Inspraakavond concept Voorlopig Ontwerp fietsroute Dijksgracht Oost
woensdag 25 april 2018 in het INIT gebouw, Jacob Bontiusplaats 9

Aanwezig namens de gemeente:
5.1, 2, e (stadsdeel Centrum)
5.1, 2, e (Ingenieursbureau Amsterdam)
5.1, 2, e stadsdeel Centrum)
5.1, 2, e (stadsdeel Centrum)
5.1, 2, e (stadsdeel Centrum)

Belanghebbenden: zie presentielijst

Voorzitter: 5.1, 2, e
Notulist: 5.1, 2, e

Opening
Onafhankelijk voorzitter 5.1, 2, e heet iedereen welkom bij deze inspraakavond over de fietsroute Dijksgracht Oost. Tijdens de inloop was er gelegenheid om de tekeningen te bekijken en van commentaar te voorzien. Nu start de presentatie van het voorlopig ontwerp en de inspraak.
De ruimte is geïmproviseerd i.v.m. de onverwachte filmopnamen in het INITgebouw.

Presentatie voorlopig ontwerp
Projectmanager 5.1, 2, e licht het voorlopig ontwerp toe.
De voorbereiding voor de fietsroute startte in 2015 en liep parallel met het project Dijksgracht West. Door het ontbreken van financiële middelen is dit project stopgezet, inmiddels is weer geld beschikbaar.
De ontworpen route verbindt De Czaar Peterstraat en de omgeving van de VOC kade met de Kattenburgerstraat en de Dijksgracht West. De route bestaat uit een fietspad van 4,5 meter breed aan de taludzijde en een trottoir van 1 meter 80 (+50 cm dekzerk) aan de waterzijde. De fietsroute is niet voor auto's. Wel is de route toegankelijk voor de veegwagens van de Reiniging (vandaar het autootje op de tekening).
<u>Materiaal en meubilair</u>
De route wordt standaard ingericht volgens het stedelijke Puccinimodel en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van stadsdeel Centrum. Dit betekent dat het trottoir wordt uitgevoerd in rode klinkers.
De verlichtingslantaarns staan aan de taludzijde, dit komt tegemoet aan de wens voor een obstakelvrije doorloop voor voetgangers.
<u>Talud</u>
De fietsroute ligt tegen het talud aan: het vlakke deel is van de gemeente, het talud zelf is eigendom van ProRail. Voor de beplanting van het talud gaat het projectteam in gesprek met ProRail. Ideeën zijn welkom, deze worden dan meegenomen in de besprekingen.
<u>Herstel kade en keermuur</u>
Er zijn herstelwerkzaamheden nodig aan de kade en de keermuur. De kademuur heeft barsten en scheuren, deze moeten nader onderzocht worden. Bij de keermuur worden houten damwandplanken aangebracht.
<u>Nachtstalling rondvaartboten</u>

In het ontwerp is een reservering gemaakt voor een nachtstalling voor rondvaarboten van de rederijen bij het Centraal Station. Dit is een opdracht van de centrale stad. Een aparte projectgroep is hiermee bezig en heeft verschillende zoeklocaties. Op dit moment is niets concreet, zodra meer bekend is wordt de buurt geïnformeerd door de betreffende projectgroep.

Kruising Kattenburgerstraat

Een pijnpunt in dit project is de kruising met de Kattenburgerstraat. Fietsers op de Kattenburgerstraat vanuit beide kanten steken hier over (linksaffers) en in het midden is het niet veilig wachten. Bovendien is de kruising uit het lood. De Centrale Verkeerscommissie heeft om een betere uitwerking gevraagd. In principe wordt dit opgelost met een vluchtheuvel. Voor de realisatie van de fietsroute wordt de toegang verbreed. De vraag is of er wellicht nog meer water ingenomen moet worden ten gunste van een goede aansluiting voor de voetgangers.

Oostenburg

De plannen voor Oostenburg gaan uit van een autoluw maaiveld. De fietsroute zal hierop aansluiten, dit is een kwestie van passen en meten. Het projectteam heeft contact met het project Oostenburg.

Inspraak en vervolg

Voor het Definitief Ontwerp is de mening van bewoners en andere belanghebbenden nodig. De inspraakperiode loopt tot 25 mei. De Centrale Verkeerscommissie heeft het voorlopig ontwerp beoordeeld en een paar wijzigingen voorgesteld. Na de inspraak beoordeelt de Centrale Verkeerscommissie het plan opnieuw.

Na de inspraak wordt het Definitief Ontwerp gemaakt. Het bestuur motiveert in de nota van beantwoording welke inspraakreacties worden overgenomen en welke niet. Sommige voorstellen worden nader onderzocht en/of met de indieners uitgediept. Er zijn meerdere aanpassingsvoorstellen ontvangen van enkele bewoners en ook van Amsterdam Roest.

De uitvoering start in 2019, kwartaal 1. Afhankelijk van de besluitvorming, kan dit iets later worden.

Reacties

De vragen en reacties zijn zoveel mogelijk per onderwerp gerangschikt. Ook de reacties (geeltjes) op de ontwerptekening zijn verwerkt.

Amsterdam Roest

Inspreekster vraagt waarom het projectteam apart praat met Amsterdam Roest. Dit ligt gevoelig bij bewoners.

De projectmanager zegt dat hij van verschillende kanten mailreacties heeft ontvangen, ook van Amsterdam Roest. Alle mailreacties zijn officiële inspraakreacties en worden opgenomen in de nota van beantwoording. Omdat het voorstel van Amsterdam Roest ingrijpend leek, is deze inspreker om een aparte toelichting gevraagd. De projectmanager zegt met klem dat bewoners het voorstel tijdig te zien krijgen, het projectteam neemt dit niet zomaar over in het Definitief Ontwerp.

Insprekers vinden dit niettemin een rare gang van zaken, zij zijn nu niet in de gelegenheid om direct op het idee te reageren.

Planning en ecologisch onderzoek

Inspreker vraagt naar de uitvoeringsduur. Eerder is gezegd dat de fietsroute in 2019 gereed is.

De projectmanager zegt dit toe. Ter vergelijking: Dijksgracht West is in 8 maanden uitgevoerd inclusief rioolaanleg en gasaansluitingen. Hier is geen gas-

en rioolwerk, dus oplevering eind 2019 is zeker haalbaar, archeologische vondsten daargelaten. Er is reeds ecologisch onderzoek gedaan.
Inspreker zegt dat de fietsroute in een rijk broedgebied komt. Hier moet rekening mee gehouden worden.
De projectmanager weet dit. Het ecologisch onderzoek wordt nogmaals uitgevoerd, het vorige onderzoek is van 2016.

Kruising Kattenburgerstraat
Inspreekster heeft tijdens de inloop een creatieve oplossing voorgesteld: een tunneltje voor fietsers en voetgangers onder de Mariniersbrug door.
Inspreker zegt dat bij het Spaarne een vergelijkbare oplossing is gemaakt.
De projectmanager vindt dit een mooie creatieve oplossing en onderzoekt of dit mogelijk is.
Inspreker vraagt of er verkeerslichten komen op deze gevaarlijke kruising.
De projectmanager zegt dat er geen verkeerslichten komen, de afstand tot de verkeerslichten bij de Piet Heinkade is in principe te klein. Maar het kan zijn dat de Centrale Verkeerscommissie dit toch wil en opdracht geeft te berekenen of het kan.

Inspreker vindt de kruising gevaarlijk. De pilaren van het spoor ontnemen het zicht op het tegemoetkomend verkeer.
De projectmanager beaamt dit. De Centrale Verkeerscommissie heeft geadviseerd om te kijken naar reflecterende lijnen/zijbalken, deze blijken op een soortgelijke locatie goed te werken.

Inspreker denkt aan verkeerslichten op aanvraag of verkeerslichten die op groen gaan als je nadert.
De projectmanager zegt dat dit veel voeten in de aarde heeft, het risico is dat je de verkeersader op een bepaald moment stillegt.

Inspreekster waarschuwt dat de kruising nog drukker wordt. De route Oostenburgergracht-Kattenburgergracht-Scheepvaartmuseum wordt verkeersluw. Hierdoor wordt de route Piet Heinkade drukker en dus ook de kruising.
Inspreker zegt dat dit niet per se het geval is. De Prins Hendrikkade wordt bij het CS onderbroken, dit kan tot meer rust leiden.
De projectmanager zegt dat de Verkeerscommissie dit beoordeelt, daar is kennis over alle ontwikkelingen in de omgeving.

Inspreker wijst op de parallelweg met fietsverkeer aan de andere kant van de Piet Heinkade. De onoverzichtelijke verkeerssituatie leidt hier tot levensgevaarlijke situaties.

Nachtstalling rondvaartboten en baggerschuiten
Inspreker vraagt of de fietsroute geschikt is voor bussen, dit met het oog op de eventuele nachtstalling.
De projectmanager zegt dat de nachtstalling geen opstapplek is. Er komen dus geen toeristen, alleen kapiteins en eventueel reparateurs/leveranciers.
Inspreker vraagt of de bevoorrading van de rondvaartboten wel plaatsvindt bij de nachtstalling. Dit is ongewenst.
De projectmanager zegt dat dit onderdeel van de besprekingen is, t.z.t. volgt meer informatie.
Insprekers vinden dit te laat, zij willen inspraak over de locatie van de nachtstalling.

Opdrachtgever 5.1, 2, e zegt dat de locatiereservering voortkomt uit de Nota Varen, dit is een van de zoekgebieden voor een nachtstalling.
Inspreker vraagt of er meerdere zoeklocaties zijn.
Inspreker zegt dat voor het Muziekgebouw aan het IJ ook 7 plekken voor rondvaartboten komen.
Opdrachtgever 5.1, 2, e denkt niet dat deze plekken een nachtstalling betreffen.
Inspreker vindt de locatie vreemd i.v.m. de ontwikkeling van Oostenburg.
Opdrachtgever 5.1, 2, e kan hier niets over zeggen. De politiek kiest een locatie voor de nachtstalling op basis van de Nota Varen. Hij hoort luid en duidelijk dat bewoners invloed willen uitoefenen op deze locatiekeuze. Hij zoekt uit waar de opdracht vandaan komt en hoe en waar bewoners invloed kunnen uitoefenen.

Op een van de geeltjes wordt gezegd dat een nachtstalling ongewenst is omdat dit verkeer-, parkeer- en geluidshinder geeft. Op een ander geeltje wil iemand wel rondvaartboten maar geen vervuilende diesels.

Op de geeltjes ook nog een opmerking over de baggerschuiten: deze moeten niet dwars op de gracht worden gelegd, de huidige situatie moet gehandhaafd blijven.

ProRail en talud
Op de geeltjes zijn een aantal wensen voor het talud aangegeven: bomen, gevarieerde begroeiing en waar mogelijk watertuinen. Ook pleit iemand voor een groene geluidswal langs het spoor.

Inspreker zegt dat bewoners betrokken willen worden bij de beplanting/inrichting van het talud en dus bij het overleg met ProRail. Hij vraagt of hij met een bioloog over het talud mag lopen.
De projectmanager zegt dit toe. Het projectteam maakt een afspraak met mensen die mee willen lopen. Contactpersoon is meneer 5.1, 2, e

Inspreker informeert naar de afstemming met de spoorwerkzaamheden van ProRail.
De projectmanager heeft in 2015 gesproken met ProRail. Toen is gezegd dat ProRail in 2021 start met de werkzaamheden. Zij werken op het spoor zelf en hebben de ruimte voor deze fietsroute niet nodig.
Inspreker heeft dezelfde informatie van ProRail vernomen.

Hek
Inspreker vraagt of er een hek komt langs het talud.
De projectmanager zegt dat er geen hek komt, er is een damwand geslagen. Daarop is door Prorail reeds een hek aangebracht. ProRail maakt zich zorgen over de veiligheid op het spoor en ‘spoorlopers’. Het is een druk deel van het spoor.

Inspreker vraagt of er een reling komt voor de veiligheid van voetgangers aan de waterzijde, het voetpad is te smal.
De projectmanager zegt dat dit punt ook is meegegeven door de Centrale Verkeerscommissie. Hier wordt in de uitwerking naar gekeken.

Fietspad
Inspreker vraagt waarom de rijweg hier breder is dan bij de Dijksgracht West. Daar is de rijweg 4 meter, terwijl er ook nog auto’s rijden. Hij vindt het fietspad te breed, dit gaat ten koste van het groen.

Inspreker is het hier volstrekt niet mee eens.
De projectmanager noteert beide inspraakreacties. In eerste instantie was het fietspad 4 meter breed maar de Centrale Verkeerscommissie wil een breedte van 4,5 meter. Hier is ook ruimte voor.
Inspreker denkt dat de bewonerslobby op de Dijksgracht West voor een smallere rijweg heeft gezorgd.

Inspreker vraagt naar het regime voor brommers en scooters.
De projectmanager zegt dat het fietspad vooralsnog een ‘verplicht fietspad’ is, dit houdt in dat er geen bromfietsen mogen rijden.
Inspreker stelt dat het een recreatief fietspad is.
Opdrachtgever 5.1, 2, e zegt dat de infrastructuur straks gegeven is, het regime kan elk jaar worden aangepast.
Inspreker zou graag starten met een regime dat brommers niet toestaat.

Inspreker ziet graag een flink niveauverschil tussen trottoir en fietspad.
De projectmanager zegt dat het hoogteverschil 5 cm is. Dit vereist afwateringskolken in de trottoirband (aanvankelijk idee was geen hoogteverschil en afwateren in het water).

Inspreker is tegen de nieuwe fietsroute. Hij woont aan de Windrooskade en heeft mooi uitzicht op water, groen en af en toe een trein. Hij vraagt of bewoners ooit inspraak gehad hebben over de komst van het fietspad. Kan dit fietspad zomaar worden aangelegd, zonder enig overleg? Er ligt al een fietspad aan de andere kant, bovendien is dit eigenlijk een weggetje voor veegwagens. Over het medegebruik van de veegwagens stond niets op de website. Hij gaat ervan uit dat er nog inspraak komt over het totaalidee.
Verschillende insprekers geven aan dat bewoners zelf om dit fietspad gevraagd hebben.
Inspreker zegt dat deze route in het Eilandenoverleg vaak besproken is. Dit fietspad biedt bewoners een ‘groen rondje’ aan de zonnige zuidzijde van het talud en een snelle en aangename route naar CS en openbare bibliotheek.
Opdrachtgever 5.1, 2, e gaat in op de inspraakwens van inspreker. De grondslag voor dit fietspad ligt in een aantal nota’s die allemaal openbaar ter inzage lagen en aan inspraak onderhevig waren. Daarbij is steeds gezegd dat deze fietsroute de ontbrekende schakel is in de verbinding tussen Czaar Peterstraat en Centraal Station/openbare bibliotheek. Op dit moment ligt het concrete plan ter inspraak. Inspreker is tegen het gehele plan, dit wordt genotuleerd.
Inspreker begrijpt dat er wel inspraak over deze locatie is geweest. Dit is hem echter totaal onbekend. Hoe kan hij dit nog tegenhouden?
Opdrachtgever 5.1, 2, e verwijst inspreker naar de politiek.

Nood- en hulpdiensten en veegwagens Reiniging
Inspreker vraagt of brandweer, politie en ambulance de route kunnen gebruiken.
De projectmanager zegt dat dit in noodgevallen kan: de brandweer rijdt in noodgevallen de paaltjes omver.

Inspreker zegt dat de veegkarren van de Reiniging gegarandeerd gebruik zullen maken van het fietspad.
De projectmanager zegt dat dit ook de bedoeling is. De opdracht is dat de veegwagens die de winkelstraten vegen, deze fietsroute kunnen gebruiken, zij hoeven dan niet om te rijden. Een aantal leden van de Centrale

Verkeerscommissie vindt dat het deelgebruik met de veegwagens achterwege had mogen blijven, dit staat in het verslag van de commissie.
Het gaat om maximaal 160 bewegingen per dag (20 veegwagens rijden maximaal 4 keer heen en weer.) De piek ligt voor 07.00 uur en na winkelsluitingstijd.

Inspreker vindt dit absurd: er wordt een wandel- en fietsroute gemaakt, maar die wordt gebruikt door veegwagens.
Inspreker woont in de Czaar Peterstraat waar de veegwagens nu doorheen rijden, straks kan hij eindelijk doorslapen.
Inspreker concludeert dat zowel bewoners als de fietsers last hebben van de veegwagens.
De projectmanager kijkt samen met de afdeling Beheer naar mogelijke beperking van het aantal bewegingen. Dit ook op advies van de Centrale Verkeerscommissie. Het is ook een kwestie van efficiëntie: deze route leidt tot minder kilometers, brandstofgebruik en minder geluidsoverlast elders.
Inspreker verwacht dat de medewerkers voor de lunch nog een extra keer heen en weer rijden, weinig efficiency dus.
Inspreker zag laatst in het Wertheimpark een vrachtwagen van de Reiniging het park inrijden om de prullenbakken te legen. De medewerkers van de Reiniging doen maar wat, je kunt geen afspraken met ze maken.
De projectmanager heeft de maten van de veegwagens opgevraagd, het is niet de bedoeling dat alle wagens van de Reiniging de fietsroute gebruiken. Dit is afgesproken met de Reiniging.

Inspreker vindt het vreemd dat de Reiniging op Oostenburg blijft, terwijl dit zeer dicht bebouwd wordt.
De projectmanager zegt dat de Reiniging bij de aanleg van de fietsroute in ieder geval nog op Oostenburg is gehuisvest.

Inspreekster wijst op de optie van een fietstunnel bij de kruising met de Kattenburgerstraat. Hoe moeten de veegwagens dan rijden?
De projectmanager zegt dat in dat geval ook een ‘bovenover’ gemaakt kan worden.

Inspreker vraagt of de veegwagens ook de Dijksgracht West oprijden.
De projectmanager zegt dat dit niet de bedoeling is en wijst op het hek op de brug bij Hannekes Boom.
Inspreker benadrukt dat dit voetgangersgebied is.
De projectmanager zegt dat het gebied rond Hannekes Boom *tijdelijk* voetgangersgebied is, in afwachting van de ontwikkeling van de kop Dijksgracht.

Verlichting
Inspreekster zegt dat de hoge verlichting een negatief effect op de natuur heeft. Er is bovendien al verlichting van het spoor. Er kan volstaan worden met lagere verlichting. Bij de geeltjes op de ontwerptekening wordt als suggestie een lichtgevend fietspad gegeven.
Inspreker is geen voorstander van een lichtgevend fietspad, op een andere locatie beviel dit niet.
De projectmanager zegt dat de suggestie voor minder hoge verlichtingsmasten wordt meegenomen. Belangrijk is wel dat de hele route gelijkmatig verlicht is , dus niet alleen lichtplekken rond de lichtmasten.

Inspreekster stelt voor om de lantaarns eventueel aan de waterzijde te plaatsen. Zij weet niet of dit beter is, maar het is het overwegen waard.
De projectmanager heeft deze suggestie ook als e-mail gekregen, deze gaat mee als inspraakreactie. De reden voor lantaarns aan de taludzijde is het voorkomen van obstakels aan de trottoirzijde.
Andere insprekers zijn bang dat lantaarns aan de waterzijde een obstakel vormen, mensen zullen hun fiets ook aan de lantaarns vastzetten.

Voorzieningen
Inspreker vraagt of er in de kademuren voorzieningen komen voor mensen die per ongeluk te water raken.
De projectmanager zegt dat er voorzieningen voor drenkelingen komen, dit is bij kades verplicht.

Inspreker vraagt of er aanmeerpunten voor de pleziervaart komen.
Inspreker vraagt of er recreatievoorzieningen komen, bijvoorbeeld zitjes. Op een van de geeltjes wordt gepleit voor een bankje hoger aan de dijk met uitzicht over de Wittenburgervaart (schuin tegenover de Windrooskade). Iemand anders is bang dat dit een hangplek wordt en vooral ’s nachts overlast geeft.
De projectmanager zegt dat aanmeerpunten en recreatievoorzieningen niet in het ontwerp zijn opgenomen, eerst wordt de uitkomst van de gesprekken over de rondvaartboten afgewacht.

Inspreker vraagt of er elektra komt met het oog op de eventuele nachtstalling (boten hebben elektra nodig).
De projectmanager zegt dat er binnen dit project geen elektra komt. Er worden wel mantelbuizen gelegd: als er ooit elektra komt, hoeft de straat niet opnieuw open.

Oostenburg
Inspreker zegt dat het project Oostenburg geen standaard materiaalgebruik toepast.
De projectmanager overlegt met het project Oostenburg over de aansluiting. Vooralsnog wordt de fietsroute uitgevoerd in standaard materiaal. Een inspreker heeft in een mail aangegeven dat ze graag ook stelconplaten wil toepassen. De huidige voorstellen worden als saai ervaren. De projectmanager geeft aan dat het vooral functioneel is.
Verschillende insprekers vinden stelconplaten juist saai.

Inspreker stelt voor de aansluiting bij Oostenburg een brug bij de Leeghwaterstraat voor. Fietsers kunnen dan zonder hinder van autoverkeer het fietspad bereiken (achterlangs).
Inspreker weet meer over de verkeerskundige aansluiting en spreekt na afloop verder met inspreker.

Sluiting
De voorzitter bedankt iedereen voor komst en inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.00 uur. De avond eindigt met applaus voor de presentatie