Gemeente Amsterdam

Ruimtelijke visie Dijksgracht Oost



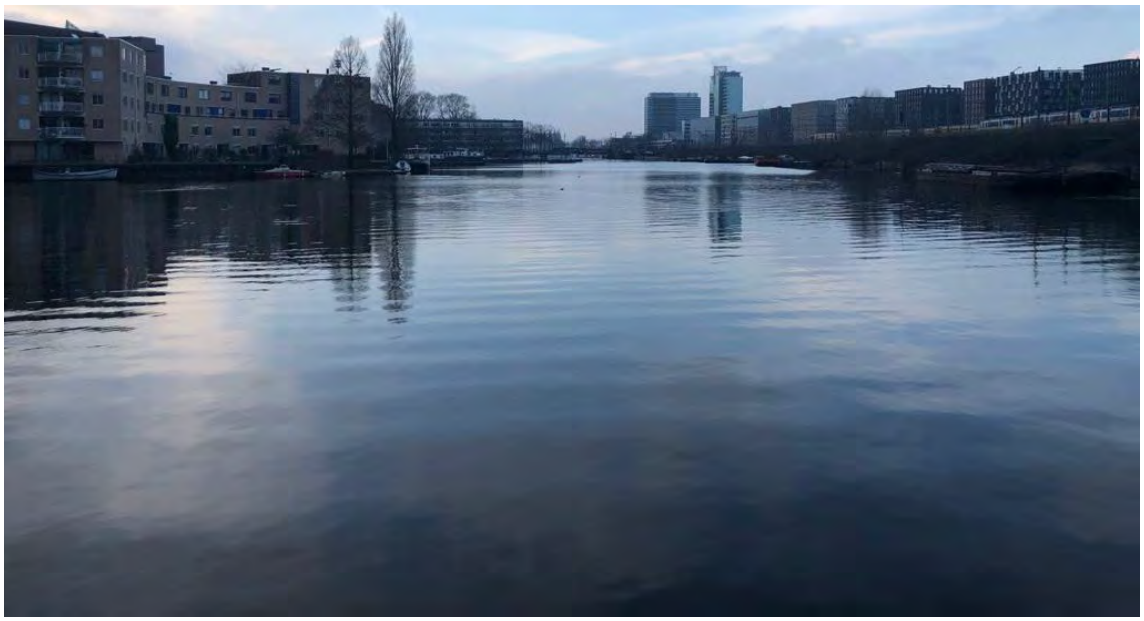
Versie 2.2
03 januari 2022

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Programma 4
1.3 Waarom deze ruimtelijke visie? 5
1.4 Opdracht 5
1.5 Projectgebied 5
1.6 Status 6
1.7 Leeswijzer 6
2 Bestaande situatie 7
2.1 Algemeen 7
2.2 Dekschuiten 8
2.3 Spooremplacement 9
2.4 Oostenburg 10
2.5 Kattenburgerstraat, Mariniersbrug, spoorwegonderdoorgang 10
2.6 Water 11
2.7 Vleermuizen 12
3 Programma 14
3.1 Fiets-voetgangersroute 15
3.2 Ligplaatsen bedrijfsvaartuigen 16
3.2.1 Ligplaatsen passagiersvaart 16
3.2.2 Ligplaatsen waterbouwkundige aannemers 18
3.2.3 Op- en overslag 21
3.2.4 Conclusie ligplaatsen bedrijfsvaartuigen 22
3.3 Herstel kademuur 23
3.4 Compenserende maatregelen vleermuizen 24
3.5 Programma hoogfrequent spoor (PHS) 28
3.6 Spoorpark 29
3.7 Ontwikkelingen Oostenburg en VOC kade 31
3.8 Ontwikkelingen Kattenburgerstraat, Mariniersbrug en spoorwegonderdoorgang 33
4 Planologische mogelijkheden 34
4.1 Geldend bestemmingsplanregime 34
4.2 Planologische inpassing 38
5 Uitwerking en participatie 39
6 Afweging van belangen 44
7 Ruimtelijk ontwerp 46
7.1 Voorkeursmodel 46
7.2 Alternatieve varianten 49

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Dijksgracht Oost, tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade, ligt aan de noordrand van het centrum en lijkt een vergeten stuk van de stad. De oever is verwilderd en ontoegankelijk.



Overzicht open water van de Dijksgracht

Aan de Dijksgracht Oost komen diverse projecten en (bestuurlijke) wensen samen met elk hun effect op de omgeving, tijdspad en ruimtelijk beslag. Deze ontwikkelingen kunnen het beste in samenhang beschouwd te worden. Thans ontbreekt een integrale ruimtelijke visie waarin alle ontwikkelingen gewogen worden. Doel is om te komen tot een integrale kwaliteitsimpuls voor het gebied, door hiervoor kaders en randvoorwaarden mee te geven, waarbij de verschillende ontwikkelingen invulling krijgen en waarbij toevoeging van functies en kwaliteit in de openbare ruimte centraal staat, als samenhangend element tussen de ontwikkelingen. Dit ruimtelijk kader vormt tevens de onderbouwing voor de planologische procedures om de gewenste functies mogelijk te maken.
Door het slim combineren van de voorliggende opgaven kan de Dijksgracht Oost duidelijker onderdeel van de stad worden en een bijdrage leveren aan de groei van de stad en de verdichtingsopgave.

De huidige wensen en initiatieven nemen bij elkaar opgeteld op het eerste gezicht meer ruimte in dan dat er beschikbaar is. In deze visie vindt waar nodig een afweging plaats tussen de verschillende gewenste ontwikkelingen en projecten. Een afweging tussen het programma varen met de ligplaatsen voor rederijen (incl. bijhorende voorzieningen behorende bij het gebruik en de exploitatie, denk aan laadinfrastructuur en andere nutsvoorzieningen en t.b.v. bevoorrading), Kades en Bruggen voor de ligplaatsen van dekschuiten en mogelijke andere vaartuigen, bewoners voor wellicht wat meer rust langs de kade, een doorgaande fiets- en wandelroute en tevens

ontsluitingsroute voor onderhoudsverkeer van en naar de gemeente werf en het te ontwikkelen spoorpark dat wellicht ook een plek aan het water verdient.
Afhankelijk van de vorm waarin de ligplaatsen gerealiseerd en geëxploiteerd worden zijn hiervoor ook (haven) voorzieningen nodig.

1.2 Programma

Hieronder een overzicht van het gewenste te realiseren programma met hierachter tussen haakjes de verantwoordelijke partij:

1. Realisatie van 40 ligplaatsen voor de rondvaart met bijhorende (oplaad) voorzieningen t.b.v. botenstalling buiten de exploitatie uren. (opgave uit de Watervisie Amsterdam 2040 en Nota Varen 2.1 (later overgenomen in de Nota Varen Deel 2.))
2. Realisatie van 30 ligplaatsen voor dekschuiten en de mogelijkheid voor overslag t.b.v. de natte aannemerij en voor vervoer van bouwmaterialen over water. (Programma Bruggen & Kades)
3. Realisatie van een hoofdfiets- en wandelroute tussen Kattenburgerstraat en VOC kade. Deze route is tevens de ontsluitingsroute voor onderhoudsverkeer van en naar de gemeente werf op Oostenburg welke i.v.m. de doorstroming van het reguliere verkeer niet langer over de Piet Heinkade kan rijden. Mogelijk kan deze route incidenteel ook door nood- en hulpdiensten gebruikt gaan worden. Voor deze route is al een definitief ontwerp vastgesteld. (SDC / V&OR)
4. Vernieuwing en herstel kademuur Dijkgracht Oost. (Kades en Bruggen)
5. Realisatie Spoorpark Oostenburg als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor en als bestuurlijke wens voor vergroening en uitbreiding van recreatiemogelijkheden in de stad (PHS). ProRail richt het gebied in als park en is voornemens het gebied (tijdelijk) in gebruik te geven als park waarbij er altijd een mogelijkheid is dat het terrein in de (verre) toekomst weer voor het spoor kan worden gebruikt. De onderhandelingen hierover met de gemeente lopen nog. (ProRail / V&OR)
6. Raakvlakprojecten:
    - Programma Hoogfrequent Spoor Locatie Dijksgracht, vernieuwing van de sporen incl. dive under / fly over en afwaarderen en verder vergroenen van het huidige rangeerterrein. Belangrijk hierbij is ook een reservering t/m 2028 van een gebied van 80x50 meter voor de overslag van grond in het water van de Dijksgracht (ProRail)
    - Gebiedsontwikkeling Oostenburg (Stadgenoot e.a. / Grond en Ontwikkeling)
    - Herinrichting Kattenburgerstraat en invoering van 30 km/uur (V&OR)
    - Groenvisie 2050 en het Deltaplan Biodiversiteitsherstel. Hierin is vastgelegd dat Amsterdam zich moet toeleggen op het stimuleren van de biodiversiteit en het verder vergroenen van de stad.

Randvoorwaardelijk voor de bovenstaande ontwikkelingen is het realiseren van compenserende maatregelen om het foerageergebied van de Gewone Dwergvleermuis in stand te houden tijdens de uitvoeringswerkzaamheden (naar verwachting tussen 2023 en 2028). Dit tenminste totdat de rust is weergekeerd in het gebied en er nieuwe definitieve foerageerplekken van vergelijkbare grootte zijn ontstaan. Momenteel fungeert de oever en het aansluitende spoortalud als foerageerplek.
Ook is een belangrijke randvoorwaarde dat alle gewenste ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in een nieuw bestemmingsplan voor het gebied.

1.3 Waarom deze ruimtelijke visie?

De verschillende projecten en (bestuurlijke) wensen hebben elk hun effect op de omgeving, tijdspad en ruimtelijk beslag. Ook wordt er meer gevraagd van het gebied dan wellicht redelijkerwijs mogelijk is. Een integrale ruimtelijke visie incl. schetsontwerp voor Dijksgracht Oost tussen Kattenburgerstraat en VOC-kade is daarom onontbeerlijk om een passende juridisch-planologische procedure te kunnen doorlopen en om uitvoering te geven aan de gestelde ambities.

1.4 Opdracht

Deze ruimtelijke visie probeert een antwoord te geven op het zogenaamde 'laadvermogen' van het gebied. In hoeverre kunnen alle claims een plek vinden op zo'n manier dat er ook in de toekomst sprake is van een ruimtelijke kwaliteit. Hoe verhouden de verschillende opgaven zich tot elkaar en in hoeverre kunnen ze elkaar versterken.

De verschillende projecten proberen elk op hun eigen manier te komen tot een optimalisatie. Alle optimalisaties bij elkaar leiden echter niet automatisch tot een optimale ruimtelijke inrichting van de Dijksgracht Oost en directe omgeving. Mogelijk zijn hier bestuurlijke keuzes bij nodig.

Een integrale ruimtelijke visie incl. schetsontwerp voor de Dijksgracht Oost tussen Kattenburgerstraat en VOC-kade is daarom onontbeerlijk om een goede, integrale afweging tussen alle, soms tegengestelde, wensen en eisen te kunnen maken

Om tot een gedragen ruimtelijke visie te komen is een participatietraject met de omwonenden, ondernemers uit de buurt en toekomstige gebruikers van de Dijksgracht Oost doorlopen. Wat is belangrijk voor de buurt, waar is ruimte en wat is de minimale opgave die een plek moet krijgen op, aan, langs en in de Dijksgracht Oost. Niet iedereen zal tevreden zijn met de uiteindelijke ruimtelijke visie voor het gebied. Het is aan het bestuur om de eindafweging te maken.

1.5 Projectgebied

Het water van de Dijksgracht tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade, de noordoever van de Dijksgracht en een deel van het spooremplacement Dijksgracht



Plangebied ruimtelijke visie Dijksgracht Oost

1.6 Status

De ruimtelijke visie wordt kader stellend voor de toekomstige ontwikkelingen op en rond de Dijksgracht Oost. Tevens vormt het straks de basis en een onderbouwing voor een juridisch-planologische procedure om uitvoering te kunnen geven aan de gestelde ambities.

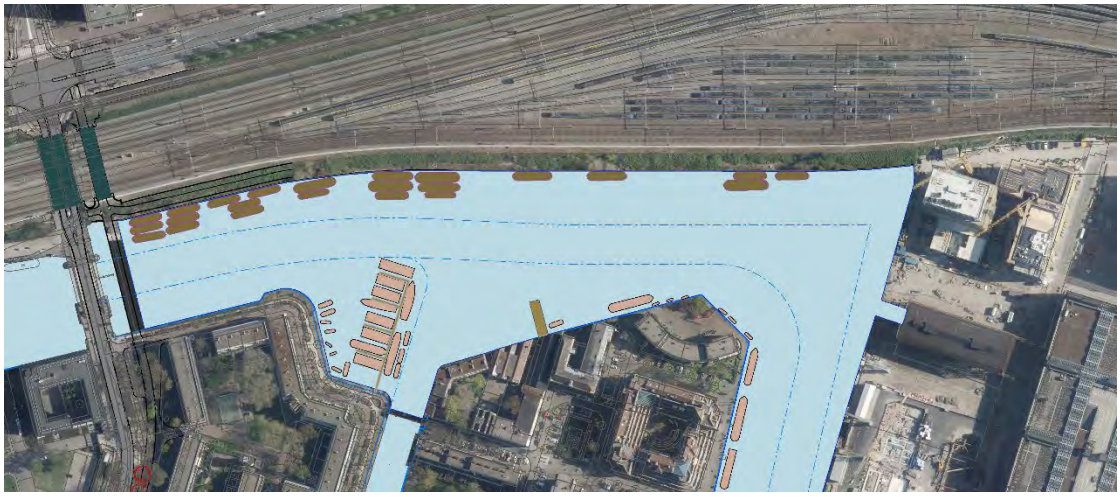
1.7 Leeswijzer

In deze ruimtelijke visie wordt eerst in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de bestaande situatie van de Dijksgracht en omgeving. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een opsomming gegeven van de opgaven die er liggen in het gebied. Welke vragen, wensen en eisen zijn er voor de Dijksgracht.
Hoofdstuk 4 geeft een weergave van de huidige planologische situatie en beschrijft welke stappen nodig zijn om de verschillende opgaven planologisch mogelijk te maken.
Hoofdstuk 5 vervolgens beschrijft welke input er vanuit de omgeving en mogelijke toekomstige gebruikers tijdens de participatie is gegeven voor deze ruimtelijke visie. Verschillende varianten die de revue zijn gepasseerd worden besproken. Ook worden hier de tegenstellingen en dillema's weergegeven. Hoofdstuk 6 vat de verschillende, soms tegengestelde belangen weer en geeft input voor de bestuurlijke afweging hiervan.
In hoofdstuk 7 is uiteindelijk ruimte voor een weergave van het ruimtelijk ontwerp passend bij de visie inclusief een aantal alternatieve mogelijkheden om beter tegemoet te kunnen komen aan de omwonenden of juist aan de reders als toekomstige gebruikers.

2 Bestaande situatie

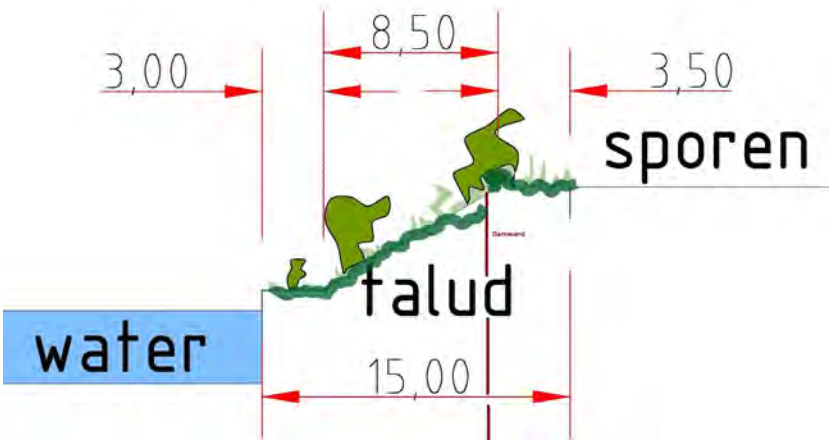
2.1 Algemeen

De 5.1, 2, e waarnaar gracht en oever genoemd zijn, ontstond eind 19de eeuw als bescherming van de Oostelijke Eilanden tegen verzanding vanuit het IJ. Op het dijklichaam zelf ligt de spoorlijn van Amsterdam (CS) naar Utrecht en Hilversum. Aan de andere kant van de spoordijk ligt de Piet Heinkade.
De Dijksgracht kenmerkt zich door zijn openheid. Het brede water tussen de spoordijk en de oostelijke eilanden geven het gebied zijn eigenzinnige karakter. Het is er rustig en voelt als de rand van de stad. De groene oever langs het spoor vormt de zichtbare beëindiging van het water in het noorden. De horizon loop nog verder door over de lege ruimte van het spooremplacement. De (illegaal) aangemeerde dekschuiten passen bij het nautische karakter dat de Dijksgracht al sinds decennia heeft.
Door de nieuwbouw op Oostenburg en de bebouwing langs de Piet Heinkade verliest de historische open ruimte al wat aan kracht. De stad rukt zichtbaar op richting het water van de Dijksgracht.



Bestaande situatie Dijksgracht Oost

De oever van de Dijksgracht Oost is momenteel nauwelijks begaanbaar. Het is afgesloten met hekken en is alleen met toestemming van Waternet toegankelijk. Het water en de kade vallen binnen het beheergebied van stadsdeel Centrum, het hoger gelegen talud is eigendom van ProRail en is zichtbaar gescheiden door een ca 10 jaar oude damwand.
De groene oever is in totaal ca. 14,5 – 15,0 meter breed. De 80 jarige kademuur is in redelijke staat maar heeft wel groot onderhoud nodig.
De beplanting is verwilderd en bestaat uit enkele jonge iepen, esdoorns, boswilgen, (bramen) struiken, ruig gras en kruiden.



Schematisch profiel bestaand talud Dijksgracht Oost







Smalle groene oever, afgesloten en ontoegankelijk

2.2 Dekschuiten





Dekschuiten liggen al sinds decennia langs de Dijksgracht

De Dijksgracht-Oost kwalificeert zich als een zeldzame en unieke locatie door de afmetingen van het vaarwater én vanwege het feit dat de gracht niet (of nauwelijks) doorgaand vaarverkeer kent. De historie van de Dijksgracht Oost, gekenmerkt door de aanwezigheid van de scheepswerf van Stork-Werkspoor tot eind jaren 90, bevestigt het unieke karakter en nautische gebruiksmogelijkheden van de Dijksgracht.
Ongeveer zes verschillende waterbouwkundige aannemers gebruiken de Dijksgracht (sinds de jaren zestig) met stilzwijgende toestemming van de gemeente, om dekschuiten af te meren die nodig zijn bij herstel en restauratiewerkzaamheden in de binnenstad. De dekschuiten worden met een ring aan de walmuur of aan een paal in de grond achter de walmuur vastgemaakt.
Het water en de kade vallen binnen het beheergebied van stadsdeel Centrum
Die ligplaatsen zijn al die tijd ongeregelde ligplaatsen geweest; de marktpartijen betaalden geen havengelden en hadden geen vignet.

In de uitvoeringsnota van het bedrijfsvaartuigenbeleid voor de binnenstad van april 2008, wordt de Dijksgracht genoemd als stallingslocatie voor dekschuiten. Geconstateerd werd dat de ligplaatsen en het gebruik daarvan goed geregeld zouden moeten worden. Maar omdat dit water nog grootstedelijk gebied was wilde stadsdeel Centrum hier toen nog geen regels aan stellen. Het gevolg was dat de gedoogsituatie tot op heden is blijven voortduren.
De bedrijven die tot op heden gebruik maken van de Dijksgracht voor het stallen van hun vaartuigen zijn aangeschreven met de mededeling dat de ligplaatsen middels een vergunningenstelsel gereguleerd zullen gaan worden. Voorrang zal hierbij gegeven worden aan bedrijven die werkzaamheden verrichten voor het programma Kades en Bruggen. Voor een aantal ondernemers zal dit betekenen dat ze een alternatieve ligplaats dienen te zoeken. De gemeente is in overleg met de aannemers om dit op vrijwillige basis te regelen. Mocht dat niet lukken dan wordt een juridische- en/of handhavingsprocedure opgestart.

2.3 Spooremplacement



Zicht vanuit het westen op het spooremplacement Dijksgracht Oost

De Dijksgracht Oost is onderdeel geweest van de bloeiende Amsterdamse haven. Sinds de opening van Amsterdam Centraal Station is langzaam maar zeker het uitgebreide spooremplacement Dijksgracht ontstaan. Momenteel wordt het emplacement nog weinig gebruikt voor het stallen van treinen; dit gebeurt meer en meer buiten de binnenstad.
De doorgaande sporen kennen relatief veel wissels die tot vertraging kunnen leiden. Het terrein is redelijk onherbergzaam en ecologisch weinig interessant. Het emplacement staat aan de vooravond van een ingrijpende verbouwing als onderdeel van programma Hoogfrequent Spoor van ProRail.

2.4 Oostenburg




Werf op Oostenburg en ter waterlating schip op Oostenburg in 1920

Oostenburg is het gebied ten oosten van de Dijksgracht. Daar waar in het verleden schepen gebouwd werden wordt nu door Stadsgenoot een nieuwe stadswijk ontwikkeld. Jarenlang was het bedrijfsverzamelgebouw INIT de enige nieuwe ontwikkeling in het gebied. Hier is o.a. de binnenstadswerf van Stadswerken gevestigd.



Oostenburg in 2018 (??)

2.5 Kattenburgerstraat, Mariniersbrug, spoorwegonderdoorgang




Mariniersbrug

De Kattenburgerstraat is een belangrijke ontsluitingsweg in de binnenstad. Door diverse ontwikkelingen vanuit het programma autoluw wordt de Kattenburgerstraat straks nog belangrijker als ontsluitingsweg vanuit de oostelijke binnenstad naar de S100 (Piet Heinkade). Door fysieke maatregelen als het versmallen en verleggen van de rijbanen, het vergroenen van het profiel en het instellen van een 30 km/uur regime wordt tegemoetgekomen aan de zorgen die er in de buurt leven over toenemende drukte op deze route.
De nota van uitgangspunten (NvU) is in november 2021 door de Raad van Amsterdam vastgesteld.

De eerste **Mariniersbrug** is gebouwd in 1878. Na een aantal aanpassingen en verbredingen is de gehele brug in 1935 vervangen. In 1955 werd deze 2e brug, een basculebrug, ook weer verbreed. De Kattenburgerstraat duikt ten noorden vervolgens onder de Kattenburgerspoorbrug door naar de verkeerskruising met de Piet Heinkade. De brug is vernoemd naar het nabijgelegen Marine Etablissement Amsterdam. Sinds 2001 is de brug inclusief de aangrenzende poort naar de Dijksgracht een rijksmonument.



Mariniersbrug en spoorweg onderdoorgang Kattenburgerstraat

De maximale doorvaarthoogte onder de brug in gesloten staat is 2.1 meter. De breedte is maximaal 20 meter.

Bij de doorvaarthoogte dient rekening gehouden te worden met eventuele waterstandwisselingen waardoor bij extreem hoog water de doorvaarthoogte lager kan zijn.

2.6 Water

De vertakkingen van het water van de Dijksgracht Oost worden gebruikt door dekschuiten, pleziervaart, en varende woonschepen en zijn doodlopend. Aan de Wittenburgervaart ligt de jachthaven Albatros die gebruikt wordt voor boten in de pleziervaart. De woonschepen liggen verspreid over deze wateren. De steiger in het verlengde van de Wittenburgervaart is aangewezen als wissellocatie voor woonboten die tijdelijk hun vaste ligplaats in de binnenstad moeten verlaten i.v.m. kadeherstel. Omdat er via de Dijksgracht Oost geen doorgaande verbinding naar ander water is en er geen noemenswaardige bezienswaardigheden aan dit water zijn, worden de vaarroutes vooral gebruikt door bestemmingsverkeer en is het een relatief rustig stuk water.

Vanwege ambities voor de toekomst wordt een toename van het aantal vaarbewegingen verwacht. Zo bestaat voor de Van Gendthallen de ambitie om transport van personen en goederen via water te realiseren.
In de Watervisie Amsterdam 2040 wordt gesproken over het vergroten van de doorvaart van de duikerbruggen van o.a. de Kattenburgervaart en Wittenburgervaart. Hierdoor zal men vanaf de

Dijksgracht Oost naar de Nieuwe Vaart kunnen varen en is het geen doodlopend vaarwater meer. Vanwege praktische problemen wordt echter afgezien van dit beleidsvoornemen en blijft de bestaande situatie bestaan. Doordat er in de toekomst meer (toeristische) bestemmingen en voorzieningen in de omgeving komen, wordt een toename in het aantal vaarbewegingen verwacht. Dit betekent dat de huidige vaargeulen met een breedte van 24 meter gehandhaafd moeten blijven.



Zoutgehalte in de grachten van Amsterdam

Het water van de Dijksgracht Oost is brak. Het heeft een chloridegehalte tussen de 2.000 – 2.800 mg per liter. Het vormt de overgang tussen het zoute water dat via het Noordzeekanaal het land in komt en het zoete water wat door de Amstel en andere waterstromen vanuit het oosten wordt aangevoerd.
Dit brakke water is bepalend voor het leven in en op het water. Echte zoetwaterplanten bijvoorbeeld zullen niet overleven in dit gebied.

2.7 Vleermuizen



Gewone Dwergvleermuis

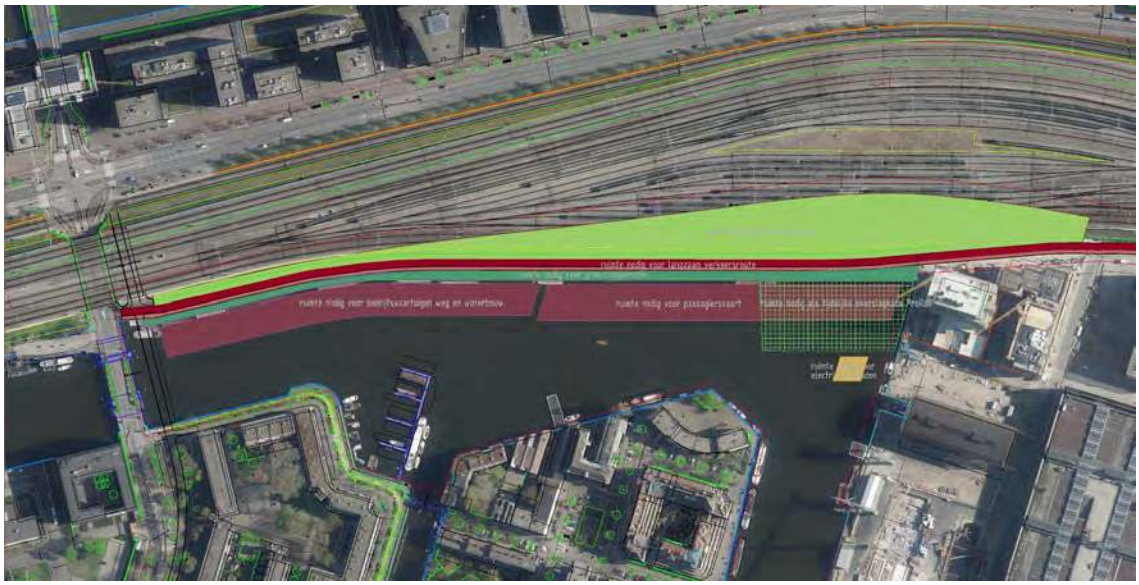
Doordat de oever van de Dijksgracht is afgesloten van de omgeving heeft de beplanting zich hier ongestoord kunnen ontwikkelen. Hierdoor is het een eldorado voor insecten geworden. Deze insecten en de relatieve rust trekken onder andere de sterk beschermde 'Gewone Dwergvleermuis' aan. Deze vleermuis gebruikt de Dijksgracht als foerageergebied, hij overnacht hier niet. Door de beschermde status is deze Gewone dwergvleermuis een belangrijke speler in de herontwikkeling van de Dijksgracht. Elke ingreep die zijn foerageergebied aantast is aan strenge regels gebonden.

Praktisch betekend dit dat er eerst een alternatief foerageergebied ontwikkeld moet worden voordat er werkzaamheden ter plaatse van het huidige foerageergebied kunnen plaatsvinden.

Het juridisch kader voor de bescherming van de gewone dwergvleermuis is vastgelegd in artikelen 3.5 tot en met 3.9 van de Wet natuurbescherming (bijlage 1). Dit kader is door de nationale wetgever uitgewerkt in het Besluit natuurbescherming en de Regeling natuurbescherming

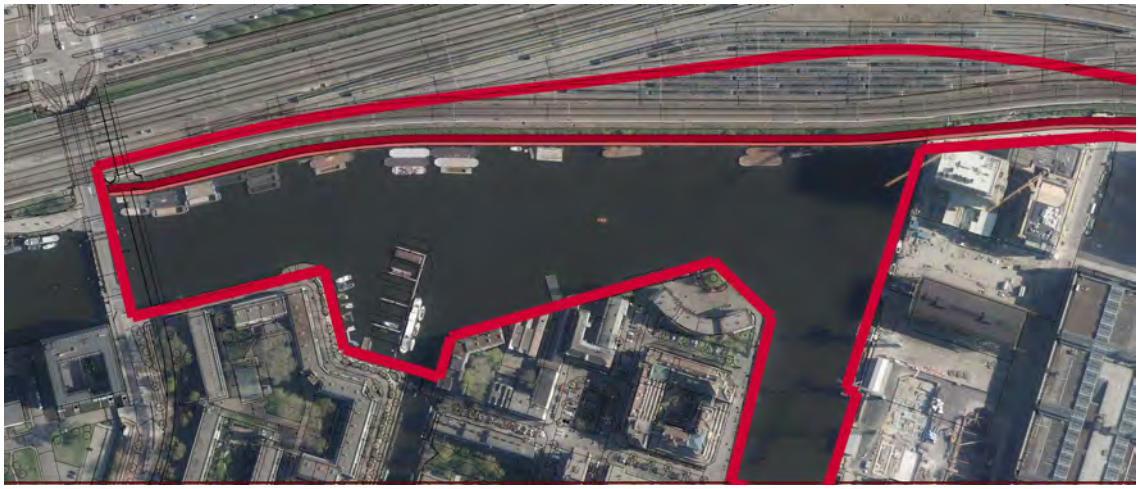
3 Programma

Op en langs het water van de Dijksgracht vinden veel ontwikkelingen plaats en ligt een hoge druk op de beschikbare ruimte. Op onderstaande tekening is het oppervlak van de verschillende ruimtelijke claims weergegeven. Duidelijk wordt dat de ambitie hoog is en de beschikbare ruimte beperkt.
Vooral het waterprogramma lijkt groter dan de beschikbare ruimte. Door te schuiven met functies en bijvoorbeeld de dekschuiten verschillende rijen dik langs de kade te leggen kan er veel van het programma gerealiseerd worden. Duidelijk lijkt wel dat de ruimtelijke kwaliteit dan onder druk komt te staan. De relatie tussen het spoorpark en de nieuwe voet- en fietsroute over de kade enerzijds met het water van de Dijksgracht anderzijds wordt minder. De openheid van de ruimte wordt aangetast.



Oppervlakte van de verschillende ruimtelijke claims op de Dijksgracht

3.1 Fiets-voetgangersroute



Fiets- en voetgangersroute

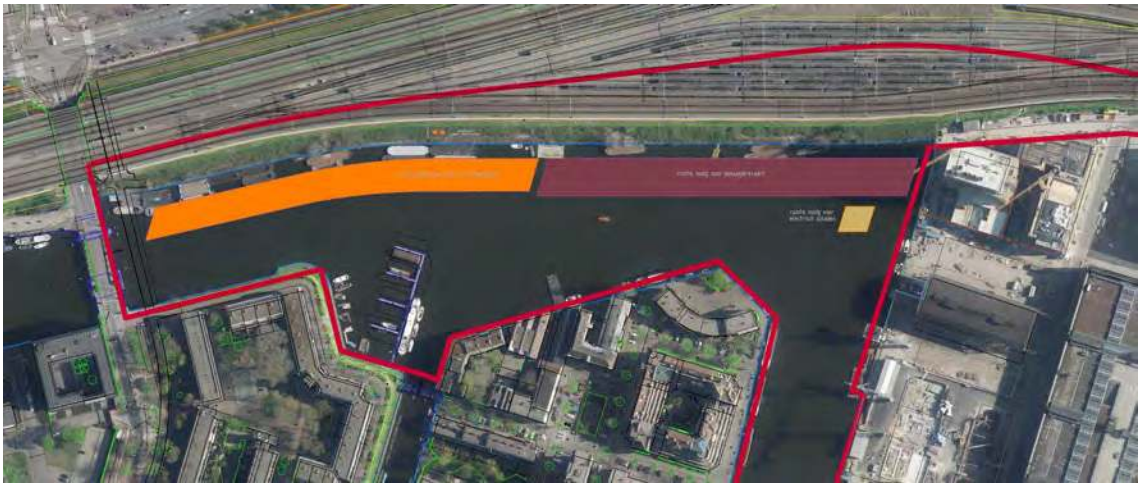
Sinds 2007 zijn er plannen om langs de Dijksgracht Oost tussen Kattenburgerstraat en VOC kade een fiets- en wandelroute aan te leggen. Het fietspad wordt een schakel in het hoofdroute fietsnetwerk. Het uitvoeringsbesluit is in 2019 vastgesteld.
De nieuwe route is onder andere voorzien als een extra ontsluitingsroute voor de nieuwe bewoners, bezoekers en ondernemers op Oostenburg. De route vergroot ook de mogelijkheden voor de bestaande bewoners voor een recreatief rondje rond de oostelijke eilanden.
Deze route is tevens een nieuwe ontsluitingsroute voor de veeg/zuigauto's van de reiniging van de Gemeente Amsterdam welke omdat ze de doorstroming op de Piet Heinkade teveel belemmeren eigenlijk niet langer over de Piet Heinkade kunnen rijden. Zeer waarschijnlijk zullen door de centralisatie van de stadsreiniging de locaties in Oost en Centrum gaan fuseren. Er is een gerede kans dat beide op Oostenburg zullen worden geconcentreerd.
Ook voor nood- en hulpdiensten kan deze route van toegevoegde waarde zijn om snel Oostenburg te kunnen bereiken.



Impressie nieuwe Fiets- en voetgangersroute (exclusief de andere ruimteclaims)

Uitgangspunt is dat het fietspad op de smalle strook grond langs de kade welke eigendom is van de gemeente Amsterdam wordt aangelegd en niet op terrein van ProRail. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de route ook in de verre toekomst beschikbaar zal blijven.

3.2 Ligplaatsen bedrijfsvaartuigen



Opgave ligplaatsen bedrijfsvaartuigen

Fysiek is er op de Dijksgracht Oost ruimte voor maximaal 70 ligplaatsen. In de staf Dijksma van 28 september 2020 is ingestemd met de verdeling 40 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in het segment groot (lengte van 14-20 meter) en 30 dekschuiten voor het programma PB&K.
Omdat er geen passagiers mogen op- en afstappen en bevoorrading vanaf het land beperkt blijft vanwege de ligging aan een toekomstig fiets- en wandelpad, is er een geringe kans op geluidsoverlast voor de omgeving.

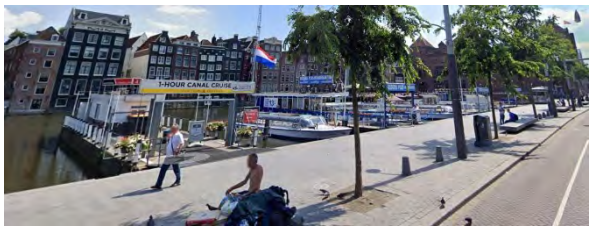
3.2.1 Ligplaatsen passagiersvaart

Noodzaak
Na de watervisie Amsterdam 2040 is in de Nota Varen Deel 2 in 2020 opnieuw vastgelegd dat in de Dijksgracht Oost een ligplaatsencluster wordt gerealiseerd ten behoeve van veertig (hoofdzakelijk) grote passagiersvaartuigen. Deze ontwikkelopgave komt voort uit een tekort aan ligplaatsen voor de passagiersvaart en is gebaseerd op onderstaande beleidsdoelstellingen.

1. De gemeente ziet erop toe dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning (in totaal 550 vaartuigen);
2. Het creëren van ruimte voor efficiënt medegebruik door andere reders door het verplaatsen van ligplaatsen op exclusieve locaties;
3. Minder permanente ligplaatsen in het stadshart voor een fraaiere en overzichtelijke openbare ruimte.

Voor met name kleinere passagiersvaartuigen worden op meerdere plekken in de stad stallingsmogelijkheden voorzien, zij kunnen ook gebruikmaken van voorzieningen in jachthavens. Voor een ligplaatsvoorziening voor een groot aantal grote passagiersvaartuigen zijn in de stad geen andere opties dan de Dijksgracht Oost. De nieuwe ligplaatsen in de Dijksgracht worden alleen gebruikt voor het afmeren van passagiersvaartuigen wanneer deze niet in bedrijf zijn. Op deze locatie zullen geen passagiers op- en afstappen.

Realisatie van 1 ligplaatsencluster voor 40 grote passagiersvaartuigen heeft de voorkeur boven meerdere kleinere voorzieningen verspreid over de stad, o.a. omdat kosten voor aanleg en beheer van afmeervoorzieningen en laadinfrastructuur op meerdere plekken hoger zijn. Ook is (in de Nota Varen) aan de reders toegezegd, dat de vaartuigen zoveel als mogelijk op één plek kunnen blijven afgemeerd, zodat verplaatsing niet ten koste gaat van een efficiënte bedrijfsvoering.





Impressie bestaande ligplaatsen rondvaartboten aan het Damrak en in het Open Havenfront, hier komt meer ruimte

Het streven is om de nieuwe ligplaatsen voor de grote passagiersvaartuigen eind 2023 in gebruik te kunnen nemen, want per 1 maart 2024 treedt het nieuwe vergunningenstelsel in werking.

Voorzieningen
Elke rondvaartboot moet straks onafhankelijk van andere schepen toegang hebben tot de beveiligde ligplaatsen. Een haakse en flexibele inrichting van de ligplekken is hierbij belangrijk voor een efficiënte bedrijfsvoering.

In de Nota Varen 2 staat dat alle nieuw vergunde passagiersvaartuigen vanaf 01-03-2024 uitstootvrij moeten varen en dat de bestaande passagiersvaartuigen vanaf 01-01-2025 uitstootvrij moeten varen.
Bij de ligplaatsen zijn verschillende basisvoorzieningen voorzien zoals oplaadvoorzieningen t.b.v. elektrisch varen maar ook aansluitingen voor vuil- en schoon water.

Met name de elektrische infrastructuur heeft een grote impact op de ruimtelijke kwaliteit.
Eén transformator (3,0 x 2,5 x 2,5 m) is voldoende om alle 40 ligplaatsen van de rondvaartboten van oplaadpunten inclusief bijbehorende techniek te voorzien. Het is echter goedkoper en minder ruimtelijk ingrijpend om te anticiperen op een hogere toekomstige vermogensvraag (bijvoorbeeld door meer ligplaatsen met oplaadvoorzieningen uit te rusten of de wens voor enkele snellaadvoorzieningen) door nu alvast ruimte te reserveren voor een tweede transformator en deze ruimte ook al fysiek te realiseren. Meer dan twee transformatoren zijn ruimtelijk niet in te passen en dit geeft dus een limiet aan de maximale vermogensvraag. Ter indicatie, voor twee snellaadplekken is al één transformator nodig waar deze bij 'normaal laden' tot 45 boten tegelijk op kan laden.

Bij elke ligplaats zal een oplaadpunt inclusief bijbehorende techniek dienen te komen. Onderdeel van de ontwerpopgave voor de ligplaatsen is om deze infrastructuur goed in de omgeving in te passen. Tot op heden wordt met name ruimte gezocht op of boven het water. Op de wal is geen ruimte vanwege de gewenste fietsroute en een alternatieve locatie op het terrein van ProRail geeft weer nieuwe onzekerheden en afhankelijkheden.

Een definitief Programma van Eisen (PvE) voor de ligplaatsen voor passagiersvaartuigen wordt in samenspraak met de ondernemers en een eventuele toekomstige exploitant van de ligplaatsen

opgesteld. Gegeven de schaarse ruimte worden bij de ligplaatsen aan de Dijksgracht in principe geen grote opslagruimten, kantoren of werkplaatsen voorzien. De plekken zijn puur bedoeld als ligplaats voor wanneer de schepen niet in de vaart zijn. Hierom zijn wensen van de reders voor grootschalige (bovengrondse) opslag, toegang via het fietspad met kleine bestelwagens, cateringvoorzieningen, auto parkeerplaatsen voor schippers en ander personeel en omkleedruimten niet opgenomen in het voorlopige Programma van Eisen. Afhankelijk van de uiteindelijke uitwerking van de ligplaatsen is wellicht een beperkte realisatie van voorzieningen wel haalbaar. Er wordt in elk geval onderzocht of een (openbare) toiletvoorziening mogelijk is.





Oppervlakte benodigd voor transformatorruimtes t.b.v. de elektriciteitsvoorziening (gele vlakken)

3.2.2 Ligplaatsen waterbouwkundige aannemers

Noodzaak

Medio 2019 is het programma Bruggen en Kademuren (PB&K) gestart. De slechte staat van de kademuren en bruggen in Amsterdam en de beperkte kennis over de te verwachten levensduur gaven aanleiding tot het organiseren van een programmatische aanpak. Om 205 km kademuur en de 830 bruggen versneld te onderzoeken, veilig te stellen en te vernieuwen staat het programma voor de opgave om in de komende decennia honderden verschillende projecten op te starten.





Voorbeeld gebruik dekschuiten bij kadevernieuwing in de binnenstad

Het uitvoeren van al die projecten vraagt om het vervoer van grote hoeveelheden bouwmaterialen en bouwafval. De stad moet ruimte kunnen bieden aan de toename van bouwterreinen, bouwlogistiek en tegelijkertijd bereikbaar en leefbaar blijven voor haar inwoners. Dit vraagt om een efficiënte afwikkeling van vervoer over land en over water. Om de kwetsbare infrastructuur in de stad te ontzien en hinder in de omgeving van bouwprojecten te beperken, is op stedelijk niveau besloten om bouwmaterialen zoveel mogelijk over water te vervoeren.

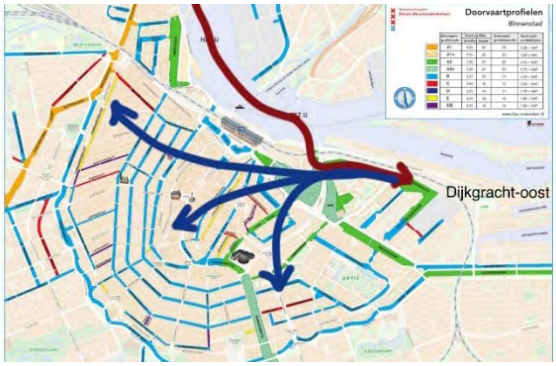
Dit leidt tot de noodzaak om over voldoende, gunstig gelegen ligplaatsen en overslaglocaties te beschikken. Vanuit logistiek oogpunt kan worden geconstateerd dat er in de binnenstad géén locaties zijn waar overslag kan plaatsvinden van land naar water (v.v.). De mogelijkheid voor incidentele overslag van water op water is voor PB&K dus waarschijnlijk heel zinvol.

Het PB&K is bezig met het opzetten van een productieketen waarin het gebruik van prefab onderdelen een zeer belangrijke rol speelt. Die moeten van een nader te bepalen locatie buiten de binnenstad worden aangevoerd. Vanwege het gewicht en de omvang van die prefab onderdelen is aanvoer van die onderdelen over water praktisch gezien de enige oplossing.

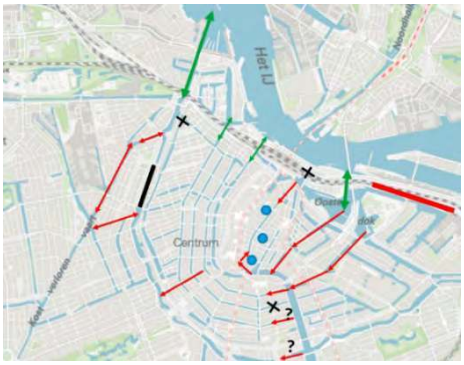
In het Westelijk Havengebied zijn enkele overslaglocaties gevestigd. Die maken het mogelijk om bouwmaterialen met vrachtwagens of binnenvaartschepen, die niet over de grachten kunnen varen, over te slaan op kleinere (en elektrische) vaartuigen die dat wel kunnen. Omdat het IJ een ontzettend druk bevaren vaarweg is, is het vanuit overwegingen van veiligheid en efficiëntie niet wenselijk de benodigde hoeveelheid kleinere vaartuigen van het Westelijk Havengebied, over het IJ, naar de oostelijke binnenstad te laten varen. Daarom moet bij het transport over het IJ gebruik worden gemaakt van grotere vaartuigen. Dergelijke vaartuigen zijn echter door hun afmetingen niet geschikt voor het gebruik op de grachten in de binnenstad. Overslag van de prefab onderdelen in de omgeving van de binnenstad is dus noodzakelijk.

Het vaarwater van de Dijksgracht is uniek gelegen omdat het vanaf het IJ eenvoudig is te bereiken via het Oosterdok. Het relatief brede vaarwater van de Dijksgracht maakt deze locatie bij uitstek geschikt als transferlocatie en is om die reden onmisbaar in de bijna industriële productieketen die het PB&K voor de twee komende decennia aan het opzetten is.

Het belang van de op- en overslaglocatie aan de Dijksgracht komt voort uit het doorvaartprofiel en de ligging. De Dijksgracht kenmerkt zich door de ruime vaarweg en de diepte van het water. Het is nu de enige plek in het centrum met het doorvaartprofiel van klasse A2, die het mogelijk maakt om ruimte te bieden aan de relatief grote schepen die materialen en elementen vervoeren, zoals bijvoorbeeld grote prefab elementen. Daarnaast is er een beperkt aantal mogelijkheden om van het IJ de binnenstad binnen te varen. In het noordwestelijke deel van de stad wordt gebruik gemaakt van het Westerkanaal. In het noordoostelijke deel wordt de Oosterdoksdoorgang gebruikt. In onderstaande schetsen is de verdeling van doorvaartprofielen in de binnenstad te zien (schets 1) en is aangegeven hoe vaartuigen vanaf het IJ (de groene pijlen in schets 2) de binnenstad kunnen bereiken.



Schets 1 Doorvaartprofielen Binnenstad



Schets 2 Vaarverkeer Bouwlogistiek

De vraag naar alternatieve locaties voor ligplaatsen is voorgelegd aan het Amsterdamse Havenbedrijf en aan het programma Varen. Er zijn geen alternatieve locaties in de omgeving van de binnenstad beschikbaar. De Dijksgracht-Oost is de meest geschikte locatie voor het realiseren van ligplaatsen voor het programma B&K.

Verder biedt een locatie aan de rand van de oostelijke binnenstad de mogelijkheid tot een kortere afstand tot projectlocaties. Gezien het gebruik van het water naar verwachting toeneemt, is dit voordelig omdat hiermee meer ruimte op het water beschikbaar komt voor andere vaartuigen. Een bijkomstigheid is dat dit de kosten voor bouwlogistiek over water drukt omdat deze deels bepaald worden door de afstand die vaartuigen moeten afleggen.
De afspraak is dat er 30 ligplaatsen voor PB&K worden gerealiseerd aan de Dijksgracht. Deze ligplaatsen zijn nieuw en niet opgenomen in de watervisie 2040 of de Nota Varen Deel 2.

Gebruik van de locatie
De afgelopen decennia is de Dijksgracht-Oost gebruikt om varend materieel van aannemers te kunnen stallen. Tot op heden zijn de ligplaatsen voor dekschuiten langs de Dijksgracht nooit officieel vergund of bestuurlijk vastgelegd. De komst van de ligplaatsen van de rondvaartboten maken een herindeling van de Dijksgracht Oost noodzakelijk en het belang van opslaglocaties voor varend materieel van waterbouwkundige marktpartijen en bouwmaterialen zal de komende jaren alleen maar toenemen.

Het organiseren van bouwlogistiek over water is complex. Het afstemmen van het gebruik van de Amsterdamse wateren moet in overleg met veel verschillende gemeentelijke instanties. Daarnaast zal het gebruik van de vaarwegen en de aangewezen op- en overslaglocaties grotendeels bepaald worden door het materieel en de plannen van aannemers en vervoerders. Het is daarom onmogelijk om op dit moment concreet antwoord te geven op de vraag op welke manier de ruimte aan de Dijksgracht-Oost zal worden geëxploiteerd door aannemers. Flexibiliteit is dus noodzakelijk om aannemers en vervoerders de ruimte te kunnen bieden een efficiënt vervoerssysteem in te richten. Daarbij heeft de gemeente en het programma Bruggen en Kademuren de verantwoordelijkheid de kaders vast te stellen en het gebruik van infrastructuur te faciliteren.

Voorzieningen
Er hoeft in fysieke zin in principe niets te gebeuren om een vergelijkbaar gebruik als in de huidige situatie te kunnen continueren; de minimale eisen van PB&K aan de ligplaatsen zijn eigenlijk nihil. Om ook in de toekomst te kunnen voorzien in de behoeftes van de bouwlogistieke partijen, aannemers en onderaannemers zijn in 2021 gesprekken gevoerd om de behoefte aan ruimte en voorzieningen nader te specificeren en te onderbouwen.

Een definitief Programma van Eisen (PvE) voor de ligplaatsen t.b.v. het programma Bruggen en Kademuren wordt niet voor het vierde kwartaal van 2021 verwacht. Op dit moment kan worden gesteld dat de ligplaats te herkennen moet zijn als (formele) ligplaats, en dat er aangemeerd moet kunnen worden aan de wal of aan een vast punt in het water. Gezien de toekomstige openbaarheid van de kade is beveiliging van mogelijke lading op de dek- en ruimschuiten nodig.

Dit kan d.m.v. cameratoezicht, maar minimaal een ligging los van de kademuur om ongewenst betreden door derden te voorkomen.
Voor een optimaal en onafhankelijk gebruik van de ruimte is een ligging in piano opstelling te verkiezen boven de huidige wijze van dubbele ligging parallel aan de kade.

Vanuit het programma Varen is er de wens om (een deel van) de ligplaatsen voor de dekschuiten van het PK&B op dezelfde manier uit te voeren als die voor de passagiersvaart met dezelfde (laad)voorzieningen. Op deze manier kunnen alle ligplaatsen in de toekomst flexibel gebruikt worden en is uitwisseling tussen de verschillende programma's mogelijk. Ook is laadinfrastructuur van belang voor toekomstige ontwikkelingen. Die dekschuiten zelf hebben geen eigen aandrijving, maar wellicht dat zij via 'battery packs' elektrisch voortgedreven duwers, slepers, of ander materieel en gereedschappen van drijfkracht voorzien. De precieze behoefte wordt op dit moment onderzocht. Het is afhankelijk van de mate van elektrificering of er kan worden volstaan met een of twee transformatorruimtes. Het is ruimtelijk niet mogelijk meer dan twee transformatorruimtes in te passen, waardoor er een plafond aan de vermogensvraag zit.

Enkele woonbootbewoners ondervinden op dit moment al overlast van varende dekschuiten. Des te meer faciliteiten voor elektrisch laden voor materieel worden gerealiseerd, des te intensiever de Dijksgracht Oost door dekschuiten gebruikt zal worden. Het is van belang hierbij het maatschappelijk draagvlak in het oog te houden.

3.2.3 Op- en overslag

De rondvaart heeft de wens uitgesproken voor laad- en losvoorzieningen en opslagmogelijkheden. Zoals eerder gesteld is bovengrondse opslag niet in het voorlopige Programma van Eisen opgenomen. Er kan nog onderzocht worden in hoeverre opslag zonder ruimtelijke impact mogelijk is, bijvoorbeeld onder de steigers. Opslag op een schip is niet zonder meer mogelijk, dit zou ten koste gaan van ligplaatsen en bovendien verbiedt de Verordening op het Binnenwater (VOB) niet-watergebonden opslag.
In de omgeving van de Dijksgracht kan worden gezocht naar alternatieve laad en losplaatsen, bijv. in het Oosterdok. Dit kan gecombineerd worden met de mogelijkheid voor (kleinschalig) vervoer per (bijvoorbeeld) bakfiets naar de ligplaatsen.

Een aannemer moet tijdens de werkzaamheden aan kades en bruggen zijn flexibele voorraad aan varend materieel en materiaal tijdelijk op een andere plaats kunnen stallen om daarmee voor derden een veilige doorvaart over de grachten te kunnen waarborgen. Het moet daarom ook toegestaan zijn om materieel en materiaal zoals bijvoorbeeld prefab kade elementen voor korte tijd op een dekschuit te stallen op de Dijksgracht Oost terwijl er wordt gewacht op verwerking. De overslag van materieel van een groter schip op kleinere schepen is noodzakelijk voor de herstelopgave van het Programma Kades & Bruggen. Het herstel van de kades en bruggen in de stad is een logistieke puzzel wat kortstondige opslag op de Dijksgracht rechtvaardigt.

Naast overslag die een directe relatie heeft met de in de Dijksgracht voorziene nieuwe ligplaatsen zijn er ook andere vormen van overslag te verwachten in de komende jaren. Afvalinzameling zal bijvoorbeeld veel vaker dan nu via het water plaats gaan vinden. Ook afval van de Oostelijke

Eilanden zal mogelijk via het water afgevoerd gaan worden. Een groot deel van de aan- en afvoer t.b.v. de Van Gendthallen is nu al voorzien via het water.

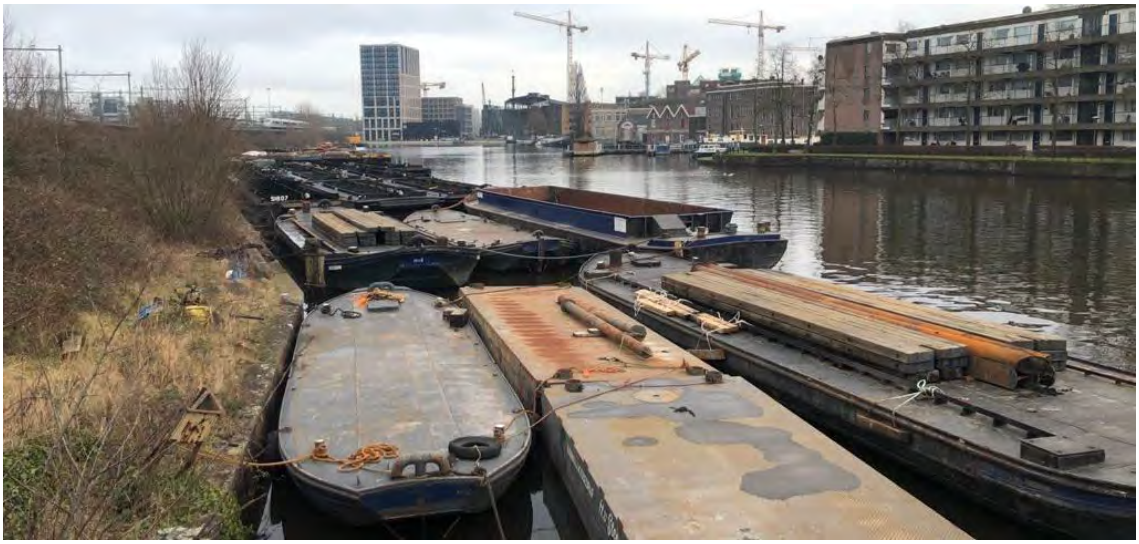
In de buurt leeft de angst dat een toename van overslag op het water van de Dijksgracht geluids- en andere overlast met zich meebrengt. Echter, door tijdens de besluitvorming over de Dijksgracht expliciet overslag te beperken of verbieden worden toekomstige ontwikkelingen m.b.t. transport en overslag over water onmogelijk gemaakt. Daarnaast is overslag logistiek gezien een dure activiteit; het is economisch gezien gunstiger om langer te varen. Overslag op de Dijksgracht Oost zal naar verwachting dus slechts incidenteel plaats vinden waardoor de verwachte overlast gering zal zijn.

Om overslag van water op water voor de toekomst te kunnen waarborgen is het nodig dit in de bestuurlijke besluitvorming van deze ruimtelijke visie mogelijk te maken en dit straks ook te vertalen in het bestemmingsplan. Hierbij dient dan wel oog te zijn voor het maatschappelijk draagvlak en kan er een beperking op de soorten van overslag of beperkingen in tijd vastgesteld worden. Zo kan er bijvoorbeeld in gebruiksvergunningen de verplichting worden gesteld dat zand en grind, et cetera niet als bulk maar alleen in Big Bags overgeslagen mag worden om hinder door geluid, stof en wellicht stof te voorkomen. De werkzaamheden van ProRail t.b.v. het emplacement Dijksgracht vallen hierbuiten.

3.2.4 Conclusie ligplaatsen bedrijfsvaartuigen

De Dijksgracht Oost is de enige locatie aan de oostzijde van de binnenstad waar een ligplaatsencluster voor grote rondvaartboten gerealiseerd kan worden en waar ook op- en overslag t.b.v. bouwlogistiek over water plaats kan vinden. Bouwlogistiek over water en de herstelopgave van PB&K worden zonder de op- en overslag locatie aan de Dijksgracht te afhankelijk van de overslaglocaties in het Havengebied en de doorgang in het Westerkanaal. Op de eerste plaats heeft dit een negatief effect op de veiligheid op het water. Daarnaast zorgt dit voor meer vaarbewegingen dan nodig op het almaar drukker wordende water.

Het toekomstig gebruik van met name de ligplaatsen voor dekschuiten is niet goed te voorspellen en hangt van veel factoren af. Hierom moeten toekomstige ontwikkelingen niet op voorhand onmogelijk gemaakt worden door overslag van water op water of tijdelijke opslag te verbieden. De realisatie van meer elektrische laadinfrastructuur komt de flexibiliteit ten goede maar brengt intensivering van gebruik met zich mee. Belangrijk is om bij keuzes over toekomstige ontwikkelingen het maatschappelijk draagvlak in het oog te houden.



Bestaande ligging dek- en ruimschuiten aan de Dijksgracht

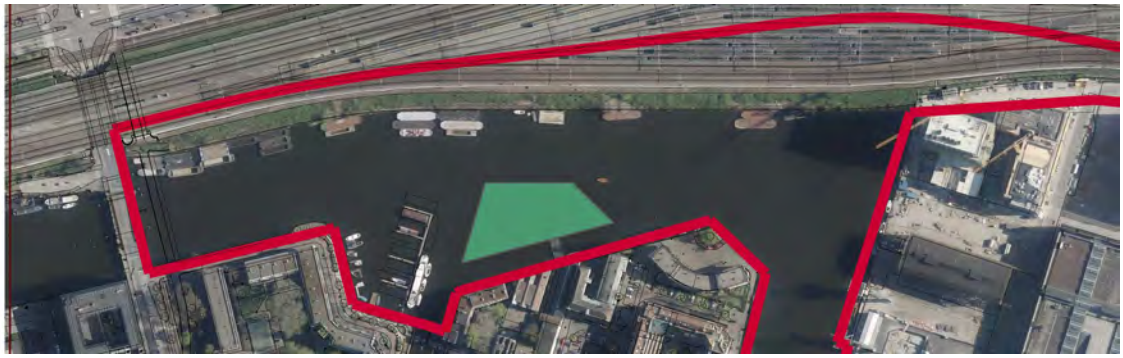
3.3 Herstel kademuur

De kademuur van Dijksgracht Oost is circa 520 meter lang, circa 80 jaar oud en in redelijke staat. Constructief is er niet heel veel aan de hand. De eerste ca. 50 meter kademuur vanaf de Mariniersbrug dient met ca. 1 meter opgehoogd te worden voor een goede aansluiting van de nieuwe fiets- en wandelroute op de Mariniersbrug.
De bestaande kadeconstructie ter plaatse kan deze verhoging niet aan en dient integraal vernieuwd te worden.

Vanwege het openstellen van de voetgangers - en fietsroute langs de Dijksgracht Oost is op de resterende 470 meter nog een aantal andere constructieve aanpassingen nodig aan de kademuur. Het gaat onder meer om het aanbrengen van drenkelingentrappen en het aanbrengen van grijpstenen. Daarnaast worden gelijk kleine onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Het gaat daarbij om herstel van circa 20% van het metselwerk en het vastzetten van circa 10% van de dekstenen.
De werkzaamheden hebben ook als doel de constructie van de kademuur zodanig te versterken dat in de toekomst ook de reinigingswagens over de kade kunnen rijden zodat deze niet langer over de Piet Heinkade hoeven te rijden.

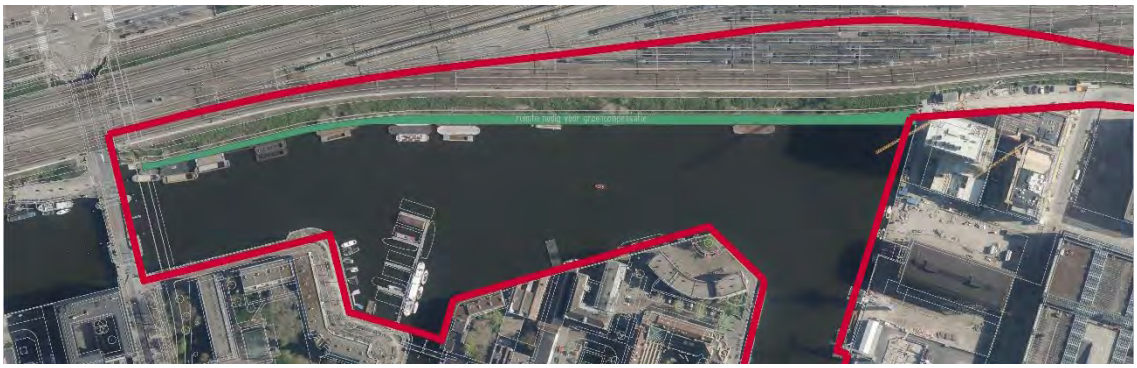
Het ontwerp van de aansluiting van de langzaam verkeersroutes langs de Dijksgracht op de Mariniersbrug moet nog worden geoptimaliseerd. Dit is onderdeel van het project herinrichting Kattenburgerstraat.
In het huidige ontwerp voor de fiets- voetgangersroute is een houten voetgangersvlonder aan het Rijksmonument de Mariniersbrug opgenomen. Het ontwerp hiervoor is reeds door Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed goedgekeurd. De (vrije) doorgang van de toegangspoort, nodig voor de fietsroute, zou moeten worden verbreed naar 4,00 m. Hiervoor is nog geen goedkeuring van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en ProRail als eigenaar van de poort.

3.4 Compenserende maatregelen vleermuizen



Ruimtegebruik groencompensatie bij realisatie drijvende eilanden

Bureau Tauw BV heeft een ecologisch onderzoek van de noordoever van de Dijksgracht Oost uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het projectgebied waar o.a. een nieuw fietspad wordt gerealiseerd dient als foerageergebied voor de beschermde Gewone Dwergvleermuis. Om het fietspad aan te kunnen leggen zijn compenserende maatregelen nodig om het foerageergebied van de Gewone Dwergvleermuis in stand te houden tijdens de uitvoeringswerkzaamheden. Dit tenminste totdat de rust is weergekeerd in het gebied en er nieuwe definitieve foerageerplekken zijn ontstaan. Deze alternatieve foerageerlocatie dient dicht bij de oorspronkelijke plek en aan de zuidzijde van het spoor te liggen. Liggen ze op te grote afstand of aan de noordzijde van het spoor dan worden ze door het bevoegd gezag niet erkent als compenserende maatregel en volgt er geen ontheffing.



Ruimtegebruik groencompensatie bij realisatie plas-dras zone

Het uitgangspunt voor de compensatie is dat ca. 75% van de bestaande groene oever tijdens de werkzaamheden verdwijnt. Dit betekend dat ca. 3.000 m2 groen struweel gecompenseerd dient te worden.
Uit onderzoek blijkt dat er in de directe omgeving van de Dijksgracht Oost te weinig mogelijkheden op land zijn om het totale foerageergebied te compenseren. Hierom wordt onderzocht of de compensatie deels op het water gerealiseerd kan worden in de vorm van drijvende natuureilanden of als een plas-dras zone langs de oever.

In eerste instantie is voorgesorteerd op het aanleggen van ca. 1.500 m2 drijvende eilanden gecombineerd met het aanpassen van de beplanting langs de Kattenburgervaart opdat deze aantrekkelijker wordt voor insecten en daarmee de vleermuis.

Uit nader onderzoek en na overleg met het bevoegd gezag blijkt dat de realisatie van een brede plas-draszone voor de bestaande kademuur van de Dijksgracht ook kan dienen als compenserend foerageergebied mits deze gereed is voordat de werkzaamheden in de bestaande groenzone beginnen.
Doordat het gros van de werkzaamheden in het plangebied overdag plaatsvinden en de vleermuizen met name 's avonds en 's nachts gebruik maken van het gebied verstoren de werkzaamheden de vleermuizen maar beperkt.

Indien gekozen wordt voor (van natuurlijke materialen gemaakte) drijvende eilanden dient het totale oppervlak ca. 1.500 m2 te beslaan. Dit oppervlak kan bestaan uit drijvende natuureilanden afgewisseld met smalle stroken (beschut) open water.



Voorbeeld drijvende natuureilanden

Groencompensatie op of in het water in de vorm van drijvende eilanden of plas-draszones functioneren mede als waterzuivering en verbeteren de zuurstofhuishouding in het water.



Voorbeeld plas-dras zone

Het compenserende groen bestaat uit oeverplanten als riet, biezen, engelwortel, lisdodden, et cetera. Plas-dras zones of vanuit de eilanden in het water groeiende wortels bieden beschutting voor (jonge) vissen, zijn plek voor ei afzetting, foerageergebied, etc. Eilanden kunnen ook een functie vervullen als ecologische stepping-stone voor diverse waterdieren, vogels en zoogdieren. Een negatieve invloed op de waterbodem kan zijn dat er onder de eilanden te veel schaduw op de bodem komt. Door de eilanden echter in dieper water te leggen waar al weinig licht op de bodem valt heeft deze schaduwwerking vrijwel geen negatief effect op het onderwaterleven. Sterker, door aanvullende maatregelen aan de onderzijde van de eilanden kunnen deze eilanden juist een impuls zijn voor het onderwaterleven. Waternet is echter vooralsnog terughoudend met betrekking tot de eilanden en is toch bang voor een verslechtering van de waterkwaliteit wat in tegenspraak is met Europese wetgeving. Een plas-dras zone daarentegen heeft enkel positieve effecten op de waterkwaliteit.

Vanuit ruimtelijk optiek zijn drijvende eilanden negatief voor de ruimtelijke kwaliteit, voor de beleving van de open ruimte van de Dijksgracht.

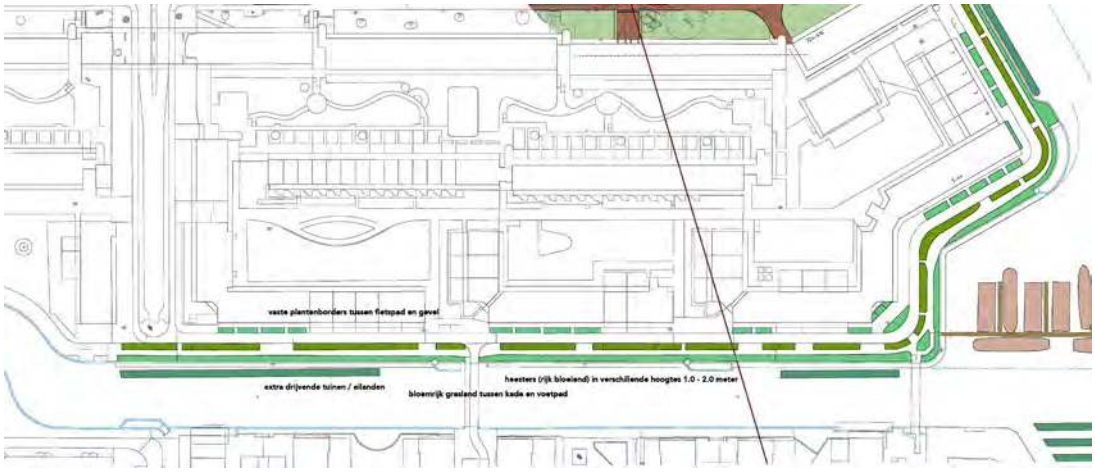
Mede om bovenstaande redenen wordt in deze ruimtelijke visie de voorkeur uitgesproken voor groencompensatie door middel van een plas-draszone tussen de kademuur aan de noordzijde van de Dijksgracht en de beoogde ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen.

Het groen wat aangebracht wordt is interessant voor insecten waardoor het zoals bedoeld, als foerageergebied voor de Gewone Dwergvleermuis kan gaan fungeren.



Voorbeeld plas-dras zone

Naast de aanleg van de plas-dras zone wordt de bestaande beplanting langs de Kattenburgervaart en de Marinierskade vernieuwd en (ecologisch) aantrekkelijker gemaakt voor zowel omwonenden als voor de Gewone Dwergvleermuis. Deze omvorming van het groen telt voor de helft van het oppervlak mee als compenserende maatregel.





Marinierskade nu



Marinierskade straks



Kade Kattenburgervaart nu



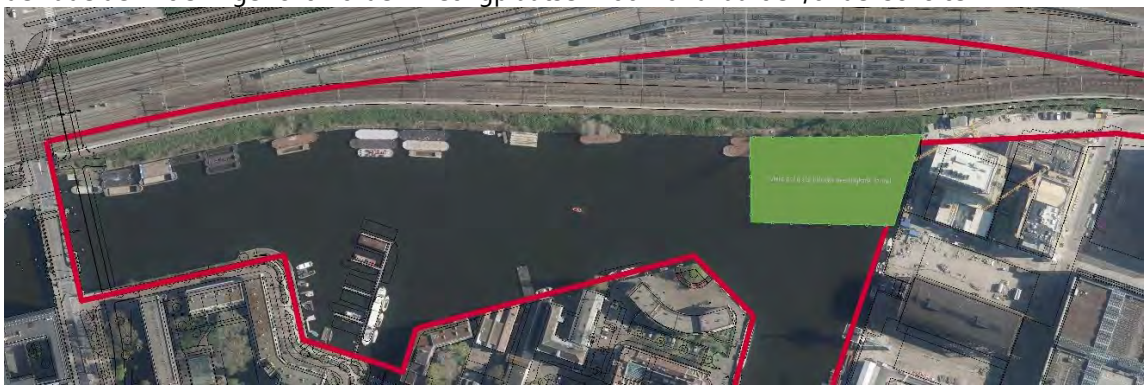
Kade Kattenburgervaart straks

3.5 Programma hoogfrequent spoor (PHS)



Overzicht bestaande situatie spooremplacement Dijksgracht Oost

De bestaande railinfra is circa 100 jaar oud. ProRail voert komende jaren het Programma hoogfrequent Spoor / PHS Dijksgracht uit waarbij de bestaande rails worden gebundeld en een nieuwe fly over / dive under wordt aangelegd. Bij de werkzaamheden vindt veel zandverzet plaats. De aan- en afvoer hiervan zal via het water van de Dijksgracht plaatsvinden. Hiertoe wordt aan de Dijksgracht Oost / VOC kade een tijdelijke overslagfaciliteit voor zand gerealiseerd. Deze faciliteit beslaat een ruimte van ca. 50x80 meter. Pas nadat dit rond 2028 wordt verwijderd kan dit deel van de kade definitief ingericht worden met ligplaatsen voor rondvaart en/of dekschuiten.



Ruimtegebruik ProRail voor overslag kade voor grond van en naar het emplacement

De verdere PHS bouwlogistiek vindt plaats over het spoor en over de bestaande tijdelijke bouw weg tussen Dijksgracht Oost en de Frans de Wollantstraat.
Als het PHS is uitgevoerd is het gebied Oostenburg in gebruik als woon- en werkgebied. De tijdelijke bouwweg moet worden afgebroken, zodat de strook aansluit op de dan bestaande nieuwe openbare ruimte. Hierover moeten afspraken worden gemaakt met de wegbeheerder Verkeer & Openbare Ruimte van de Gemeente Amsterdam.
De hoeveelheid sporen zal met zeker de helft verminderen. De vrijkomende ruimte zal worden gebruikt voor een samenhangende, groene en ecologische inrichting. Het vrijkomende areaal grond aan de Dijksgracht kan hierbij ingericht worden als een (mogelijk) openbaar toegankelijk park.



Schematisch overzicht toekomstige situatie sporen Dijksgracht Oost (beeld ProRail).



Impressie toekomstige situatie sporen Dijksgracht Oost incl. groene invulling (beeld ProRail)

3.6 Spoorpark

Met de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor komt aan de Dijksgracht op het spoorterrein, tegen het nieuwe woon- en werkgebied Oostenburg, ca. 15.000 m2 toegankelijke ruimte beschikbaar. Dit is vergelijkbaar met het oppervlak van 2 flinke voetbalvelden of van het Wertheimpark of Plantage Westermanplantsoen, wat momenteel de grootste groengebieden zijn in stadsdeel Centrum.
Amsterdam is met ProRail in gesprek om deze ruimte voor langere tijd in beheer te nemen en om te vormen tot nieuw openbaar toegankelijk stadspark. ProRail geeft het gebied alleen tijdelijk in gebruik als park zodat er altijd een mogelijkheid is dat het terrein in de (verre) toekomst weer (deels) voor het spoor kan worden gebruikt. Hierover lopen gesprekken tussen ProRail en de gemeente met als doel hierover een bestuurlijke overeenkomst te sluiten.



Overzicht oppervlakte toekomstig spoorpark Dijksgracht

ProRail is voornemens het park met diverse hoogteverschillen als casco park aan te leggen. D.w.z. grondkeringen, bomen en heesters worden aangeplant, grasweiden worden ingezaaid. ProRail en de Gemeente Amsterdam voeren onderhandelingen over de voorwaarden waaronder het park eventueel kan worden opengesteld als openbaar toegankelijk park. Een gewenste nadere invulling van het park gebeurt vervolgens onder verantwoordelijkheid van Amsterdam.
Deze nadere inrichting zal ter zijner tijd in goede samenspraak met betrokken bewoners en gebruikers uit het gebied uitgewerkt worden.
Realisatie van het Spoorpark kan aanvangen na voltooiing van het PHS, dat wil zeggen op zijn vroegst in 2028. Het Spoorpark naast Oostenburg is een unieke kans om een voor de binnenstad omvangrijk nieuw park te realiseren, gelegen op het zuiden en aan het water. Hiermee krijgt de buurt naast alle functionele onderdelen als ligplaatsen ook iets aantrekkelijks wat ze zelf kan gebruiken.
Het park ligt op het zuiden en aan het water.
De inrichting van de kade dient zodanig te worden dat zwemmen in de Dijksgracht door de recreanten uit het park wordt ontmoedigd. Zwemmen op deze locatie verenigt zich niet met de beoogde ligplaatsen langs de kade en kan tot gevaarlijke situaties leiden. Onderzocht kan worden hoe een alternatief waterelement onderdeel kan worden van het park.



Huidige situatie groene oever Dijksgracht



Schematische (incomplete) impressie toekomstig spoorpark Dijksgracht (beeld ProRail)





Impressies toekomstig spoorpark Dijksgracht (beeld ProRail)

3.7 Ontwikkelingen Oostenburg en VOC kade

Het project Oostenburg betreft de ontwikkeling van een nieuwe stadsbuurt inclusief de herinrichting van de openbare ruimte op het noordelijke deel van het eiland Oostenburg. Er komt een mix van woningen, horeca, en kantoren. Het gehele project is in uitvoering tot halverwege 2025 en wordt in de tussentijd in delen opgeleverd. Door de ontwikkelingen op Oostenburg ontstaan ook steeds meer aanvullende belanghebbenden m.b.t. de ontwikkelingen langs de Dijksgracht.
Op de kop van Oostenburg, waar de nieuwe fietsroute en de VOC-kade elkaar ontmoeten staat het nieuwe Inntel Hotel. Dit hotel heeft groot belang bij een ordentelijke inrichting van de Dijksgracht.





Impressies toekomstige VOC-kade en Inntel hotel Oostenburg



Overzicht planontwikkeling stadswijk Oostenburg

Door de veranderingen op Oostenburg, er is bijvoorbeeld voorzien dat de Van Gendthallen onder andere bedrijven, winkels, en horeca gaan herbergen, zullen er meer transportbewegingen van goederen en personen gaan plaatsvinden. Hierbij is het de ambitie om zoveel mogelijk van het water gebruik te gaan maken.

Voor personenvervoer van en naar Oostenburg wordt de wenselijkheid en mogelijkheid voor een op- en afstapplaats voor rondvaartboten aan de VOC-kade bekeken.

3.8 Ontwikkelingen Kattenburgerstraat, Mariniersbrug en spoorwegonderdoorgang



Impressies nieuwe situatie aansluiting fiets- en voetpad op de mariniersbrug

De herinrichting van de Kattenburgerstraat is onderdeel van de Agenda Amsterdam Autoluw (maatregel 15). Het plan was om aanvullend op de herinrichting van de Kattenburgerstraat naast de bestaande Mariniersbrug en onderdoorgang een tweede brug en onderdoorgang speciaal voor het toenemende fietsverkeer aan te leggen. Deze nieuwe langzaam verkeer brug en -onderdoorgang onder het spoor naast de Mariniersbrug was onderdeel van de fietsroute op de Kattenburgerstraat en zou de toekomstige hoofdfietsroute Dijksgracht kruisen. Eind 2021 is mede om financiële redenen door de Raad echter besloten van deze onderdoorgang en nieuwe LV-brug af te zien. De insteek wordt nu om ruimte te zoeken in het bestaande profiel door bijv. de instelling van éénrichting verkeer voor auto's in de bestaande onderdoorgang.
Het ontwerp van de kruising van de langzaam verkeerroutes via de Dijksgracht en de Kattenburgerstraat moet nog worden geoptimaliseerd.

4 Planologische mogelijkheden

De Dijksgracht e.o. ligt binnen de werkingssfeer van meerdere bestemmingsplannen. Hieronder een overzicht.



Best. Plan Oostelijke Handelskade



Best. Plan Borneo-Sporenburg-Rietlanden



Best. Plan Oostelijke Eilanden



Best. Plan Water



Best. Plan Oostenburg Noord

Het bestemmingsplan water is bepalend voor grofweg het grootste, zuidelijk gelegen deel van het water en het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade voor het noordelijke deel van het water inclusief oevers en spooremplacement.

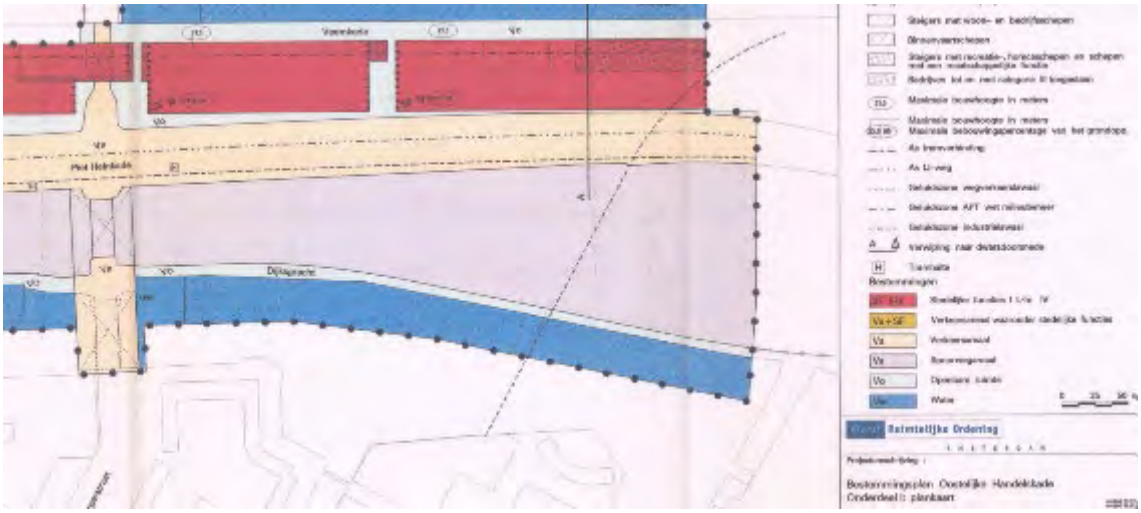
Voor de herontwikkeling van het spooremplacement van ProRail is een Tracébesluit genomen welke verwerkt dient te worden in het onderliggende planologische kader.

Onderzocht wordt welke juridisch planologische procedure het meest passend is om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. Intussen is al wel onderzoek verricht naar de toekomstige geluidbelasting op de woningen van Kattenburg als gevolg van de nieuwe activiteiten. De verwachte overlast lijkt beperkt en levert milieutechnisch geen knelpunt op.

4.1 Geldend bestemmingsplanregime

Ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten

De voorziene ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten liggen in het gebied van het bestemmingsplan "Oostelijke Handelskade". De bestemming 'Water' (Vw) is van toepassing. Op het grootste deel hiervan is de aanduiding 'Steigers met woon- en bedrijfsschepen' opgenomen. Direct ten oosten van de Mariniersbrug ontbreekt genoemde aanduiding.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Oostelijke Handelskade

De gronden met de bestemming 'Water' zijn aangewezen voor, voor zover hier van belang, vaarwater en afwateringskanalen (artikel 8, lid 1). De aanduiding 'Steigers met woon- en bedrijfsschepen' die op de planverbeelding is opgenomen, komt niet met dezelfde naamgeving terug in de regels. In de regels wordt aangegeven dat ter plaatse van deze aanduiding ligplaatsen met steigers ten behoeve van woonschepen/woonarken zijn toegestaan (artikel 8, lid 1). Bedrijfsschepen worden niet genoemd in de regels.

Nu de planverbeelding en de planregels niet goed op elkaar aansluiten, moet in het belang van de rechtszekerheid voorrang worden gegeven aan de planregel [1]. Reden hiervan is dat in het algemeen aangenomen moet worden dat de regels de bedoeling van de planwetgever het meest nauwkeurig weergeven. Planregels moeten dan ook letterlijk worden uitgelegd [2]. Nu er in de planregels enkel gesproken wordt over woonschepen/woonarken volgt dat alleen deze ter plaatse zijn toegestaan, ook al staat in de legenda van de verbeelding bij de desbetreffende aanduiding het woord bedrijfsschepen. Het begrip 'bedrijfsschip' komt overigens, in tegenstelling tot de andere op de planverbeelding en in de planregels gehanteerde begrippen, niet voor in de begripsbepalingen (artikel 1). Ook in de toelichting staat dat de Dijksgracht bestemd is voor ongeveer 80 woonschepen. Bedrijfsschepen worden niet genoemd. Dit ondersteunt de conclusie dat ter plaatse geen bedrijfsschepen zijn toegestaan. Het realiseren van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten past daarmee niet in het geldende bestemmingsplan. Om deze mogelijk te maken, zal er planologische besluitvorming moeten plaatsvinden via een aanpassing van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan. De hiermee verband houdende nutsvoorzieningen als traforuimtes en oplaadpalen zijn vergunning vrij als deze niet hoger zijn dan 3 m en de oppervlakte niet meer dan 15 m² bedraagt. Als het niet vergunning vrij is, dan is dit in strijd met het bestemmingsplan en kan dit in de planologische besluitvorming worden meegenomen.

[1] o.a. ABRvS 11 februari 2004, nr. 200303347/1, *Gst.* 2004/129, m.nt. J.M.H.F. Teunissen.
[2] o.a. ABRvS 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2833 en ABRvS 13 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:439.

Drijvende eilanden
Ter compensatie voor het verlies aan foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis is een van de opties om te voorzien in drijvende eilanden. De aanleg van deze drijvende eilanden past niet in de bestemming Water van de bestemmingsplannen Oostelijke Handelskade en Water (respectievelijk artikelen 8 en 4). Drijvende eilanden of watertuinen zijn alleen daar mogelijk waar een daarop afgestemde aanduiding is opgenomen. Dat is hier niet het geval. Ook hiervoor geldt dat planologische besluitvorming nodig is om de drijvende eilanden mogelijk te maken.
Aanpassen van de beplanting langs de Marinierskade en de Kattenburgerkade of de aanleg van een plas-dras zone t.b.v. de vleermuizen kent geen planologische belemmeringen.

Fiets-wandelpad langs de Dijksgracht
De Dijksgracht zelf ligt in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade en heeft de bestemming Openbare ruimte (artikel 7). Zie hiervoor de hierboven weergegeven uitsnede van de verbeelding. Gronden met deze bestemming zijn onder andere aangewezen voor fiets- en voetpaden. Als het voorziene fiets-wandelpad geprojecteerd is in deze bestemming past het binnen het bestemmingsplan en kan deze zonder nadere planologische besluitvorming aangelegd worden.

Ligt het voorziene fiets-wandelpad buiten de bestemming Openbare Ruimte, dan is de bestemming Spoorwegareaal van toepassing (artikel 6). Deze bestemming voorziet alleen in een voetpad, niet in een fietspad. Als het voorziene fiets-wandelpad geprojecteerd is in deze bestemming past het niet binnen het bestemmingsplan en is planologische besluitvorming nodig om het mogelijk te maken.
De insteek is dat het fietspad conform het vastgestelde definitief ontwerp binnen de bestemming openbare ruimte wordt aangelegd, op gemeentegrond en niet op terrein van ProRail. Reinigingswagens van de Gemeente Amsterdam hebben een ontheffing om gebruik te kunnen maken van het fietspad.

Parkeren en laden/lossen aan de Dijksgracht
De Dijksgracht gelegen ten oosten van de Mariniersbrug mag niet gebruikt worden voor parkeerdoeleinden (artikel 7, lid 3). Wat onder parkeerdoeleinden wordt verstaan, is niet omschreven in de begripsbepalingen van het bestemmingsplan. Volgens vaste jurisprudentie moet voor de uitleg hiervan worden aangesloten bij het normale spraakgebruik[3]. De Dikke Van Dale verstaat onder parkeren het volgende: een auto opstellen op een daarvoor bestemde plaats. Dat is ruim omschreven. Hieronder valt bijvoorbeeld ook het tijdelijk parkeren ten behoeve van bevoorrading. Nu het bestemmingsplan parkeren op de Dijksgracht expliciet heeft uitgesloten, is het realiseren van laad- en losplekken aan de Dijksgracht niet toegestaan. Indien gewenst is hiervoor dan ook planologische besluitvorming nodig om dit mogelijk te maken.

Overslag op dekschuiten
Er is het voornemen aan de Dijksgracht, naast het afmeren van dekschuiten, een overslaglocatie voor prefab onderdelen ten behoeve van werkzaamheden aan kade en bruggen mogelijk te maken. Grote schepen (lengte < 64 m) zullen vanuit het havengebied naar de Dijksgracht varen en de prefab onderdelen daar overslaan naar dekschuiten van maximaal 20 meter lengte. De

[3] o.a. ABRvS 31 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1425, *BR* 2017/74, m.nt. t. Slegers en ABRvS 28 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3294, onder 5.2.

dekschuiten kunnen vervolgens met de prefab onderdelen naar de bruggen en kademuren in de stad varen om daar de nodige onderhoudswerkzaamheden te verrichten.

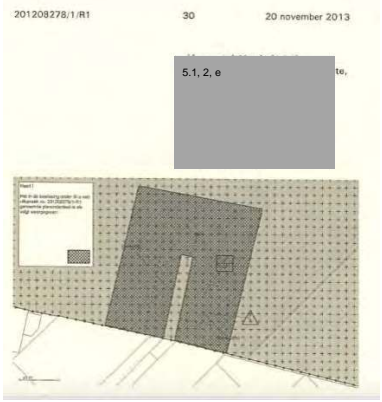
De realisatie van een overslaglocatie past niet in de bestemming Water van de bestemmingsplannen Oostelijke Handelskade en Water (respectievelijk artikelen 8 en 4). Ook hiervoor geldt dat planologische besluitvorming nodig is om dit mogelijk te maken.

Spoorpark
Het voorziene spoorpark ligt binnen de grenzen van drie bestemmingsplannen: het bestemmingsplan "Oostelijke Handelskade" met de bestemming Spoorwegareaal (artikel 6), het bestemmingsplan "Oostelijk Havengebied Noord" met de bestemming Verkeer-Railverkeer (artikel 19) en het bestemmingsplan "Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017" met de bestemming Verkeer-2. Het komt er in hoofdzaak op neer dat deze bestemmingen voorzien in spoorwegen met daarbij behorende voorzieningen.

De spoorwegfunctie staat dus voorop. Groenvoorzieningen zijn bijvoorbeeld wel mogelijk maar die zijn ondersteunend aan de spoorwegfunctie. Paden en andere voorzieningen die bij een park horen zijn niet in ieder bestemmingsplan toegestaan. Kortom, het voorziene park past niet binnen de drie bestemmingsplannen. In het nieuwe bestemmingsplan kan hiervoor een ruimere bestemmingsomschrijving worden opgenomen, waarin naast het spoor ook de parkvoorzieningen worden benoemd. Geen dubbelbestemming dus, maar een ruimere bestemming waarin zowel het spoor als het park mogelijk worden gemaakt.

Tracébesluit programma hoogfrequent spoor
Op Rijksniveau is een Tracébesluit genomen om het programma hoogfrequent spoor (PHS) rondom Amsterdam mogelijk te maken. Dit Tracébesluit dient één op één overgenomen te worden in onderliggende bestemmingsplannen. In het nieuwe bestemmingsplan Dijksgracht zullen de geplande wijzigingen aan het spooremplacement Dijksgracht meegenomen worden. Op de onderdelen m.b.t. PHS is geen inspraak meer mogelijk.

Reparatie bestemming aanlegsteiger zuidzijde Dijksgracht
In 2013 is er een uitspraak geweest van de raad van State om de steiger met bijbehorende ligplaatsen en gebruik hiervan aan de zuidzijde van de Dijksgracht positief te bestemmen. Deze uitspraak wordt overgenomen in het nieuw op te stellen bestemmingsplan.



Verbeelding bij de uitspraak van de RvS, d.d. 20 november 2013

4.2 Planologische inpassing

Gezien het voorgaande zijn de voorziene ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten, de drijvende eilanden, het realiseren van laad- en losplekken, de overslaglocatie en het spoorpark in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Afhankelijk van de exacte locatie kan ook het voorziene fietspad langs de Dijksgracht in strijd zijn met het bestemmingsplan. Hiervoor zal een nieuwe juridisch planologische grondslag moeten komen. Dit kan op twee manieren: via een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan. Vooralsnog ligt de voorkeur bij een bestemmingsplan. Reden hiervan is dat een bestemmingsplan globaal en flexibel kan worden opgezet, terwijl er bij een omgevingsvergunning sprake moet zijn van een concreet (bouw)plan. Voor iedere afwijking van de omgevingsvergunning zal opnieuw een omgevingsvergunning verleend moeten worden. Omdat het bestemmingsplan globaal en flexibel kan worden opgezet, is het risico op een afwijkende realisatie minder groot. Daarbij komt dat het onherroepelijk worden van een omgevingsvergunning langer kan duren dan een bestemmingsplan. Bij een omgevingsvergunning is beroep mogelijk bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling). Bij een bestemmingsplan is sprake van rechtstreeks beroep bij de Afdeling. Daarmee kan een bestemmingsplan een jaar eerder onherroepelijk zijn dan een omgevingsvergunning.

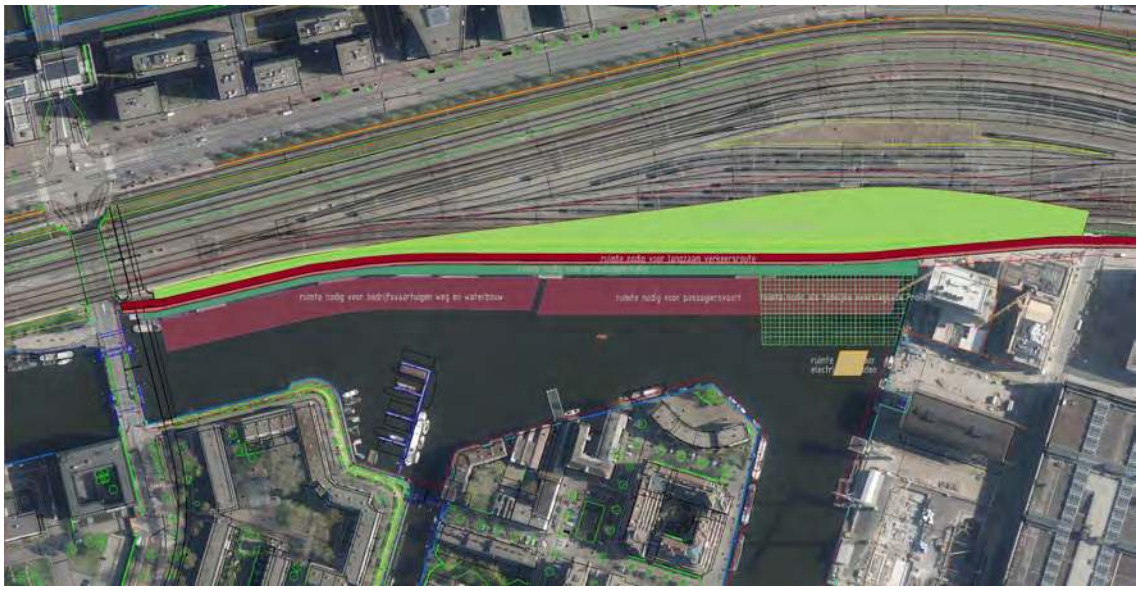
Een optie kan ook zijn gebruik te maken van de zogenaamde coördinatieverordening die de gemeenteraad van Amsterdam heeft vastgesteld. De coördinatieverordening biedt de mogelijkheid om besluiten over de vaststelling van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan te coördineren met overige besluiten die nodig zijn ter verwezenlijking van een project. Voordeel hiervan is dat de verschillende besluiten in één procedure tot stand komen. Dat brengt een aanzienlijke procedurele versnelling teweeg.

In dit kader is de komende Omgevingswet nog van belang. De Omgevingswet treedt naar verwachting per 1 juli 2022 in werking. Onder de Omgevingswet kan er geen bestemmingsplan meer vastgesteld worden. Het bestemmingsplan wordt opgevolgd door het omgevingsplan. Om nog een bestemmingplan te kunnen vaststellen onder de huidige wetgeving, dient er voor inwerkingtreding van de Omgevingswet, naar verwachting dus voor 1 juli 2022, een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Als dat niet voor inwerkingtreding van de Omgevingswet gebeurt, zullen de voorziene ontwikkelingen mogelijk gemaakt moeten worden door een omgevingsplan of een (ook dan nog bestaande) omgevingsvergunning tot afwijking van het omgevingsplan.

In de loop van 2021 is de keuze gemaakt om de voorziene ontwikkelingen planologisch juridisch mogelijk te maken middels het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

5 Uitwerking en participatie

De situatie aan de Dijksgracht zal sterk veranderen. Van rustige achterkant van het centrum wordt het een gebied met veel meer reuring dan in de huidige situatie. De geplande 70 (deels) geëlektrificeerde ligplaatsen voor de passagiersvaart en dek- en ruimschuiten veranderen het aanzicht van het gebied. De vergroening van het ProRail terrein inclusief het spoorpark geeft een aangenamer klimaat en uitzicht vanuit de omgeving.
In de afbeelding hieronder nogmaals het overzicht van de ruimtevraag voor het gebied.



Oppervlakte van de verschillende ruimtelijke claims op de Dijksgracht

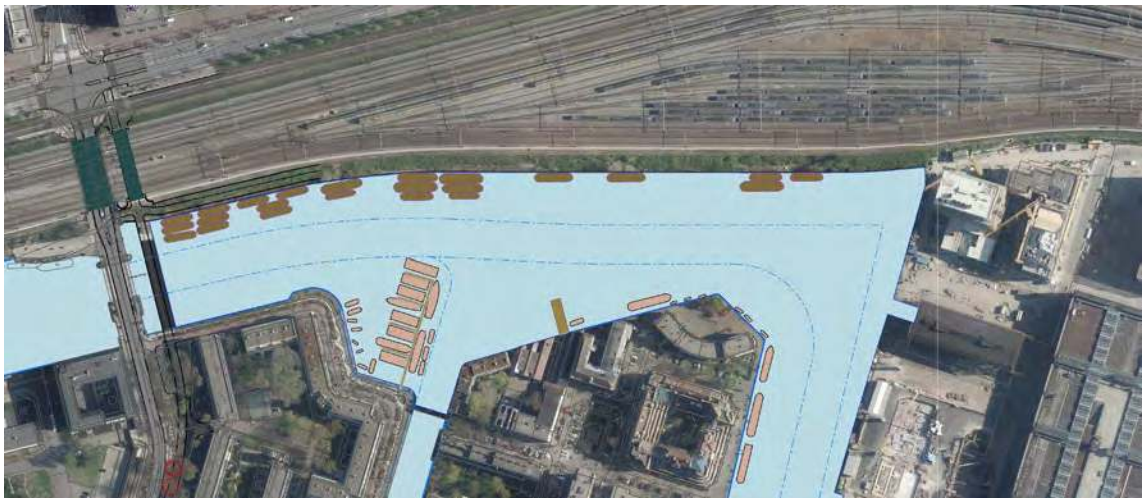
Om tot een ruimtelijke visie te komen die recht doet aan alle bestuurlijke claims en rekening houd met de wensen van de omgeving is met verschillende groepen gesproken. De omwonenden van de Oostelijke Eilanden en hun vertegenwoordigers, de ondernemers uit de buurt waaronder het Inntel Hotel, vertegenwoordigers van de (grote) passagiersvaart, een vertegenwoordiging van de waterbouwkundige aannemers en de zoogdierenvereniging m.b.t. de vleermuizen.

Kritische geluiden vanuit de rederijen voor de passagiersvaart
Veel reders willen niet weg van hun huidige ligplaats. Reders maken zich zorgen over het lage voorzieningenniveau en de bewegingsvrijheid. Zij vrezen dat hun vloot opgeknipt zal worden en verdeeld over meerdere locaties, hetgeen niet handig is voor hun bedrijfsvoering en leidt tot hogere kosten. Nieuwkomers op de markt hebben daar minder moeite mee en zijn blij met een plek dichtbij het centrum.

Kritische geluiden vanuit de waterbouwkundige aannemers
De waterbouwkundige aannemers maken bezwaar tegen het restrictieve beleid dat alleen samenwerkingspartners van programma Bruggen en Kades gebruik mogen maken van de ligplaatsen. Zij vrezen hierdoor minder slim, efficiënt noch flexibel te kunnen werken, hetgeen leidt tot hogere kosten.

Onderaannemers vrezen geen gebruik te mogen maken van de Dijksgracht Oost en elders in de stad een ligplaats te moeten zoeken. Aan de Dijksgracht Oost liggen ook aannemers die andersoortige werkzaamheden doen. Zij vrezen in de nieuwe situatie geen ligplaats meer te krijgen aan de Dijksgracht Oost, denk aan: de calamiteitendienst voor bruggen- en kademuren en Mokum Maritiem die afval ophaalt en overslaat aan de Dijksgracht Oost.

Zorgen bij de ondernemers uit de buurt
De eigenaar van het Inntel hotel vreest om in de toekomst tegen een eenvormige batterij boten aan te moeten kijken. Zij pleiten voor een goede inpassing in het gebied met voldoende zicht op het water en geen overlast gevende voorzieningen op de kade die schadelijk zijn voor hun bedrijfsvoering.



Bestaande situatie van de Dijksgracht

Weerstand vanuit de bewoners van de Oostelijke Eilanden
Het fiets- en voetpad en het spoorpark worden positief ontvangen in de buurt. Vanuit de bewoners uit de buurt is tijdens de participatie echter aangegeven dat het allemaal veel te veel is wat op het gebied afkomt. Men voelt zich vooral onvoldoende betrokken bij de planvorming en besluitvorming van het Programma varen inzake de 40 ligplaatsen voor de rondvaart.
Het verzoek vanuit de buurt is dan ook om het geplande aantal ligplaatsen te verkleinen voor enerzijds een rustiger beeld maar vooral minder kans op geluidsoverlast.

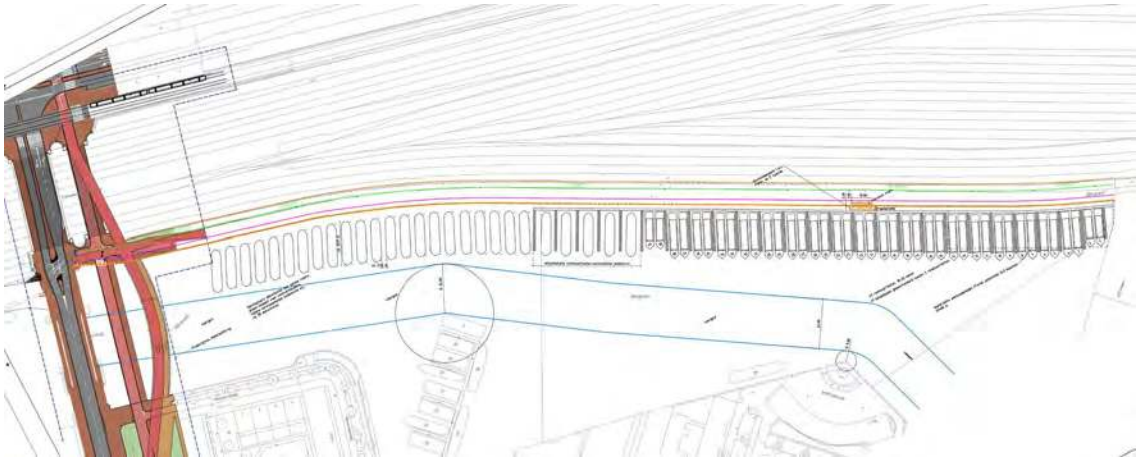
Geluidsbeleving
Juridisch valt de mogelijke geluidsoverlast van de scheepsvaart binnen de wettelijke eisen. Geluid over water draagt echter ver en beleving van geluid is iets anders dan het wettelijke kader hiervoor.
Op 14 juni 2021 is een 'geluidsbelevingsonderzoek' uitgevoerd door verschillende boten te laten manoeuvreren in het gebied om het belevingsgeluid te kunnen meten. Bewoners waren uitgenodigd om het geluid ' mee te beleven'. De conclusie was dat het geluid van langsvarende en ' inparkerende' boten mee valt en dat het meeste (en overheersende) geluid van de langsrijdende treinen komt. De uitkomst van dit onderzoek geeft geen aanleiding tot aanpassing van het aantal ligplaatsen voor de scheepvaart. Blijft over de mogelijke geluidsoverlast van bevoorrading en overslag van goederen van en naar rondvaartboten en dek- en ruimschuiten.

Ruimtelijk perspectief
Vanuit de stedenbouwkundige afdeling verantwoordelijk voor het gebied komt het advies om de ruimte van de Dijksgracht maximaal te benutten voor het realiseren van ligplaatsen voor passagiersvaart en waterbouwkundige aannemers. Hierbij wel een aantal basisuitgangspunten in acht nemende als visueel voldoende afstand houden tot de VOC kade en de Mariniersbrug. Aan ruimte vrij houden tussen de ligplaatsen onderling voor een minder volle aanblik en beter zicht vanaf de kade op het water en v.v. wordt minder belang gehecht. Vooral omdat gedurende de dag veel plekken onbenut zullen zijn als de boten door de stad varen en dat open zicht er dus al behoorlijk is.

Ondanks dat de ligplaatsen hier een grote impact hebben op de directe omgeving is vanuit cultuurhistorisch oogpunt de Dijksgracht te verkiezen boven (extra) ligplaatsen in de oude stad en het Unesco werelderfgoed. De Dijksgracht heeft een rijke historie als gebied met veel water gerelateerde bedrijvigheid. Daarnaast is de (ruimtelijke) druk op de historische stad al vele malen hoger dan die op de omgeving van de Dijksgracht.

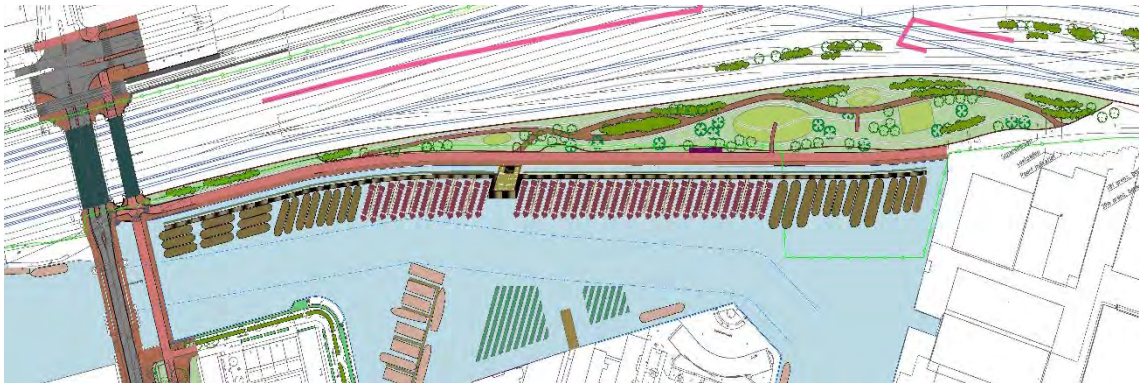
Overwogen uitwerkingen
De discussie over de ruimtelijke visie concentreert zich op de locatie en het aantal ligplaatsen. Verschillende opties zijn uitgewerkt en tijdens de participatie met verschillende partijen besproken en aangepast. Hieronder worden de verschillende tussenstappen toegelicht. Opgemerkt moet worden dat ten tijde van het opstellen van deze opties het uitgangspunt was dat groencompensatie plaats zou vinden in de vorm van drijvende eilanden. Dit is ook de reden dat deze prominent op de tekeningen zichtbaar zijn.

Bij de start van het proces om tot een integrale ruimtelijke visie te komen lag er een technisch voorkeursmodel voor de ligplaatsen. 27 ligplaatsen voor dek- en ruimschuiten aan de oostkant en 40 ligplaatsen voor der grote passagiersvaart aan de westkant van de Dijksgracht Oost. In het midden waren een aantal hybride plekken bedacht die voor beide soorten gebruik geschikt zijn. Een van de redenen voor de keuze van deze verdeling was dat boten voor de passagiersvaart beter passen bij de functie en uitstraling van Oostenburg en de woningen en het hotel hier. De verwachting is dat hier, vooral in de ochtenduren, minder overlast van uit gaat.



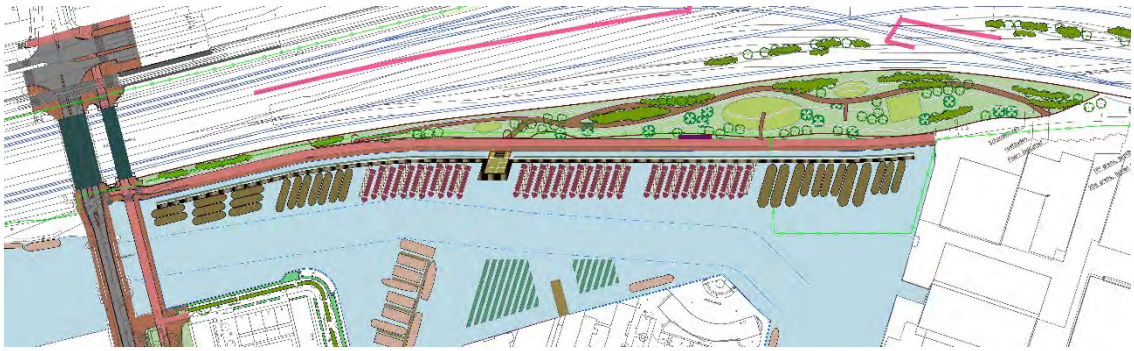
Voorkeursmodel bij start proces ruimtelijke visie Dijksgracht

Er is een ruimtelijk model getekend *(Model A)* waarbij toch een deel van de dek- en ruimschuiten naast de VOC kade zou komen te liggen. Mede vanuit de gedachte dat dit in de fasering handig is omdat het gebied naast de VOC-kade pas vanaf 2028, na het gereed komen van de werkzaamheden van ProRail, beschikbaar is voor het gebruik als ligplaats. Mede omdat de druk op de ligplaatsen voor dek- en ruimschuiten de eerste jaren hoger is dan voor de passagiersvaart wordt hier toch van af gezien. *(Het groen omkaderde deel rechts op de tekening is het gebied dat de komende jaren door ProRail gebruikt wordt als overslag gebied voor met name grond van en naar het emplacement Dijksgracht. In die tijd is het niet beschikbaar voor ligplaatsen.)*



Model A - ligplaatsen voor de passagiersvaart centraal gegroepeerd

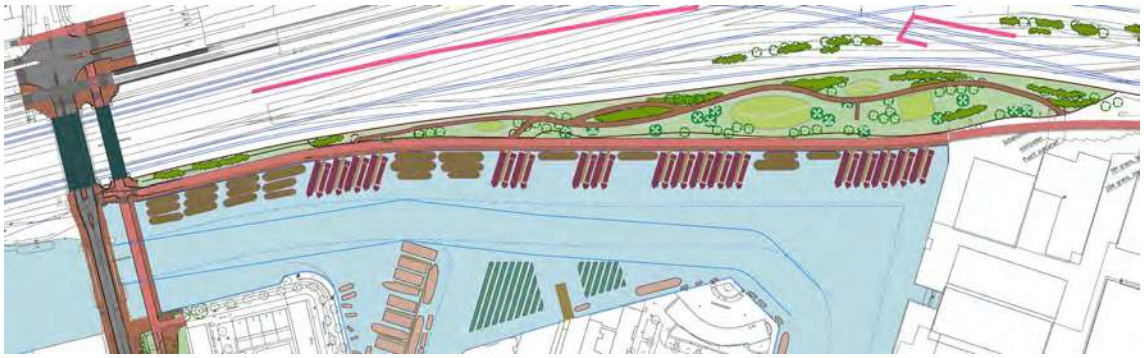
Model B lijkt erg op model A alleen zijn hier een aantal ligplaatsen weg gelaten waardoor het de ruimte langs de kade minder vol komt te liggen. De conclusie hierbij is dat dit niet heel veel oplevert, vooral ook omdat overdag veel plekken sowieso niet gebruikt zullen worden waardoor het al minder vol oogt. Voor de buurt is het aantal ligplaatsen niet het grootste probleem maar mogelijk stapelen van geluidsoverlast. Indirect is het natuurlijk wel zo dat hoe meer boten er komen te liggen hoe groter de potentiele geluidsoverlast kan zijn.



Model B – passagiersvaart centraal gegroepeerd met hiertussen open plekken

Tijdens de participatie met de omwonenden en het hotel kwam naar voren dat een strakke verdeling van de ligplaatsen wel een heel monotoon beeld zou kunnen opleveren en, belangrijker nog, dat eventuele overlast zich zou concentreren. Daarom is geopperd om de ligplaatsen voor de passagiersvaart en die voor de natte aannemerij veel meer te mengen. Model C hieronder is hiervan een voorbeeld. Hier is uitgegaan van de locaties waar nu al dek- en ruimschuiten liggen met hiertussen nieuwe ligplaatsen voor de passagiersvaart.

De conclusie van dit model is dat het inderdaad een veel diverser beeld oplevert maar dat het geheel te veel versnipperd raakt wat de kosten verhoogt en wat de bruikbare ruimte beperkt i.v.m. de benodigde manoeuvreerruimte.
Ook hebben de rederijen voor de passagiersvaart aangegeven niet direct naast een dek- of ruimschuit te willen liggen omdat dat de kans op schade vergroot. Een dekschuit is robuust en kan tegen een stootje. Ook is deze iets minder nauwkeurig te besturen als een rondvaartboot. De rondvaartboten zijn daarentegen nauwkeuriger in te sturen maar zijn ook kwetsbaarder en vertegenwoordigen een veel grotere waarde.



Model C – ligplaatsen passagiersvaart verdeeld over de huidige ongebruikte kadedelen

In model D zijn de verschillende vaartuigen ook gemengd maar grotendeels allemaal in haakse ligging gelegd voor een optimaler ruimtegebruik en minder aanvaringsgevaar. Het levert – weliswaar tegen aanzienlijk hogere kosten vanwege een fors grotere steiger - een aantrekkelijk beeld op, maar de bezwaren tegen mengen van soorten vaartuigen blijft bestaan.



Model D – ligplaatsen passagiersvaart en dek- en ruimschuiten gemixt langs de kade

6 Afweging van belangen

Eerder in dit document is een overzicht gegeven van de huidige situatie, de ontwikkelingen en de wensen op en rond de Dijksgracht. Het participatieproces heeft een aantal zaken duidelijker gemaakt. Verschillende partijen hebben tegengestelde belangen, met name waar het gaat over de ligplaatsen voor de bedrijfsvaartuigen. Hieronder een korte opsomming:

- Er is een bestuurlijke wens voor de realisatie van 70 ligplaatsen, 30 voor dek- en ruimschuiten t.b.v. het programma kades & Bruggen en 40 ligplaatsen t.b.v. de (grote) passagiersvaart.
- De omwonenden van de Dijksgracht Oost zien het liefst geen toename van het aantal ligplaatsen en als het al nodig is dan minimaal. Er is angst voor het verlies van het vrije, ruime uitzicht maar vooral ook voor geluidsoverlast door de toename van het aantal vaarbewegingen en de overslag van goederen. Daar speelt mee dat bewoners bang zijn voor stapeling van geluid (rondvaartboten, dekschuiten, overslag, verhoging van de snelheid op het spoor en ontwikkeling van Sporenburg) dat ieder op zich niet veel geluidbelasting geeft maar alles bij elkaar leidt tot een mogelijk onaanvaardbaar hoger geluidsniveau.
- De ondernemers in de passagiersvaart zien graag een hoog voorzieningenniveau bij de ligplaatsen zodat er volwaardige ligplaatsen gerealiseerd worden t.b.v. een optimale bedrijfsvoering.
- Voor de waterbouwkundige aannemers is het belangrijk dat er voldoende plek en vrijheid is om dekschuiten te stallen en overslag mogelijk is van goederen als prefab kade onderdelen van de binnenvaart naar de dek- en ruimschuiten.
- Voor het stadsdeel is het belangrijk dat de historische binnenstad ontlast wordt. Elke ligplaats extra aan de Dijksgracht Oost betekent een ligplaats minder in het stadshart waar de bewoners zuchten onder de toeristische drukte.
- Vanuit stedenbouwkundige context heeft het de voorkeur het (invloedsgebied van) het Unesco historisch erfgoed zo veel mogelijk te ontzien van ligplaatsen. Vanuit deze afweging is een maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht Oost te verkiezen boven ligplaatsen in het historische stadshart.
- Waternet heeft bedenkingen bij de aanleg van de drijvende eilanden en is bang voor een verslechtering van de waterkwaliteit.

Afweging belangen

De belangrijkste tegenstelling is die tussen maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht Oost t.b.v. het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het historische stadshart versus de belangen voor een goede woon- en leefomgeving.

Vanuit de het grotere belang van de stad heeft het de voorkeur de ruimte op de Dijksgracht Oost maximaal te benutten met in achtneming van een aanvaardbare impact op de woon- en leefomgeving.
Maximalisatie van het aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen is aanvaardbaar als in acht genomen wordt dat de vloot vanaf 2025 uitstootvrij dient te zijn wat in de praktijk betekent

elektrisch varen, zonder uitstoot van uitlaatgassen en zonder bulderende motoren. Dit blijkt ook uit het gehouden 'geluidsbelevingsonderzoek'.
Tegenover een als negatief beleefde uitbreiding van het aantal ligplaatsen staat de realisatie van het spoorpark en verdere vergroening van het spooremplacement Dijksgracht inclusief het aanbrengen van geluiddempende keermuren van schanskorven. Het aantrekkelijker maken van de groene oevers van de Marinierskade en de kade van de Kattenburgervaart.
Toevoegen van drijvende natuureilanden wordt met gemengde gevoelens ontvangen. Het belemmert het zicht op – en het vrije gebruik van het water, maar verbetert de biodiversiteit en breekt de geluidsgolven in en op het water. Door te kiezen voor een plas-dras zone voor de kade van de Dijksgracht wordt het bezwaar tegen drijvende eilanden weg genomen.
Door de ligplaatsen hoogwaardig vorm te geven, losse objecten op de steigers zo veel als mogelijk in te pakken en de noodzakelijke nutsvoorzieningen te combineren met een openbare toiletvoorziening en vorm te geven als een aantrekkelijk en deels openbaar toegankelijk gebouw wordt de ruimtelijke kwaliteit hiervan gewaarborgd.

Door in de gebruiksvergunningen voor de ligplaatsen nadere afspraken te maken over overslag en het toegestane geluidsniveau en tijdstip hiervan kan de leefbaarheid van het gebied verder gewaarborgd worden.

Fasering
Omdat ProRail tot 2027 de noordoosthoek van de Dijksgracht Oost in gebruik heeft voor de overslag van met name grond kunnen er in eerste instantie slechts 56 van de 70 ligplaatsen gerealiseerd worden. De resterende 14 plekken kunnen vanaf 2028 gerealiseerd worden.

7 Ruimtelijk ontwerp

Het participatieproces heeft geleid tot het onderzoeken van meerdere ontwerpvarianten waarbij de input van de klankbordgroep is meegewogen waar dat op meer draagvlak zou kunnen rekenen. Naast een basisontwerp met 70 ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen zijn er twee alternatieve varianten met elk 20% minder ligplekken.
Variant Bewoners, het uitgangspunt hier is minder. Minder ligplekken en zo min mogelijk voorzieningen tbv de passagiersvaart.
Variant Reders, het uitgangspunt is hier ook 20% minder ligplekken maar als tegemoetkoming naar de reders dan wel met een hoogwaardiger voorzieningenniveau t.b.v. de passagiersvaart.
Hieronder wordt eerst het basis- of voorkeursmodel besproken. Daarna volgen de 2 varianten met minder ligplaatsen.

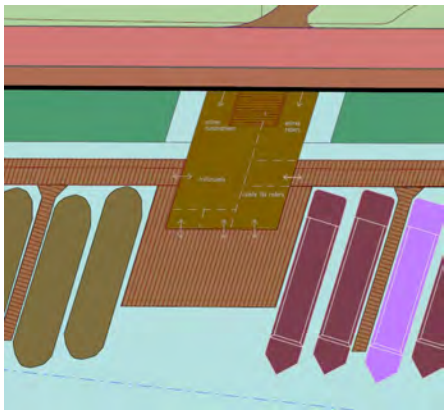


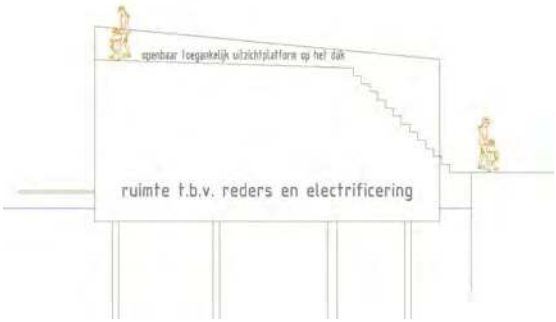
Voorkeursmodel fase 2

7.1 Voorkeursmodel

Ligplaatsen
Om de kosten en de exploitatiemogelijkheden van de ligplaatsen te optimaliseren is een duidelijke scheiding tussen dek- en ruimschuiten enerzijds en passagiersvaart anderzijds noodzakelijk. Wel is het zaak flexibiliteit in de ligplaatsen in te bouwen zodat deze (deels) door verschillende partijen gebruikt kunnen worden. De haakse steigers kunnen uitgevoerd worden als drijvende steiger. Deze kunnen makkelijker verschoven worden dan vaste steigers waardoor extra flexibiliteit ingebouwd kan worden.
In het verlengde van de Kattenburgervaart is een gebouw tussen de ligplaatsen voorzien. Ten oosten hiervan zijn 40 ligplaatsen inclusief elektrische laadvoorzieningen t.b.v. de passagiersvaart bedacht. Ten westen hiervan liggen 30 plekken voor de natte aannemerij. Een deel hiervan wordt ook voorzien van laadvoorzieningen en zijn indien gewenst in de toekomst ook door andere partijen te gebruiken.

Centraal voorzieningengebouw
Het gebouw is primair bedoeld als locatie voor de benodigde installaties, waaronder transformatoren t.b.v. elektrisch varen. Hiernaast is er beperkt ruimte t.b.v. de exploitatie van de ligplaatsen zoals voor een beheerdersruimte, lockerruimte, et cetera. Ook zijn er toiletten voorzien t.b.v. gebruik door de rederijen maar die tevens toegankelijk zijn voor de toekomstige bezoekers van het spoorpark.
Het plan is om als het mogelijk is het dak van het gebouw als uitzichtpunt geschikt te maken voor openbaar gebruik. Vanuit de rederijen is er wel de angst dat dit tot misbruik van de steigers zal leiden. De inrichting van het dak dient zodanig te worden dat het niet uitnodigt een hangplek te worden.
Door al deze voorzieningen in een fraai gebouw passend bij de steigers samen te brengen wordt verrommeling van het gebied voorkomen en kan tevens meerwaarde gecreëerd worden voor de omgeving.





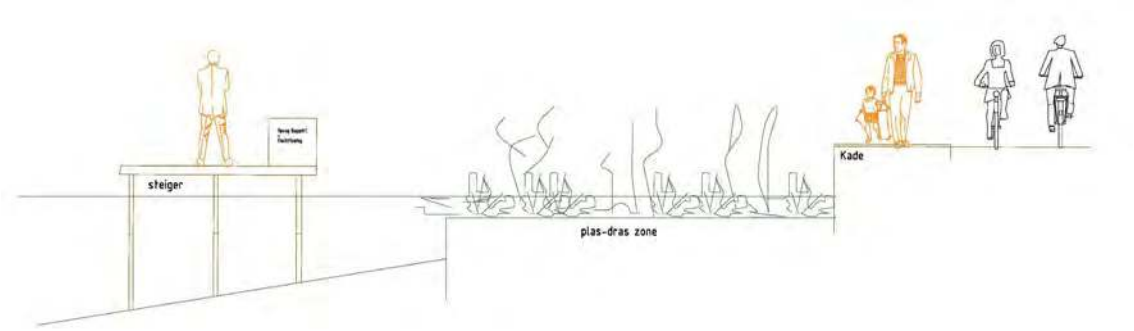
Centraal voorzieningengebouw

Veiligheid
Op 3 meter van de kademuur komt een lange steiger die alle haakse steigers en pieren met elkaar verbindt. Door deze steiger los van de kademuur te leggen wordt voorkomen dat onbevoegden de steiger betreden. Een centrale toegang tot de steiger is voorzien vanaf het centrale gebouw. Ook zijn maximaal 3 aanvullende pieren voorzien die zo mogelijk een toegang tot de kade kunnen krijgen. Hier dient dan een hek ongewenste bezoekers tegen te gaan.
Cameratoezicht is voorzien ter bescherming van de boten. Ook is er vanuit het centrale gebouw een optie voor bewaking en toezicht door een 'havenmeester'.

Voorzieningen passagiersvaart
Het uitgangspunt bij de realisatie van de ligplekken is dat er een minimaal voorzieningenniveau komt, passend bij de bestuurlijke toezegging van het stadsdeel dat het zou gaan om een zogenaamde nachtstalling. Er dient tenminste de mogelijkheid te zijn voor elektrisch laden, een schoon water aansluiting en de mogelijkheid om vuil water af te voeren. Hiernaast is er de wens vanuit de rederijen om tenminste ook bergruimte te realiseren voor de opslag van bijvoorbeeld tafels, stoelen, kussens, et cetera. Volwaardige voorzieningen zoals verblijfsruimtes voor personeel, cateringmogelijkheden etc. zijn niet voorzien. Deze passen niet bij de bestuurlijke toezeggingen uit het verleden en zouden teveel druk leggen op het gebied.
Er is de mogelijkheid om in een aantal verbrede steigers en onder het centrale gebouw bergruimte

te realiseren. Hiervoor zijn 3 brede pieren van ca. 6x28 meter voorzien. Deze zijn vergelijkbaar met bestaande pieren met bergruimte die nu aan het Natte Damrak liggen. De toegang gaat via een luik. Op deze bredere pieren is ruimte voor bijvoorbeeld het parkeren van fietsen van de schippers, eventueel bakfietsen voor last minute bevoorrading, onderhoudswagens bij calamiteiten, et cetera.
Om ruimte te maken voor de extra brede pieren vervallen een aantal steigers tussen de ligplaatsen. Er liggen dan geen twee maar drie passagiersschepen naast elkaar. Bij boten van één reder is dit geen probleem. Bij meerdere eigenaren kan dit wel makkelijker tot problemen leiden. De verwachting is echter dat er voldoende reders met meerdere boten gebruik zullen maken van de ligplaatsen waardoor deze opzet geen probleem meer hoeft te zijn.

Aanvullend is er de mogelijkheid om over de lengte van de steiger een langgerekte bergruimte te maken waarin tevens de voorzieningen worden opgenomen t.b.v. elektrisch laden, wateraansluitingen, emmers, kussens en dergelijke. Deze berging voorkomt een rommelige aanblik door allerlei objecten op de steiger.



Doorsnede steiger en plas-dras zone

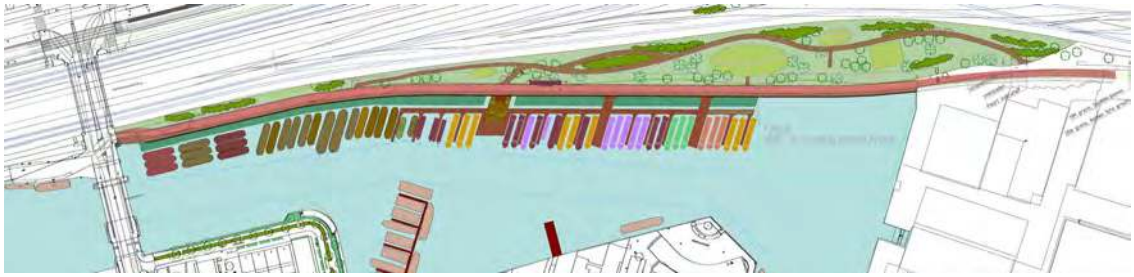
Dek & ruimschuiten
Voor de schuiten van de waterbouwkundige aannemers zijn vrijwel geen voorzieningen nodig. De dek- en ruimschuiten hebben geen eigen aandrijving en zijn robuust. Twee meerpalen los van de kade zijn voldoende om de dekschuiten vast te leggen.
Omdat ook de natte aannemers moeten verduurzamen zijn er voor hen een aantal laadvoorzieningen voorzien. Deze kunnen gebruikt worden voor het opladen van accu's, nodig voor werkzaamheden op de grachten en voor het (snel) laden van duw- en sleepboten.
Vooralsnog zijn er 8 plekken ingetekend, dit kan echter uitgebreid worden als dit later nodig blijkt te zijn. Deze plekken dienen zodanig uitgevoerd te worden dat ze geschikt zijn voor flexibel gebruik bij een in de toekomst mogelijk gewijzigde ruimtevraag.

Plas-dras zone
Voor de kademuur van de Dijksgracht komt een ca. 6 meter brede plas-draszone als nieuw foerageergebied voor de vleermuizen. Tevens fungeert deze strook als (groene) buffer tussen de doorgaande langzaam verkeer route en de ligplaatsen.
De plas-dras zone wordt in een definitieve vorm aangelegd. Als het spoorpark in de toekomst vorm krijgt zal dit als extra foerageergebied voor de vleermuizen en andere fauna kunnen dienen.

Groene kades en oevers
De kade van de Marinierskade en de Kattenburgervaart worden opnieuw groen ingericht met bloemrijke grasmengsels en een divers mengsel van heesters en struiken. Waar mogelijk wordt een deel van de bestaande verharding langs de bebouwing vergroend met hagen.
Deze aanpassingen maken de strook interessanter voor de aanwonenden, voor insecten en daarmee ook voor de vleermuis.

Spoortalud
Tussen het nieuwe fiets- en wandelpad langs de kade van de Dijksgracht en de damwand van het spooremplacement blijft een strook van ca. 3,50 meter over. Deze strook krijgt een nieuwe groeninrichting welke ook aantrekkelijk is voor de vleermuizen. Gedeeltelijk wordt deze strook een aantal jaren later onderdeel van de inrichting van het spoorpark.

Spoorpark
Het spoorpark krijgt een ecologisch, maar ook voor de bezoekers interessante beplanting. Er is op het moment van het opstellen van deze visie nog geen overeenstemming met ProRail over het openstellen van het park. Vooralsnog gaan we er vanuit dat deze overeenstemming voor de oplevering in 2028 wel bereikt wordt.
De definitieve invulling wordt ter zijner tijd samen met ProRail en de omwonenden uitgewerkt



Voorkeursmodel fase 1

Fasering
Tot 2028 is de noord-oosthoek van de Dijksgracht nog in gebruik door ProRail voor de overslag van met name grond voor de aanpassingen aan het spooremplacement. Hoe dit gebied precies ingericht en gebruikt gaat worden door ProRail; is nu nog niet bekend.
Totdat ProRail klaar is kunnen in dit gebied geen ligplaatsen aangelegd worden. Omdat er dus tijdelijk minder ligplaatsen mogelijk zijn wordt voorgesteld de verdeling van de plekken in dezelfde verhouding te doen als bij de uiteindelijke 70 plekken. Dit resulteert in 24 plekken t.b.v. de waterbouwkundige aannemers van K&B en 32 plekken t.b.v. de passagiersvaart. Dit betekent dat beide partijen 20% van de benodigde capaciteit vooralsnog niet kunnen gebruiken.

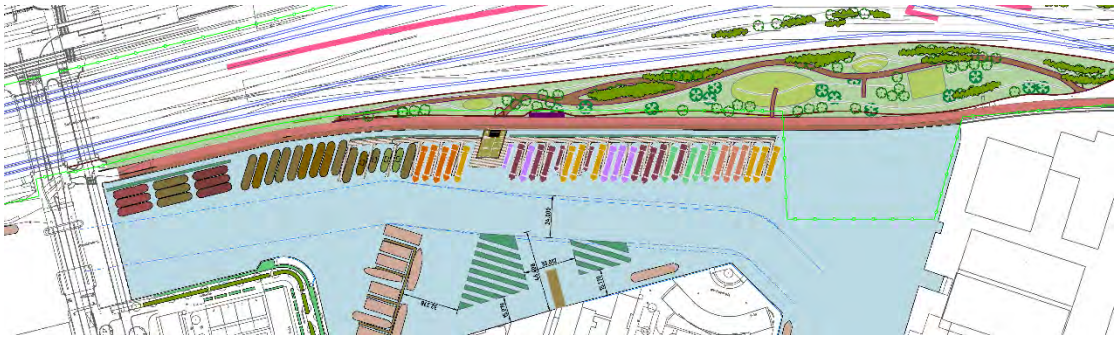
7.2 Alternatieve varianten

Om de buurt tegemoet te komen kan overwogen worden het definitieve aantal ligplaatsen met 20% te verminderen. Met dit aantal is het nog net haalbaar een levensvatbaar ligplaatsencluster te realiseren op de Dijksgracht. Als dezelfde verhouding aangehouden wordt betekend dit 24 ligplekken t.b.v. de waterbouwkundige aannemers van PK&B en 32 ligplekken t.b.v. de passagiersvaart

Het aantal van 56 ligplaatsen is realiseerbaar zonder dat het voor ProRail gereserveerde water in de hoek van Dijksgracht Oost en VOC-kade nodig is. Eventueel kunnen op een later moment, na 2028, een aantal ligplaatsen verplaatst worden richting de VOC kade voor meer spreiding over het gebied.

Voor de uitwerking van deze ligplaatsen zijn 2 opties. Deze varianten zijn op de ligplaatsen na identiek aan het hiervoor beschreven voorkeursmodel.

Variant bewoners
Deze variant is tot stand gekomen aan de hand van de reacties van de omwonenden om het aantal ligplaatsen te verminderen. Hierbij was nog uitgegaan van de aanleg van drijvende eilanden.

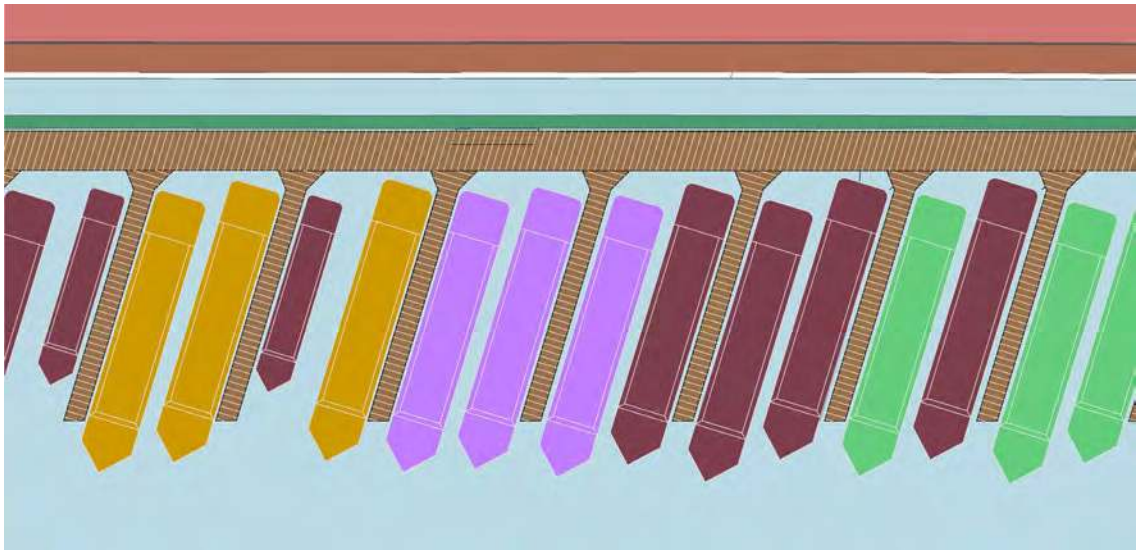


Variant Bewoners

Voor waterbouwkundig aannemers van het Programma Bruggen en Kademuren betekent dit dat er minder ligplaatsen voor dekschuiten beschikbaar of dat deze meer over de stad verspreid zullen zijn. Hierdoor worden zij geconfronteerd met de negatieve consequenties, zoals langere reistijd, meer kosten en minder overslagactiviteiten en een minder efficiënte bedrijfsvoering.

Minder ligplaatsen voor rondvaartboten betekent dat per 1 maart 2024, zodra het nieuwe vergunningenstelsel voor passagiersvaartuigen in werking treedt, er onvoldoende ligplaatsen beschikbaar zijn. Daarom zullen bij deze variant elders in het centrum acht alternatieve ligplaatsen gevonden of behouden moeten worden. Dit wordt door het stadsdeel gezien als een ongewenste opgave. Daarbij zal het aanleggen, beheren en elektrificeren van de benodigde ligplaatsen op meerdere locaties, naar verwachting kostbaarder zijn voor de gemeente. In eerdere gesprekken met de reders heeft wethouder Dijksma aangegeven dat er voldoende alternatieven in de Dijksgracht zullen worden aangeboden. Wanneer er geen sprake is van een gelijk speelveld voor alle reders, dan is er een risico op schadeclaims.

De ligplaatsen die aangelegd worden krijgen een soberder uitvoering zonder extra voorzieningen.



Detail sobere uitvoering ligplaatsen

Variant Reders

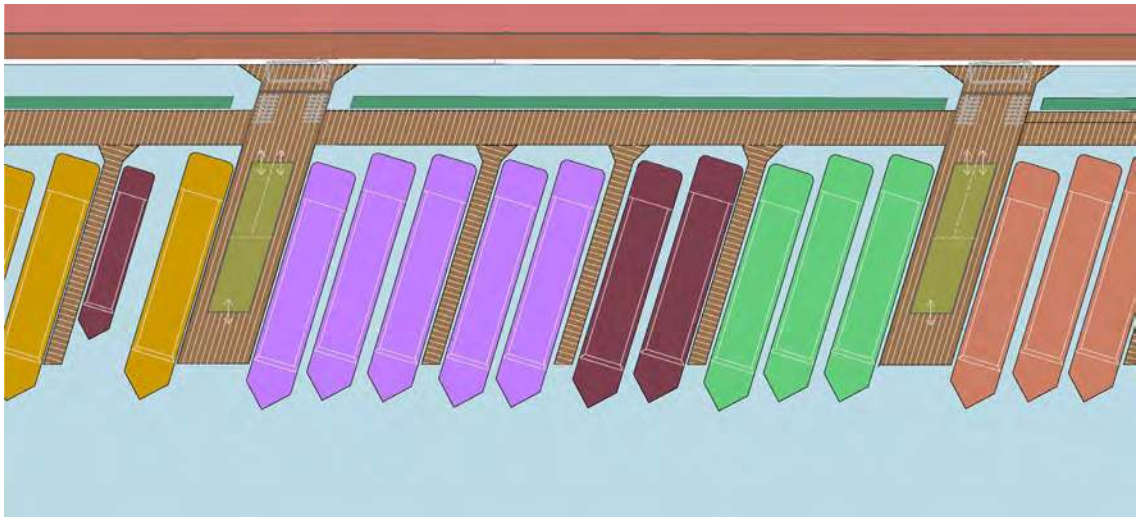


Variant Reders

Deze variant is tot stand gekomen aan de hand van de reacties van reders die een hoger voorzieningen niveau noodzakelijk vinden voor een goede bedrijfsvoering, waarbij er naast de basisvoorzieningen een aantal brede pieren met gebouwde voorzieningen als kantoorruimte, kleedkamers, sanitair en extra opslagruimtes worden toegevoegd. Op de pieren is ruimte voor fiets parkeren en de mogelijkheid voor auto parkeren op de kop van de pier in het geval van calamiteiten. Op deze manier is een efficiëntere bedrijfsvoering voor een beperkter aantal reders mogelijk.

Dit betekent voor omwonenden dat er ondanks minder ligplekken wel meer (potentieel) overlast-gevende voorzieningen komen waardoor de leefbaarheid mogelijk afneemt. Ook druist dit in tegen de jarenlange belofte dat er alleen stallingsplekken zonder voorzieningen voor

passagiersvaartuigen worden gerealiseerd. Overigens zullen de rederijen pleiten voor een groter voorzieningen aanbod dan in dit model opgenomen.



Detail uitgebreidere uitvoering ligplaatsen met extra brede steigers inclusief gebouwde voorzieningen

Om ruimte te maken voor de extra brede pieren vervallen een aantal steigers tussen de ligplaatsen. Er liggen dan geen twee maar drie passagiersschepen naast elkaar. Bij boten van één reder is dit geen probleem. Bij meerdere eigenaren kan dit wel makkelijker tot problemen leiden. De verwachting is echter dat er voldoende reders met meerdere boten gebruik zullen maken van de ligplaatsen waardoor deze opzet geen probleem meer hoeft te zijn.