Verkennen van opties voor de stalling van varend materieel aan de Dijksgracht Oost

Versie 2.0

Februari 2018

Opgesteld door [redacted] *en* [redacted]

PUBLIC MEDIATION
UNRAVELING PUBLIC CONTROVERSIES

Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoudsopgave

Aanleiding 3

Doel van deze rapportage 3

Betrokken bedrijven 3

Locatiebeschrijving 4

- Plattegrond 4

Opties 5

- Locatie 5
- Inrichting Dijksgracht 6
- Regulering en toewijzing van ligplekken 7
- Overslaglocaties 7

Conclusie en vervolgstappen 8

Bijlage 1: Aanwezigen bijeenkomst
Bijlage 2: Palenplan als apart pdf bestand bijgevoegd

Aanleiding

In Amsterdam wordt een nieuw stelsel voor stallingsplaatsen voor de passagiersvaart ontwikkeld om de grachten in het centrum te ontlasten. Het idee is onder andere om c.a. 40 plaatsen te ontwikkelen aan de Dijksgracht Oost. Dit project valt binnen het overkoepelende grootstedelijke programma Varen en Passagiersvaart in Amsterdam. Indien er stallingsplaatsen worden ontwikkeld aan de Dijksgracht Oost voor rondvaartboten dan is dit voorzien rond 2020. Hoe de stallingsplekken voor de rederijen er precies uit komen te zien en waar die liggen is op dit moment nog niet duidelijk. Hierover worden gesprekken gevoerd met de reders. Ongeacht de uitkomst van die gesprekken is de verwachting dat de Dijksgracht Oost binnen enkele jaren zal worden heringericht.

In de Dijksgracht Oost ligt al tientallen jaren materieel van waterbouwers en aannemers die in Amsterdam werken. Om die reden is het van belang om opties te verkennen voor stalling van materieel aan de Dijksgracht-oost of op andere plekken in Amsterdam.

Eerder zijn verkennende gesprekken gevoerd met de waterbouwers en aannemers die materieel aan de Dijksgracht hebben en met bedrijven die gebruik willen maken van de locatie in de toekomst. Doel van deze gesprekken was om een beeld te krijgen van de huidige en verwachte toekomstige functie van de Dijksgracht Oost voor de waterbouw en aannemerij. De bevindingen van deze gesprekken zijn gebundeld in een eerdere rapportage, verschenen in november 2017. Hierin staan ook de zorgen, behoeften en wensen die de bedrijven hebben, en de trends en ontwikkelingen die zijn waarnemen in de stad, specifiek op het water en op het gebied van waterbouw in de stad.

Doel van deze rapportage

In deze rapportage staan de resultaten vastgelegd van een bijeenkomst met de waterbouwers, aannemers en watertransportbedrijven waarin verschillende scenario's zijn besproken voor de bedrijven indien er ligplaatsen ontwikkeld worden aan de Dijksgracht Oost. De nadruk lag tijdens deze bijeenkomst op de mogelijkheden voor de herinrichting van de Dijksgracht Oost. Doel van deze rapportage is om een beeld te geven van de voorkeursoptie voor de herinrichting van de Dijksgracht Oost, gebaseerd op de praktische kennis en expertise van de betrokken bedrijven op het gebied van ligplaatsen en bouwlogistiek in de stad.

Betrokken bedrijven

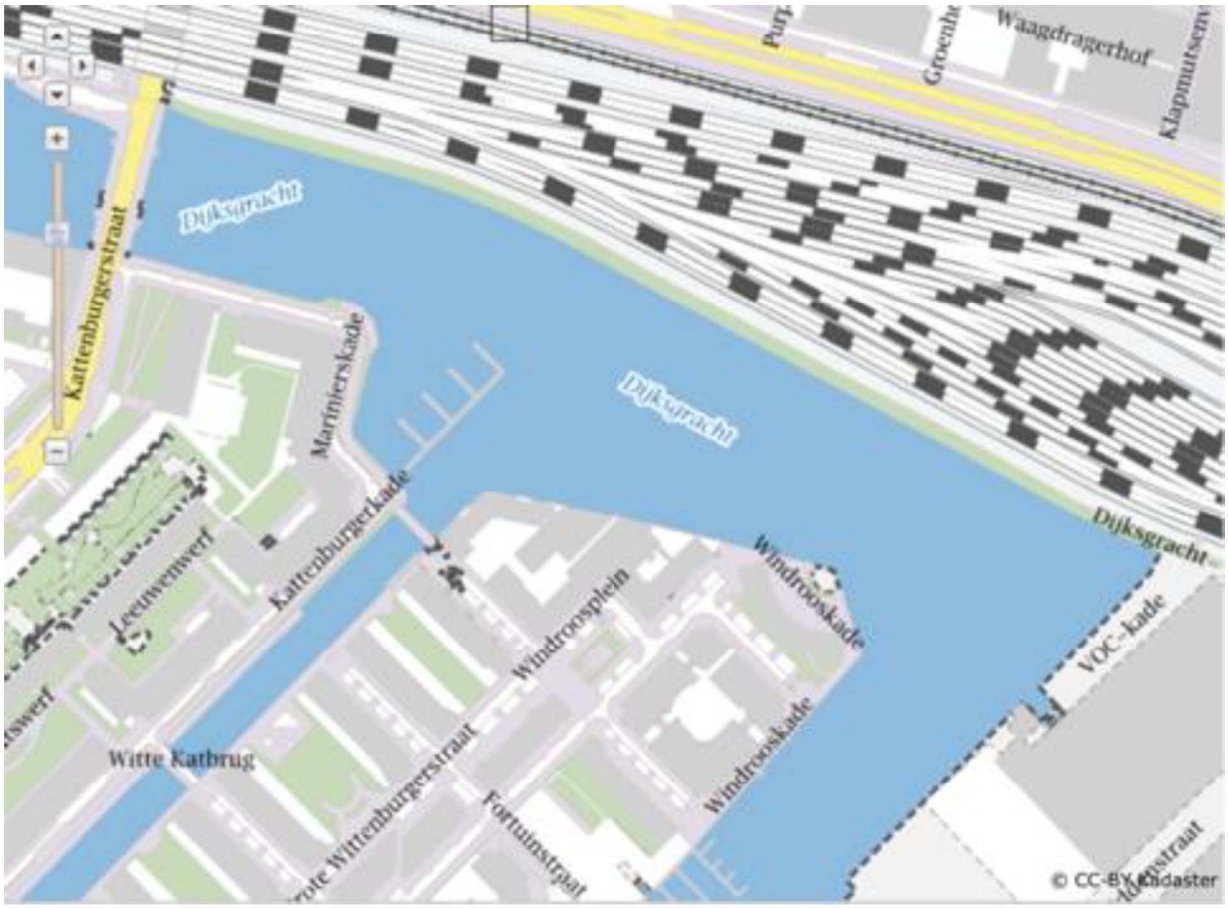
Vijf bedrijven waren aanwezig bij de bijeenkomst in januari 2018 waarin opties voor de herinrichting van de Dijksgracht Oost zijn besproken. Dit waren Braams Waterbouw, D. Cornelissen & Zonen B.V., H. van Steenwijk B.V., Mokum Mariteam en PK Waterbouw. De aannemers en waterbouwers die momenteel materieel hebben liggen aan de Dijksgracht Oost

zijn Braams Waterbouw, D. Cornelissen & Zonen B.V., H. van Steenwijk B.V. en Robouw Waterwerken B.V. PK Waterbouw en Mokum Mariteam kunnen in overleg met de andere aannemers hun varend materieel tijdelijk stallen aan de Dijksgracht Oost.

Locatiebeschrijving

De Dijksgracht ligt in stadsdeel Centrum in het gebied Centrum Oost. Dit project heeft betrekking op het oostelijk deel van de Dijksgracht, vanaf het Oosterdok bekeken, gelegen achter de Mariniersbrug. Achter de kade aan de Dijksgracht loopt het spoorwegtracé. De kade is afgesloten voor publiek en alleen bereikbaar via een hek naast de brug. De Dijksgracht is ongeveer 490 m lang. De gracht is bij de smallere stukken ongeveer 65 m breed bij de Marinierskade (of 63 m bij de Kattenburgerkade) en ongeveer 80 m bij de Windrooskade. Momenteel hebben enkele in Amsterdam werkzame aannemers en waterbouwers hier dekschuiten liggen.

Plattegrond



Behoeften, wensen en zorgen

In eerdere verkennende gesprekken zijn enkele zorgen, behoeften en wensen van de bedrijven met betrekking tot de Dijksgracht Oost naar voren gekomen. De wens en behoefte om materieel te kunnen blijven stallen aan de Dijksgracht Oost en de behoefte aan overslaglocaties in de stad kwamen in deze bijeenkomst uitvoerig ter sprake.

Voor de bedrijven is het bovenal van belang dat zij een locatie hebben om materieel te stallen. In het bijzonder is er de wens om dat aan de Dijksgracht Oost te kunnen blijven doen. Dit is gekoppeld aan het feit dat sommige bedrijven geen andere locatie beschikbaar hebben. De Dijksgracht Oost is een ideale locatie omdat het dichtbij het centrum ligt, het er relatief rustig is en makkelijk toegang biedt naar het IJ. Dit bespaart vaartijd en dus ook de kostprijs van projecten. Daarbij is het voor de bedrijven gewenst om duidelijke afspraken te maken over de ligplaatsen.

Ook is er de behoefte, gekoppeld aan een zorg, voor meer gereguleerde overslaglocaties aan de grens van de stad of in de stad zelf omdat deze plekken verdwenen zijn. Als er meer materieel over het water aangevoerd zal moeten worden dan zijn er overslaglocaties nodig voor het transport van bouwmaterialen. Indien materieel verder buiten de stad overgeslagen moet worden dan zullen de kosten toenemen door langere vaartijden.

De bedrijven willen zoeken naar een lange-termijn oplossing. Daarbij moet er rekening gehouden worden met gebieden die in de nabije toekomst niet meer geschikt zullen zijn voor ligplaatsen omdat daar woningbouw is voorzien. De bedrijven vinden het zorgelijk dat plannen voor dit soort gebieden alleen binnen de gemeente zelf circuleren als toekomstvisies. Het gaat bijvoorbeeld over de realisatie van Havenstad Amsterdam, waardoor een gedeelte van het Westelijk Havengebied een andere functie zal krijgen. Enkele waterbouwers en aannemers hebben daar nu nog ligplekken voor hun dekschuiten en de mogelijkheid om toegang tot overslaglocaties te huren. Dit is aanleiding om te kijken naar de herinrichting van de Dijksgracht Oost en die te behouden voor de stalling van varend materieel.

Opties

In de bijeenkomst met de waterbouwers, aannemers en watertransportbedrijven zijn verschillende scenario's besproken voor de bedrijven indien er ligplaatsen ontwikkeld worden in de Dijksgracht Oost. Om verschillende redenen -die hieronder beschreven staan- is de nadruk gelegd op opties voor de herinrichting van de Dijksgracht, ongeacht of er stallingsplaatsen voor de rondvaartboten worden gerealiseerd. Deze opties zijn gebaseerd op de kennis en expertise van de bedrijven op het gebied van ligplaatsen en logistiek in de stad.

Locatie Dijksgracht Oost

De bedrijven hebben allen de wens om schuiten met materieel in de Dijksgracht Oost te kunnen blijven stallen. Als de bedrijven hun materieel zouden moeten verplaatsen dan zijn er op dit moment alleen mogelijkheden om ligplaatsen te huren in de Coenhaven. Dit lijkt geen duurzame

oplossing gezien de ontwikkeling van Havenstad. Daarbij worden de ligplaatsen in de haven verhuurd tegen commerciële prijzen. In combinatie met de langere vaarttijd naar het centrum zou dit een grote kostenpost betekenen voor de bedrijven.

In de binnenstad zijn enkele alternatieve locaties geschikt als ligplaats voor de dekschuiten, bijvoorbeeld langs de Kostverlorenvaart, maar gezien de drukte op deze vaarroute en de veiligheid van opgeslagen materialen op de dekschuiten in drukbevolkt gebied (diefstalgevaar) wordt dit niet als ideaal gezien.

De stadsontwikkeling gericht op de uitbreiding van woongebieden in de haven concurreert met het aantal beschikbare stallingslocaties. Men vindt het belangrijk om een locatie in de binnenstad te behouden voor waterbouwers, aannemers en watertransportbedrijven. De Dijksgracht is daarvoor geschikt gezien de ligging tegen het spoor aan, waardoor woningbouw in de toekomst aan die kant zeer onwaarschijnlijk is.

Het behouden van de ligplaatsen voor schuiten bij de Dijksgracht Oost kan goed samengaan met het realiseren van stallingsplaatsen voor de rondvaartboten. Door over een lengte van 250 meter (de helft van de kade) boxen te maken met vier palen waar tweezijdig schuiten kunnen aanmeren, lijkt er voldoende ruimte te zijn voor circa 60 standaard dekschuiten. Er ligt echter ook materieel met andere dimensies waardoor het totaal aantal plekken lager zal zijn.

De inschatting is dat het intensievere gebruik van de ruimte in de Dijksgracht geen onderlinge problemen geeft met het aantal vaarbewegingen omdat de werktijden van de bedrijven voldoende verschillen. De waterbouwers en transportbedrijven vertrekken 's ochtends vroeg rond zeven uur vanaf de Dijksgracht en keren in de middag terug. Voor de rondvaartboten zijn de werktijden anders. Zij vertrekken omstreeks negen uur in de ochtend en keren pas 's avonds laat weer terug. Tevens is er minder vaaractiviteit voor de waterbouwers omdat hun schuiten niet dagelijks uitvaren.

Inrichting Dijksgracht

Volgens de waterbouwers, aannemers en watertransportbedrijven is de meest efficiënte inrichting van de Dijksgracht Oost eenvoudig te realiseren. Het voorstel is om vakken of boxen te maken waarin aan twee kanten schuiten kunnen aanmeren. De schuiten liggen dan niet rechtsreeks aan de wal met het fietspad. De vakken zijn schuin geplaatst om zo de in- en uitvaart te vergemakkelijken en voldoende ruimte te houden voor de doorvaart. De vakken hebben een grootte van ongeveer 10 meter breed bij 49 meter lang (door de schuine ligging is de afstand tot de wal 35 meter). De waterbouwers bieden aan om zelf de palen te slaan. Een voorstel voor een palenplan is als tekening in een apart bestand bijgevoegd. Dit is te beschouwen als een voorzet en kan nog worden geoptimaliseerd voor dekschuiten van verschillende afmetingen.

De functie van deze helft van de Dijksgracht Oost blijft onveranderd, namelijk als plek voor dekschuiten. Wel zouden er ook schepen (sleepboten) kunnen komen te liggen van de watertransportbedrijven.

Laadinfrastructuur

In de gesprekken met de reders is gesproken over het aansluiten van een laad-infrastructuur in de kade

voor de elektrische vaart. Met het oog op de toekomst van elektrisch varen zou dit ook voor de waterbouwers en transportbedrijven nuttig kunnen zijn. Wellicht kan daarmee al rekening worden gehouden bij het ontwerp van de kade met fietspad.

Overslag

Er is behoefte aan overslaglocaties. De vraag is of de Dijksgracht daarvoor geschikt is. Gedacht is aan een kleine kade aan de kant van de VOC-kade. Er ontbreekt een ontsluiting naar de openbare weg. Bovendien is er woningbouw voorzien en is het terrein in particulier eigendom.

Overslag bij de Dijksgracht van wal naar water is verder vrijwel onmogelijk voor de bedrijven omdat de beoogde kade niet toegankelijk wordt voor vrachtverkeer. Het fietspad dat zal worden aangelegd langs de kade is niet geschikt voor zwaar verkeer. Door de bedrijven wordt er wel nagedacht over het gebruik van kleinere elektrische voertuigen voor de overslag van goederen.

Regulering en toewijzing van ligplekken

Al eerder in dit traject is naar voren gekomen dat de bedrijven de voorkeur geven aan een goede regulering van de ligplaatsen. Dat geeft zekerheid over rechten en plichten. Als we ervan uitgaan dat de vraag naar ligplekken aan de Dijksgracht groter zal zijn dan het aantal beschikbare plaatsen, dan is beheer van de ligplekken nodig. De vraag is of dit door de gemeente moet worden geregeld of dat de partijen dit zelf op zich kunnen nemen. Dit gebeurt nu al, ook al is sprake van een gedoogsituatie. Een efficiënte manier van het reguleren van ligplekken is met een vereniging van gebruikers. De gemeente kan in dit geval een gedeelte van de Dijksgracht Oost toewijzen aan dekschuiten en schepen die gebruikt worden voor waterbouw en -transport in Amsterdam. Dit deel kan door de gemeente in beheer gegeven worden aan de vereniging. Het beheer en de toewijzing door een vereniging biedt meer flexibiliteit dan het vastleggen van afspraken in regels door de gemeente. De gemeente kan gebruiksvoorwaarden stellen aan de vereniging. Voorbeelden hiervan zijn: beschikbaarheid ligplekken voor niet-leden, instandhoudingskosten, huurvergoeding en de eis dat de schepen gebruikt moeten worden om in Amsterdam te werken of binnen een aangewezen gebied.

Overslaglocaties

In de bijeenkomst is wederom de behoefte aan overslaglocaties besproken. In Amsterdam zijn er geen officiële overslaglocaties meer beschikbaar in de binnenstad. Veel bedrijven gebruiken op dit moment niet-officiële loswallen die toegankelijk zijn met een kleine vrachtwagen. Dit is een grijs gebied omdat op de locaties niet wordt gehandhaafd. Het is een zorg van de bedrijven dat ook deze plekken straks niet meer gebruikt kunnen worden, terwijl de behoefte aan overslag alsmaar toeneemt. Groter materiaal, zoals damwanden of palen, kan nu overgeslagen worden bij PK Waterbouw of bij Blom B.V. tegen betaling. Deze locaties worden bij het Havenbedrijf gehuurd en liggen buiten de milieuzone.

In het kader van de stadsuitbreiding richting het westelijk havengebied is het idee geopperd om loswallen te realiseren bij nieuwbouwlocaties in de stad. Dit zou mogelijk kunnen zijn door ideeën hierover op te nemen in de vergunning onder de eisen voor maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI).

Conclusie en vervolgstappen

In deze rapportage is de voorkeursoptie van de bedrijven uitgewerkt. Hierbij is rekening gehouden met stallingsplekken voor rondvaartboten en de wens van gemeente om het commerciële gebruik van de publieke ruimte te reguleren. Deze optie zal in een gezamenlijke bijeenkomst worden besproken met een afvaardiging van de gemeente Amsterdam en Waternet.

De bedrijven geven aan graag betrokken te zijn bij het opstellen van de Wateragenda door de gemeente.

Bijlage 1: Aanwezigen bijeenkomst

Braams Waterbouw	[redacted]
D. Cornelissen & Zonen B.V.	[redacted]
Gemeente Amsterdam	[redacted]
Gemeente Amsterdam	[redacted]
Gemeente Amsterdam	[redacted]
H. van Steenwijk B.V.	[redacted]
Mokum Mariteam	[redacted]
PK Waterbouw	[redacted]
PM	[redacted]