Rapportage Dekschuiten Dijksgracht Oost

Versie 2.0

November 2017

Opgesteld door [redacted]

PUBLIC MEDIATION
UNRAVELING PUBLIC CONTROVERSIES

Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoudsopgave

Aanleiding 3

Doel van deze rapportage 3

Locatiebeschrijving 3

Plattegrond 4

Partijen 4

Materieel aan de Dijksgracht 7

Trends en ontwikkelingen 7

Zorgen 8

Behoeften en wensen 9

Mogelijke oplossingen 10

Suggestie voor het vervolg 12

Bijlage 1: Geïnterviewden

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. De ontwikkeling van stallingsplaatsen aan de Dijksgracht Oost voor rondvaartboten is voorzien in 2020. In de Dijksgracht Oost ligt al tientallen jaren materieel van waterbouwers en aannemers die in Amsterdam werken. De vraag is of dit materieel verplaatst kan worden naar een andere locatie of dat het kan worden ingepast in het ontwikkelplan voor de Dijksgracht. Omdat we het antwoord daarop niet weten, zijn wij door het Programma Varen en Passagiersvaart gevraagd om verkennende gesprekken te voeren met de bedrijven.

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 uitkomsten daarvan is de verwachting de Dijksgracht binnen enkele jaren zal worden heringericht. Mede om die reden is het zinvol om een beeld te krijgen van de functie van de Dijksgracht-Oost voor de waterbouwers en aannemerij.

Doel van deze rapportage

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de Dijksgracht Oost door de bouwbedrijven zijn gesprekken gevoerd met waterbouwers en aannemers die materieel aan de Dijksgracht hebben en bedrijven die gebruik (willen) maken van de Dijksgracht. Daarnaast is ook met de Gemeente gesproken en met Waternet. De resultaten van die gesprekken zijn vastgelegd in deze rapportage. In de gesprekken is ingegaan op de functie van de Dijksgracht in de bedrijfsvoering. Ook is gesproken over de zorgen en behoeften van de bedrijven met betrekking tot de Dijksgracht Oost, werken op het water in de stad en over de trends en ontwikkelingen die de bedrijven zien.

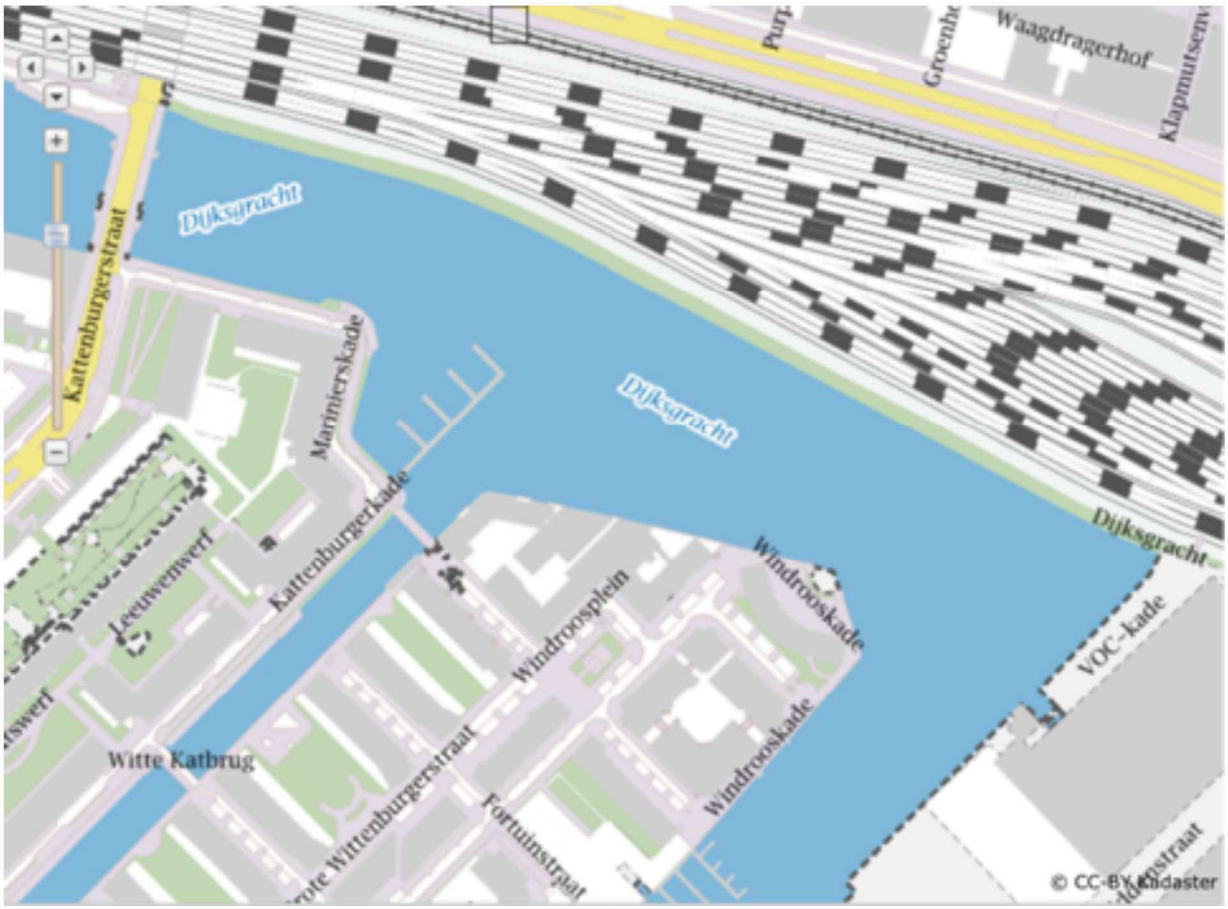
Deze rapportage is dan ook bedoeld om informatie over deze bedrijfstak in de Dijksgracht Oost te verzamelen en te bundelen zodat een gedeeld beeld ontstaat van het huidige gebruik van deze locatie en de behoeften van de bedrijven.

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



Partijen

Voor deze rapportage zijn gesprekken gevoerd met zeven bedrijven, een beleidsmedewerker water van de Gemeente Amsterdam en een nautisch adviseur van Waternet. De gesproken bedrijven zijn Blom B.V., Braams Waterbouw, D. Cornelissen & Zonen B.V., H. van Steenwijk B.V., Mokum Mariteam, PK Waterbouw en Robouw Waterwerken B.V. Een achtste bedrijf, funderingsbedrijf Van't Hek, heeft aangegeven geen materieel te hebben liggen aan de Dijksgracht Oost en geen gebruik te willen maken van deze locatie.

Hieronder staat een overzicht van de verschillende bedrijven (op alfabetische volgorde), de Gemeente Amsterdam en Waternet en hun relatie tot de Dijksgracht:

Blom B.V. is een sleepdienst en dekschuitenverhuurbedrijf met ligplaatsen aan de Pier Afrika bij de Coenhaven in Amsterdam West. Het bedrijf is gespecialiseerd in het duurzaam af- en aanvoeren van materieel en werkt door heel Nederland, België en Frankrijk. Blom voert ook projecten uit in Amsterdam. Het bedrijf heeft ongeveer 70 dekschuiten. Zij hebben geen ligplaats aan de Dijksgracht Oost, maar zijn er wel in geïnteresseerd als de Dijksgracht Oost in de toekomst een hub wordt om er projectmatig materieel te stallen of als er een overslaglocatie komt. Het overgrote deel van de overslag van materialen voor hun projecten vindt momenteel plaats bij de locatie aan de Coenhaven.

Braams Waterbouw is een aannemer van waterbouwkundige werken. 80% van het werk vindt plaats in Amsterdam. Zij hebben twee werkarken en een aantal schuiten van verschillende formaten. Gemiddeld liggen er drie schuiten aan de Dijksgracht Oost. De Dijksgracht Oost dient voor hen als stallingsplek van materieel. Zij hebben geen andere locatie voor de schuiten. De overslag van materiaal van Braams Waterbouw vindt vaak plaats bij de locaties van PK Waterbouw.

D. Cornelissen & Zonen B.V. is een aannemer, hoofdzakelijk gespecialiseerd in weg- en waterbouw. Op dit moment liggen er een dekschuit en een aantal vlotten van het bedrijf aan de Dijksgracht. D. Cornelissen & Zonen B.V. legt materiaal en materieel in de Dijksgracht Oost wanneer zij opdrachten hebben in de stad. Er wordt ook materieel opgeslagen wanneer er korte periodes tussen vervolgklussen zitten. Afhankelijk van de opdracht kan dit dagen tot maanden duren. Op dit moment vervoert D. Cornelissen & Zonen B.V. bouwmaterialen voor werkzaamheden in de stad hoofdzakelijk met vrachtwagens.

H. van Steenwijk B.V. is een aannemer en het merendeel van het werk is waterbouwkundig. De stad Amsterdam is de belangrijkste opdrachtgever. H. van Steenwijk B.V. heeft materieel liggen aan de Dijksgracht Oost. Op dit moment zijn dit vijf tot zes schuiten. In totaal heeft het bedrijf zestien schuiten en stallingslocaties in Zeeburg en Amsterdam West. Daarbij vindt op die locaties af en toe overslag van materialen plaats.

Mokum Mariteam houdt zich bezig met de realisatie van een distributie- en collectienetwerk in de grachten. 90-95 % van hun werk is in de stad. Zij werken volledig elektrisch. Rutte Groep heeft Mokum Mariteam dit jaar overgenomen. Zij hebben nu nog één schip (en ponton van 30m x 5,5m) maar voorzien groei. Op dit moment heeft Mokum Mariteam een ligplaats bij het Food Center aan de Jan van Galenstraat. Bij het Food Center vindt een transitie plaats en verdwijnt deze plek tijdelijk. In de toekomst zal deze ligplaats meer beperkingen hebben

omdat overslag niet meer is toegestaan en de ligplaats waarschijnlijk beperkt zal worden tot nachtstalling. Het bedrijf heeft geen dekschuiten aan de Dijksgracht Oost, maar kunnen daar op dit moment wel materiaal neerleggen via Robouw en PK Waterbouw.

PK Waterbouw is een bedrijf dat aan waterbouw doet in de ruimste zin. Zij zijn gespecialiseerd in watertransport en hebben twintig ruimschuiten. PK Waterbouw heeft twee gehuurde locaties in Amsterdam, bij de Coenhaven en een andere locatie bij de Grasweg. De Grasweg is een calamiteiten locatie en bij de Coenhaven vindt overslag van materieel plaats. PK Waterbouw is op zoek naar een opslaglocatie voor schuiten. Op dit moment kan het bedrijf soms materieel aan de Dijksgracht Oost stallen in overleg met de vier bedrijven die er een vaste plek hebben.

Robouw Waterwerken B.V. is een waterbouwer. In de binnenstad van Amsterdam werken zij alleen voor de gemeente. Het bedrijf heeft een werf bij het Tjotterspad in Amsterdam Zuid. In totaal heeft Robouw Waterwerken B.V ongeveer 24 schuiten. Een deel van de materialen ligt opgeslagen op dekschuiten bij de Dijksgracht Oost. Bij de Dijksgracht Oost liggen momenteel ongeveer 15 schuiten van Robouw Waterwerken B.V. Er ligt geen materieel opgeslagen bij de locatie aan het Tjotterspad.

Gemeente Amsterdam wil stallingsplaatsen maken aan de Dijksgracht Oost voor rondvaartboten als deze niet in bedrijf zijn. Dit creëert extra ruimte en ontlast de steigers in het centrum, waaronder het stationsgebied, bij het Damrak en bij het Rokin. In de Dijksgracht Oost ligt al tientallen jaren materieel van waterbouwers en aannemers die in Amsterdam werken. De informele situatie bij de Dijksgracht Oost is zo gegroeid doordat de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam voorheen gesitueerd was aan de kop van de Dijksgracht West. Op de kade van de Dijksgracht Oost lag materieel van deze dienst dat de aannemers en waterbouwers gebruikten voor hun projecten in de stad. De vraag is of dit materieel verplaatst kan worden naar een andere locatie of dat het kan worden ingepast in het ontwikkelplan voor de Dijksgracht.

Er zijn geen ligplaatsvergunningen afgegeven voor het materieel van de aannemers. De situatie is zo gegroeid en er was geen aanleiding om de informele ligplekken van de bedrijven te formaliseren met vergunningen. De aannemers zijn belangrijk voor de gemeente omdat zij onderhoud en werken uitvoeren in de openbare ruimte, zoals aan bruggen en kades. Mede daarom wil de gemeente met aannemers op zoek naar een goede oplossing.

Waternet Werkt in het gebied van de Dijksgracht in opdracht van de gemeente, in dit geval voor stadsdeel Centrum. Daarnaast doet Waternet het toezicht en de handhaving. Voor de Dijksgracht Oost is geen beleid vastgelegd. Formeel is er voor zo'n type locatie wel een

ligplaatsvergunning nodig, maar de locatie Dijksgracht Oost is altijd buiten schot gebleven. Het ligplaatsenbeleid, als ook het gebruik van de kades en oevers, valt onder de stadsdelen. Hier is dat stadsdeel Centrum. Waternet moet het herinrichtingsplan van de gemeente voor de Dijksgracht als vaarwegbeheerder van de gemeente Amsterdam toetsen aan bijvoorbeeld de eisen aan de veiligheid van vaarroutes.

Materieel aan de Dijksgracht

Samengevat is uit de gesprekken gekomen dat vier aannemers en waterbouwers materieel hebben liggen aan de Dijksgracht Oost. Dit zijn Braams Waterbouw, D. Cornelissen & Zonen B.V., H. van Steenwijk B.V. en Robouw Waterwerken B.V. Momenteel kunnen ook PK Waterbouw en Mokum Mariteam in overleg met de andere aannemers hun varend materieel tijdelijk stallen aan de Dijksgracht Oost. Er wordt geen gebruik gemaakt van de kade voor bijvoorbeeld opslag van materialen. Het aantal schuiten dat aan de Dijksgracht Oost ligt is afhankelijk van de hoeveelheid werk op dat moment. Voor sommigen betekent meer opdrachten minder materieel aan de Dijksgracht. Anderen leggen er juist materieel neer tijdens het uitvoeren van werk. Hier zit geen seizoensritme in en varieert van maand tot maand.

Trends en ontwikkelingen

In de gesprekken over de Dijksgracht Oost met de bedrijven, Waternet en de gemeente is er ook gesproken over de trends en ontwikkelingen die deze partijen in de stad zien. Dit zijn trends en ontwikkelingen op het water en specifiek op het gebied van waterbouw in de stad. Hieruit zijn een aantal observaties naar voren gekomen:

- **Toenemende drukte op het water**: De Amsterdamse grachten zijn de laatste jaren drukker geworden door een toename van het aantal sloepjes en rondvaartboten op het water. Dit kan in de eerste plaats gevolgen hebben voor de veiligheid op het water, wanneer bijvoorbeeld personen zonder vaarbewijs en ervaring zich in sloepjes op het water begeven. Daarbij heeft dit voor sommige aannemers en waterbouwers invloed op de werktijden. Waarbij er bijvoorbeeld nu nog van 07.00u tot 11.00u gewerkt kan worden, zal dit in de nabije toekomst mogelijk verkort moeten worden tot 10.00u. Tenslotte geldt de observatie van toenemende drukte ook in zijn algemeen voor de stad. Deze drukte leidt tot vertragingen en betekent dat het werk anders gepland moet worden.
- **Vraag naar (elektrisch) vervoer over water**: Vanuit de gemeente Amsterdam is er een toenemende vraag naar het vervoer van materieel over het water in schuiten, in plaats van doormiddel van vrachtwagens. Het vrachttransport zal in de toekomst verder ingeperkt worden als de aslast wordt beperkt tot 7,5 ton. Dat is onder andere nodig om de kades van

de grachten te beschermen. Die zijn niet gebouwd om deze zware lasten te dragen. Momenteel ligt de nadruk op de aanvoer van bouwmaterialen. Er wordt ook voorzien dat huis- en bouwafval in de toekomst vaker over het water getransporteerd zal worden. Tevens is er verplichting voor elektrische vaart door passagiersvaartuigen vanuit de gemeente om de emissies in de stad omlaag te brengen.

- **Groei bedrijven en toename werk**: De bedrijven verwachten dat zij gaan uitbreiden in de nabije toekomst. Een eerste reden hiervoor is de toename in de komende jaren in het **waterbouwkundig werk** in de binnenstad van Amsterdam voor aannemers en waterbouwers in de vorm van vernieuwing van kades. Op dit moment is er veel achterstallig werk en worden tijdelijke oplossingen voor langere periodes gebruikt. Een tweede reden voor uitbreiding is de verwachte toename in **werkzaamheden aan gebouwen** in de stad voor de waterbouwers en aannemers. Er zal hiervoor meer vanaf het water gewerkt worden en er zal meer materiaal over het water vervoerd worden. De voorziene groei geldt ook voor de bedrijven die zich bezighouden met het **transport over water**. Dit is gekoppeld aan de hierboven genoemde trend over vraag naar vervoer over water.

- **Schaalvergroting waterbouw**: De verwachting van de waterbouwers en aannemers is dat het bouwtechnisch systeem in de waterbouw hetzelfde zal blijven. Wel vindt er inmiddels een schaalvergroting plaats in de uitvoering en in uitvoerende machines.

- **Verdwijnen overslaglocaties**: In de binnenstad van Amsterdam verdwijnen overslagplaatsen waar materieel van vrachtwagens naar schuiten kan worden overgeslagen. Het verdwijnen van en inmiddels tekort aan overslagplaatsen is een zorg van veel bedrijven, mede in het licht van de toenemende vraag naar het vervoer van materialen over het water.

- **Bouw van woningen:** In Amsterdam worden steeds meer woningen gebouwd. Een van de nieuwste plannen is de wijk Haven-Stad met 40.000 tot 70.000 woningen. Deze wijk zal gerealiseerd worden in het noordwestelijk (haven-) gebied binnen de Ring A10. Voor enkele waterbouwers en aannemers die daar nu gevestigd zijn betekenen deze plannen dat zij in de toekomst op zoek moeten naar een alternatieve locatie.

Zorgen

In de gesprekken zijn enkele zorgen van de bedrijven met betrekking tot de Dijksgracht Oost en werken in de stad besproken:

- **Locatie Dijksgracht Oost:** Dit is voor enkele bedrijven van essentieel belang voor de bedrijfsvoering omdat het de enige locatie is waar ze materieel kunnen neerleggen. Niet alle bedrijven hebben andere locaties tot hun beschikking. Een zorg is dat als er een nieuwe

locatie gevonden moet worden -om schuiten te stallen en materiaal op te slaan- dat dit een grote kostenpost zal worden omdat het verder van het centrum afligt. Deze locatie is ideaal omdat het dicht bij het centrum is en makkelijk toegang biedt naar het IJ. Dit bespaart vaartijd en dus ook de kostprijs van projecten.

- **Verdwijnen overslaglocaties**: Het verdwijnen van overslaglocaties in de stad is een zorg van de aannemers en waterbouwers. Als er meer materieel over het water aangevoerd moet worden zijn er overslaglocaties nodig om schuiten te laden. Er zijn een aantal kleine loswallen in de binnenstad, zoals bij het Westerdok, maar deze zijn niet altijd even goed bereikbaar voor vrachtwagens en bij deze locaties kan geen groot materieel zoals palen overgeslagen worden. Als materieel verder uit de stad overgeslagen moet worden dan zullen de kosten voor opdrachten toenemen door de langere vaartijden.

- **Organisatie bewoners:** De organisatie van bewoners is ook een zorg van de bedrijven, niet zozeer voor henzelf maar voor het gehele project Dijksgracht Oost. Het Vierwindenhuis aan het Windroosplein is een voorbeeld van een goed georganiseerde groep bewoners die zich mogelijk tegen het project zullen keren. Ook de bewoners van de woonboten aan de Dijksgracht West zijn sinds de herinrichting van dat gebied beter georganiseerd dan voorheen. De bewoners moeten goed betrokken worden bij het maken van inrichtingsplannen.

Behoeften en wensen

Tot slot is ook gesproken over de behoeften en wensen van de bedrijven met betrekking tot de Dijksgracht Oost en werken in de stad:

- **Locatie om materieel te stallen**: Bovenal is er de wens om schuiten met materieel bij de Dijksgracht Oost te kunnen blijven stallen. Dit is gekoppeld aan het feit dat sommige bedrijven geen andere locatie beschikbaar hebben. Als de locatie bij de Dijksgracht Oost niet behouden kan worden dan is er behoefte aan een locatie waar diverse bedrijven hun materieel op kunnen slaan tijdens of tussen opdrachten of voor het veilig stallen van materieel in de nacht. Het is dus ook van belang voor de bedrijven dat zij hun materiaal veilig kunnen stallen op de locatie en dat er, indien nodig, na wordt gedacht over beveiliging.

- **Meerdere overslaglocaties**: Daarbij is er, zoals eerder benoemd, de behoefte aan meer overslaglocaties of hubs aan de grens van de stad en in de stad zelf. Een wens is bijvoorbeeld een overslaglocatie bij de Dijksgracht Oost. Dit zou kunnen bestaan uit een stuk kade van 25 meter met een betonnen steiger die bereikbaar is voor vrachtauto's. Daarbij is er behoefte aan regulering van overslaglocaties. Door het tekort vindt er nu vaak

overslag plaats op locaties in openbaar gebied die in een grijze zone vallen. Regulering is gewenst omdat er een zorg is dat er ook bij deze locaties een andere bestemming kan komen (meestal toestaan van woonboten).

- **Afspraken ligplaatsen:** Op dit moment is niet formeel geregeld vastgelegd wie materieel aan de Dijksgracht mag stallen. Dat geeft onzekerheid en onduidelijkheid. Enkele aannemers hebben laten weten dat het gewenst is om duidelijke afspraken te maken over de ligplaatsen. Aan de ene kant omdat het een onzekerheid voor het bedrijf wegneemt. Aan de andere kant ook omdat andere waterbouwers -die nu geen materieel aan de Dijksgracht hebben- een gelijk speelveld willen voor alle bedrijven die in de stad werken.
- **Keuze vervoer over water**: Er is de wens, maar ook de verwachting, dat de gemeente vaker zal kiezen voor het vervoer van materieel over het water. Op dit moment wordt vaak in projecten toch nog gekozen voor het transporteren van bouwmateriaal over de weg.
- **Integraal beleid**: Er is vanuit de bedrijven behoefte aan een meer integraal beleid van de gemeente Amsterdam. Momenteel wordt ieder vraagstuk door een andere afdeling behandeld. Zij raken het overzicht kwijt. Zo hebben naar het idee van de bedrijven, bijvoorbeeld, overslaglocaties in de stad continue door verschillende projecten langzaam een andere bestemming gekregen, terwijl de behoefte hieraan stijgt door vervoer over water.

Mogelijke oplossingen

In de gesprekken over de Dijksgracht Oost met de bedrijven, Waternet en de gemeente zijn een aantal mogelijke (deel)oplossingen voor de herinrichting van deze locatie naar voren gekomen en ook een aantal suggesties voor het formaliseren van de ligplaatsen. Dit zijn de eerste ideeën die we graag met de partijen verder willen uitwerken.

- **Indeling en functie Dijksgracht Oost**: Volgens de aannemers en waterbouwers is er bij de Dijksgracht Oost voldoende ruimte voor zowel de stalling van rondvaartboten als ook schuiten. Van belang is dat er wordt nagedacht over hoe de rondvaartboten en schuiten worden neergelegd. De schuiten kunnen bijvoorbeeld verticaal aan de kade gelegd worden waardoor er ruimte vrijkomt. Er passen dan twee grote schuiten en twee kleine schuiten aan twee palen op 25 meter. Daarbij is het van belang om na te denken over het aanleggen van infrastructuur voor stroom in de kade, aangezien de vraag naar elektrische vaart vanuit de gemeente toeneemt. Mogelijk valt dit deels binnen het project over de herinrichting van de kade. Tenslotte is het, met het oog op de toekomst, van belang om niet alleen na te denken over de indeling maar ook over de functie van de Dijksgracht Oost. Wat betekent de verwachte groei van de bedrijven en de toename in werk in de stad voor de

manier waarop de Dijksgracht Oost gebruikt gaat worden? Moet deze locatie bijvoorbeeld een hub worden voor bouwlogistiek in de stad?

- **Reguleren ligplaatsen**: Er zijn verschillende manieren besproken om de plaatsen voor schuiten te reguleren bij de Dijksgracht Oost. Er is gesproken over bereidheid te betalen voor de locatie, zoals er ook betaald wordt voor andere locaties in de stad. Dit zou op dezelfde wijze kunnen werken als in de haven van Amsterdam, waar waterkavels worden verhuurd tegen marktconforme prijzen.
  Tevens is er gesproken over ligplaatsvergunningen als mogelijkheid om een vaste plek te hebben voor het stallen van materieel.
  Een meer gemixte variant is dat een gedeelte van de Dijksgracht Oost alleen beschikbaar is voor bepaalde typen schepen, in dit geval schuiten die gebruikt worden voor (water)bouw in de stad. In meerdere van deze opties kunnen de plekken ook verhuurd worden aan andere partijen als er geen schuiten liggen.

- **Loskoppelen land en water**: Verder is er gesproken over het loskoppelen van land en water. Er zou besloten kunnen worden dat er bij de Dijksgracht Oost alleen toegang via het water is. Voor toegang tot land moeten aparte afspraken gemaakt worden, waardoor het in dit geval eenvoudiger lijkt om het te beperken tot toegang via het water. Hierbij kan er ook gedacht worden aan de creatie van een hub -voor alle partijen die zich met vervoer over water bezighouden- waar schuiten tijdelijk aan kunnen meren en waarbij materieel over kan worden geslagen op het water.

- **Extra/ Alternatieve locaties**: Een andere optie is het vinden van alternatieve locaties voor de schuiten. Als de verwachte groei voor waterbouw en bouwlogistiek over het water doorzet dan zal ook naar extra locaties moeten worden gezocht. Er kunnen bijvoorbeeld gesprekken gevoerd worden met het havenbedrijf over kleinere beschikbare huurlocaties bij de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven.

- **Overslaglocatie**: Tenslotte zijn er opties besproken voor het creëren van een overslaglocatie van de wal naar het water. Een eerste optie zou kunnen zijn om een locatie in de Dijksgracht Oost te creëren. Een andere optie is om te kijken naar mogelijkheden in de buurt, zo zijn er bijvoorbeeld betonnen kades bij de monumentale loodsen bij de VOC kade. Zijn die beschikbaar als loswal?

Suggestie voor het vervolg

Deze rapportage vormt het startpunt voor het vervolg. Op basis hiervan kunnen we met elkaar op zoek gaan naar praktische oplossingen. De genoemde trends, zorgen en wensen in deze rapportage helpen ons bij het nadenken daarover.

Onze suggestie is om een vervolgbijeenkomst te organiseren en daarin verschillende opties te verkennen en verder uit te werken. Daaraan voorafgaand zullen de randvoorwaarden van de oplossingen geïnventariseerd worden, zoals bijvoorbeeld de fysiek beschikbare ruimte, de ontwikkeling van infrastructuur (fietspad), betrokkenheid van bewoners, type bedrijvigheid en veiligheid. Welke opties vervolgens uitgewerkt worden is aan de deelnemers zelf, maar op basis van deze rapportage kunnen we al wel een lijstje met onderwerpen maken. Bijvoorbeeld:

- Verschillende varianten voor de inrichting van de Dijksgracht Oost
- Mogelijkheden om materieel buiten de Dijksgracht Oost te stallen
- Gedeeld gebruik van de Dijksgracht Oost voor werkzaamheden in de stad
- Opties voor overslag van materialen
- Ontwikkelvarianten in de tijd

Als de opties zijn bedacht en indien nodig ook gecheckt op haalbaarheid, dan volgt een volgende stap waarin we op zoek gaan naar een voorkeursvariant.

[redacted] en [redacted]

November 2017

Bijlage 1: Geïnterviewden

Blom B.V. [redacted]

Braams Waterbouw [redacted]

D. Cornelissen & Zonen B.V. [redacted]

Gemeente Amsterdam [redacted]

H. van Steenwijk B.V. [redacted]

Mokum Mariteam [redacted]

PK Waterbouw [redacted]

Robouw Waterwerken B.V. [redacted]

Waternet [redacted]