

Amsterdam, 4 oktober 2019

Zienswijze Bomen Bescherming Amsterdam (BBA): "de iepen kunnen blijven staan".

De Rozengracht is te smal voor een vrijliggende verhoogde tram-/busbaan.

Een belangrijke eis (en wens) vanuit de gemeente voor de herinrichting van de Rozengracht is:

- "het naleven van de inrichtingseisen van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam en de Leidraad CVC met betrekking tot de in het gebied gelegen Plusnetten (voetganger, fiets en OV)". Dit blijkt helaas niet mogelijk:

	eisen leidraad CVC	eisen Plusnet Fiets	Eisen Plusnet OV	Ontwerp Bomen Bescherming Amsterdam	aan eisen voldaan	ontwerp gemeente	aan eisen voldaan
FIETS & AUTO	Fietsstrook 2.0 m Schrikstrook 0.5 m Geen suggestiestrook Rijstrook auto 3.0 m	Fietsstrook 2.0 m Schrikstrook 0.5 m Geen suggestiestrook	-	Fietsstrook 2.25 m Schrikstrook 0.5 m Geen suggestiestrook Rijstrook auto 3.0 m	ja	Suggestiestrook 1.8 m Schrikstrook afwezig Rijstrook auto 2.7 m	nee
TRAM & BUS	Vrije tram-busbaan op plateau 7.0 m	-	Vrije baan	Halve vrije tram-busbaan op plateau 3.5 m	ja	Vrije trambaan op plateau 6.0 m	nee
HULP DIENSTEN	Branpolance vrije ruimte 3.5 m	-	-	Halve vrije tram-busbaan op plateau 3.5 m	ja	Vrije trambaan op plateau 6.0 m = 2 x 3 meter	nee

Beleidskader Verkeersnetten

De keuze bij de voorgestelde herinrichting dient in lijn te zijn met de "drie hoofdprincipe's" van het Beleidskader Verkeersnetten. Het Plusnet Fiets en Plusnet OV zijn op de Rozengracht gelijkwaardige verkeersnetten. Voor Plusnet Fiets wordt (in zowel de oude als de nieuwe situatie) echter niet voldaan aan de toetswaarden (de CVC eisen).

De keuze bij *toedeling van ruimte* zal in het voordeel van Plusnet Fiets moeten verbeteren. Daarom dient er een nieuw ontwerp te worden gemaakt waarbij voor **beide** Plusnetten aan de toetswaarden wordt voldaan. Zo luidt immers het tweede hoofdprincipe van het beleidskader.

Dit ontwerp hoeft overigens niet in strijd te zijn met de eisen voor het Plusnet OV. Een halve tram-/busbaan ("strengelspoor") heeft op dit 600 meter traject een capaciteit van ruim 60 trams per uur. Deze capaciteit wordt beheerst door toepassing van een gecoördineerde OV-verkeerslichtenregeling tussen de kruising Marnixstraat en Prinsengracht. Er zal voor de trams dus geen sprake zijn van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (36 trams/uur). Overigens zijn met invoering van de NoordZuid lijn (2018) de lijnbussen (overdag) van de baan. Daarmee is de kwaliteit van de doorstroming van de tram op de Rozengracht het afgelopen jaar sowieso al stukken verbeterd!

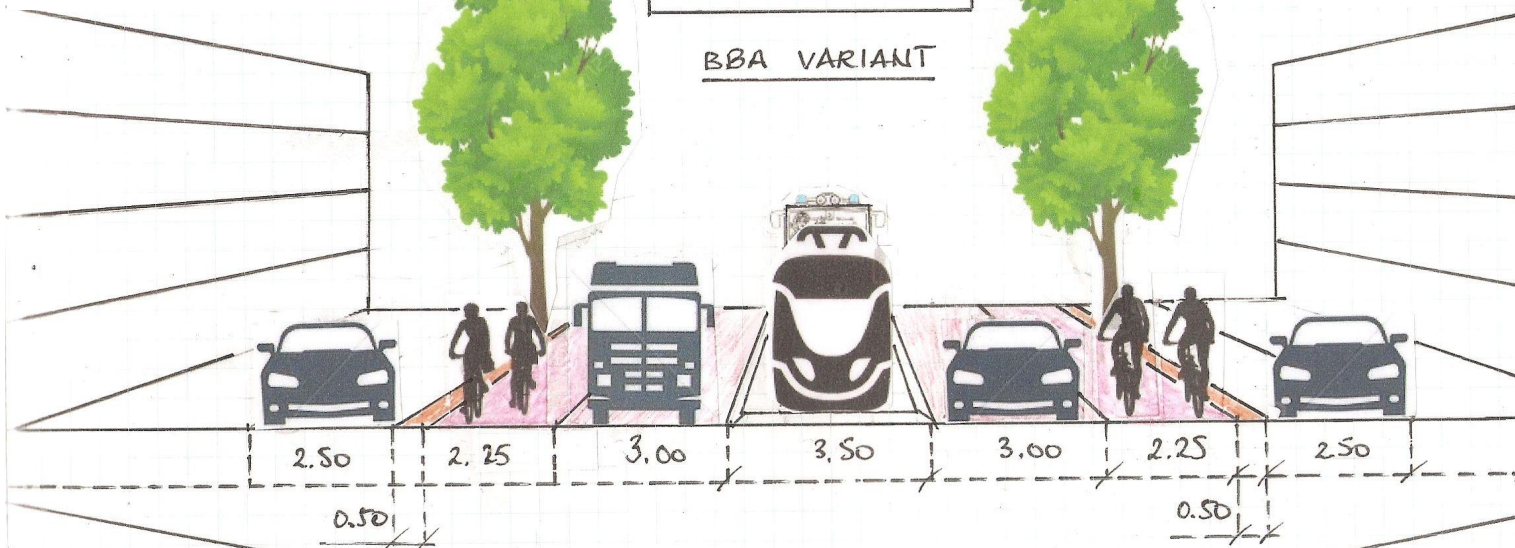
Leidraad CVC

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de eisen uit de Leidraad CVC bij een 15 meter wegprofiel niet gehaald kunnen worden. Het verkeer raakt in de verdrukking omdat uitwijken over de OV-baan lastiger wordt. Fietsstrook, tram-/bus-baan en rijbaan zijn te smal waardoor deze niet als Duurzaam Veilig kunnen worden geclassificeerd. En dan is er ook nog een snelheidsverschil.

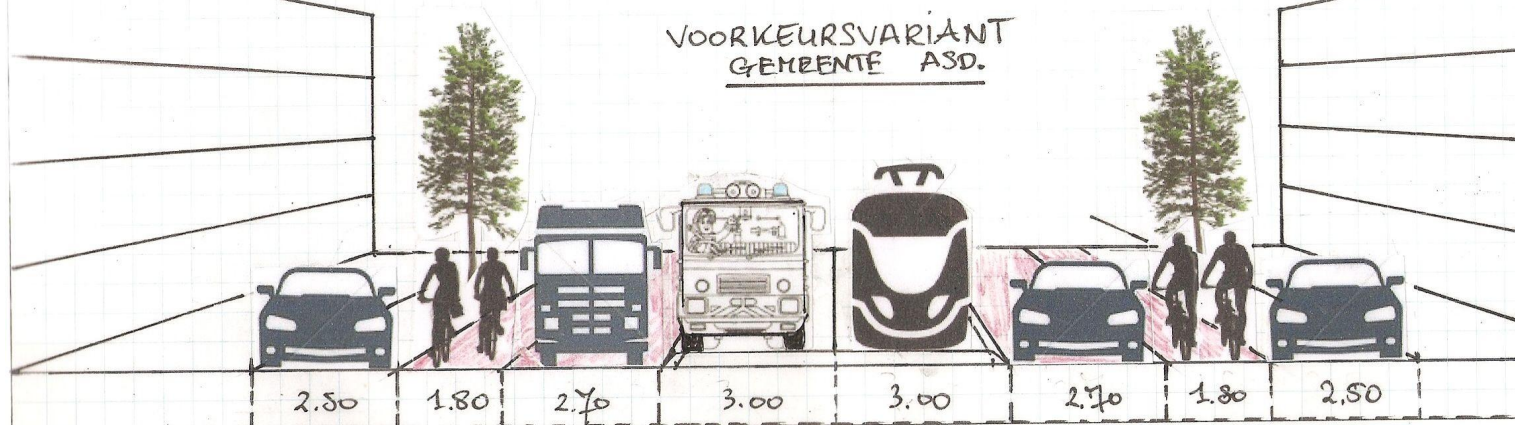
In het BBA-ontwerp past het allemaal wel. En de bomen kunnen blijven staan!

ROZENGRACHT

BBA VARIANT



VOORKEURSVARIANT
GEMEENTE ASD.



TRAM = 2.35 m	VRACHT AUTO = 2.60 m
AUTO = 2.55 m	BEANPOLANCE = 2.80 m
FIETSERS = 1.80 m	BBA = STRENGER SPOOR
Breedte	
Kapitel/Chap.: © 2019	Revision:
Seite/Page: BDAR.	

De bomen langs de Rozengracht

Langs de Rozengracht staan 33 bomen: 14 Huntington iepen, 4 Hollandse iepen en 15 cultuurvarianten. Recent bomenonderzoek (Cobra) toont een kwaliteitsbeeld dat zich nauwelijks onderscheidt van andere drukke verkeersstraten in de omgeving: 42% van de bomen is goed, 42% matig en 12% is slecht.

Drie Huntington-iepen komen in aanmerking voor een plaats op de Monumentale Lijst Houtopstanden; dit vanwege hun leeftijd, conditie en beeldbepalende karakter: boomnummer 342207, 343861 en 342594. Wij zullen ze alsnog voordragen.

Als gevolg van het aanleggen van nieuwe VOP's zullen 9 bomen worden opgeofferd. De BBA variant maakt het ook hier mogelijk **bijna** alle bomen te laten staan. 6 bomen die in de "voorkeursvariant" weg moeten zouden kunnen blijven staan in de "BBA-variant". Het wegprofiel hoeft nl. ter hoogte van de zijstraten minder sterk te worden uitgebogen - er is meer ruimte is voor de steunpunten langs de halve tram-/busbaan.

Het betreft hier 432539 bij de 2e RozenDwarsstraat, 348307 en 342530 bij de 2e Bloemdwarsstraat, 348571 bij de 1e Rozendwarsstraat; de 342213 en de 342211 bij de 1e Bloemdwarsstraat.

De hollandse iep uit 1940 kan zo gespaard. Zo overleefde deze iep niet alleen de hongerwinter in het verleden maar ook de geplande herprofilering van de gemeente in de toekomst.