraai. Het verwondert daarom dat deze NvU er wel extra zicht op wil creëren.

**Verzoek 23.: Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.15. Spoorbrug: de pijler onder de brug staat in het verlengde van de pijler onder de Dageraadsbrug. Het heeft beperkt zin deze pijler op zichzelf te beschouwen.

De geplaatste foto laat duidelijk zien dat de spoorbrug het zicht op het water belemmert. Er zijn mensen die de spoorbrug desondanks graag willen behouden.

p.16. Er wordt beweerd dat het Scheepvaartmuseum de belangrijkste toeristische trekker is van de boulevard. Dit is onjuist. De meeste bezoekers naar het museum komen van grotere afstand dan vanaf de boulevard (station, ringweg, openbaar vervoer). Zo bezien heeft de boulevard weinig met het museum te maken. De meeste toeristische voetgangers en fietsers op de boulevard zijn ofwel op doorreis ofwel onderweg naar molen de Gooyer en brouwerij het IJ. Dát zijn de belangrijkste toeristische trekkers van de boulevard.

Het scheepvaartmuseum zal mede gezien de voorspelde bezoekersaantallen wel een belangrijke bijdrage leveren aan de toekomstige verkeersdruk en parkeerdruk op de boulevard.

De opstellers van de NvU maken bezwaar tegen de bij het museum opgestelde fietsen van bezoekers. Moeten de fietsende bezoekers zich dan soms met de taxi laten afzetten?

**Verzoek 24.: Onderbouw de beschouwing over het gebruik van de straat met een degelijke analyse van de verkeersdruk.**

**Verzoek 25.: Onderbouw het toeristische belang van de boulevard van een degelijke analyse van het gebruik en de beleving van de boulevard door toeristen. Geef ook een voorspelling van de overlast die de plannen met zich mee brengen in relatie tot de woonkwaliteit. Kijk daarbij naar de watertrap en de Oesjesduiker**

p.16. Het Kattenburgerplein fungeert ondanks de verkeersdruk wel degelijk als plein. Het plein heeft een goedbezocht terras en (buiten kantoor tijden gebruikte) jeu de boules banen. Het op het plein tijdelijk opgestelde IAmsterdam-teken was een drukkbeklommen en uitgebreid door vele flaneerders betast object.

**Verzoek 26.: Pas deze passage aan met een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.17. De stelling dat de Eilandenboulevard nauwelijks openbare functies biedt en Wittenburg veel meer is onjuist. De genoemde Oosterkerk trekt weinig bezoekers en ligt bovendien aan de Eilandenboulevard. De openbare ruimte van het Wittenburgerplein is niet drukker dan dat van de Eilandenboulevard. De Eilandenboulevard heeft meer winkels, cafés, terrassen, publieke gebouwen, (zoals de Oosterkerk en het Werkteater) en de 21 rijksmonumenten dan Wittenburgereiland.

**Verzoek 27.: Pas deze passage aan met een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.18. Conclusies

1. - De gezochte relaties tussen boulevard, water en achterliggende eilanden zijn kunstmatig: het water an-sich is geen trekker (vergelijk met de om de hoek gelegen Mauritskade met volledig vrij zicht op het water, waar mensen hooguit hun honden uitlaten). De boulevard heeft een andere ontstaansgeschiedenis dan de erachter gelegen eilanden

2. Het karakter van Kattenburg en Wittenburg is vergelijkbaar. Alleen delen van Oostenburg (het bedrijventerrein



en de behouden 19e eeuwse straatjes) hebben een gedeeltelijk eigen karakter

3. De boulevard is niet alleen *ingericht* als doorgaande verkeersader, maar *is* ook een belangrijke verbindingsweg

**Verzoek 28.: Toon vermeende relaties tussen boulevard, water en achterliggende eilanden beter aan, danwel achterwege laten in onderbouwing van de conclusies. Beschrijf dat de boulevard niet alleen is ingericht als doorgaande verkeersader, maar dat de boulevard ook de functie van doorgaande verkeersader heeft.**

4. Het huidige toerisme - lokaal, nationaal en internationaal - is vooral wandelend en fietsend. Veelal gericht op de Gooyer en de brouwerij. Verder is er veel toerisme vanaf het water (lijndienst rondvaartboten). Dit toerisme is in de NvU buiten beschouwing gelaten. Is er wel een nulmeting? Wat voor analyses zijn gedaan?

**Verzoek 29.: Onderbouw het toeristische belang van de boulevard met een degelijke analyse van het gebruik en de beleving van de boulevard door toeristen.**

5. De winkels en bedrijven hebben aanzienlijk voordeel van de ventweg. Het aanwezige verkeer met bijbehorend lawaai en luchtvervuiling maken de verblijfsfunctie minder aantrekkelijk. Ook de relatief lage koopkracht van de bewoners van de eilanden bevordert de op de buurt gerichte middenstand niet.

**Verzoek 30.: Onderbouw de beschouwing over het gebruik van de straat en de ventweg met een degelijke analyse van de verkeersdruk, luchtvervuiling en geluidniveaus.**

**Verzoek 31.: Voorzie aannames over de toekomstige invulling van de commerciële functies van de eilandenboulevard van een sociaal-economische analyse van de buurt en haar bevolking (bewoners en bezoekers), teneinde het realisme van de aannames te staven.**

6. Het groen, de vele bruggen, de woonboten en de verschillende doorzichten zorgen voor een sterke relatie tussen de boulevard en het water. Een vrij zicht op het water zoals langs de om de hoek gelegen Mauritskade is saai en versterkt het zicht op de in deze NvU 'minder fraai' genoemde zuidoever van de Nieuwe Vaart.

**Verzoek 32.: Corrigeer deze hypothese op basis van de feitelijke situatie ter plaatse en vergelijking met andere situaties zoals de Mauritskade.**

7. Het lineaire karakter van de boulevard is niet sterker dan dat van andere vergelijkbare verbindingswegen in het stadsdeel. Het groen is een opvallend en bijzonder belangrijk positief kenmerk van de huidige boulevard ten opzichte van andere vergelijkbare verbindingswegen.

**Verzoek 33.: Corrigeer deze hypothese op basis van de feitelijke situatie ter plaatse. Benoem de grote waarde van de bomenrijen en het overige groen, als unieke en gewaardeerde 'feature' van deze boulevard.**

8. Voor deze stelling (draagvlak voor functies door historische ontwikkelingen) wordt geen uitleg in de analyse gegeven

**Verzoek 34.: Voorzie deze stelling in de analyse van een degelijke onderbouwing, of verwijder deze uit de tekst.**

9. De huidige uitstraling van de zuidoever is een goede reden om het zicht erop niet te vergroten. Wel trekken de achter de zuidoever gelegen buurten met bijbehorende aantrekkelijke voorzieningen zeer veel fietsende en lopende bezoekers.

**Verzoek 35.: Voorzie deze bevinding van de logische consequentie dat zicht op de zuidoever de kwaliteit van de vaart op veel plaatsen niet ten goede komt, in tegendeel. Zicht vanaf de zuidoever op de groene boulevard noordzijde moet veel meer gefaciliteerd worden.**

p.19. Visie Eilandenboulevard

\* hier wordt voor het eerst genoemd dat er recreatieplekken aan het water moeten komen, maar er wordt daarvoor geen onderbouwing gegeven of gevonden in de uitgangspunten.

**Verzoek 36.: Voorzie deze stelling in de analyse van een degelijke onderbouwing, of verwijder deze uit de tekst.**

p.19. \* Het zicht op het water moet worden 'hersteld'. Het woord 'herstellen' suggereert dat het vroeger anders was. Dit is onjuist, tijdens de economische hoogtijdagen van de boulevard (18<sup>e</sup> tot begin 20e eeuw) was het water geheel onzichtbaar door langs het water gebouwde loodsen. Pas toen de buurt vervallen was tot achterbuurt, met een Oosterkerk met ingegooide ruiten die bijna zou worden gesloopt, was de waterkant een korte periode geheel vrij. Moet die onwenselijke situatie worden 'hersteld'? Zie ook bouwsels en schuttingen op de afbeelding van de oosterkerk uit 1789 (p 22), moet ook die situatie 'hersteld', moet de houten beschoeiing langs de oever worden 'hersteld'?

**Verzoek 37.: Verwijder de notie van 'herstel' van de oever, en de verwijzing naar een willekeurige periode in de historie van de buurt. Maak een accurate historische analyse en betrek deze op een professionele wijze in de plannenmakerij, of neem de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige bewoners en bezoekers van de buurt als leidraad, in plaats van het archief van Amsterdam. Kijk eens 40 jaar vooruit in plaats van eeuwen achteruit!**

p.19 \* Het eigen karakter van de achterliggende eilanden staat om historische redenen los van het karakter van de verschillende onderdelen van de boulevard. Bovendien heeft eigenlijk alleen Oostenburg een enigszins en

gedeeltelijk eigen karakter. Het 'eigene' deel van Oostenburg is bovendien door een flink aantal woonblokken van de eilandenboulevard gescheiden.

**Verzoek 38.: Het onderscheid tussen de grachten enerzijds en de achterliggende eilanden anderzijds in de karakterschets is niet logisch. De kwaliteiten hebben zich decennia lang anders ontwikkeld. Beoordeel Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht als één geheel met eigen merites.**

p.19 \* Er wordt gesuggereerd dat de achterliggende eilanden niet goed bereikbaar zijn over het water, maar dat is onjuist: op de achterliggende eilanden bestaat al jaren nota bene een flinke jachthaven!

**Verzoek 39.: Pas deze passage aan met een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.19. \* Er wordt voorgesteld om oostenburg (voor auto's) beter bereikbaar te maken via de Oostenburgervoorstraat. Dit is in tegenspraak met de wens om minder verkeer op de eilandenboulevard te trekken. De Czaar Peterstraat is om verkeer te ontmoedigen recentelijk voor uitrijdend autoverkeer juist afgesloten!

**Verzoek 40.: Onderbouw de beschouwing over het gebruik van de straat met een degelijke analyse van de verkeersdruk, en verkeersstromen. Maak een verkeerscirculatieplan waarin omleidingen en alle nieuw te ontwikkelen terreinen, zoals het Wiener complex, worden meegenomen.**

p.19. \* werkgelegenheid: niet zicht op water, maar de bevordering van het inrichten van aantrekkelijke functies voor wonen, werken (winkels, cultuur, horeca) en recreëren (cultuur, horeca) op de aan de eilanden gelegen beschikbare gebouwen en terreinen bevordert de economie en levendigheid van de buurt.

**Verzoek 41.: Verwijder 'zicht op het water' als een van de primaire uitgangspunten voor de bevordering van economie uit deze nota. Dit heeft geen enkele invloed op de belangrijkste doelstellingen in de visie en is daarom niet relevant.**

p20 \* bespreking Kromhout werf: valt deze werf nu ook onder de herinrichtingsplannen Eilandenboulevard? De 8 tot 12 arbeidsplaatsen lijken uit de lucht gegrepen? Dergelijke aantallen legitimeren de uitgaven niet.

**Verzoek 42.: Verwijder het genoemde aantal arbeidsplaatsen als argument voor de plannen, of voorzie deze van een degelijke onderbouwing. Navraag bij de exploitant leert dat hij geen notie heeft van, noch de ambitie heeft om dit aantal arbeidsplaatsen te gaan exploiteren.**

p.21 Uitgangspunten:

1. hier staat dat het contact tussen de 'Vaart' en de Boulevard moet worden 'hersteld'. Tot nu toe ging het niet over de 'Vaart' maar over het 'water'. De 'Vaart' moet worden gelezen inclusief woonboten, overkant, bruggen etc. Dat contact is al ruimschoots aanwezig en kan hier en daar met eenvoudige ingrepen aanzienlijk worden versterkt. Zoals eerder reeds opgemerkt is contact met alleen het water ronduit saai (Mauritskade).

**Verzoek 43.: Beschouw in de relatie boulevard-nieuwe vaart de vaart als geheel (water, boten, kades, bruggen, etc.). Het element 'water' op zich heeft geen enkele stedenbouwkundige, of landschappelijke betekenis zonder de context waarin mensen dit water ervaren daarbij te betrekken.**

**Verzoek 44.: Wees consistent en eenduidig en begrijpelijk in de formuleringen in de nota.**

p.21. \* hier wordt gesteld dat de kwaliteit van de overzijde gebruikt moet worden, terwijl eerder in het document werd gesteld dat de overzijde juist minder aantrekkelijk is!

**Verzoek 45.: Wees consistent en eenduidig en begrijpelijk in de formuleringen in de nota.**

p.21. \* Bij alle tot op heden besproken herschikingsmogelijkheden van woonboten blijkt geen aandacht voor privacy, veiligheid, economische waarde van de locatie en groencompensatie. De bewering dat het speciale aandacht krijgt is op zijn minst verdacht. Bovendien is er geen zicht-belemmerende illegale bebouwing aanwezig zoals wordt beweerd.

**Verzoek 46.: Betrek de aspecten privacy, veiligheid, economische waarde, en groencompensatie in de bespreking van herschikingsmogelijkheden van woonboten.**

**Verzoek 47.: Specificeer 'speciale aandacht' in dit verband. Pianoligging bevordert geen privacy! Een watertrap bevordert niet de veiligheid!**

**Verzoek 48.: Verwijder de passage over zicht-belemmerend groen. Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.21. 2. De voorgestelde verkeersbelemmerende maatregelen leiden weliswaar tot afremming van het verkeer, maar niet tot een vermindering van het verkeer zo lang het verkeer geen alternatief heeft. Bovendien leidt het verminderen van het aantal parkeerplaatsen tot meer zoek-verkeer en een slechtere bereikbaarheid van de economisch en toeristisch belangrijk geachte functies (stimulering van winkelfuncties?). Met andere woorden: een aangepast verkeerscirculatieplan is onontbeerlijk, maar ontbreekt hier!

**Verzoek 49.: Onderbouw met een degelijke analyse van de verkeersdruk, en een circulatieplan van de voorgestelde situatie.**

p.22. 3. Waarom moeten de oevers een eigen karakter krijgen? Alleen het achter op Oostenburg gelegen bedrijventerrein heeft een eigen karakter, maar dit bedrijventerrein grenst niet aan de boulevard. Historisch vormt de boulevard 1 geheel. De achterliggende eilanden zijn in de jaren 60-80 bijna geheel herbouwd. De

aangehaalde diversiteit en schaalverkleining kan niet slaan op de woonboten of huizenkant van de boulevard, want die zijn al kleinschalig en divers, ieder huis en iedere boot is anders (met uitzondering van nieuwbouw van het woningblok op de Oostenburgergracht).

**Verzoek 50.:** **Verwijder de passage over het te realiseren eigen karakter van iedere oever, of voorzie deze van een degelijke onderbouwing. De genoemde doelstellingen van kleinschalig en divers zijn al aanwezig en legitimeren derhalve geen drastische wijzigingen. Sterker nog: behoud van kleinschaligheid en diversiteit behoeft bescherming van de huidige constellatie van gevels en boten. Het is niet consistent om eerst in naam: De Eilanden Boulevard te introduceren om onmiddellijk daarna weer het eigen karakter van de die grachten te benadrukken.**

p.22. 4. Het scheepvaartmuseum en oosterkerk worden nu reeds speciaal geïllumineerd.

p.22. Afbeelding oosterkerk. Hier zien we dat reeds in 1789 (illegale?) bouwsels en schuttingen aanwezig waren tussen wal en het water.

**Verzoek 51.:** **Neem ook deze historische situatie mee in de te maken accurate historische analyse van de boulevard, indien u zich op historische argumenten wilt baseren. Maar beter is vooruit te kijken!**

p.22. 5. Het is niet duidelijk waarom het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker bijdraagt aan de economische ontwikkeling van het Oostenburgereiland. In de Wittenburgervaart achter de Oesjesduiker ligt namelijk nu reeds een - uiteraard goed bereikbare - jachthaven met flinke boten.

**Verzoek 52.:** **Specificeer en onderbouw de verwachte economische baten die met het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker gemoeid zijn, ten opzichte van de bestaande situatie met de bereikbaarheid via de dijksgracht.**

**Verzoek 53.:** **Benoem ook de nadelen van een voor rondvaartboten doorvaarbare Oesjesduiker, zoals deze uitgebreid besproken zijn op de inspraakavond 20 maart jl. in het Werkteater.**

p23 6. aanpassing zuidoever: begroot?

**Verzoek 54.:** **Specificeer geraamde kosten en beoogde financiering van deze werkzaamheden.**

p.23. 7. doorstroming: Beschouw figuur 2.8 van de Hydraulische analyse 2006, Waterschap AGV (te vinden en gratis te downloaden van de website van de VNV [www.denieuwevaart.org](http://www.denieuwevaart.org)):

Hierin wordt aangetoond dat De Dageraadsbrug en Spoorbrug zorgen voor zo'n 4 cm verval. Het betreffende stuk Nieuwe Vaart zorgt voor ongeveer 0.3 cm (3 mm). De brugdoorgangen en pijlers zorgen dus voor 13 keer meer verval dan 400 meter Nieuwe Vaart inclusief alle woonboten en andere obstakels. Dit deel van de Nieuwe Vaart is volgens dezelfde figuur uit de analyse zelfs het best doorstromende deel van het gehele waterkritisch gebied van Ouderkerk tot het gemaal, hoewel hier relatief veel woonboten liggen. De woonboten zijn dus aantoonbaar niet van noemenswaardige invloed op de doorstroming. Alle maatregelen gericht tegen individuele woonboten, steigers of meerpalen in de Nieuwe Vaart zijn derhalve niet doelmatig en extreem disproportioneel. Voor het waterkritisch gebied is alleen beleid op brug- en sluisdoorgangen, brugpijlers en baggerdiepte doelmatig.

**Verzoek 55.:** **Pas de formulering van dit uitgangspunt aan aan de oorspronkelijke formulering, zoals gehanteerd in de onderliggende hydraulische analyse: verwijder "waar mogelijk verbeterd" en beperk het uitgangspunt tot "niet verslechteren" van de doorstroming.**

**Verzoek 56.:** **Benoem de ondoelmatigheid en disproportionaliteit van aanpassingen aan woonboten voor het doorstromingsdoel, in verhouding tot beleid op brug- en sluisdoorgangen, brugpijlers en baggerdiepte.**

p.23. 5.2 uitgangspunten

De driedeling maritiem, recreatief, groen en wonen wordt hier plotseling opgevoerd terwijl voor de achterliggende eilanden over een indeling 'wonen', 'functies' en 'werken' werd gesproken. Wat is de relatie tussen wonen en maritiem en werken en groen-wonen? Waar komt het idee vandaan om wittenburg recreatief te maken d.m.v. een watertrap met zicht op de minder fraaie zuidoever ten koste van woonboten?

**Verzoek 57.:** **Voorzie in een consistente, begrijpelijke en logisch uit de analyse te deduceren visie op de karakters van de eilanden.**

**Verzoek 58.:** **Voorzie in een onderbouwde vergelijking van instrumenten om Wittenburg een meer recreatief karakter te geven. Er zijn andere oplossingen dan een watertrap denkbaar. Oplossingen die minder ingrijpend zijn voor huidige bewoners, minder het bestaande, gekoesterde groene karakter aantasten. Zie voor suggesties het plan van de VNV "een alternatieve visie".**

**Verzoek 59.:** **Voorzie in een consistente, begrijpelijke en logische onderbouwing en afweging van de keuze voor het instrument van een watertrap om de recreatieve functie van Wittenburg vorm te geven. Betrek hierbij de negatieve kanten (kosten, verdringing van woningen, overlast, schoonmaak en onderhoud) van een dergelijke object en de zichtlijnen op de minder fraaie zuidoever die in dit scenario ontstaan.**

p.24. Op pagina 23 wordt beschreven dat boten moeten wijken voor een watertrap, terwijl hier wordt gezegd dat groen weg moet voor meer zicht op de woonboten. In de door de raad aangenomen motie 15 bij het bestemmingsplan oostelijke eilanden wordt opgeroepen het groen bij de herinrichting van de Eilandenboulevard vooral te behouden. Deze motie wordt met de uitspraken op deze pagina volledig genegeerd.

**Verzoek 60.:** **Respecteer in deze nota de wil van de raad en de kiezers. Richt u op versterking van het groene en verkeersluwe karakter van de boulevard, en pas andere aspecten van het plan daarop aan.**

p.24. Referentiebeelden

Uitgangspunt 'behoud ligplaatsen' wordt niet waargemaakt. In de referentiebeelden worden de ligplaatsen opgeheven en vervangen door nieuwe veel slechtere ligplaatsen (vergelijk verhuizing van een rustig zonnig plein naar een zeer smalle bijzonder winderige en donkere steeg met direct zicht op het raam van de overburen). Dit kan onmogelijk 'behoud van ligplaatsen' worden genoemd. Bovendien wordt hier de eerder genoemde 'privacy' geschaad.

Uitgangspunt van aanbrengen van nieuw groen wordt niet waargemaakt. Er wordt namelijk eerst veel groen verwijderd. Netto verdwijnt er groen. Afgaande op deze referentiebeelden is het gehanteerde uitgangspunt dus blijkbaar "verminderen van de hoeveelheid groen", "gedeeltelijk vervangen door plantenbakken".

De aandacht voor "privacy" van woonbootbewoners komt op geen enkele manier tot uitdrukking. De privacy gaat namelijk extreem sterk achteruit (zie steegbetoog hierboven). Volledig onduidelijk is wat bedoeld wordt met "financiële mogelijkheden". De gezamenlijke woonboten hadden tot voor kort nog een waarde van zo'n 14 miljoen euro. De vervangende steegvarianten zullen ongetwijfeld minder waarde hebben waarvoor financiële nadeelcompensatie noodzakelijk zal zijn. Het gaat hier namelijk niet om economisch marktrisico of een veranderde omgeving, maar het gaat hier om het van overheidswege vervangen van legale ligplaatsen waarvan de waarde door de overheid erkend is, door aantoonbaar kwalitatief veel minder waardevolle ligplaatsen zonder dat daarvoor noodzaak is.

**Verzoek 61.: Laat de referentiebeelden gewoon vallen. Corrigeer de tendentieuze en onvolledige beschrijving van de gevolgen van de situatie in de gepresenteerde referentiebeelden met behulp van het alternatieve plan van de VNV.**

**Verzoek 62.: Specificeer wat bedoeld wordt met de gesuggereerde "financiële mogelijkheden".**

p.24. Er wordt d.m.v. het herschikken van woonboten getracht meer zicht op het water te krijgen. Dit betekent echter dat elders in de nieuwe vaart minder zicht op het water komt (pianoligging kattenburg, drijftuinen). Bovendien wordt het zicht vanaf de kattenburgerbrug naar de molen hierdoor meer geblokkeerd dan nu. Netto levert de herschikking dus geen resultaat. De genoemde bouwsels (hooguit enkele aanwezig) belemmeren momenteel hooguit het zicht op de woonboten, niet op het water.

**Verzoek 63.: Corrigeer de tendentieuze en onvolledige beschrijving van de gevolgen van de situatie in de gepresenteerde referentiebeelden voor het zicht op het water. Laat zien dat pianoligging niet leidt tot meer zicht maar juist minder zicht op het water.**

p.24. De taluds zijn in tegenstelling tot wat wordt beweerd slechts voor een zeer klein deel met basalt bedekt. De rest van het basalt zal dus nieuw moeten worden aangelegd op de plaats waar het nu groen is, dit is bovendien in tegenspraak met motie15 bij bestemmingsplan Oostelijke Eilanden.

Het nieuw aangelegde basalt kan niet 'karakteristiek' voor de nieuwe vaart worden genoemd, omdat het er niet was. (Er zijn enkele foto's uit een kort tijdsbestek halverwege de 20<sup>e</sup> eeuw waarop gedeeltelijk wel zo'n talud te zien is, maar die korte periode rechtvaardigt niet de term 'karakteristiek'). De afbeelding op p. 22 uit 1789 laat zien dat in die tijd bijvoorbeeld met houten beschoeiingen werd gewerkt.

**Verzoek 64.: Corrigeer de willekeurige en feitelijk onjuiste beschrijving van het basalten talud als 'herstellend' en 'karakteristiek'. Feitelijk is een basalten talud in tegenspraak met motie 15 en op geen enkele wijze in lijn met de lange historie, noch met de uitgangspunten die dit referentiebeeld pretendeert te ondersteunen.**

p. 25. In de kritische kanttekeningen wordt onderscheid gemaakt tussen hoge en lage woonboten, waarbij eventueel lage boten dicht op elkaar kunnen liggen en de hoge woonboten kennelijk in pianoligging worden gedacht. Dit is extra lastig omdat:

- de steegwerking nog sterker is bij hoge boten in pianoligging
- de hoge boten vaak juist veel ramen hebben en daardoor het privacyprobleem groter is
- hoge boten in pianoligging dwars op de wind worden gelegd, dit levert zeer grote risico's bij storm in de lengterichting van de Vaart (in langsligging liggen de woonboten altijd redelijk beschermt).
- hoge boten zijn v.w.b. stadsdeel Centrum uitsluitend toegestaan in de Nieuwe Vaart en kunnen elders geen vrijwillige ligplaats krijgen
- ook lage boten in pianoligging belemmeren het zicht op het water

**Verzoek 65.: Presenteer geen onhaalbare of onrealistische alternatieven, zonder de consequenties van dergelijke suggesties gedetailleerd te behandelen. Laat het concept: "pianoligging" los omdat het strijdig is met het eigen uitgangspunt: zicht op het water.**

p.25. Herprofilering

\* de weg is al een tweebaansweg en kan behalve ter hoogte van de bushaltes niet verder worden versmald. Dit is een wel heel magere oplossing van het verkeersprobleem. Gezien de aard en complexiteit van het verkeersprobleem, zou je verwachten dat vooral hieraan geld en aandacht moet worden besteed. Alleen 'versmallen' en enkele afremmende verhoginkjes zijn onvoldoende.

**Verzoek 66.: Onderbouw de richtlijnen met een degelijke analyse van de verkeerdruk, en verkeersstromen. Presenteer op basis van een dergelijke analyse een samenhangend plan van verkeersingrepen die de beoogde doelstellingen aantoonbaar realiseren, met inachtneming van de consequenties voor de verkeersstromen in de directe omgeving.**

p. 26 \* in deze NvU wordt gemeld dat momenteel o.a. fietsers naar de coulissen zijn verbannen. Volgens de plannen wordt dit echter nog versterkt door de fietsers naar de huizenzijde te verbannen zodat voor hen helemaal geen waterzicht meer overblijft. Dit is tegenstrijdig met de eerder genoemde wensen.

\* Bussen gaan halteren op de rijbaan. Dit levert vertraging van verkeer, maar er is geen circulatieplan genoemd om het verkeer om te leiden. In plaats van veel rijdend verkeer, krijgen we straks veel stilstaand verkeer?

**Verzoek 67.: Onderbouw de richtlijnen met een degelijke analyse van de verkeerdruk, en verkeersstromen. Presenteer op basis van een degelijke analyse een samenhangend plan van verkeersingrepen die de beoogde doelstellingen aantoonbaar realiseren, met inachtneming van de consequenties voor de verkeersstromen in de directe omgeving.**

**Verzoek 68.: Voorzie in een consistente, begrijpelijke en logisch uit de analyse te deduceren visie op de verkeersafwikkeling op de eilandenboulevard inclusief filevorming door bushaltes, inhaalgedrag van automobilisten en het ontstaan van 'sluiproutes'.**

p.26. Kattenburgergracht en -plein

\* het is onduidelijk hoe de rotondevariant leidt tot minder verkeer op de boulevard en betere bereikbaarheid van het scheepvaartmuseum

\* Het inrichten van het kattenburgerplein laten we graag over aan een pleinkundige. Opvallend was in elk geval het succes van het tijdelijk geplaatste "I Amsterdam" teken wat langdurig veel pleinpubliek trok.

**Verzoek 69.: Licht toe hoe de gepresenteerde varianten van de verkeerssituatie op het plein bijdragen aan de verkeersdoelstellingen uit de nota.**

p.27. Wittenburgergracht

\* ter hoogte van de Oosterkerk is momenteel een keersluis in het water van de nieuwe vaart aanwezig. Deze keersluis komt in het midden van de beoogde watertrap, zoals deze in de nota wordt gepresenteerd. De watertrap biedt zicht op de in deze Nota minder fraai genoemde zuidoever van de Vaart. Het is onduidelijk vanaf welke kant een eventueel podium kan worden bekeken. Concerten op het water kunnen ivm drukke scheepvaart niet gegeven worden. De Gay Pride is niet op de Nieuwe Vaart geprogrammeerd.

\* Er zijn reeds voldoende aanlegplaatsen voor pleziervaart en vergunde passagiersvaart in de omgeving (ondermeer aan beide einden van de Nieuwe Vaart bij Scheepvaart museum en molen de Gooyer, in de doorvaart naar het entrepotdok, bij de Matrozenhof, en er is een watertrap voorzien in de plannen van het Wiener terrein).

Zeer onlangs is nog met instemming van het stadsdeelbestuur een aanlegsteiger opgeheven bij de Dageraadsbrug, mede omdat er voldoende alternatieven zouden zijn.

\* Op de plaats van de watertrap is nu reeds gedeeltelijk open zicht op het water omdat ter plaatse een vrij basaltstenen talud is (waaraan aanleggen zeer moeilijk is).

**Verzoek 70.: Heroverweeg de plaatsing van een nieuwe watertrap in de nieuwe vaart in het licht van de benoemde doelstellingen in deze nota. Nut en noodzaak van een watertrap worden hier onvoldoende toegelicht. Bestaande voorzieningen en installaties zijn niet in de beschouwing meegenomen, recent beleid van het stadsdeel is bovendien in tegenspraak met haar ambities op dit gebied, en ten slotte biedt een watertrap geen realistische en adequate oplossing voor de doelstellingen die de nota presenteert. De watertrap leidt tot hoge kosten die beter besteed kunnen worden.**

P.27. Het Oosterkerkplein

Het gedachte plateau moet een verkeersremmend effect hebben, maar het verkeer zal er toch overheen moeten. In plaats van de nu drukke verkeersboulevard met rijdend verkeer wordt het straks een drukke verkeersboulevard met stilstaand verkeer op een recreatieplein? Waarom krijgt dit belangrijke verkeersprobleem zo weinig aandacht? Met het negeren van het probleem, wordt het probleem toch niet opgelost?

**Verzoek 71.: Licht toe hoe de gepresenteerde varianten van de verkeerssituatie op het plein bijdragen aan de verkeersdoelstellingen uit de nota, en meer specifiek aan de doelstelling van reductie van de verkeersdruk.**

p. 28. 5.4.1 ambitie Oesjesduiker

De eilanden achter de Oesjesduiker zijn in de jaren 60-80 herbebouwd en hebben daarom vanaf het water een minder aantrekkelijke waarde, in elk geval onvoldoende om als vaste route voor de vergunde passagiersvaart te dienen. Rederijen hebben reeds schriftelijk aangegeven deze route niet te overwegen. De kades en oevers van deze eilanden zijn overigens al prima te bereiken via de Dijkgracht. Er is daar bijvoorbeeld een jachthaven voor flinke jachten gevestigd.

p. 29. Het verbeteren van de doorvaart onder de Oesjesduiker leidt niet tot meer rondvaartboten - die hebben er niets te zoeken - maar wel meer verkeer van o.a. grotere pleziervaart, waardoor de rust rond de wittenburgervaart wordt verstoord. Bestemmingen op het Oostenburgereiland zijn nu al via de Dijkgracht prima te bereiken.

Dankzij de huidige opzet is oa het Oostenburgereiland prima via het water bereikbaar, maar wordt doorgaand overlastgevend waterverkeer wel tegengegaan.

**Verzoek 72.: Specificeer en onderbouw de verwachte economische baten die met het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker gepaard gaan ten opzichte van de bestaande situatie met de bereikbaarheid via de Dijkgracht.**

**Verzoek 73.: Benoem ook de nadelen van een voor rondvaartboten doorvaarbare Oesjesduiker, zoals deze uitgebreid besproken zijn op de inspraakavond 20 maart jl. in het Werkteater.**

p.30. Zoals eerder opgemerkt, is de zuidkant van de Nieuwe Vaart reeds nu al aantrekkelijk vanwege de er achter gelegen aantrekkelijke buurten met bijbehorende voorzieningen zoals Artis en de horeca langs Entrepotdok en Plantage Kerklaan. Verder is de Pelikaanbrug nu reeds onderdeel van het Hoofdnet Fiets en vanwege het weinige autoverkeer onderdeel van de meest aantrekkelijke wandelroute vanuit de Eilanden richting o.a. Waterlooplein, Hermitage, Nieuwmarkt etc.

Het opleuken met extra groen zal aan het verkeer over de Pelikaanbrug daarom niet heel veel bijdragen, maar het zicht op de overkant mogelijk wel enigszins verbeteren. Het groen kan echter de 15 meter hoge bebouwing aan de overkant niet noemenswaardig verhullen.

**Verzoek 74.: Benader de ontwikkeling van de zuidzijde van de nieuwe vaart in het licht van de reeds aanwezige elementen met nautisch karakter zoals de werven, de pakhuisarchitectuur, de kade met vrij uitzicht over het water. Richt de ontwikkeling van een aantrekkelijke wandelroute langs deze oever in op het panorama op de nieuwe vaart met haar bomerrij, groene kade met achterliggende gevelrij, de Oosterkerk als feature, de boten en het water, dat zich aan de bezoeker ontvouwt die langs de zuidzijde van het Kadijkplein naar de historische Werf het Kromhout begeeft.**

p.30. Werf Kromhout: het is niet duidelijk op welke wijze de herprofilering van de Eilandenboulevard bijdraagt tot de extra werkgelegenheid op werf t'Kromhout.

**Verzoek 75.: Verwijder het genoemde aantal arbeidsplaatsen als argument voor de plannen, of voorzie deze van een degelijke onderbouw. Navraag bij de exploitant leert dat hij geen notie heeft van, noch de ambitie heeft om dit aantal arbeidsplaatsen te gaan exploiteren.**

p. 31. Het aanpassen van de brugdoorgangen, pijlers onder de bruggen en het voeren van een goed baggerbeleid zijn doelmatige maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Uit de door het Waterschap AGV uitgevoerde hydraulische analyse 2006 blijkt de Nieuwe Vaart tussen de bruggen reeds het best doorstromende deel van het gehele waterkritische gebied te zijn. Maatregelen op oevers, steigers en woonboten zijn aantoonbaar ondoelmatig en disproportioneel. Maatregelen op woonboten hebben extreem (onmeetbaar!) gering effect tegen zeer hoge kosten in vergelijking met maatregelen voor de bruggen die een zeer groot effect hebben tegen relatief lage kosten.

**Verzoek 76.: De toevoeging "staat van de oever en/of ligging van de woonschepen en van de ligging van steigers aan de zuidelijke oever van de Nieuwe Vaart" moet dus worden verwijderd.**

**Verzoek 77.: Benoem de ondoelmatigheid en disproportionaliteit van aanpassingen aan woonboten voor het doorstromingsdoel, in verhouding tot beleid op brug- en sluisdoorgangen, brugpijlers en baggerdiepte. Pak het echte knelpunt aan: de Spinozabrug om het werelderfgoed te behouden.**

p.31. 5.6.2 Oever /woonschepen

Het talud is in tegenstelling tot wat hier wordt beweerd niet belegd met basaltkeien. Alleen het deel onderaan het talud (laatste 50 cm) is op sommige plaatsen belegd met zulke keien. De toevoeging "illegaal" is niet alleen twijfelachtig, maar ook overbodig voor het betoog. Het woord 'verworden' duidt op een negatieve ontwikkeling, maar het door bewoners beheerde groen is er op veel plaatsen beter aan toe dan de verworden wildernis van het onbeheerde openbare groen.

**Verzoek 78.: Pas deze passage aan met een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse**

**Verzoek 79.: Streef naar een neutraal en objectief taalgebruik. Onthoud u van overbodig en tendentieuze formuleringen, zonder gedegen argumentatie.**

p.31. De woonboten hebben, zelfs gezamenlijk, een onmeetbaar klein effect op de doorstroming. Het effect van het verruimen van de afstand tussen woonboten om de doorstroming verder te verbeteren is nog minder dan meetbaar..

**Verzoek 80.: Deze opmerking over mogelijkheden voor verbeterde doorstroming door aanpassing van ligging van woonboten verwijderen. Aantoonbaar onjuist. Raadpleeg het rapport Nelen & Schuurmans (2006) en het rapport "Gemaal Zeeburg" 2011, dat de beweringen uit 2006 niet weerlegt.**

p. 32. Het effect van de steigers bij Kromhout is - net als het effect van woonboten - verwaarloosbaar. Ook bij de vervanging van deze steigers zal echter aan eventuele (overbodige) regelgeving moeten worden voldaan.

**Verzoek 81.: Deze opmerking over mogelijkheden voor verbeterde doorstroming door aanpassing van ligging van woonboten verwijderen. Aantoonbaar onjuist.**

p. 33 Samenvatting

1. Het zicht op water alleen is ronduit saai (zie opmerkingen hierboven bij verzoeken 13,28,32,43, vergelijk vrije waterzicht van Mauritskade om de hoek)

2. Er dienen niet alleen verkeersbelemmerende maatregelen maar vooral ook een verkeerscirculatieplan met alternatieve routes worden opgesteld. Anders wordt een drukke autoverkeersader met rijdend verkeer tot een drukke verkeersader met stilstaand verkeer (vergelijk de voorheen semi-permanente file tussen Blauwbrug en Bijenkorfgarage).

**Verzoek 82.:** Dit punt moet het belangrijkste en eerste punt zijn in de NvU. Het huidige verkeerslawaaï met bijbehorende luchtvervuiling is met afstand het belangrijkste conflict met de wens van een aantrekkelijk verblijfsgebied voor fietsers en voetgangers, bewoners en bezoekers. Toch wordt hieraan in de NvU relatief weinig aandacht besteed. Zie ook verzoeken 2,10,24,30,40,49,66,67

p.33. 3. De Eilandenboulevard wordt reeds nu gekenmerkt door diversiteit en kleinschaligheid met zijn individuele 17e eeuwse panden ( 21 rijksmonumenten) en individuele woonboten met gevarieerd groen. Zo er al sprake is van eentonigheid, dan betreft dat in de inrichting van de weg. Hieraan wordt in de NvU relatief weinig aandacht besteed. Er wordt helemaal niet uitgelegd hoe de diversiteit en kleinschaligheid in de weg tot uitdrukking komt.

**Verzoek 83.:** Specificeer hoe de doelstelling van kleinschaligheid en diversiteit in de weg tot uitdrukking komt

p.33. De genoemde karakters 'maritiem', 'recreatie' en 'groen-wonen' hebben geen verband met de in de NvU genoemde karakters van de er achtergelegen eilanden.

**Verzoek 84.:** Specificeer de relatie van genoemde karakters met de eerder genoemde huidige karakters van de achterliggende eilanden, door middel van een gedegen stedenbouwkundige onderbouwing. De 'route' eerst als geheel benoemen nl: Eilanden Boulevard en vervolgens weer uit elkaar halen is ridicuul.

p.33. Het 'karakteristieke' basalt kan niet 'karakteristiek' zijn, want het is er niet. Een zeer tijdelijke oude toestand kan niet achteraf tot 'karakteristiek' voor het talud verheven worden.

**Verzoek 85.:** Corrigeer de willekeurige en feitelijk onjuiste beschrijving van een basalten talud als 'herstellend' en 'karakteristiek'. Feitelijk is een basalten talud in tegenspraak met motie 15 en op geen enkele wijze in lijn met de lange historie, noch met de uitgangspunten die deze nota presenteert.

p.33. 4. Het recreatieve en commerciële succes van Oosterkerkplein hangt sterk af van de functie die de Oosterkerk zal krijgen. Deze functie staat op dit moment allermindst vast. In de nota van uitgangspunten wordt wel aangegeven de functie van 't Kromhout te ondersteunen en uit te breiden, maar over de Oosterkerk wordt niets gezegd. Zonder recreatieve functie van de Oosterkerk is het recreatieve karakter van de Wittenburgergracht echter bij voorbaat gedoemd te mislukken.

**Verzoek 86.:** Betrek de beoogde functie – inclusief inschatting van haalbaarheid en planning – van de Oosterkerk bij de uitwerking van het Oosterkerkplein, en laat recreatief en commercieel succes van het plein niet afhangen van de toekomstige functie van de Oosterkerk.

p.33. 5. Het is onduidelijk hoe de inrichting van de Eilandenboulevard bijdraagt tot verbetering van de economie op met name het Oostenburgereiland. Niet de inrichting van de openbare ruimte op de eilandenboulevard, maar beleid op inrichting, gebruik, bereikbaarheid, kwaliteit van de gebouwde omgeving op met name het Oostenburgereiland zullen hierop van invloed zijn. De inrichting van het Wienerterrein laat al tientallen jaren op zich wachten. De van Gendhallen zijn al jaren maar half in gebruik. Een plan van aanpak gericht op snelle en samenhangende verbetering van dit - overigens buitengewoon gunstig gelegen - gebied zal veel meer economisch effect hebben dan een opnieuw ingerichte Eilandenboulevard met wat meer zicht op het water.

**Verzoek 87.:** Verwijder het argument van economische ontwikkeling van het achterliggend gebied uit de verantwoording van de ingrepen op de eilandenboulevard, of voorzie deze van een degelijke onderbouwing waarin beleid op genoemde terreinen meegenomen is.

p.33. 6. In tegenstelling tot wat beweerd wordt, heeft de zuidoever reeds nu aantrekkingskracht vanwege de erachter gelegen buurten met bijbehorende voorzieningen zoals Artis en horeca langs Entrepotdok en Plantage Kerklaan en de aantrekkelijke verkeersluwe wandelroute richting Nieuwmarkt, Waterlooplein, Hermitage en aanwezigheid van het Hoofdnet Fiets.

**Verzoek 88.:** Benoem reeds bestaande aantrekkingskracht van het gebied achter de zuidoever.

p.33. 7. De doorstroming moet worden verbeterd, maar krijgt geen serieuze aandacht in het NvU. Er wordt gewezen op niet effectieve maatregelen voor steigers en woonboten terwijl het aanpakken van de zeer blokkerende brugpijlers onder spoorbrug slechts als mogelijkheid en onder de Dageraadsbrug geheel niet genoemd worden.

**Verzoek 89.:** Benoem de ondoelmatigheid en disproportionaliteit van aanpassingen aan woonboten voor het doorstromingsdoel, in verhouding tot beleid op brug- en sluisdoorgangen, brugpijlers en baggerdiepte. Zie ook onze aanbiedingsbrief Eb 2012.1 en de aanvang van deze brief.

Karakter

De genoemde karakters 'maritiem', 'recreatie' en 'groen-wonen' hebben geen verband met de in de NvU genoemde karakters van de er achtergelegen eilanden.

**Verzoek 90.:** Specificeer de relatie van genoemde karakters met de eerder genoemde huidige karakters van de achterliggende eilanden, door middel van een gedegen stedenbouwkundige onderbouwing. Of verwijder de notie van 'karakters' in de beredenering van de toekomstige dieldeling.

p. 34. Oever

Contra motie 15 van bestemmingsplan Oostelijke Eilanden wordt voorgesteld het groen te verminderen.

**Verzoek 91.: Respecteer in deze nota de wil van de raad en de kiezers. Richt u op versterking van het groene en verkeersluwe karakter van de boulevard, en pas andere aspecten van het plan daarop aan.**

p.34. Bouwsels (hooguit enkele aanwezig en in geen enkel geval uitstekend boven de achterliggende bebouwing) moeten verdwijnen, hoewel deze uitsluitend tussen wal en schip zijn opgesteld en hiermee dus niet het gewenste zicht op het water wordt verbeterd.

p.34. Er wordt gesuggereerd dat een uitgekiende herschikking van woonboten leidt tot een beter zicht op het water. Dit is onjuist. De woonboten blijven in de vaart omdat er elders geen ligplaatsen beschikbaar zijn. Om meer ruimte te maken zullen daarom elders in de vaart boten dichter op elkaar (in pianoligging) moeten worden gelegd. Hierdoor ontstaat minder zicht op het water ter plaatse van de pianoligging en wordt het nu nog schitterende uitzicht vanaf de Kattenburgerbrug richting molen en vanaf de Nijlpaardbrug richting Scheepvaartmuseum kwalitatief sterk verminderd. Bovendien betekent dit voor de meeste woonbootbewoners een verhuizing van een zonnig plein naar een donkere, smalle en winderige steeg waarbij je direct bij de overburen naar binnen kijkt. De NvU vermeldt niet dat het zicht op het water met eenvoudiger, minder dure, minder ingrijpende en voor woonboten minder nadelige ingrepen kan worden verbeterd, alleen al door het aanpakken van het nu zeer hoog opgeschoten gemeentegroen. Verder stellen de bewoners van zowel het water als de wal voor om het groen in gemeenschappelijk beheer te nemen onder strikte voorwaarden, zodat het groen voortaan veel beter en mooier wordt bijgehouden dan tot nu toe mogelijk is gebleken.

**Verzoek 92.: Presenteer geen onhaalbare of onrealistische alternatieven, zonder de consequenties van dergelijke suggesties gedetailleerd te behandelen.**

**Verzoek 93.: Laat overleggen en rapportages van belanghebbenden daadwerkelijk de inhoud van het plan beïnvloeden. Neem voorstellen van belanghebbenden over, bijvoorbeeld de geopperde haalbare en door de buurt gedragen alternatieven om meer zicht op het water te creëren zonder woonboten te hoeven verplaatsen, die gepresenteerd zijn in het plan van de VNV getiteld “De Eilandenboulevard, Een Andere Visie”**

p.34. Herprofilering

\* In de NvU wordt niet vermeld hoe voorkomen wordt dat de versmalde rijbaan leidt tot een drukke file i.p.v. druk rijdend verkeer.

**Verzoek 94.: Voorzie ingrepen in de verkeerssituatie van een verklarend verkeerscirculatieplan**

p.34. Er worden 45 van 160 parkeerplaatsen opgeheven (vooral door verwijderen ventweg) terwijl de parkeerdruk door de heropening van het scheepvaartmuseum juist is toegenomen. Bovendien is sinds het invoeren van het overloopparkeren vanuit de naastgelegen buurten de parkeerdruk erg toegenomen. Daarnaast beoogt de Eilandenboulevard een economische impuls voor het gebied te betekenen hetgeen de parkeerdruk verder verhoogt. Door het verminderen van parkeerplaatsen ontstaat meer zoek-verkeer, een ongewenst verschijnsel in een verkeersluwe buurt. Minder parkeerplaatsen trekken in het algemeen ook minder verkeer aan, maar omdat het hier vooral een woonbuurt betreft is het meeste verkeer aan het wonen gerelateerd. Parkeerplaats of niet, men zal toch blijven proberen de auto in de omgeving van de woning te parkeren, dus ondanks minder parkeerplaatsen wordt het verkeer in deze woonbuurt toch niet ontmoedigd. Nieuwe en bestaande bedrijven en horeca zullen minder bereikbaar zijn. De voorziene overloop van parkeerplaatsen naar het Wiener terrein is er niet.

**Verzoek 95.: Pas het aantal beoogde parkeerplaatsen aan aan de doelstellingen van de nota. Zorg voor een consistent plan, zonder dit soort tegenstrijdigheden.**

p.34. Het fietspad aan huizenzijde is in tegenspraak met het in deze NvU geconstateerde probleem dat fietsers naar de coulissen zijn verwezen en geen zicht op het water hebben. Het fietspad langs de huizenzijde versterkt juist dit probleem.

**Verzoek 96.: Zorg voor een consistent plan, zonder dit soort tegenstrijdigheden.**

p. 35 Specificatie parkeren

Geparkeerde auto's bij de dwarsvaarten moeten verdwijnen om zichtlijnen te verbeteren. Voetgangers en fietsers hebben nu reeds zicht op deze dwarsvaarten. Automobilisten worden geacht hun blik op de weg te houden en niet op het water.

**Verzoek 97.: Deze parkeerplaatsen worden onnodig opgeheven, zonder significante bijdrage aan de doelstellingen in de nota.**

p.35. Alternatieve parkeervoorzieningen worden genoemd, maar zonder enige planning of voorziene datum van oplevering. Het Wiener terrein is nog steeds in ontwerp, op een inspraakavond onlangs over dit Wienerterreinplan werd duidelijk dat er in dat plan geen parkeerplaatsen voor bewoners van buiten het Wiener terrein voorzien zijn. De parkeerplaatsen in de Kattenburgergarages liggen voorbij het uiterste uiteinde van de boulevard en zijn daarom niet erg geschikt voor de meeste boulevard bewoners en gebruikers.

**Verzoek 98.: Voorzie de plannen van realistische oplossingen voor de bestaande en in de toekomst voorziene parkeerdruk. Stem dit af met de andere ophanden zijnde projecten in de directe omgeving. Schep geen nieuw bijkomend parkeerprobleem.**



p.36. Kattenburgerplein

Het is niet duidelijk hoe de rotondevariant zorgt voor een verkeersluwere boulevard, noch voor een betere bereikbaarheid van het scheepvaartmuseum.

Het is niet duidelijk waarom er een verband wordt gelegd tussen binnenplein van het scheepvaartmuseum en het Kattenburgerplein. In alle varianten ligt er in elk geval een drukke weg tussen het museum en het Kattenburgerplein.

**Verzoek 99.: Licht toe hoe de gepresenteerde varianten van de verkeerssituatie op het plein bijdragen aan de verkeersdoelstellingen uit de nota.**

p.36. Oesjesduiker

Het Oostenburgereiland is reeds nu goed bereikbaar voor alle typen schepen. Een verhoging van de brug zou nodig zijn voor rondvaartboten, maar die zullen de route niet in hun vaste schema opnemen. Individuele tochten naar bestemmingen op o.a. het Oostenburgereiland zijn reeds nu goed mogelijk via de Dijkgracht. Er is nu al een jachthaven in de Wittenburgervaart achter de Oesjesduiker. Een verbeterde doorgang verbetert niet de bereikbaarheid van de achtergelegen eilanden, maar maakt de Wittenburgervaart wel tot een doorvaartgebied in plaats van een bestemmingsgebied. Dit leidt niet tot de gewenste economische versterking, maar wel tot extra overlast voor de omwonenden van de woonbuurt rond de Wittenburgervaart.

**Verzoek 100.: Specificieer en onderbouw de verwachte economische baten die met het doorvaarbaar maken van de Oesjesduiker gemoed zijn, ten opzichte van de bestaande situatie met de bereikbaarheid via de Dijkgracht. Weeg dit af tegen de wensen van en het draagvlak bij de buurt.**

**Verzoek 101.: Benoem ook de nadelen van een voor rondvaartboten doorvaarbare Oesjesduiker, zoals deze uitgebreid besproken zijn op de inspraakavond 20 maart jl. in het Werkteater. Weeg dit af tegen de wensen van en het draagvlak bij de buurt.**

p.35. Waterkritisch gebied

De doorstroming wordt vooral verbeterd door het aanpakken van de pijlers onder zowel de spoorbrug als de veel grotere pijler onder de Dageraadsbrug. Eventueel kunnen deze pijlers onder water worden vervangen door betonnen palen waardoor het uiterlijk niet wordt aangetast maar de doorstroming aanzienlijk wordt verbeterd. Zie ook het eerder genoemde rapport Nelen & Schuurmans uit 2006. De recente nota "Gemaal Zeeburg" 2011 bestrijdt dit niet. Het aanpakken van woonboten en steigers heeft slechts een onmeetbaar klein effect.

**Verzoek 102.: Benoem de ondoelmatigheid en disproportionaliteit van aanpassingen aan woonboten voor het doorstromingsdoel, in verhouding tot beleid op brug- en sluisdoorgangen, brugpijlers en baggerdiepte. Zie eerdere verzoeken en opmerkingen.**

p. 36 Overleg maatschappelijk veld.

Het belangrijkste punt van de woonbootbewoners is genegeerd, namelijk geen gedwongen verplaatsingen van woonboten naar duidelijk veel slechtere plaatsen (vergelijk verhuizen van rustig zonnig plein naar smalle, donkere en winderige steeg met direct uitzicht op het raam van de overburen). Dit alles voor een niet duidelijk gemotiveerd lokaal extra zicht op water, terwijl elders het zicht op het water ter hoogte van de pianoligging en vanaf de bruggen juist vermindert.

**Verzoek 103.: Laat overleggen en rapportages van belanghebbenden daadwerkelijk de inhoud van het plan beïnvloeden. Neem voorstellen van belanghebbenden over, of voorzie afwijzing van de voorstellen van een voldoende degelijke, analytische, onderbouwing.**

Bij de overleggen is i.t.t. wat in de tekst wordt beweerd, niet benoemd dat het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk zou afnemen.

p. 37. De ondernemers hebben gezegd dat ze een verkeersluwere boulevard geen goed idee vinden omdat ze dan slechter bereikbaar worden en minder kunnen profiteren van langskomende klandizie. Verder hebben walbewoners en waterbewoners het idee van een verkeersluwe boulevard wel toegejuicht, maar met een ruime scepsis, omdat zoiets alleen goed mogelijk is met een aangepast verkeerscirculatieplan waarin goede alternatieve routes zijn voorzien. Zonder alternatieven leiden de verkeersbelemmeringen alleen tot meer agressief en gefrustreerd toeterend stilstaand verkeer in plaats van rijdend verkeer, zeer onwenselijk. Dit bevordert de verblijfsfunctie niet en ook de bereikbaarheid neemt verder af. In de NvU wordt zo'n verkeerscirculatieplan echter niet genoemd.

**Verzoek 104.: Maak een verkeerscirculatie plan voor het gehele gebied. Voorzie ingrepen in de huidige verkeerssituatie van een verklarend verkeerscirculatieplan. Beoordeel de haalbaarheid.**

p.37. discussie fietsverkeer.

In de NvU wordt als probleem benoemd dat fietsers naar de coulissen zijn verwezen. Een tweerichtingsfietspad langs de huizen versterkt dit probleem alleen maar. De fietser krijgt zo nog veel minder zicht op het water, het zicht waarvoor zoveel moeite wordt gedaan en waarvoor zulke grote offers van bewoners worden geëist. Verder wordt aangevoerd dat de meeste fietsers toch niet zullen oversteken terwijl in de rest van de NvU juist wordt aangevoerd dat meer verkeer over de Pelikaanbrug moet worden gelokt. Bovendien is de Pelikaanbrug deel van het hoofdnet fiets.

Een fietspad langs het water zou het plaatsen van bankjes langs het water bemoeilijken. Hoe verhouden de gebruikers van deze bankjes zich tot het drukke stilstaande verkeer op de weg?

**Verzoek 105.: Voorzie ingrepen in de verkeerssituatie van een verklarend (fiets)verkeerscirculatieplan, en betrek daarin de uitgangspunten over zicht op het water.**

Zicht op het water

Onze stellige indruk is dat meer zicht op het water weliswaar gewenst is, maar dat daarvoor naar de mening van de grote meerderheid van bewoners en insprekers zeker geen woonboten hoeven worden verplaatst, dus geen draagvlak. De meeste bewoners en insprekers vinden de woonboten juist een karakteristiek kenmerk van de vaart en buurt. Een enkele inspreker ziet liever helemaal geen woonboten, zoals er ook mensen zijn die boven een (wenselijk geacht) café of garage of naast een werf of school gaan wonen en die vervolgens weg wensen. Het zicht *vanaf* het water wordt in de NvU geheel buiten beschouwing gelaten hoewel er op het water zeer veel toerisme langskomt. Deze toeristen vinden de aanwezige woonboten duidelijk zeer interessant, duidelijk interessanter dan de meeste andere bezienswaardigheden langs de vaart, gezien het aantal foto's dat vanaf dat standpunt wordt gemaakt.

**Verzoek 106.: Beschouw naast zicht op het water, met name ook het zicht *vanaf* het water als een waardevol en te beschermen kwaliteit voor toeristen. De woonboten zijn daar een karakteristiek element in.**

p38

Overleg ondernemers

In de NvU wordt een tweerichtingsfietspad langs de huizen voorzien. Kan dat wel worden gecombineerd met laden en lossen? En met de smalle rijbaan met daarop halterende bussen en met de verhoogde parkeerdruk door het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen?

**Verzoek 107.: Voorzie ingrepen in de verkeerssituatie van een verklarend verkeerscirculatieplan. Bepaal daarvan de gevolgen voor laad/los mogelijkheden voor de huidige en in de nieuwe situatie voorziene ondernemers.**

p. 39. De woonbootbewoners vinden niet dat het zicht op het water moet worden 'hersteld', maar dat het zicht 'kan worden verbeterd'. Van herstellen is alleen sprake als duidelijk is ten opzichte van welk moment. Op diverse momenten in de geschiedenis van de Nieuwe Vaart was er veel minder zicht op het water dan heden het geval is. De woonbootbewoners hebben i.t.t. wat hier wordt beweerd nooit gezegd dat met een herschikking en door rekening te houden met hoge woonboten het gewenste resultaat kan worden bereikt. Wel is gezegd dat een gerichte aanpak van het groen, gecontroleerd, eventueel gemeenschappelijk, beheer van het groen en aanpak van hekken, schuttingen, meterkasten e.d. al snel tot een beter contact met het water leidt.

**Verzoek 108.: Pas deze passage aan met een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de (historische) werkelijkheid ter plaatse.**

**Verzoek 109.: Corrigeer de onjuiste weergave van de dialoog met buurt- en woonbootbewoners, aangaande de besproken mogelijkheden tot verbetering van het contact met het water..**

p. 40. I.t.t. bewering dat parkeerplaatsen zonder toestemming zijn aangelegd is de enige aanwezige parkeerplaats juist met toestemming tot stand gekomen tijdens de aanleg van de Pelikaanbrug. Er zijn op sommige plaatsen, vaak door voormalige eigenaren, hekken geplaatst tegen extreem zwerfvuil, kakkende honden en plassende mannen in het groen dat oorspronkelijk als kijkgroen (dus niet verblijfsgroen) is aangelegd. Hoewel op sommige plaatsen het groen in eigen beheer is genomen (alias privétuin) blijft de functie van het groen om naar te kijken gehandhaafd. Voor zover bekend zijn er slechts enkele bouwsels zoals schuurtjes aanwezig en als die er al zijn, dan zijn deze zeer verdekt tussen wal en schip opgesteld en wordt het zicht op het water daardoor niet extra belemmerd.

**Verzoek 110.: Verwijder het consistent oneigenlijk opgevoerde argument van de parkeerplaats op het talud.**

**Verzoek 111.: Corrigeer deze passage, met een neutrale en waarheidsgetrouwe weergave van de feitelijke staat, het gebruik en het onderhoud van het groen, en wie daarvoor verantwoordelijk is.**

p41. Watertrap

Een eventuele recreatieve functie van de Oosterkerk is niet in de NvU opgenomen (functie werf 't Kromhout wel), maar wordt hier wel genoemd in verband met de gewenste Watertrap. Deze Watertrap met slecht uitzicht op de overkant, een keersluis er middenvoor en een slechte verbinding met de overkant van de straat door het vele (stilstaand wachtende?) verkeer heeft alleen enige kans van slagen in combinatie met een café-functie van de Oosterkerk. Zo'n functie is geheel onzeker. De genoemde alternatieve functies van de watertrap, zoals een podium of aanlegplaats zijn niet realistisch vanwege de ligging aan het smalste deel van een druk bevaren waterroute, de beperkte aanlegmogelijkheden door de aanwezigheid van de keersluis en de aanwezigheid van vele alternatieve aanlegplaatsen in de omgeving.

**Verzoek 112.: Heroverweeg de plaatsing van een nieuwe watertrap in de Nieuwe Vaart in het licht van de benoemde doelstellingen in deze nota. Nut en noodzaak van een watertrap worden hier onvoldoende toegelicht. Bestaande voorzieningen en installaties zijn niet in de beschouwing meegenomen, recent beleid van het stadsdeel is bovendien in tegenspraak met haar ambities op dit gebied, en ten slotte biedt een watertrap geen realistische en adequate oplossing voor de doelstellingen die de nota presenteert.**

p.41. Vrijwilligheid

De woonbootbewoners hebben hun boten vaak verkregen tegen een zeer hoge prijs (minstens gelijk aan de prijs van huizen aan de overkant). Deze prijs wordt door de gemeente erkend, omdat er roerende zaak belasting over wordt geheven. De woonbootbewoners piekeren er dan ook niet over om hun in overleg met gemeente en kadaster legaal verkregen woonboot met ligplaats met bijbehorende hypotheek vrijwillig te verplaatsen of te herschikken naar een veel minderwaardiger locatie. (Vergelijk verhuizing van een ruim en rustig zonnig plein naar een smalle en donkere winderige steeg met direct zicht op het raam van de overburen.) En dat voor het doel van lokaal verbeterd zicht op het water, terwijl elders het zicht op het water juist vermindert. Vrij zicht op het water is ronduit saai, vergelijk de om de hoek gelegen Mauritskade alwaar men langs het geheel vrije waterzicht hooguit de hond uitlaat, of wilde ganzenkolonies kruist. Dit geldt zeker ook voor de Nieuwe Vaart, omdat - zoals in de NVU gesteld - de overzijde niet al te fraai oogt. De woonbootbewoners zijn daarom pertinent tegen elke onvrijwillige verplaatsing, ook binnen de Nieuwe Vaart, voor dit zeer ondergeschikte wensdoel dat op valse idealen is gebaseerd en niet op de praktijk.

**Verzoek 113.: Verwijder de verplaatsing van woonboten op onvrijwillige basis overal uit de nota. Dit is een ontwrichtende, onuitvoerbare, ongewenste en disproportionele maatregel die niet leidt tot het effect dat ermee beoogd wordt.**

**Verzoek 114.: Erken de onmogelijkheid tot gedwongen verplaatsen woonboten – ook binnen de Nieuwe Vaart als de consequentie van staand beleid.**

**Verzoek 115.: Ontwikkel uw plannen op basis van vrijwillige medewerking van buurtbewoners.**

p. 43 Het verhuizen naar pianoligging komt neer op verhuizing van een ruim en rustig zonnig plein naar een smalle en donkere winderige steeg met direct zicht op het raam van de overburen. Voor hoge boten ongeschikt, omdat ze dwars op de westen (storm-)wind komen te liggen en het zicht vanaf de bruggen extra belemmeren. Voor arken minder geschikt omdat ze bij elkaar naar binnen kijken en voor de door het dagelijks bestuur voorgestelde groene en ecologische inrichting tussen de boten is onvoldoende ruimte, of de pianoligging levert weer geen ruimtewinst op. De meeste arken zijn bovendien kort en daarom levert pianoligging weinig ruimtewinst op in de langsrichting. De meeste niet-arken (schepen, en v/h 'scharken') zijn gauw te lang om in pianoligging te worden gelegd omdat de schepen dan in de vaargeul zouden komen te liggen.

Ter plaatse van de in pianoligging gelegde boten wordt het zicht op het water nog minder dan nu, ook vanaf de overkant en vanaf het water neemt de kwaliteit van het zicht op het water en de wal af. Er moeten belangen worden gewogen waarbij het belang van het zicht op het water voor voorbijgangers moet worden gewogen tegen het belang van zicht, privacy en waardebehoud voor woonbootbewoners.

Er liggen momenteel 4 woonboten te koop. Deze kunnen uit de algemene middelen worden opgekocht om het algemeen belang te dienen. Alleen zo is een goede afweging tussen algemeen en individueel belang gewaarborgd. Het stadsdeel kan de voor het algemeen belang uitgegeven gelden proberen terug te verdienen door de opgekochte boten op een andere ligplaats (eventueel in pianoligging) weer te verkopen. Hierbij dient uiteraard opnieuw de belangenafweging van algemeen belang versus individueel belang (omwonenden van de nieuwe ligplaats) te worden afgewogen.

**Verzoek 116.: Ontwikkel uw plannen tot meer ruimte tussen de woonboten, door opkoping van de reeds te koop staande adressen (die nu niet verkocht worden vanwege de onduidelijkheid in dit plan), of op basis van vrijwillige verplaatsing van woonboten.**

p.43. Planvorming

Een eventuele herschikking vereist samenwerking en tijd. Gedurende deze tijd zijn de woonboten echter niet verkoopbaar, omdat aspirant kopers niet willen kopen als een dergelijke onzekerheid boven de aankoop hangt. Er is inmiddels al 1,5 jaar voorbijgegaan sinds de plannen voor het eerst werden bekend gemaakt. De kosten door onverkoopbaarheid lopen intussen erg hoog op. Nog afgezien van het persoonlijk leed en de financiële problemen met bijkomende stress in de huishoudens (tenminste 4) die acuut moeten verkopen.

**Verzoek 117.: Schep per direct duidelijkheid over de status van de woonboten en hun ligplaatsen in de Nieuwe Vaart in de plannen voor de eilandenboulevard, door het uitsluiten van gedwongen verplaatsingen in wat voor vorm dan ook.**

p. 44. kosten en financiering

Oever

De kosten voor nadeelcompensatie van woonbooteigenaren die hun in samenwerking met de gemeente legaal verkregen woning aan een ruim en rustig plein verplicht moeten inruilen voor een woning in een smalle donkere en winderige steeg, met direct uitzicht op het raam van de nabijgelegen overburen zijn niet opgenomen. De gemeente erkent de waarde van woonboten doordat de bijbehorende roerende zaakbelasting wordt geheven en kan daarom het door het zonder noodzaak opheffen van bestaande ligplaatsen veroorzaakte waardeverlies niet op de eigenaren afwentelen. Het waardeverlies zal de hier genoemde bedragen vele malen overtreffen en is niet begroot.

**Verzoek 118.: Verwijder de notie van gedwongen verplaatsingen in welke vorm dan ook uit de plannen, of voorzie in een begroting voor marktconforme nadeelcompensatie van iedere getroffene.**

p.44. Spoorbrug

Kan het stadsdeel de NS dwingen om de spoorbrug op eigen kosten te slopen?

**Verzoek 119.: Benoem de mogelijkheden die het stadsdeel heeft om deze werkzaamheden gedaan te krijgen door een onafhankelijke derde partij (de NS).**

p.44. Oesjesduiker

In vergelijking met de bedragen voor de spoorbrug zijn de kosten voor de veel ingrijpender maatregelen voor de Oesjesduiker aan de (veel te) lage kant?

**Verzoek 120.: Specificeer de kostenraming voor de beoogde aanpassingen aan de Oesjesduiker.**

p.44. Werf 't Kromhout

Er wordt dus blijkbaar geld uitgetrokken voor het verbeteren van bestaande commercieel geëxploiteerde steigers van een private partij? Welk algemeen belang wordt hiermee gediend, behalve de verwaarloosbare doorstroming waarvan alleen is gezegd dat die niet mag verslechteren?

**Verzoek 121.: Verklaar waarom er geld wordt begroot voor de verbetering van deze bestaande commerciële instelling. Wat is het hier gediende algemeen belang, dat niet al wordt gewaarborgd door stichting Stadsherstel (beheerder van de werf)?**

p. 46. In het kostenoverzicht is geen nadeelcompensatie voor woonbooteigenaren opgenomen (zie ook Beverprotocol en zonder noodzaak benadelen van woonbooteigenaren door het opheffen van legale ligplaatsen waarvan de waarde door de gemeente wordt erkend).

**Verzoek 122.: Verwijder de notie van gedwongen verplaatsingen in welke vorm dan ook uit de plannen, of voorzie in een begroting voor marktconforme nadeelcompensatie van iedere getroffene.**

p.46. De kosten voor de Oesjesduiker zijn zeer laag in vergelijking met de genoemde kosten voor aanpak van de spoorbrug.

**Verzoek 123.: Specificeer de kostenraming voor de beoogde aanpassingen aan de Oesjesduiker.**

p.46. Er wordt aangenomen dat de NS de spoorbrug op eigen kosten sloopt, is dat een realistische verwachting?

**Verzoek 124.: Benoem de mogelijkheden die het stadsdeel heeft om deze werkzaamheden gedaan te krijgen door een onafhankelijke derde partij (de NS).**

p.46. De kosten voor de aanpak van de pijler onder de Dageraadsbrug zijn bovendien in het geheel niet opgenomen.

**Verzoek 125.: Betrek in de kosten voor verbeterde doorstroming middels het verwijderen van de Spoorbrug ook de kosten voor het aanpassen van de direct erachter gelegen pijler van de Dageraadsbrug.**

De kosten voor het aanleggen van basaltkeien zijn niet begroot.

**Verzoek 126.: Voeg de kosten van 800m. basaltkade toe aan de begroting.**

Er is nu budget voor slechts 5.4 miljoen. Bij de huidige zeer voorzichtige begroting wordt reeds uitgegaan van 8.7 miljoen kosten. De VNV heeft al substantiële posten benoemd, die niet begroot zijn. Er hangen bezuinigingen in de lucht. Al met al lijkt dit een zeer onhaalbare financiële prognose, vergelijkbaar met de eerste schattingen van een metrolijn..

**Verzoek 127.: Voorzie de nota van een realistische financiële paragraaf en bijbehorende begroting. Betrek daarin de reeds te voorziene mogelijke tegenvallers in de uitwerking, en in de contextuele maatschappelijke ontwikkelingen. Presenteer zowel een voordelig als een nadelig scenario.**

p 47. Beheer en onderhoud

Vanwege de plannen stellen woonbooteigenaren beheer en onderhoud aan door hen geadopteerde delen van de oever uit. Dit leidt tot een verdere verloedering (scheef hangende schuttingen, hoog groen, lapwerk).

**Verzoek 128.: Betrek bewoners in de plannen rond beheer van de oever, schep ruimte voor particulier beheer, vergelijkbaar met het geveltuinenbeleid elders in de buurt.**

p.47. Het woord illegaal moet verwijderd. Bewoners zijn wettelijk verplicht in elk geval hun voordeur vanaf de wal toegankelijk te houden, dat is niet illegaal.

**Verzoek 129.: Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.47. Er bevinden zich geen basaltstenen onder het groen zoals in de NvU gedacht.

**Verzoek 130.: Gebruik een correcte, waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid ter plaatse.**

p.47. De nieuw aan te leggen steigers voor woonboten dienen ter vervanging van de huidige ligplaatsvoorzieningen. Woonbooteigenaren betalen daarvoor nu geen aparte vergoeding. De nieuwe steigers zijn noodzakelijk om de openbare weg te bereiken en moeten daarom als openbare voorziening worden gezien. Net zoals er voor het gebruik van stoep en straat niet apart hoeft te worden betaald is het ook niet redelijk om een vergoeding te vragen voor de gedwongen in gebruik te nemen steigers.

**Verzoek 131.: Verwijder de notie van een verplichte vergoeding voor opgedrongen en bovendien wettelijk door de overheid verplicht te verschaffen voorzieningen.**

p.48. Zoals eerder betoogd willen veel woonbooteigenaren en andere buurtbewoners graag een eigen stukje groen beheren, zoals dat ook op diverse andere plekken in de stad gebeurt. Hiermee heeft het stadsdeel lagere kosten (wel kosten voor enige vorm van -evt. indirect- toezicht) en wordt tegelijk een grotere diversiteit en schaalverkleining van het groen bereikt. Bewoners worden hierdoor (nog) meer betrokken bij de leefomgeving en het contact met de buurt en het gemeenschapsgevoel wordt versterkt. Wanneer iemand een leeg blikje cola in de buurt-beheerde tuin gooit of de planten vandaliseert, kan hij meestal rekenen op een felle reactie dan wanneer het algemeen gemeentegroen betreft.

**Verzoek 132.: Betrek bewoners in de plannen rond beheer van de oever, schep ruimte voor particulier beheer, vergelijkbaar met het geveltuinenbeleid elders in de buurt.**

p. 49. De fasering bevat - om begrijpelijke redenen - een zekere mate van vrijblijvendheid. Vooral voor de woonbooteigenaren leidt dit tot zeer langdurende onzekerheid en daaraan verbonden onverkoopbaarheid. Op niet al te lange termijn wordt het aantal onverkoopte woonboten onhoudbaar groot en zullen definitieve besluiten moeten worden genomen of zullen de ingediende schadeclaims onhoudbaar hoog worden.

**Verzoek 133.: Schep per direct duidelijkheid over de status van de woonboten en hun ligplaatsen in de Nieuwe Vaart in de plannen voor de eilandenboulevard, door het uitsluiten van gedwongen verplaatsingen in wat voor vorm dan ook.**

p 50. 5e alinea: Het is niet redelijk om economische onzekerheid van de zijde van het stadsdeel aan te voeren als reden om de woonbooteigenaren langer in economische onzekerheid te laten verkeren.

**Verzoek 134.: Schep per direct duidelijkheid over de status van de woonboten en hun ligplaatsen in de Nieuwe Vaart in de plannen voor de eilandenboulevard, door het uitsluiten van gedwongen verplaatsingen in wat voor vorm dan ook.**

p 55. Alleen de kop van Kattenburg werd aangeploemd in het IJ, de rest van de Eilanden werden gecreëerd door het graven van grachten in bestaande weilanden (zie kaart Amsterdam Blaeuw ca. 1640 waarin concept-uitbreidingsplannen over het bestaande weiland zijn ingetekend, <http://www.denieuwevaart.org/kaart.html>).

**Verzoek 135.: Maak een accurate historische analyse en betrek deze op een professionele wijze in de plannenmakerij.**

p. 56,57,58 Referentiebeelden

De indruk bestaat dat niet met de werkelijke afmetingen van woonschepen en arken is gewerkt. De woonschepen zijn meest langer dan afgebeeld. Het verleggen van arken in pianoligging levert minder kaderuimte op dan gepresenteerd. De tussenruimtes tussen de schepen in pianoligging die benodigd zijn om privacy enigszins te behouden, zijn alleen mogelijk als er ook schepen naar buiten de Nieuwe Vaart worden verlegd. De meeste schepen zijn echter hoger dan buiten de Nieuwe Vaart (in het stadsdeel) is toegestaan. Wanneer deze hoge schepen zonder extra tussenruimte in pianoligging worden gelegd ontstaat een voor de woonboten en langskomende bezoekers zeer onwenselijke situatie, waarbij bovendien de kwaliteit van het zicht vanaf de bruggen bijzonder wordt geschaad.

**Verzoek 136.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn. Dit bevordert de discussie niet. Hetzelfde geldt overigens voor de gepresenteerde teksten.**

p. 60. de zon schijnt, er zijn te weinig geparkeerde auto's, er is geen verkeer, de weg lijkt te smal ingetekend.

**Verzoek 137.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn. Dit bevordert de discussie niet. Hetzelfde geldt overigens voor de gepresenteerde teksten.**

p. 61. Bij de meeste zonnstanden is er in werkelijkheid schaduw tussen de boten. De boten zijn te kort en te laag ingetekend.

**Verzoek 138.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn. Dit bevordert de discussie niet. Hetzelfde geldt overigens voor de gepresenteerde teksten.**

p. 65. Hoe draagt de rotonde voor een verminderde toevoer van het verkeer naar de boulevard?

**Verzoek 139.: Maak een verkeerscirculatie plan voor het gehele gebied. Voorzie ingrepen in de huidige verkeerssituatie van een verklarend verkeerscirculatieplan. Beoordeel de haalbaarheid.**

p. 68 (zicht op kerk)

\* de kerk staat in werkelijkheid scheef uitgelijnd, niet zoals op de tekening gepresenteerd.

\* er is geen altijd aanwezig wegverkeer en geparkeerde auto's afgebeeld

**Verzoek 140.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn.**

- p. 69 zicht vanaf stoep
- \* de flatgebouwen aan de overkant niet ingetekend
- \* de getoonde parkeerdruk is onrealistisch laag

**Verzoek 141.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn.**

- p 70 \* Is zo'n scherm in het vaarwater technisch, logistiek en wettelijk mogelijk?
- \* waar wordt de projector opgesteld?
- \* kunnen fonteinën worden gecombineerd met de aanleg-, en verblijfsfunctie (vermoedelijk niet)?

**Verzoek 142.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn.**

- p 71. watertrap
- De trap lijkt zeer diep te reiken. Is de weg realistisch ingetekend? Er zijn geen geparkeerde auto's, ook geen verkeer.
- De keersluis maakt onderdeel uit van de watertrap. Is de afbeelding qua breedte van de watertrap realistisch ingetekend?

**Verzoek 143.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn.**

- p 72, fonteinën voor de kerk
- Kunnen fonteinën worden gecombineerd met een afmeerfunctie?

**Verzoek 144.: Werk met realistische en in maatvoering accurate referentiebeelden. Wees u ervan bewust dat visuele representaties vaak voor interpretatie vatbaar zijn, als deze niet voldoende gedetailleerd zijn.**