



Aan: Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost, t.a.v. Marina Meinster, per email ([m.meinster@amsterdam.nl](mailto:m.meinster@amsterdam.nl))  
Betreft: Zienswijze aangepast ontwerp hellingbaan Javaplantsoen  
Van: Vereniging Vrienden van het Flevopark (VVF)  
e-mail [flevoparkvriend@gmail.com](mailto:flevoparkvriend@gmail.com)  
contactpersoon Goos van der Sijde, voorzitter bestuur VVF  
Datum: 14 juli 2020

Geacht Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam,

De Vereniging Vrienden van het Flevopark juicht de verbeteringen van de toegankelijkheid van de entree van het Flevopark toe (verbeterde trap en hellingbaan), de discussie gaat vooral over de plek van de vernieuwde hellingbaan en of er geen alternatieven mogelijk zijn die minder groen kosten dan het voorliggende (gewijzigde) Definitieve Ontwerp (DO).

Het eerste DO zou oorspronkelijk 'mogelijk' 3 bomen de kop kosten, en dat vonden wij in het licht van de toen voorgespiegelde verbeteringen acceptabel. Maar bij een nadere uitwerking (en t.g.v. het publiceren van diverse kapaanvragen) bleek dat bij uitvoering er in totaal 10 bomen gekapt zouden moeten worden inclusief verwijdering van de gehele groenstrook die de drukke Insulindeweg scheidt van het Javaplantsoen.

We zijn niet overtuigd geraakt van het laatste voorstel dat de verbeterde hellingbaan alleen aan de zuidkant gerealiseerd kan worden, dus ten koste van 10 bomen en een hele groenstrook.

We hebben Luc Lefèvre, landschapsontwerper, daarom gevraagd te kijken naar een alternatief waarin zowel rekening is gehouden met het groen als met de eisen die gesteld worden t.a.v. de toegankelijkheid m.b.t. hellingpercentages e.d. Luc heeft samen met een lid van onze vereniging, Wendela Gevers Deynoot, veel energie gestoken in dit alternatief aan de noordzijde dat volgens ons het ei van Columbus is: een verbreding en verlenging en toevoegen vlakstanden ter verbetering en vernieuwing van de bestaande hellingbaan met slechts zeer geringe risico's voor de bomen aldaar. De belangrijke bosschage met bomen die de drukke Insulindeweg scheidt van het Javaplantsoen kan daardoor behouden blijven. Er hoeft dan geen enkele boom te worden gekapt! Op de commissievergadering van Indische Buurt OHG dd. 8 juni 2020 is weliswaar gesproken over ons alternatief, maar het besluit lag blijkbaar vast en er is niet ingegaan op ons verzoek aan bestuurder R. Vermin om overleg met de ontwerpers over ons laatste voorstel.

Het verzoek om overleg herhalen wij hierbij. Temeer, omdat ons alternatief nog verder uitgewerkt is en de voordelen ervan evident zijn. Verder pleiten wij ervoor dat er gelegenheid gecreëerd wordt voor ouderen en mindervaliden en andere belanghebbenden (buurtbewoners en parkgebruikers) om zich ook over ons alternatief uit te kunnen spreken.

### **Hellingpercentages en beoordeling van alternatieven**

Alternatieven van onze zijde zijn telkens 'afgeschoten' op de eis dat alleen een hellingpercentage van 4 % acceptabel zou zijn. Dit is onredelijk en niet juist.

De drie bronnen die we in eerdere correspondentie hebben aangehaald (en destijds als bijlagen hebben toegevoegd), bevestigen dat andere normen toegepast mogen worden bij gebrek aan ruimte.

Dat gebrek aan ruimte is er: de afstand tussen het viaduct en het 2.00 m hoger gelegen pad is over de as gemeten 30.00 m. Daardoor is ook een trap noodzakelijk.

De lengte van de bestaande hellingbaan is 23 m en wij verlengen deze tot het viaduct met 14,50 m.

De totale lengte komt hiermee op 37,50 m. De gemiddelde stijging voor het hoogteverschil van bijna 2,00 m is hierdoor 5,2 %. Door 3 bordessen in te voegen valt ons voorstel binnen de toegestane afwijking van de norm: 50 cm hoogteverschil overbruggen per 8,00 m. Dit hellingpercentage ( 1:16) wordt door o.a. het Bouwbesluit, ASVV / C.R.O.W. en Handboek voor Toegankelijkheid bevestigd.

Overigens blijft het DO-voorstel van de gemeente ook niet binnen de 4 %. De hellingbaan heeft een hellingpercentage van 4,7%. Tevens is er geen vlakstand gerealiseerd, wat wel noodzakelijk is bij een hoogteverschil van meer dan 1,00 m.

Verder is onduidelijk wat er dan met de bestaande hellingbaan gebeurt. In principe is met de buurt afgesproken dat die hellingbaan ook zou blijven, als aan de andere kant van de ingang de nieuwe hellingbaan komt. Hoewel bestuurder Rick Vermin tijdens de insprekessessie met de bestuurscommissie dd. 8 juni 2020 zei dat dit hem niet interesseerde, is het wel degelijk heel belangrijk. Als de huidige hellingbaan (max. 8%) behouden blijft, betekent dit dat de norm van 4% helling dubbel overschreden wordt. Bij behoud zal bovendien een gehele renovatie van die hellingbaan inclusief de houten keerwanden nodig zijn. Bijkomend probleem is dat de gebruikers vanuit gewoonte de oude hellingbaan zullen kiezen en dat de nieuwe route vanwege de grote omweg minder snel gekozen zal worden.

### **Beoordeling van het ontwerp van de gemeente**

In **bijlage 1** staan onze opmerkingen over fouten en onduidelijkheden m.b.t. de tekening van het (aangepaste) definitieve ontwerp (DO) van de gemeente. Wij verzoeken u om de bijlage gevoegd te behandelen.

Hieronder beoordelen we met deskundige hulp van onze adviseur en landschapsarchitect dhr. Luc Lefèvre het DO-plan op aspecten zoals veiligheid, duurzaamheid, bestaand groen (kappen van bomen), het voldoen aan de hellingnorm, kostprijs enz.

Daarna geven wij aan hoe ons alternatieve plan is opgebouwd en welke voordelen dat biedt.

### **A. Nadelen van het DO-plan van de gemeente (zie ook bijlage)**

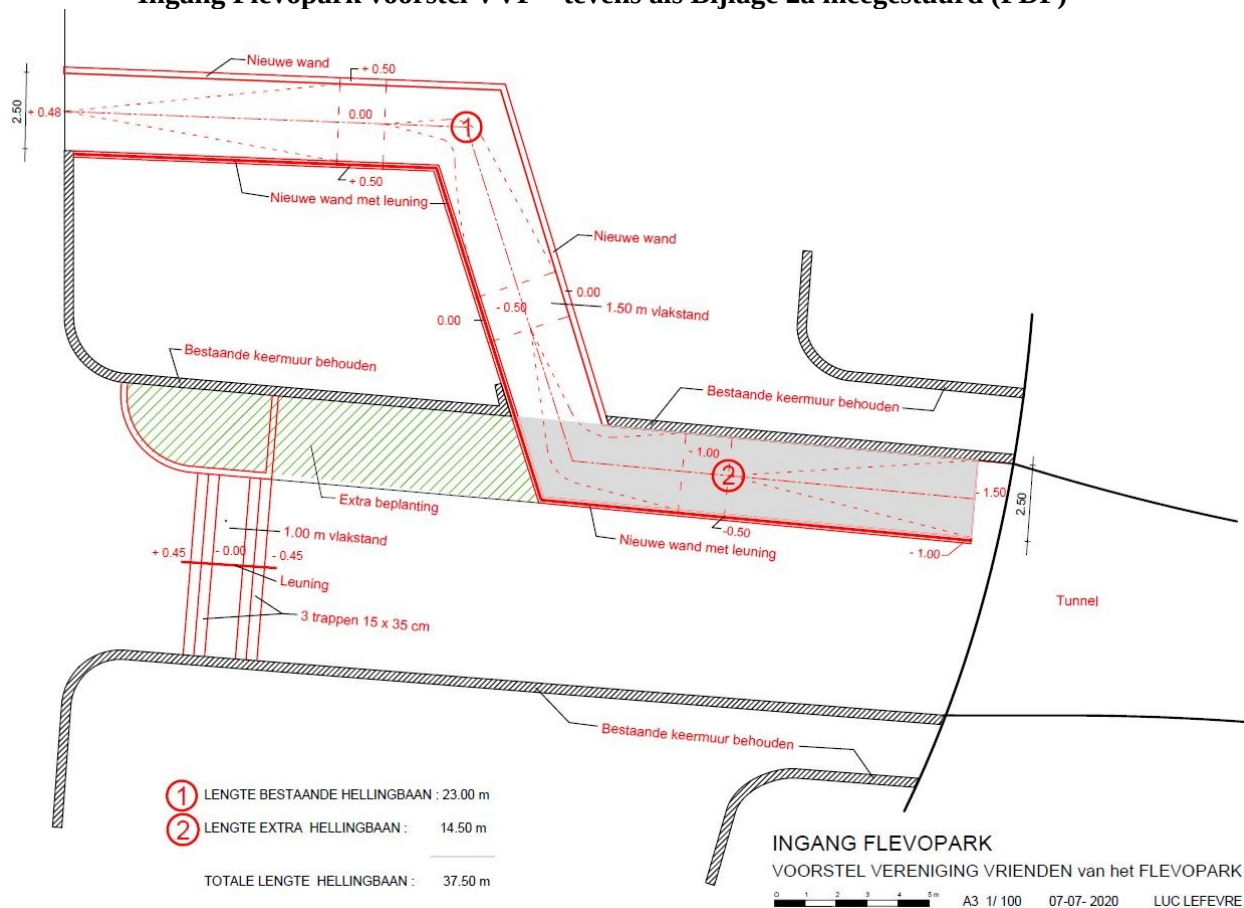
1. De hellingbaan, ten zuiden van de hoofdingang, is verkeerd gesitueerd. De meeste gebruikers komen van de westelijke en noordelijke kant. (de zuidelijke kant van de Indische Buurt heeft aan de andere zijde van de Insulindeweg al een hellingbaan evenwijdig aan de Insulindeweg). Door de verdere ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied zal de noordelijke kant in de (nabije) toekomst alleen maar belangrijker worden. Tevens is het een te grote omweg, waardoor de bezoeker – mede vanuit gewenning - de neiging heeft alleen de noordelijke (oude) hellingbaan te gebruiken.
2. Door de hellingbaan beneden, in een vloeiende beweging, zonder vlakstand, haaks te laten eindigen op de hoofdingang ontstaat een heel gevaarlijke situatie. Fietsers komen met grote snelheid op de voetgangersingang bij de tunnel af. Verkeersstromen conflicteren met elkaar.
3. Er dreigt wel degelijk binnen de kroonprojectie van de grote platanen gegraven te gaan worden.
4. Dit is vooral gevaarlijk voor de laagst staande grote plataan, die reeds duidelijk scheef staat richting tunnel. Door de graafwerkzaamheden binnen de kroonprojectie zal deze instabiel worden en is de dreiging tot omvallen, zeker met hevige wind, heel groot.
5. Het plan veroorzaakt een kaalslag in de bestaande beplanting en de onnodige kap van 10 bomen.
6. Door het kappen krijgt het verkeer van de Insulindeweg een duidelijk negatieve invloed op het Javaplantsoen: zowel qua geluidsoverlast als qua zicht en beleving. Geen enkele parkbezoeker en buurtbewoner zal hier blij mee zijn!
7. Er is meer dan 100 m<sup>2</sup> extra verharding, 70 m schanskorven en een grote hoeveelheid grondverzet nodig. Dit alles ten koste van de huidige waardevolle beplanting! Bovendien verandert de sfeer van de ingang van het park daarmee volledig en ontstaat er een groot contrast tussen de sfeer van de entreezone aan de buiten- en de binnenzijde van het Flevopark.

**B. De Vereniging Vrienden van het Flevopark (VVF) heeft een alternatief plan ontwikkeld, waarbij alle bovenstaande negatieve aspecten komen te vervallen.**

Wat zijn de principes achter dit voorstel?

- Verbetering van de bestaande hellingbaan aan de noordkant van de ingang van het Flevopark, door verbreden van het pad met 0,50 m en door deze met 13,50 m te verlengen tot aan de tunnel. Hierdoor wordt het bestaande stijgingspercentage van gemiddeld 7% ( steilste gedeelte 8%!) aanmerkelijk lager: 5,2%
- Door de hellingbaan bij het viaduct te laten beginnen en het te overbruggen hoogteverschil van ongeveer 2.00 m in 4 delen van 0,50 m op te delen en daartussen 1,50 m lange vlakstanden te creëren, kan het hellingspercentage binnen de norm (1:16) blijven. Deze norm wordt door o.a. het Bouwbesluit, ASVV / C.R.O.W. en Handboek voor Toegankelijkheid bevestigd.

**Ingang Flevopark voorstel VVF – tevens als Bijlage 2a meegestuurd (PDF)**



**Het alternatieve ontwerp van VVF heeft de volgende voordelen:**

1. Grotendeels op de bestaande verharding, dus nauwelijks extra grondwerk.
2. Er is geen kap van bomen of beplanting nodig. Ook de bestaande bomen nabij de hellingbaan lopen nauwelijks risico. Er is geen onnodig gegraveerd in het wortelpakket.
3. De bestaande muren kunnen grotendeels behouden blijven.
4. Door de hoekigheid van het voorgestelde tracé en de vlakstanden wordt de fietssnelheid laag gehouden.
5. De hellingbaan loopt bij het viaduct evenwijdig met het hoofdvoetpad, waardoor de fietser de voetganger niet hindert.
6. De uitvoeringskosten zijn minstens de helft lager dan het DO van de gemeente.
7. Er kan 30 m<sup>2</sup> bijzondere beplanting extra gerealiseerd worden.
8. De routing van de verschillende verkeersstromen is veel logischer.

Graag zien wij uw reactie en antwoorden op onze opmerkingen en ons voorstel tegemoet – tevens het verzoek om de bijlagen gevoegd te behandelen. Verder willen wij ons (nog verder verbeterde) voorstel van VVF graag toelichten. En we hopen en verwachten dat er serieus gekeken wordt naar dit voorstel en dat er gelegenheid gecreëerd wordt voor ouderen en mindervaliden en andere belanghebbende (buurtbewoners en parkgebruikers) om zich ook over ons alternatieve voorstel uit te kunnen spreken.

Het DO-voorstel keuren wij af, omdat er teveel nadelen m.b.t. groen, routing etc. aan verbonden zijn.

Hoogachtend,

Goos van der Sijde,  
voorzitter bestuur,  
Vereniging Vrienden van het Flevopark,

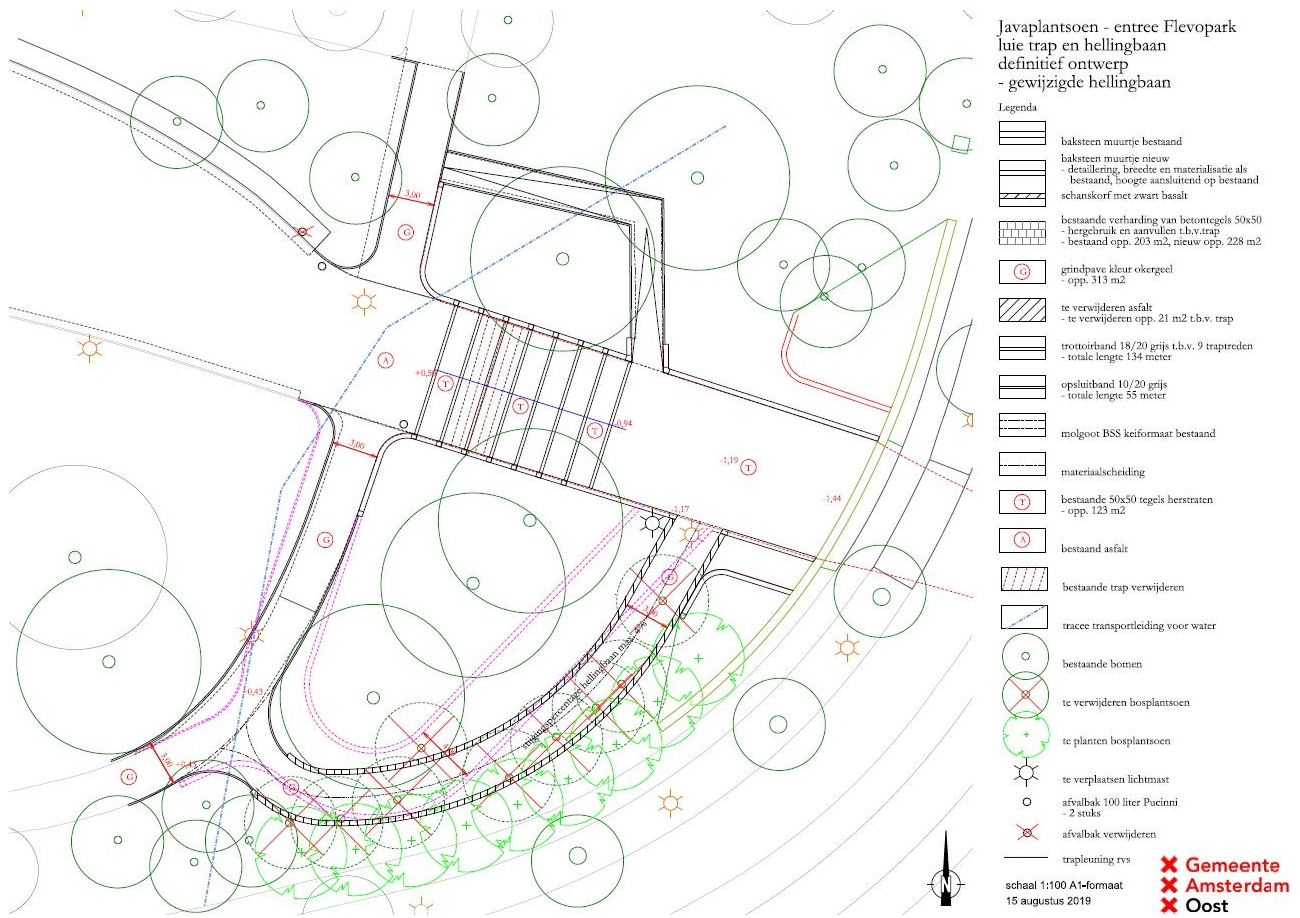
[flevoparkvriend@gmail.com](mailto:flevoparkvriend@gmail.com)



### **Bijlagen**

- Bijlage 1** Tekening van DO-voorstel, met opmerkingen (in dit document)
- Bijlage 2a** Ingang Flevopark voorstel VVF (in dit document en als aparte pdf meegestuurd)
- Bijlage 2b** Ingang Flevopark voorstel VVF geprojecteerd op de bestaande ingemeten situatie (als aparte pdf meegestuurd)

**Bijlage 1 tekening Definitief Ontwerp van gemeente en opmerkingen daarover**



**Bijlage 2b – Ingang Flevopark voorstel VVF geprojecteerd op de bestaande ingemeten situatie**

