Gemeente Amsterdam

Dijksgracht Oost: belangrijke keuzen

Aan [redacted]

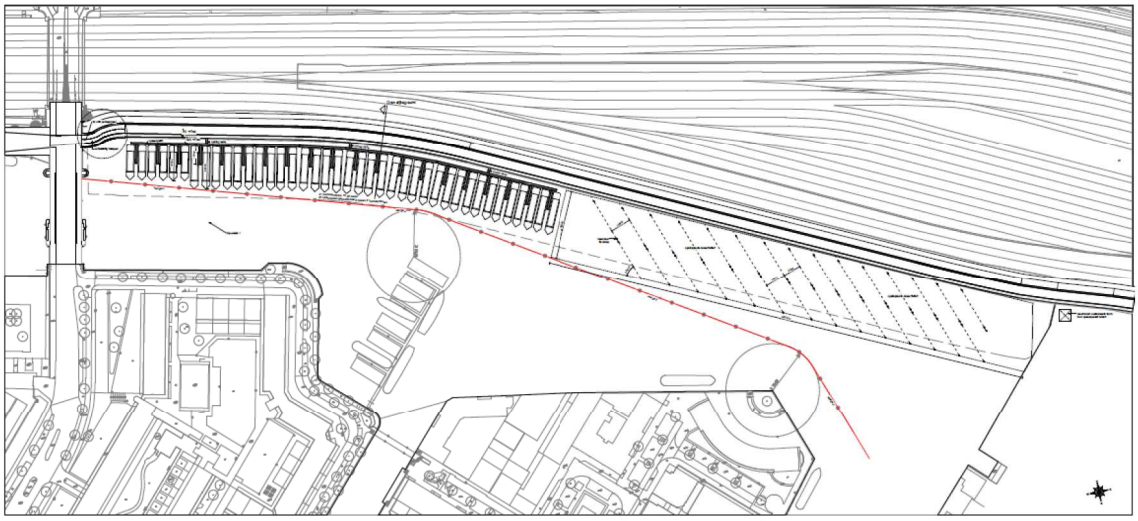
Van [redacted] R&D TLO , [redacted]
[redacted]Programma Varen

Datum 22 augustus 2018

Beste[redacted]

Dinsdag 28 augustus is er een overleg tussen[redacted]en ik over afstemming van de projectopdracht voor de Dijksgracht Oost.
Eind 2015 werd de noodzaak erkend om tegelijk met de voorbereidingen van opzegbrieven voor de A-locaties een aantal alternatieve ligplaatsen te realiseren voor de grotere rondvaartboten (die weg zouden moeten van de A-locaties). De Dijksgracht Oost was hiervoor al langer in beeld. In 2012 is er in de deelraad Centrum een motie aangenomen om een quickscan te maken voor het combineren van de fietsroute met de langzame reinigingstractie én een aantal ligplaatsen voor rondvaartboten en andere vaartuigen.

Het Programma Varen heeft de ontwikkeling van de nachtstalling aan de Dijksgracht Oost als zelfstandig project tot haar taak gerekend.
Er is binnen het programma Varen echter nooit duidelijk geworden van welke uitgangspunten er uitgegaan moest worden bij de realisatie van de Dijksgracht Oost.



Vooralsnog wordt er uitgegaan van het benutten van ongeveer de helft van de kaderuimte (krap 500 meter) voor dekschuiten en de helft voor rondvaartboten, overeenkomstig bovenstaande tekening. Hieronder wordt een aantal aandachtpunten weergegeven.

Dekschuitenopslag
De dekschuitenopslag vormt al sinds jaar en dag een belangrijke schakel in de logistiek van de natte aannemerij en recenter in het noodzakelijke vervoer van (bouw)materialen over het water. Door[redacted]is een onderzoek gestart en inmiddels afgerond (door[redacted] naar de behoefte aan ligplaatsen voor dekschuiten. Met de helft van de beschikbare kadelengte zou de bedrijfstak tevreden kunnen zijn. Voor de dekschuiten voldoen aanmeerpalen op strategische plekken en zo kunnen er rond de 20-25 dekschuiten en werkschuiten van allerlei lengte worden aangemeerd.
Vraag: stemt Programma Varen in met de voorgestelde verdeling?

Ligplaatsen passagiersvaartuigen
Dat betekent dat er plek is voor ongeveer 34 passagiersboten van het grote type (tussen 18 en 22 meter; de "normale" grachtenrondvaartboten dus). Vanwege het doorvaartprofiel moeten er zes wat kortere boten (ongeveer 14 meter) bij de brug worden aangemeerd.
Er zouden in overleg met de reders nog één of twee ligplaatsen voor grotere rondvaartboten kunnen worden "ingeruild" voor opslagboten. Dat past in het bestemmingsplan.

De steigers voor de passagiersvaartuigen zijn in bovenstaande schets ongeveer tien meter lang. Inmiddels is gebleken dat deze vanwege de oplaad(on)mogelijkheden twintig meter lang zullen moeten worden, hetgeen extra bouwkosten met zich mee zal brengen.
Vraag: is er voldoende budget bij het Programma Varen?

Met[redacted]zijn alle contacten al gelegd om het opladen van (toekomstige) elektrische boten mogelijk te maken aan de Dijksgracht Oost.

Door de stopzetting van het vrijmaken van de A-locaties loopt de planning anders dan oorspronkelijk. Een snelle noodzaak voor realisatie is er eigenlijk niet meer. (Het was 1-1-2020 gereed voor ingebruikname). Er is een relatie met de ingebruikname van de TTR.
Vanwege het nog te formuleren ligplaatsenbeleid zullen de ligplaatsvergunningen in ieder geval tijdelijk moeten worden verstrekt. Hier moet vooraf duidelijkheid op komen, evenals op de vraag wie er aanspraak mag maken op de nieuwe ligplaatsen. En tot slot hoe we (na realisatie van de ligplaatsen) voorkomen dat allerlei reders ligplaatsvergunningen aanvragen. Immers tot nu toe hebben we deze locatie voorzien als alternatieve ligplaatsen voor de op te heffen ligplaatsen op de A-locaties.
Het antwoord op deze vragen moet van het Programma Varen komen. Stadsdeel Centrum kan dit antwoord niet geven.
Vraag: hoe en door wie wordt deze vraag beantwoord binnen het programma?

Met vriendelijke groet,
[redacted]
beleidsadviseur Water
R&D TLO