Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	De stadsdeelcommissie
Van	Dagelijks bestuur
Kopie aan	
Onderwerp	Concept Definitief Ontwerp Langzaam verkeersroute Dijksgracht Oost
Datum	6 december 2018

Geachte leden van de commissie,

Graag vragen wij uw advies omtrent de vaststelling van de ontwerp voor de langzaam verkeersroute langs het spoortalud ter hoogte van Dijksgracht Oost.

In dit memo willen wij enkele belangrijke onderdelen van het ontwerp onder uw aandacht brengen.

Inspraak en advies
Het voorlopig ontwerp voor de langzaam verkeersroute langs de Dijksgracht Oost is in maart 2018 vrijgegeven voor inspraak, met een inspraakavond in april 2018.
Het voorliggend DO is een aangepast ontwerp aan de hand van binnengekomen, overwegend positieve reacties op het VO en adviezen van specialisten vanuit onder meer de verkeersadviescommissie (CVC).

Centrale verkeerscommissie
Tijdens de behandeling van het ontwerp bij de CVC is nadrukkelijk aangegeven dat de commissie het medegebruik van de fietsroute door de veegwagens van gemeentereiniging niet volledig ondersteunt.
Er is gevraagd om deze verkeersbewegingen zo veel mogelijk te beperken, met name rond de spitstijden.

V&OR Verkeerstactiek
Deze afdeling heeft een monitoringsvoorstel gedaan om na realisatie tellingen te verrichten i.v.m. aantallen gebruikers in de verschillende richtingen in relatie tot de verkeersveiligheid en (toekomstige) projecten in de omgeving.
Er zal binnen afzienbare tijd na oplevering een evaluatie plaatsvinden van de bevindingen uit deze monitoring om indien nodig passende maatregelen te treffen voor verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming.

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)
In het Voorlopig Ontwerp was een kade- uitbreiding voorgesteld bij de aansluiting op de Mariniersbrug/Kattenburgerstraat. Na zeer constructieve gesprekken met BMA is hiervan afgeweken, voor behoud van het

architectonisch beeld en uitstraling van dit Rijksmonument. In het verleden is het beeld aan de westzijde al aangetast door de betonnen aanbouw op stalen fundering voor de wegaansluiting.
In samenspraak met BMA is de voorliggende oplossing uitgewerkt en akkoord bevonden in de CVC, waarbij het landhoofd intact blijft en de voetgangersbrug los van het fietspad, om het karakteristiek cirkelvormig metselwerk heen ‘krult’. De zichtlijnen vanuit de oostzijde van de brug worden hierdoor minimaal verstoord.
Met deze aanpassing is de te overbruggen afstand het kleinst en is een minimale constructie vereist voor ondersteuning. De voetgangersbrug krijgt een breedte van 2 meter met een reling in dezelfde stijl als de monumentale brug. Het fietspad tussen het metselwerk door, voldoet aan de minimaal vereiste breedte van 4 meter voor het hoofdnet fiets.
In het kader van de omgevingsvergunning, zullen de voorgenomen wijzigingen aan het rijksmonument worden beoordeeld door de Commissie voor Ruimtelijke Kwaliteit. Deze onafhankelijke commissie geeft daarover advies aan het DB.
Als er bijvoorbeeld vanwege veiligheidsaspecten in de toekomst aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn bij deze kruising zullen deze niet gezocht worden in de richting van het water, door bijvoorbeeld kade-uitbreiding of constructies.
Bij toekomstige aanpassingen rond dit rijksmonument is het noodzakelijk dat BMA vroeg in de planvorming betrokken wordt voor advies en consultatie.

Participatie
Bewoners zijn blij met de fietsroute, het is een lang gekoesterde wens. Er waren wel gedeelde zorgen betreffende de flora en fauna en er werd gevraagd naar de stand van zaken rond onderzoeken. Met enkele bewoners die zich konden opgeven is een verkennend veldwerk voor het flora en fauna onderzoek, binnen dit doorgaans afgesloten terrein, uitgevoerd.
In alle gespreken met de bewoners kwam steeds naar voren dat zij het als een gemiste kans zien om de kade niet in te richten als verblijfsgebied met bankjes etc. Vanuit de projectopdracht wordt hier niet voor gekozen in verband met de reservering voor de te realiseren stalling voor rondvaartboten.
Daarnaast is in de centrale verkeerscommissie de nadrukkelijke voorkeur uitgesproken voor een voetgangersstrook, vrij van obstakels (bomen, banken etc.).

Vervolg
Na vaststelling van het DO kan gestart worden met de procedure die de afstemming met diensten en bedrijven (Liander, Waternet, telecom etc.) regelt en opstellen van het Bereikbaarheids- Leefbaarheids- Veiligheids- en Communicatieplan (BLVC).
Vanwege het afgesloten karakter van het terrein is de verwachting dat deze producten binnen korte tijd gerealiseerd kunnen worden, met een startdatum in het derde kwartaal van 2019.Omdat er naast de werkzaamheden geen bereikbaarheid voor derden noodzakelijk is en er ook geen extra nutsvoorzieningen worden aangebracht, kunnen de

werkzaamheden naar verwachting binnen 3 tot vier maanden worden afgerond.
Aandachtspunt hierbij is de veilige aansluiting op het dan volop in ontwikkeling zijnde project Oostenburg. Hierover zijn er gesprekken gaande voor definitieve afspraken

Projecten in de directe omgeving
Ligplaatsen Passagiersvaart
Eind 2015 werd binnen het Programma Varen de noodzaak erkend om tegelijk met de voorbereidingen van opzegbrieven voor de A-locaties een aantal alternatieve ligplaatsen (geen opstaplocatie) te realiseren voor de grotere rondvaartboten. De Dijksgracht Oost was als alternatieve ligplaatslocatie al langer in beeld. De definitieve opdrachtformulering voor rondvaart boten en de dekschuiten voor waterbouw-aannemers wordt binnenkort afgerond.
In de afgelopen periode is in de planvorming een intensieve samenwerking en afstemming geweest tussen beide projecten, ondanks het verschil in planvormingsfasen. Bij de inrichting van de langzaam verkeersroute worden voorzieningen getroffen om toekomstige werkzaamheden te vergemakkelijken, maar vooral ook om opbreekwerkzaamheden aan het fietspad voor kabels en leidingen te voorkomen.

Project Oostenburg
Stadgenoot bouwt vanaf 2018 tot en met begin 2023 woningen, parkeergarages en een hotel op het voormalig Stork-terrein aan de VOC-kade. Het gebied wordt na oplevering overgedragen aan het stadsdeel. Er zijn intussen gesprekken opgestart om Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam (PHSA) af te stemmen op de bouwplanning en het ruimtelijk beslag voor logistiek en inrichting. De fietsroute wordt in de definitieve fase aangesloten op het geplande autoluwe maaiveld tussen hotel en spoor. Detailafspraken moeten nog vastgelegd worden.

Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam
ProRail is voornemens om vanaf 2021 tot 2028 groot werk te verrichten aan de bestaande sporen ten noorden en oosten van de langzaam verkeersroute. De werkzaamheden betreffen het verwijderen van bestaande sporen, bodemsanering en de bouw van vrije spoorkruisingen.
In de lopende afstemming over de verschillende uitvoeringsplannen zijn aandachtspunten en raakvlakken in tijd en ruimtebeslag uitvoerig besproken.
De (transport)werkzaamheden hiervoor die mogelijk hinder zullen opleveren voor de langzaam verkeersroute starten niet vóór 2023.
In intensief overleg tussen projectvertegenwoordigers worden BLVC maatregel uitgewerkt en verder afgestemd.

Sprong over het IJ; langzaam verkeersroute Javabrug
In verband met het voornemen om Amsterdam Noord door middel van een langzaam verkeersroute te verbinden met het centrum is er een studie gaande naar een brugverbinding.
De beoogde aansluiting op de voorliggende langzaam verkeersroute is mogelijk een tunnel onder het te vernieuwen spoor, dichtbij de Kattenburgerstraat, aansluitend op een nieuw aan te leggen brug over de Dijksgracht Oost.
De aanleg van de fietstunnel wordt gekoppeld aan de spoorwerkzaamheden die naar verwachting niet vóór 2023 plaatsvinden.
Op dit moment zijn worden diverse schetsontwerpvarianten bestudeerd.