Nota van Beantwoording

Dijksgracht Oost; Langzaam verkeersroute

Reactietermijn: 16 april t/m 25 mei 2018

Versie 1: Concept

Autorisatie	Naam	Paraaf	datum
Opsteller	5.1, 2, e		
Vrijgave			

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
2. Beschrijving definitief ontwerp d.d. 19 november 20183. Ontvangen reacties en beantwoording
4. Conclusie 7
5. Bijlagen

1. Inleiding

Op 25 april 2018 is de eerste informatieavond gehouden voor omwonenden van de Dijksgracht Oost om het voorlopig ontwerp voor de nieuw aan te leggen langzaam verkeersroute toe te lichten.
In april heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum het voorlopig ontwerp vrijgegeven om voor inspraak te worden voorgelegd aan belanghebbenden.
Op 25 april is een inspraakavond gehouden. De reactieperiode voor het inrichtingsvoorstel was vanaf 16 april tot en met 25 mei 2018.
De reacties waren overwegend positief, waarbij in het oog springt dat enkele bewoners ongeveer vijftien jaar geleden betrokken waren bij plannen voor een soortgelijke invulling.
In deze Nota van Beantwoording zijn alle reacties die zijn binnengekomen opgenomen en is per aandachtspunt aangegeven in hoeverre deze reacties zijn verwerkt in het Definitief ontwerp. Voor het overzicht zijn de antwoorden per aandachtspunt geclusterd.

2. Beschrijving definitief ontwerp d.d. 19 november 2018

Stadsdeel Centrum is voornemens om een nieuwe aan te leggen langzaam verkeersroute te realiseren bij de Dijksgracht Oost, ten oosten van de Mariniersbrug. Op dit moment is het een afgesloten gebied met bosschages. Met aanleg van deze ontbrekende schakel van het hoofdnet fiets, wordt een nieuwe ontsluiting vanuit Oostenburg richting centraal station gerealiseerd. De route is tevens een alternatieve korte route voor de schoonmaakauto's van stadsreiniging.
Bij de voorbereiding en uitvoering van de fietsroute wordt rekening gehouden met (technische) reserveringen voor de nachtstalling van rondvaartboten.

Wanneer
Doel
Ander

De openbare ruimte wordt ingericht conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). In het HIOR worden de inrichtingsprincipes voor het stadsdeel centrum beschreven.

De Dijksgracht Oost wordt ingericht met een fietspad van 4,0m breed en uitgevoerd in rood asfalt. De stoep aan de kadezijde wordt 2.30m breed en conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) voorzien van rode klinkerverharding.
De stoep wordt obstakelvrij ingericht. Er worden vanuit dit project aan de kadezijde geen bomen geplant of zitbanken geplaats. Op termijn kan samen met ProRail (eigenaar talud) en vertegenwoordigers van de bewoners een inrichtingsplan gemaakt worden voor het talud.
In het Definitief Ontwerp is de invulling van de openbare ruimte, mede naar aanleiding van de inspraak, verder vorm gegeven.

3. Ontvangen reacties

Ingekomen reacties in geanonimiseerde tabel als bijlage

Beantwoording

Naast de voornamelijk positieve reacties zijn er ook reacties ontvangen van belanghebbenden die liever een andere invulling zagen voor dit gebied.
Er is in gesprekken aangegeven dat er ongeveer 25 jaar geleden reeds over een soortgelijke invulling werd gesproken en dat er ongeveer 15 jaar geleden meer richting kwam in gesprekken , gevolgd door de stedenbouwkundige plannen rond 2009/2010.
Betrokkenen hebben daarom aangegeven blij te zijn met de voorgelegde plannen voor uitvoering.
Kritische opmerking die herhaaldelijk naar voren kwam is dat er nog steeds een sterke voorkeur bij de voorstanders is van een inrichting van de kade als verblijfsgebied met zitbankjes en eventueel verhoogde verblijfsplekken in het talud.

In deze paragraaf wordt per aandachtspunt antwoord gegeven.

Verkeersveiligheid
Auto's, Snor- en bromfietsers mogen geen gebruik maken van het fietspad.

Gevaarlijke kruising
De uiteindelijk gekozen uitwerking voor de aansluiting op de Kattenburgerstraat is tot stand gekomen na intensief overleg met verkeerskundigen en meerdere keren behandeld in de Centrale verkeerscommissie. In samenspraak met vertegenwoordigers van de CVC en belangengroepen is het voorlopig ontwerp aangepast en zijn zo veel mogelijk onveilige aspecten weggenomen.

Omdat de mariniersbrug een rijksmonument is en aantasting van het beeld door kade-uitbreiding, ongewenst is, is ervoor gekozen om de voetgangersentree/uitgang, apart van de fietsentree – uitgang aan te brengen.
Van een kade uitbreiding zoals voorgesteld in het VO is afgezien om dezelfde reden.
De opstel- en steunpunten voor de oost- west oversteek zijn verbreed voor meer veiligheid.
Daarnaast worden extra reflecterende schildjes aangebracht bij de onderdoorgang voor ene beter overzicht en attentie bij weggebruikers.
Voor de veiligheid van de kruisingen wordt in samenspraak met verkeerstactiek en verkeerskundigen verder uitgewerkt welke maatregelen het beste getroffen kunnen worden bij de kruisingen van de Kattenburgerstraat en de Czaar Peterstraat.
Ingrepen met kruisingen onder of boven het maaiveld bij de Kattenburgerstraat zijn voor dit project niet haalbaar gebleken (financieel en technisch). Er zijn gesprekken gaande met grootstedelijk projecten en ProRail om na te gaan of dit bij de grootschalige werkzaamheden aan het spoor (2023 - 2026) eventueel meegenomen kan worden.

Flora en Fauna
Er is een nieuw Flora en fauna onderzoek uitgevoerd.. Op verzoek van de bewoners tijdens de inspraak avond is een vertegenwoordiging met de onderzoekers het gebied in gegaan bij het eerste bezoeken.
De conclusie is dat er geen bedreigde soorten zijn aangetroffen en/of ingrijpende maatregelen getroffen hoeven worden. De ontvangen adviezen voor de uitvoering worden zo veel mogelijk in het bestek opgenomen voor de uitvoering en inrichting.

Inspraakprocedure en richtlijnen
De gevolgde procedure is die van participatie met consultatie van omwonenden/belanghebbenden.
In het verleden zijn er ook bij de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen rond 2009 voor dit gebied , meerdere participatiemomenten geweest voor belanghebbenden.
De richtlijnen en afspraken binnen de gemeente voor een (verkeers)veilige inrichting van de openbare ruimte sluiten aan op het vastgestelde HIOR en de puccini-methode. Bij inrichting van de openbare ruimte worden de plannen hierop afgestemd.
Het Voorlopig Ontwerp voor de maaiveldinrichting is verder uitgewerkt na ingewonnen adviezen en ontvangen reacties.

Medegebruik fietspad
Medegebruik door de voertuigen van stadsreiniging vindt voornamelijk plaats buiten spitstijden als de voertuigen op weg zijn van en naar de binnenstad voor en na winkelsluiting.
Vooral mbt de spitstijden zullen voor de veiligheid van de fietsers nader afspraken gemaakt worden om zo min mogelijk gebruik te maken van deze route. Ook door de CVC is hierop nadrukkelijk gewezen.
Aan beide zijden van de route zullen V-zips worden aangebracht om ongewenst gebruik of toegang door auto's op de route te voorkomen.
De centrale verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam heeft ook geadviseerd/benadrukt dat de Dijksgracht Oost wordt aangelegd als fietspad met een verbod voor brom- en snorfietsen.
Vanaf de aanleg van het fietspad is het fietspad ook verboden voor Auto's.

Inrichting talud
Voor de inrichting en beheer van het talud (eigendom ProRail) kunnen op termijn afspraken gemaakt worden.
Na de werkzaamheden voor het hoog frequent spoor (2023-2026) ontstaan meer mogelijkheden voor herinrichting.
Op ander locaties in de omgeving zijn er eerder afspraken gemaakt voor beplanting en beheer, waarbij rekening is gehouden met eisen voor de openbare ruimte maar ook veiligheidseisen rond het spoor.
De gebiedsmakelaars zijn hiervan al op de hoogte.

Inspraak reacties
De inspraakreacties zijn in de tabel geanonimiseerd openbaar gemaakt. In deze paragraaf wordt per rubriek antwoord gegeven op voorstellen of aandachtspunten.

Voetgangers
In het Definitief ontwerp is de voetgangersruimte verbreedt naar 2,30m ipv 1,80m, exclusief de dekzerk (stenen rand van 50 cm)
Er wordt geen hekwerk of reling aangebracht langs de kade. Voor de veiligheid worden in de bestrating maatregel getroffen om de overgang naar de rand te benadrukken.
De voetgangersstrook wordt niet voorzien van banken, prullenbakken of andere objecten.

Nachtstalling
De reacties en voorkeuren voor de planvorming rond de nachtstalling zijn gedeeld met collega's van programma varen. De belanghebbenden worden bijtijds apart geïnformeerd vanuit dat project nadat de opdracht voor de nachtstalling geformuleerd is en het traject voor de planvorming wordt opgestart.
In dit project worden dwars onder het fietspad alleen mantelbuizen aangebracht om te voorkomen dat indien het besluit genomen wordt tot uitvoering van de nachtstalling het fietspad opengebroken moet worden. Verder worden er geen reservering gemaakt of voorzieningen aangebracht.
Het uitgangspunt is dat de voetgangersstrook/ de kade ook in de toekomst vrij blijft van obstakels en er geen reserveringen worden gemaakt voor nutsvoorzieningen, stallingen etc.

Inrichtingsvoorstel
De Langzaam verkeersroute wordt doelmatig ingericht als ontbrekende schakel van het hoofdnet fiets, zonder voorzieningen die horen bij een verblijfsgebied. De financiering voorziet niet in uitgebreide of afwijkende keuze mogelijkheden. De materiaalkeuze is ook in verband met beheer, daarop afgestemd.

4. Conclusie

Verspreiding en respons
Het verspreidingsgebied omvat ca 2750 adressen tussen Oosterdokseiland, noordelijke deel van Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg en de Blankenstraat.
Op de informatie/voorlichtingsavond, ten behoeve van de bewonersparticipatie, waren ca. 20 burgers aanwezig. De opmerkingen in het verslag van de informatie/inspraakavonden, wordt ook meegenomen als aanvulling op de binnengekomen reacties.

Tijdens het flora en Fauna onderzoek werden de bewoners vertegenwoordigt door 3 personen
Uit de inspraakreacties blijkt een goedkeuring voor inrichting als langzaamverkeersroute.
Er is een nadrukkelijke voorkeur van de omwonenden om de kade in te richten als verblijfsgebied en daar eventueel ook het talud in mee te nemen.
De bewoners hebben daarnaast ook duidelijk te kennen gegeven niet positief te staan tegenover de plannen voor de nachtstalling. Daarbij willen zij vooraf in de planvorming daarvoor actief betrokken worden.
De verbreding van de stoep als loopzone voor voetgangers, geniet ook nadrukkelijk de voorkeur.

Adviezen

De Centrale verkeerscommissie (CVC), heeft het ontwerp goedgekeurd met enkele aandachtspunten en het advies om in de toekomst aan de hand van tellingen en de praktijk, waar mogelijk, verder ingrepen te doen voor verhoging van de verkeersveiligheid.

Bureau monumenten heeft onmiskenbaar aangegeven tegen kade-uitbreiding en daarmee aantasting van het rijksmonument, de Mariniersbrug te zijn. In samenspraak is gekozen voor het apart aanleggen van de voetgangersbrug bij de aansluiting. Met deze ingreep blijven de gewenste maatvoeringen haalbaar en wordt het architectonisch beeld van het monument minimaal aangepast.
Ook na monitoring in de toekomst met eventuele maatregelen die het beeld kunnen aantasten zal dit standpunt worden gehandhaafd.
Het voorstel is om bij vervolgingrepen de uitbreidingsruimte zo veel mogelijk te zoeken tussen het spoor (talud) en de huidige kade..

Vaststelling Nota van beantwoording en het Definitief Ontwerp:

De voor u liggende Nota van Beantwoording en het definitieve ontwerp voor de Dijksgracht Oost zijn ter vaststelling aangeboden aan het Dagelijkse Bestuur van het stadsdeel centrum.

BIJLAGEN

1. Inspraakreacties
2. Brief t.b.v. inspraakavond 25 april 2018
3. Voorlopig ontwerp
4. Verslag bewonersavond 25 april 2018
5. Flora en fauna onderzoek 2018
6. Advies Centrale verkeerscommissie Amsterdam