Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidelijke IJoever

Nota van beantwoording

Inspraak concept Stedenbouwkundig Plan Dijksgracht

Aan
Van Auke Adema
Doorkiesnummer 020 552 9762
Faxnummer 020 552 9650
E-mail aadema@pmb.nl

Datum Maart 2009
Onderwerp Concept Stedenbouwkundig Plan Kade Dijksgracht

Inleiding

In september en oktober 2007 hebben respectievelijk een informatie- en een inspraakavond plaatsgevonden over het concept Stedenbouwkundig Plan Dijksgracht (concept SP). Dit concept SP besloeg de gehele Dijksgracht inclusief de ontwikkeling op de Kop Dijksgracht. Tussen 16 juli 2007 en 16 oktober 2007 zijn ook schriftelijke inspraakreacties binnengekomen op het geheel. Nadat enkele wijzigingen in het plan zijn aangebracht en een concept Nota van Beantwoording was opgesteld is het concept SP in zijn geheel in de commissie Ruimtelijke Ordeningen en Water (ROW) van mei 2008 teruggetrokken. Daarop is ook de selectieprocedure om te komen tot een eindgebruiker voor de ontwikkelingslocatie Kop Dijksgracht stop gezet.
Wethouder Van Poelgeest heeft toen besloten om de Kop Dijkgracht en de Kade Dijksgracht afzonderlijk (gesplitst) af te handelen. Naar aanleiding hiervan en gesprekken met de woonbootbewoners is het concept Stedenbouwkundig Plan Kade Dijksgracht op enkele punten aangepast. Ook in deze Nota van Beantwoording zijn de resultaten van deze gesprekken waar nodig verwerkt.
Het SP Kop Dijksgracht kent een eigen traject en maakt geen onderdeel uit van deze Nota van Beantwoording. Voorliggende Nota van Beantwoording geeft specifiek antwoord op de inspraakreacties op basis van het gehele concept SP Dijksgracht uit 2007 die van toepassing zijn op het projectgebied van het SP Kade Dijksgracht. Daarnaast beschrijft de nota de wijzigingen die op basis van de inspraak worden voorgesteld.

Het concept SP Kade Dijksgracht behelst de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van de openbare ruimte en het waterprogramma. De Dijksgracht wordt onderverdeeld in een drietal deelgebieden. Van west naar oost zijn dit: Dijksgracht West, Mariniersbrug, Dijksgracht Oost. Ten behoeve van de helderheid en leesbaarheid van deze Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties gebundeld naar deze deelgebieden. Daaronder zijn deze weer verder gesorteerd naar thema. Hieronder staat een lijst van alle inspraakreacties. De nummering bij de thema's waarnaar de reacties zijn gesorteerd verwijst naar deze lijst.

Deze Nota van Beantwoording zal samen met de schriftelijke inspraakreacties, de verslagen van de informatie- en inspraakavond en het concept SP Kade Dijksgracht aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Deze nota is afgestemd met de projectgroep Dijksgracht. In deze werkgroep zijn vertegenwoordigd: Stadsdeel Centrum, Dienst Ruimtelijke Ordening, Binnenwaterbeheer Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam.

Binnengekomen reacties

1. Reacties inspraakavond
2. B. Kat (26 september 2007)
3. Eilandenoverleg Oostelijke Binnenstad, M. van Bodengraven (2 oktober 2007)
4. Eilandenoverleg Oostelijke Binnenstad, J. Verhulst (13 oktober 2007)
5. Eilandenoverleg Oostelijke Binnenstad, T. Neleman (14 oktober 2007)
6. Belangenvereniging Dijksgracht te Water, (15 oktober 2007)
7. Fietsersbond, J.P. Nepveu (15 oktober 2007)
8. Amsterdam Wharf, R. Hooiveld (16 oktober 2007)
9. H. Wolvekamp (17 oktober 2007)
10. Prorail, J.J. van der Lit (18 oktober 2007)
11. Heijmans Vastgoed, C. Dijkshoorn (22 oktober 2007)

Beantwoording:

Dijksgracht West

Verkeer en Parkeren

(1, 2, 4, 6)

▪ *Verschillende insprekers stellen voor van de Dijksgracht een woonerf te maken. Dit geldt ook voor de oostzijde (zie ook: Dijksgracht Oost, maaiveldinrichting)***.** *Verschillende soorten verkeer integreren leidt tot een smaller profiel en meer ruimte voor groen en verblijfsplekken. Daarnaast leren volgens een inspreker de nieuwste verkeerstechnische inzichten dat in gemengde verkeerssituaties de minste slachtoffers vallen.*

Naar aanleiding van de inspraak is er opnieuw gekeken naar de mogelijkheden van de Dijksgracht West een woonerf te maken. Dit blijkt mogelijk. In het concept Stedenbouwkundig Plan is daarom een aangepast wegprofiel opgenomen uitgaande van een woonerf waarbij de verschillende verkeersstromen gemengd zijn. Een voordeel hiervan is inderdaad de verbeterde veiligheid. Daarnaast refereert een kade op één niveau beter aan zowel het grachtenbeeld als aan de nabijgelegen kades aan de Oostelijke Handelskade.
Een ander voordeel is dat dit profiel een smaller wegprofiel oplevert en dat de eerder opgenomen passeervakken komen te vervallen. Voorgesteld wordt de extra ruimte die dit oplevert (60 cm over de gehele lengte van de Dijksgracht en 3 maal 20m^2 inhaalvakken) groen in te vullen. Dit leidt tot ca. 330 m^2 extra groene invulling aan de Dijksgracht West.
Omdat een woonerf in zijn geheel ‘verblijfsgebied’ is, waar ander verkeer als het ware te gast is, wordt voor de strook direct langs het talud niet meer gesproken van ‘verblijfsplekken’. De plekken die als zodanig waren aangegeven in het concept SP blijven gehandhaafd. Deze plekken zijn ook groen ingericht maar zodanig dat hiervan gebruik gemaakt kan worden door bewoners om samen te komen. Er wordt ook nog steeds van uit gegaan dat twee van deze plekken zullen worden ingericht als speelplek.

▪ *Er wordt gepleit voor een parkeerregime vóór alleen vergunninghouders of voor bewoners van de Dijksgracht West.*

Het parkeerbeleid in Amsterdam is vastgelegd in de in 2001 vastgestelde nota ‘Parkeren is Manoeuvreren’. Voorstel van inspreker valt onder het zogenoemde ‘belanghebbendenparkeren’, Hiervan wordt gesteld dat dit alleen wordt toegestaan voor autodelers, carpoolers, huisartsen en verloskundigen. Voor bewoners en bedrijven wordt dit alleen bij uitzondering toegestaan en als voorloper op betaald parkeren. Aangezien betaald parkeren al is ingevoerd op de Dijksgracht zal dat hier niet gelden.

▪ *Een inspreker oppert het idee de autoweg aan de westzijde afwisselend links en dan weer rechts op de kade te situeren. Bij de overgang van de ene zijde naar de ander kunnen dan passeervakken worden aangelegd. Dit voorkomt een 'racebaan' en de weg krijgt een speelser karakter.*	Inspreker reageert hiermee op het eerder voorgelegde wegprofiel. Nu wordt uitgegaan van een woonerf. Door dit profiel in combinatie met andere snelheidsbeperkende maatregelen wordt te snel rijden zo veel mogelijk tegengegaan.
▪ *Er wordt voorgesteld de fietsroute vanaf de Oosterdoksdraaibrug, via de onderdoorgang naar de Piet Heinkade te leiden en zo de Dijksgracht te ontlasten.*	De Zouthaven en de onderdoorgang naar de Kop Dijksgracht hebben een belangrijke passantenfunctie, die zich (gezien de beperkte ruimte) niet verdraagt met een fietsverbinding. Dit gebied wordt ingericht als voetgangersgebied. De voorgestelde omleiding zou waarschijnlijk niet tot een aanzienlijke ontlasting van de Dijksgracht leiden omdat de bestemming van (in ieder geval een deel van) de fietsers anders is dan die van fietsers over de Piet Heinkade. De fietsroute langs de Dijksgracht was al uitgangspunt van het vastgestelde SPvE Oostelijke Handelskade.
▪ *Een inspreker stelt voor de parkeerplaatsen aan de waterzijde te situeren. Hier is dan ook schuinparkeren mogelijk.*	Door het parkeren aan de taludzijde te situeren ontstaat een duidelijker indeling van de openbare ruimte. Aan de taludzijde komen verschillende 'objecten': geparkeerde auto's, verblijfsruimtes, speeltoestellen, etc. Aan de waterzijde wordt juist het zo gewenste vrije zicht op het water en de wandelruimte benadrukt. Verder is parkeren aan de waterzijde minder veilig dan parkeren aan de taludzijde in verband met het te water kunnen raken.

Maaiveld overig

(1, 2, 5, 6)

▪ *Er wordt gevraagd waarom er over het ontwerp van met name de verblijfs- en groenplekken geen inspraak/consultatie wordt georganiseerd?*	In het SP zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte, waaronder de groen- en buurtplekken, opgenomen. Nadere uitwerking van de plekken vindt in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West plaats.
▪ *De vrees wordt uitgesproken dat de verblijfsplekken onder druk komen te staan van toenemende parkeerdruk.*	Het aantal te realiseren parkeerplekken gaat uit van de parkeernorm zoals deze is vastgesteld in het Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade, namelijk maximaal 0,7 per woonboot. In totaal worden er maximaal 29 parkeerplaatsen gerealiseerd voor de Dijksgracht West. De resterende ruimte kan worden ingericht als verblijfplek.
▪ *Door een tweetal insprekers wordt de ruimte voor verblijfsplekken niet breed genoeg geacht. Er wordt gepleit voor verbreding van de kade door middel van een parallelsteiger*	Doordat in het huidige SP wordt uitgegaan van een woonerfprofiel zullen de groen- en buurtplekken 60 cm. breder worden dan eerder opgenomen. Een woonerf heeft bovendien veel meer een verblijfsfunctie dan de huidige erftoegangsweg. Verbreding van de kade door middel van een parallelsteiger is financieel onhaalbaar binnen het vastgestelde budget voor ontwikkeling van de Dijksgracht. Zie verder onder 'Hele plangebied: steigers'.
▪ *De ingetekende lantaarnpalen worden door een inspreker zeer lelijk bevonden*	De huidige verlichting is aan vervanging toe. De voorgestelde nieuwe verlichting is van het type dat algemeen in oa. het Oostelijk Havengebied wordt toegepast, zodat het aansluit bij het geheel. Er wordt vastgehouden aan de keuze voor de type verlichting.
▪ *Er wordt voorgesteld het fietsparkeren niet op de steigers maar op het maaiveld te regelen.*	Per steiger worden twee fietsnietjes geplaatst. De locatie van de fietsnietjes is op basis van de inspraakreactie in het SP Kade Dijksgracht niet benoemd. In de uitwerking van het SP Kade Dijksgracht naar een maaiveldontwerp wordt de locatie van de fietsnietjes bepaald.

Woonboten, ligging

(1, 2, 4, 6, 9)

▪ *Een deel van de bewoners van de Dijksgracht-West heeft bezwaar tegen het aanpassen van de ligging van de woonboten. Zo wordt aangegeven dat het uitzicht verslechtert door het kops leggen van de boten. Boten die zijlings liggen kijken nu, via de zijkant, uit over het Oosterdok. Bovendien liggen deze boten nu met de zijkant op de zon. Een aantal boten is bewust aangepast op uitzicht en bezonning. Door het aanleggen van extra plaatsen, waardoor minder vrije ruimte tussen de boten ontstaat, wordt deze verslechtering van het uitzicht verder versterkt. Hierdoor wordt volgens een inspreker ook het uitzicht vanaf de kade op het water ook minder dan wanneer er meer ruimte tussen de schepen is.*

Er zijn een aantal redenen waarom de voorkeur uitgaat naar het kops leggen van de boten in een zogeheten pianomodel, in combinatie met het uitbreiden van het aantal plaatsen:
- De kans op brandoverslag is minder dan bij langsligging, aangezien er bij langsligging geen ruimte tussen de boten is.
- De boten zijn afzonderlijk beter bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.
- De privacy voor bewoners is groter
- Een kopse ligging maakt aansluiting op het vuilwaterriool makkelijker. Vanaf 1 januari 2005 moeten woonboten zijn aangesloten op een vuilwaterriool. De gemeente Amsterdam heeft besloten deze aansluiting mee te nemen met planontwikkeling in gebieden waar woonbootplaatsen zijn/komen. Aansluiting is een verplichting bij aanpassen van de kade. Bij dubbele (dubbel langszij) ligging van woonboten is het aansluiten van woonboten op riolering erg lastig. De aansluitkosten worden duurder naarmate de boot verder van de kade verwijderd is en de rioolleiding moet over de schepen heen die dichter bij de kade liggen.
- Kleiner inbraakgevaar
- De boten hebben een grotere manoeuvreer ruimte

Echter, in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West wordt gezamenlijk een steigerplan opgesteld. Het SP Kade Dijksgracht doet geen uitspraken over het ontwerp van het steigerplan, maar beschrijft alleen de randvoorwaarden waaraan het steigerplan moet voldoen.

▪ *Meerdere insprekers geven aan dat de uitbreiding van het aantal plekken ten koste zal gaan van de bijzondere sociale samenhang op de Dijksgracht-West.*

Meerdere bewoners geven aan gehecht te zijn aan de huidige ligging. Niet alleen vanwege de exacte locatie maar ook vanwege de mensen naast wie men ligt. De gemeente is zich er van bewust dat deze ligging deels verstoord wordt door een herinrichting van de plaatsen in het pianomodel. Dit wordt in ieder geval deels voorkomen door de bewoners te betrekken bij het steigerplan. Er wordt gezocht naar een ligging waarbij zoveel mogelijk bewoners hun huidige buren als buren behouden. Gezien de relatief beperkte uitbreiding van het aantal plaatsen (van 33 naar 40) wordt het risico dat deze uitbreiding de sociale cohesie zal verstoren bijzonder klein geacht.
Verder wordt de sociale cohesie van de Dijksgracht West in haar geheel mede bepaald door het gezamenlijk gebruik van buurtplekken op de kade.

Kabels en leidingen

(1, 6, 9)

- *Bewoners van de Dijksgracht geven aan graag te worden aangesloten op gas. Volgens een inspreker is dit in een eerder stadium ook toegezegd.*

Er is niet toegezegd de woonboten aan te zullen sluiten op gas. Liander (voorheen Nuon) is verantwoordelijk voor het aanleggen van gas maar heeft geen leveringsplicht. Wel is in een eerder stadium de behoefte onder bewoners aan o.a. aansluiting op gas gepeild. Liander is gevraagd of zij aanleg van een gasleiding op de Dijksgracht wilden overwegen. Liander heeft laten weten aanleg van een gasleiding op deze locatie niet rendabel te achten.
De gesprekken met Liander zijn inmiddels hervat . Liander zal berekenen tegen welk bedrag zij bereid zijn de woonboten op gas aan te sluiten. Dit bedrag kan pas preciezer bepaald worden wanneer er meer duidelijkheid is over het ontwerp van de openbare ruimte. In principe zijn aansluitkosten voor de individuele aanvrager. Over het onrendabele deel zal nader overleg worden gevoerd tussen Liander, de woonbootbewoners en het projectbureau. Indien blijkt dat er voldoende ruimte aanwezig is binnen het vastgestelde budget voor ontwikkeling van de Kade Dijksgracht, wordt het bestuur gevraagd of (en zo ja, welk deel) zij (van) de onrendabele kosten wil dragen.

- *Bewoners bepleiten ook een aansluiting van de Dijksgracht op het glasvezelnet*

Naar aanleiding van deze vraag is contact gezocht met Glasvezelnet Amsterdam . Glasvezelnet Amsterdam geeft aan dat aanleg van glasvezel mee kan gaan bij de aanleg van de overige kabels en leidingen zodra de Dijksgracht wordt aangepakt. Dit geldt voor zowel de Dijksgracht West als de Dijksgracht Oost.
Aansluiten via de toekomstige nutskasten lijkt technisch de beste optie. Glasvezelnet Amsterdam zal worden aangehaakt bij het opstellen van de eisen voor de nutskasten. De reguliere aansluitkosten zijn voor de individuele aanvrager.

- *Er wordt gesteld dat aansluiten op gas en glasvezel haalbaar gemaakt kan worden door de besparingen die het inpassen van in de inspraak gebrachte voorstellen betreffende verlichting, bestrating, behoud bestaande groen en het niet aanleggen van steigers met zich meebrengen.*

De aanpassingen van het SP die naar aanleiding van de inspraak en selectie worden voorgesteld lijken op dit moment niet een zodanig positief financieel effect te hebben dat hieruit de aanleg van gas bekostigd kan worden. Aanleg van glasvezel kan plaatsvinden zonder extra kosten (zie antwoord vorige inspraakreactie).

Mariniersbrug

(1, 5)
Een inspreker heeft tijdens de inspraakavond en schriftelijk enkele voorstellen gedaan betreffende de Mariniersbrug en de hieraan gelegen oversteek van de Dijksgracht (oversteek over de Kattenburgerstraat). Gezien het beperkte aantal voorstellen zijn deze niet verder onderverdeeld:

- *Inspreker stelt voor een zebrapad te situeren bij de oversteek locatie over de Kattenbrugerstraat.*

Op de hoek Piet Heinkade/Kattenburgerstraat, aan de andere zijde van het spoorviaduct, zijn een zebrapad en verkeerslichten aanwezig. Deze vormen een veilig alternatief om de Kattenburgerstraat over te steken. Een tweede zebrapad ter hoogte van de Mariniersbrug belemmert de doorstroming vanaf de Piet Heinkade en leidt tot onveilige situaties omdat automobilisten komende vanaf de Piet Heinkade geen zebrapad zullen verwachten op zo'n korte afstand van het andere zebrapad. Daarnaast rechtvaardigt de verwachte hoeveelheid voetgangers, die ter plaatse van de Mariniersbrug de Kattenburgerstraat zullen willen oversteken, geen zebrapad.

- *Inspreker pleit er voor de te verwijderen hekken van de Mariniersbrug organisch op te nemen in de herinrichting.*

In het definitieve ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte zullen de overbodig geworden hekken van de Mariniersbrug zoveel mogelijk worden hergebruikt langs de waterkant van het betonnen dek bij de aansluiting van de brug op de Dijksgracht. Dit was al als uitgangspunt opgenomen in het concept SP.

Dijksgracht Oost

Verkeer en parkeren
(1, 4, 7)

- *Er wordt geopperd om, als oplossing voor de beperkte groene invulling van de Dijksgracht Oost ook hier uit te gaan van een woonerf. Dit zou dan een woonerf van 4,5 meter breed kunnen zijn in plaats van een wegprofiel van 6,15 meter.*

Net als de Dijksgracht West zal nu ook de Dijksgracht Oost worden ingericht als woonerf. Het wegprofiel wordt wel breder dan de hier voorgestelde 4,5 meter. Het nu voorgestelde profiel van 6 meter is minimaal benodigd om de verschillende verkeersstromen hier veilig samen te laten komen, recht te doen aan Hoofdnet Fiets en ruimte te laten voor bomen aan de waterzijde.
Ook hier geldt dat door inrichting als woonerf er een strook van 60 cm. breedte extra over de gehele lengte van de Dijksgracht Oost groen zal worden ingevuld. In totaal levert dit een toevoeging van groen van ca. 300 m^2.

- *Een inspreker stelt dat als het voor andere bedrijven niet is toegestaan met autoverkeer op de Dijksgracht Oost te komen dat dit ook niet kan gelden voor een gemeentelijk bedrijf. Er zouden dan ook geen veegauto's (langzame tractie) over de Dijksgracht Oost mogen rijden.*

De weg zal geschikt zijn voor alterend eenrichtingsverkeer (op gezette tijden heen en terug) voor de langzame tractie van de reinigingsdienst van het stadsdeel. Deze elektrische wagens (in technische zin geen auto's) moeten nu nog dagelijks via de Piet Heinkade omrijden om van het Storkterrein naar de binnenstad te komen. Dit betekent productie- en tijdsverlies. Voor het laden- en lossen van goederen, bij bijvoorbeeld verhuizingen, zal de weg ook toegankelijk moeten worden voor bestemmingsverkeer. Om zoveel mogelijk vast te houden aan het uitgangspunt van een rustige route voor fietsers wordt ander verkeer hier niet toegestaan. Door middel van een technische oplossing zal de toegang worden beperkt.

- *De Fietsersbond is beducht voor gebruik van de oostzijde als sluiproute. En stelt voor dit te voorkomen d.m.v. bijvoorbeeld verzinkbare paaltjes.*

In het SP is hierover het volgende opgenomen:
"Toezicht voorkomt dat het bestemmingsverkeer in twee richtingen gaat rijden. De signaleringsborden op de Kattenburgerstraat dienen hiervoor *helder te zijn"*. Vast staat dat het gebruik van de Dijksgracht Oost als sluiproute moet worden voorkomen.

Maaiveldinrichting overig
(1, 4)

- *Een inspreker geeft aan dat de Dijksgracht Oost nu een mooi rafelrandje is waar kinderen kunnen spelen en 's avonds mooie duisternis heerst. Verder zijn het huidige water en groen ook waardebepalend voor de plek en de woningen aan de overzijde. Ontwikkeling van deze waterkant kan leiden tot vertrek van bewoners aan de overzijde en daarmee schade toebrengen aan de sociale cohesie.*

De Dijksgracht Oost is in de huidige situatie niet toegankelijk voor onbevoegden. Gezien de huidige functie van het talud als opslaglocatie voor materialen van onder meer de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, is deze locatie ook erg onveilig voor bijvoorbeeld spelende kinderen.
Als de plannen conform het SP worden uitgevoerd zal de Dijksgracht Oost een rustige kade worden waar volop gespeeld kan worden.
De duisternis is een bijzondere waarde die, vanwege het uizicht op deze locatie, gezien kan worden als woonkwaliteit voor de overzijde van de gracht. Aangezien de Dijksgracht Oost woongebied wordt is verlichting noodzakelijk.
De kans dat de voorgestelde ingrepen aan de Dijksgracht Oost zullen leiden tot waardevermindering en/of vermindering van het woongenot aan de overzijde van de Dijksgracht wordt klein geacht.

- *Volgens een inspreker zijn het groen en het uitzicht in het concept SP ondergeschikt aan de autoverkeerfunctie en ligplaatsen. Het groen aan de oostzijde is echter essentieel voor de bewoners van de Oostelijke Eilanden i.v.m. gebrek aan groen en/of park elders.*

De Dijksgracht Oost bestaat nu uit een groen talud waarop diverse bouwmaterialen zijn opgeslagen. In het ontwerp uit het SP worden de bouwmaterialen en een deel van het groen vervangen door verharding, verschillende groenplekken en een bomenrij dat het spoorwegemplacement deels aan het zicht zal ontrekken. Daarnaast blijft het spoortalud over de hele lengte van de Dijksgracht Oost groen. Al met al zal de Dijksgracht Oost, ook in de nieuwe situatie, een groene uitstraling krijgen en bovendien voor iedereen toegankelijk zijn.

- *Een inspreker vraagt om meer groenplekken met zicht op water en stelt voor twee vissteigers met zitbanken aan te leggen, één tegenover de Kattenburgervaart en één tegenover de Wittenburgervaart.*

Het aantalligplaatsen voor woonboten aan de Dijksgracht wordt uitgebreid. In 'Hele plangebied, woonboten, uitbreiding en toewijzing extra plaatsen' wordt dieper ingegaan op de noodzaak het aantal plaatsen uit te breiden. Gezien de uitbreiding van het aantal plaatsen en het reserveren van plaatsen voor bedrijfsschepen, is er geen ruimte voor de aanleg van twee vissteigers. Wel kunnen de steigers tbv de ontsluiting van de woonboten gebruikt worden als vissteiger, omdat deze openbaar toegankelijk zijn. Ook zal de locatie voor de bedrijfsboten niet altijd bezet zijn waardoor het ook hier mogelijk is te vissen. Ter hoogte van de Wittenburgervaart wordt bovendien een verblijfsplek ingericht die zicht biedt op het water.

Woonboten en bedrijfsschepen, ligging
(1, 3, 8)

- *Een inspreker bepleit aan de oostzijde te kiezen voor de variant met de minste ligplaatsen en de meeste ruimte tussen de boten. Dit bevordert het uizicht en komt volgens de inspreker overeen met het beleid van de Centrale Stad dat een geringe groei van het aantal woonboten in de stad voorstaat.*

Op de noodzaak van uitbreiding van het aantal plaatsen wordt uitgebreid ingegaan onder 'Hele plangebied. Woonboten, uitbreiding en toewijzing extra plaatsen'. Gezien deze noodzaak is gekozen voor de variant met de meeste ligplaatsen, 20 in totaal.
Voor wat betreft het beleid van de Centrale Stad kan gesteld worden dat uitbreiding van het aantal woonbootplaatsen aan de Dijksgracht altijd uitgangspunt is geweest in de planvorming, waaronder het vastgestelde SPvE Oostelijke Handelskade en het vastgestelde bestemmingsplan Oostelijke Handelskade. Er werd tot aan dit SP zelfs uitgegaan van uitbreiding tot een totaal van 80 woonbootplaatsen aan de Dijksgracht. In het SP is sprake van 61 plaatsen, voornamelijk door de noodzaak locatie te bieden aan dekschuiten aan de Dijksgracht Oost.

▪ *Een inspreker meldt bezwaar te hebben tegen het afmeren van dekschuiten in de Dijksgracht tegenover Wittenburg. De inspreker heeft een bouwvergunning (BWT 81-07-0036) voor het afmeren van drijvende steigers tegenover ligplaats. De ruimte tussen de dekschuiten, 32 meter uit kade, en de drijvende steiger, 21 meter uit de kade, is volgens insprekers niet voldoende voor het manoeuvreren en afmeren van een sleep-duw boot met de betreffende dekschuiten, te meer daar de lengte van de af te meren schepen aan de drijvende steigers meer kan zijn dan 21 meter.*

Na overleg met de inspreker en enkele dekschuiteigenaren, kan het volgende worden geconcludeerd:
- Inspreker geeft aan dat aan de steiger hooguit een enkele keer schepen zullen aanmeren van maximaal 40 meter lengte. Dit zal hier echter maar heel soms gebeuren. Over het algemeen zal het om kleinere schepen gaan.
- Een dekschuit is maximaal 32 meter lang aan de Dijksgracht Oost. Er zullen hooguit enkele dekschuiten van deze afmeting liggen. Als deze precies tussen twee andere rijen dekschuiten van 32 meter lang ligt, en dus geen ruimte heeft zijwaarts te manoeuvreren, heeft zo'n dekschuit maximaal 37 meter extra (32 meter dekschuit, 5 meter sleepcombinatie) nodig om uit te kunnen varen. In totaal is 109 meter (32 m stalling dekschuit, 37 m manoeuvreerruimte en 40 m voor het schip aan de overzijde) nodig.
- In de slechtst denkbare situatie kan bovenstaande situatie voorkomen op een locatie waar de Dijksgracht maximaal 100 meter breed is. In dit geval klopt het verhaal van de inspreker.

Bovenstaand scenario zal zeer zelden, of niet voorkomen. Er zal hoogst zelden een schip van 40 meter lang aan de steiger liggen en ook de geschetste situatie aan de zijde van de dekschuiten zal weinig voorkomen. De gereserveerde ruimte voor dekschuiten is ca. 235 meter lang. De kans dat bovengenoemde ligging van de dekschuiten precies tegenover de steiger van inspreker zal voorkomen is uiterst gering. Mocht bovenstaand scenario in de praktijk al eens voorkomen dan is het zaak dat inspreker en eigenaar van de betreffende dekschuit(en) hierover goede afspraken maken. In het uiterste geval kan hierbij Binnenwaterbeheer Amsterdam worden ingeschakeld.
Al met al wordt in het bezwaar van inspreker geen reden gezien af te zien van de reservering van ruimte voor dekschuiten.

(Geluids)overlast

(1)

▪ *Een inspreker vindt dat de geluidsoverlast van treinen langs de Dijksgracht Oost en van verkeer over de naastgelegen Piet Heinkade voor bewoners aan de overzijde van de Dijksgracht Oost, steeds verder is toegenomen. Dit komt volgens de inspreker mede door de weerkaatsing van de bebouwing aan de Piet Heinkade en Convention Factory en door de komst van de Piet Heintunnel. Volgens inspreker is het maximum voor wat betreft geluidsoverlast nu bereikt. Inspreker verwacht dat de plannen voor de Dijksgracht Oost echter zullen leiden tot nog meer overlast.*

Er zijn twee belangrijke redenen voor de voorkeur de Dijksgracht Oost te ontsluiten voor de zogenaamde langzame tractie van de reinigingsdienst van stadsdeel Centrum. Vanuit het stadsdeel Centrum is de wens om het Storkterrein via de Dijksgracht Oost te ontsluiten voor hun 'langzame tractie' van de afdeling reiniging, omdat enkel ontsluiting via de oostzijde van het Storkterrein erg nadelig is voor de bedrijfsvoering. Ontsluiting via de Dijksgracht Oost leidt tot een aanzienlijke tijds- en productiviteitswinst. Bovendien acht de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer het onwenselijk dat de langzame tractie zich grotendeels via de Piet Heinkade naar het centrum zal blijven begeven, wat gebeurt als de Dijksgracht Oost niet wordt ontwikkeld. Dit belemmert de doorstroming op de Piet Heinkade.
Deze langzame tractie bestaat uit voornamelijk elektrisch aangedreven voertuigen die niet harder mogen rijden dan 25 km/uur. Op de Dijksgracht Oost zullen ze overigens, vanwege het woonerfprofiel, niet harder mogen rijden dan 'stapvoets' (in de praktijk 15 km/u). Deze wagens zorgen voor een lage geluidsbelasting. Het niveau hiervan moet voldoen aan de ARBO-eisen voor werknemers die voortdurend in de buurt van deze wagens moeten werken. Verder zal de Dijksgracht Oost alleen toegankelijk worden voor laden- en lossen door bestemmingsverkeer, fietsers en naar alle waarschijnlijkheid brommers. Dit alles zal niet leiden tot onaanvaardbare extra geluidsbelasting. Het geluidsniveau blijft onder dat van het naastgelegen spoorverkeer.

▪ *Een inspreker wijst er op dat de langzame tractie niet alleen leidt tot geluidsoverlast maar ook tot visuele overlast van de 7 keer 60 karretjes heen en 7 keer terug per dag.*

In de beantwoording van voorgaande inspraakreactie wordt aangegeven waarom de voorkeur uitgaat naar ontsluiting van de Dijksgracht Oost voor de langzame tractie van de reinigingsdienst van stadsdeel Centrum. Ook is eerder aangegeven dat deze karretjes niet zullen leiden tot een hogere geluidsbelasting dan nu optreedt op deze locatie. Het is evident dat zicht op deze karretjes niet voor iedereen een ideaal beeld scheppen. Aan de andere kant horen deze karretjes bij het straatbeeld van een stad en is de frequentie van langsrijden dermate laag dat in deze inspraakreactie geen reden wordt gezien om af te zien van de voorkeur voor ontsluiting voor de langzame tractie.

Hele Plangebied

Reden ontwikkeling Dijksgracht

(1)

▪ *Een inspreker zegt eerder begrepen te hebben dat de enige reden om de Dijksgracht te ontwikkelen is 'omdat er geld voor is'.*

Vanaf het begin is de planontwikkeling voor de Dijksgracht onderdeel geweest van de integrale gebiedsontwikkeling binnen het project Zuidelijke IJoever. De belangrijkste redenen voor ontwikkeling van de Dijksgracht zijn, en waren:
- Realiseren van een recreatieve, groene fietsverbinding tussen de oostelijke binnenstad en het centrum. Deze loopt straks van de Czaar Peterstraat, via het Stork-terrein, de Dijksgracht en Oosterdokseiland naar het centrum.
- Realiseren extra woonbootplaatsen.
- Ontsluiting van de Dijksgracht Oost voor de langzame tractie van de reinigingsdienst van stadsdeel Centrum.

Bomen en milieu hele Dijksgracht

(1, 4, 5, 6)

Meerdere insprekers reageerden naar aanleiding van de bomen aan de waterzijde van de Dijksgracht West die volgens het concept Stedenbouwkundig Plan moeten verdwijnen. Ook over het groen en bomen op de rest van de Dijksgracht kwamen meerdere reacties binnen. Tijdens de inspraakavond is aangegeven waarom de bomenconsulent van de gemeente Amsterdam van mening is dat deze bomen vervangen/verwijderd moeten worden. Hierop werd de onafhankelijk van de bomenconsulent in twijfel getrokken. Naar aanleiding hiervan is besloten een onafhankelijk advies te vragen over de bomen op de Dijksgracht. Belangrijkste conclusie uit het rapport is dat behoud van bomen bij reparatie van het drainagesysteem van de kade niet mogelijk is. Wel wordt aangegeven dat als deze reparatie niet of anders wordt uitgevoerd, dat de bomen (deels) wel behouden kunnen worden. Verder wordt geconcludeerd dat geen van de bomen aan de Dijksgracht (zowel west- als oostzijde) geschikt zijn voor herplanten.

Daarnaast is het wegdek over de gehele Dijksgracht West van slechte kwaliteit. Met name de vele kuilen in het wegdek vallen op. Zeer waarschijnlijk worden deze veroorzaakt door de slechte grondkering onder de kade. Hierdoor spoelt grond met het drainagesysteem mee de Dijksgracht in. Dit kan worden tegengegaan door bij de herprofilering een waterdoorlatend doek te gebruiken om deze uitspoeling tegen te gaan.

Omdat er nog enigszins onduidelijkheid bestaat over de exacte oorzaak van de slechte kwaliteit van het wegdek wordt in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West nader onderzoek verricht naar het technisch probleem. Vervolgens zal gemeente en bewoners gezamenlijk een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor bomenbehoud in relatie tot de noodzaak van het oplossen van de technische problemen aan de kade. Naar aanleiding hiervan wordt bekeken of de huidige kadebeplanting behouden kan blijven.

Hieronder volgen de inspraakreacties betreffende bomen en milieu.

▪ *Een inspreker wil dat de bomen en het groen dat verdwijnt aan de oostzijde herplant wordt op de Dijksgracht West of op de Kop.*

Gemeente en bewoners laten gezamenlijk een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het bomenbehoud in relatie tot het noodzakelijk onderhoud aan de kade. Naar aanleiding hiervan wordt bekeken of de huidige kadebeplanting behouden kan blijven.

▪ *Verschillende insprekers vragen om meer inzicht in de technische redenen om de bomen aan de waterzijde te moeten verwijderen. Hier wordt geopperd dat als de bomen aan de waterzijde echt moeten verdwijnen, er zoveel mogelijk worden teruggeplaatst.*	Omdat er nog enigszins onduidelijkheid bestaat over de exacte oorzaak van de slechte kwaliteit van het wegdek wordt in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West nader onderzoek verricht naar het technisch probleem.
▪ *Volgens deze inspreker is de 40 cm ruimte in L-vorm in de kade van de Dijksgracht West juist de ideale ondergrondse groeiplaatsinrichting. Hierdoor wordt de kade juist verstevigd. De bestaande bomen zouden dus kunnen blijven staan.*	Zie bovenstaande beantwoording.
▪ *Er wordt gevraagd om meer variatie in soorten en afstand tussen bomen dan opgenomen in het concept SP.*	Vanwege de gewenste uitstraling van de kade, die ook echt moet refereren aan het beeld van een kade, gaat de voorkeur uit naar een heldere indeling van de bomen aan de waterzijde. De taludzijde, waar aan de Westzijde veel bomen blijven staan en waar extra groen wordt gerealiseerd, zorgt voor een meer organisch beeld. Maar, zoals ook uit eerdere beantwoording blijkt, wordt in overleg met bewoners nagegaan in hoeverre de bestaande kadebeplanting behouden kan blijven.
▪ *Een inspreker stelt dat het Eilandenoverleg Oostelijke Eilanden aanwezig wil zijn bij het verplichte flora- en faunaonderzoek.*	Binnen het vastgestelde Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (PLABERUM) van de gemeente Amsterdam zijn een aantal momenten vastgesteld waarop getoetst wordt of, en welke door de Flora en Faunawet beschermde planten en dieren zich in het plangebied bevinden. Verder wordt aangegeven of er maatregelen nodig zijn om deze te behouden, of dat ontheffing van de wet moet worden aangevraagd. In het kader hiervan is in 2003 een natuurtoets uitgevoerd. Hieruit blijkt dat uitvoering van de plannen voor de Dijksgracht zal leiden tot verstoring of verontrusting van de biotoop van een aantal onder de Flora en Faunawet vallende soorten fauna. Het betreft echter soorten waarvan het voortbestaan van de populatie in Nederland niet wordt bedreigd. Geconcludeerd wordt dat een ontheffing naar alle waarschijnlijkheid zal worden verleend, zeker als aan een aantal mitigerende maatregelen wordt voldaan. De eerdere toetsen zullen, conform het PLABERUM, voor start van de uitvoering door de Dienst Ruimtelijke Ordening worden geactualiseerd. Op dat moment zal ook ontheffing worden aangevraagd en worden aangegeven welke mitigerende maatregelen genomen zullen worden. Het is niet gebruikelijk dat bij deze laatste inventarisatie van flora en faunasoorten bewoners of derden aanwezig zijn. De inventarisatie moet en zal voldoen aan de wettelijke eisen. Er zijn geen bijzondere reden om in het geval van de Dijksgracht wel derden uit te nodigen bij deze laatste inventarisatie.
	Verkeer en parkeren (1, 2, 4, 5, 6, 7)
▪ *Twee insprekers, waaronder de Fietserbond hebben een voorkeur voor een wegdek van 'rood' (heidepaars) asfalt voor de hele Dijksgracht*	Vanwege de gewenste uitstraling van de kade wordt vastgehouden aan materialisering zoals opgenomen in het SP. Een aparte kleur wegdek, die met name moet uitstralen dat het gebied voor fietsers bedoeld is, verhoudt zich slecht met het profiel woonerf.

▪ *Een inspreker stelt voor alleen een fietspad aan te leggen waarop autoverkeer is toegestaan voor bestemmingsverkeer.*

Er is voor gekozen de hele Dijksgracht in te richten als woonerf waar verschillende soorten verkeer samen komen. De Dijksgracht Oost wordt weliswaar d.m.v. een technische oplossing of toezicht alleen toegankelijk voor fietsers, voetgangers, langzame tractie en bestemmingsverkeer maar hier is voor gekozen om te voorkomen dat deze zijde gebruikt zal worden als sluiproute en daardoor het rustige groene karakter verliest.

▪ *Er wordt gepleit voor een brommer- en scooterverbod.*

Aan de westzijde is het naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk een brommerverbod in te stellen aangezien hier ook autoverkeer mogelijk is. Bovendien betreft het hier een openbare, doorgaande route. Voor de Oostzijde wijst een inspreker er op dat een brommerverbod ook voor de Oostzijde niet mogelijk zal zijn omdat de langzame tractie wettelijk gezien onder de definitie van bromfiets valt. Een eerste check (zie de Wegenverkeerswet 1994) lijkt dit te bevestigen. Een brommer- en scooterverbod wordt niet opgenomen als uitgangspunt in het SP Kade Dijksgracht.

Woonboten, uitbreiding en toewijzing extra plaatsen

(1, 2, 4, 6, 9)

▪ *Een inspreker stelt dat openbare ruimte een schaars goed is. Volgens deze inspreker neemt dit bij erfpachtuitgifte van woonbootplaatsen af. Inspreker vindt dit een reden om hier van af te zien.*

In 2008 is een juridisch proefproces doorlopen over de rechtsgeldigheid van aanlegovereenkomsten, de overeenkomst waarbij een vergoeding (vergelijkbaar met erfpacht) wordt gevraagd voor het gebruik van een plaats op het water. Uitkomst hiervan is dat de aanlegovereenkomst niet rechtsgeldig is verklaard. Dit betekent dat ook bij de Dijksgracht wordt afgezien van het uitgeven van woonbootplaatsen door middel van een dergelijke overeenkomst.

▪ *Een inspreker stelt dat de uitbreiding plaatsvindt omdat stadsdeel Centrum boten van andere plekken kwijt wil. Een ander stelt dat de gemeente niet hard kan maken dat de extra plaatsen ook echt nodig zijn. Er is alleen een oude wachtlijst met 12 plaatsen.*

Tijdens behandeling van het bestemmingsplan IJ-oever in juli 1994 is een motie aangenomen waarbij de gemeenteraad zich heeft gecommitteerd aan een inspanningsverplichting om minimaal 260 ligplaatsen voor woonboten in het IJ-oevergebied (Gebied Zuidelijke IJ-oever en Houthavens) te realiseren. Hierbij ging het om het handhaven/conserveren van het bestaande aantal ligplaatsen en niet om uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Om dit aantal in het totale IJoevergebied te halen werd in het SPvE Oosterlijke Handelskade uitgegaan van uitbreiding van het bestaande aantal ligplaatsen langs de Dijksgracht tot 80 woonbootligplaatsen: 40 aan de westzijde (ipv huidige aantal van 33) en 40 aan de oostzijde. De 47 extra woonbootplekken zouden in principe ter vervanging zijn van plaatsen die elders in het projectgebied Zuidelijke IJoever zouden verdwijnen. Volgens de laatste actualisatie van het aantal woonbootplekken (al gerealiseerd of in plannen) zouden er nu 242 woonbootplekken in het projectgebied gerealiseerd worden. In dit aantal is wel het voorstel verwerkt om aan de oostzijde van de Dijksgracht 20 plaatsen te laten vervallen om zo het nijpende ruimteprobleem van een deel van de natte aannemerij in Amsterdam op te lossen. Er worden minder woonbootplaatsen gerealiseerd dan eerder vastgelegd.

Over genoemde wachtlijst: vroeger kon men zich op een zo geheten wachtlijst laten zetten. Deze had echter geen status en was veeleer een inventarisatie van de vraag naar ligplaatsen. Enige jaren geleden is de lijst geschoond. Er staan nog 12 kandidaten op. Afgesproken werd toen dat, als overgangsregeling, bij beschikbare plekken met een aanlegovereenkomst de kandidaten op de wachtlijst als eerste zouden worden benaderd. Aangezien alle extra plaatsen aan de Dijksgracht ter vervanging van plaatsen elders (uit het projectgebied Zuidelijke IJoever en uit stadsdeel Centrum) zullen dienen, en er geen sprake meer kan zijn van aanlegovereenkomsten, heeft deze wachtlijst geen betrekking op de Dijksgracht.

▪ *Verschillende insprekers pleiten voor het toewijzen van de extra woonbootplaatsen aan woonboten die elders in de binnenstad moeten verdwijnen, boven woonboten uit Zuidelijke IJoever-gebied en boven het verpachten nieuwe plekken. Volgens insprekers heeft het stadsdeel Centrum namelijk zonder inspraak besloten dat 26 boten van elders binnen het stadsdeel naar de Kattenburgervaart en de Windrooskade worden verplaatst. De insprekers hebben bezwaar tegen deze locaties voor het afmeren van woonboten en willen dat deze boten naar de nieuwe plekken aan de Dijksgracht gaan. In dit verband wordt verzocht om een betere afstemming tussen stadsdeel, Binnenwaterbeheer en de projectgroep Zuidelijke IJoever.*

Zoals hierboven wordt gesteld wordt er niet langer uitgegaan van het sluiten van aanlegovereenkomsten. Gezien de oorspronkelijke reden uit te gaan van uitbreiding van het aantal woonbootplaatsen, vervanging van plaatsen elders uit het Zuidelijke IJoever gebied, wordt hier voorrang aan gegeven. Dit betekent dat allereerst, afhankelijk van uitkomsten van gaande planvorming elders in het Zuidelijke IJoevergebied, hiervoor plaatsen zullen worden gereserveerd. Tot begin 2013 zullen er bovendien een aantal plaatsen worden gereserveerd voor tijdelijke huisvesting van boten uit het Oosterdok. De overige plaatsen (en na 2013 ook de in eerste instantie gereserveerde plekken voor boten uit het Oosterdok) zullen worden ingezet ter vervanging van plaatsen die elders binnen Stadsdeel Centrum verdwijnen.

In de projectgroep Dijksgracht nemen o.a. Binnenwaterbeheer Amsterdam en het stadsdeel Centrum zitting. Er is steeds sprake geweest van afstemming en overleg. Bovenstaande verdeling van de extra plaatsen is daarvan de uitkomst.

Vanuit het project kan verder geen uitspraak worden gedaan over de aanwijzing door het stadsdeel van specifieke locaties als ligplaats voor woonboten binnen het stadsdeel.

Steigers

(1, 2, 5, 6)

▪ *Enkele insprekers stellen voor door middel van een parallelsteiger (zowel aan de oost- als aan de westzijde) de kade te verbreden. Aan de westzijde blijft er dan meer ruimte voor groen- en verblijfsplekken, aan de oostzijde kan er zo groen worden gespaard.*

Het aanleggen van een parallelsteiger aan de Oost- en Westzijde van de Dijksgracht is budgettair niet haalbaar. Alleen al de aanleg van een parallelsteiger aan de Westzijde wordt begroot op € 1,5 miljoen. Dit geld is niet beschikbaar binnen het budget voor ontwikkeling van de Dijksgracht. Daarnaast wordt al eerder in dit document aangegeven dat is gekozen voor een woonerf. Dit leidt tot meer ruimte voor groen langs de gehele Dijksgracht, ten opzichte van het ter inspraak voorgelegde concept SP.

▪ *De geplande steigers zijn volgens een inspreker te smal. Inspreker stelt voor de steigers te verbreden door de aanlegpalen gedeeltelijk in de steigers te verwerken.*

Het verbreden van de loopsteigers is een kwalitatieve verbetering. Er moet nog worden onderzocht of dit ook financieel (binnen het door de gemeenteraad budgettair vastgestelde kader voor de Dijksgracht) en technisch haalbaar is. Zoals ook eerder genoemd stelt de gemeente binnen de in het SP Kade Dijksgracht genoemde randvoorwaarden en in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West gezamenlijk een steigerplan op.

▪ *Daarnaast wordt gepleit voor maatwerk, ook steigers langer dan 11 meter moeten mogelijk zijn. Er wordt aangegeven dat dit bij het Westerdokseiland ook zou zijn gebeurd.*

Bij het Westerdokseiland werd in eerste instantie uitgegaan van een standaard steigerlengte van 8 meter. Dit bleek niet voor alle woonboten toereikend. Uiteindelijk is afgesproken dat voor boten waar dit aantoonbaar het geval was maatwerk zou worden geregeld.
Uit een inventarisatie van Binnenwaterbeheer Amsterdam blijkt dat 11 meter lengte voor alle boten aan de Dijksgracht West voldoende is om de boot te ontsluiten. Hierbij is overigens geen rekening gehouden met de voorkeur van de bewoners voor het met kop of staart aan de kade willen liggen. Dit is destijds ook niet gebeurd bij het Westerdokseiland. Al met al wordt 11 meter voldoende geacht voor de ontsluiting van de huidige woonboten aan de Dijksgracht.

Zoals ook eerder genoemd stelt de gemeente binnen de genoemde randvoorwaarden in het SP Kade Dijksgracht en in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West gezamenlijk een steigerplan op. Daarmee staat de vormgeving en lengte van de steigers niet vast.

▪ *Volgens een inspreker kan de hart tot hart afstand van de steigers ook 25 meter zijn de variant waarbij geen uitbreiding van het aantal plaatsen plaatsvindt.*

De gemeente stelt binnen de genoemde randvoorwaarden in het SP Kade Dijksgracht en in overleg met de bewoners van de Dijksgracht West gezamenlijk een steigerplan op. De hart tot hart afstand staat niet vast. Wel staat vast dat er in totaal 40 woon/bedrijfsschepen aan de Dijksgracht West komen te liggen.

Geluidsoverlast
(1)

▪ *Een inspreker stelt dat er nu al bij de Kop Dijksgracht en bij de Mariniersbrug veel geluidsoverlast is van treinen. Inspreker vreest dat dit door de nieuwe bebouwing op het Marineterrein zal toenemen en verzoekt de gemeente bij de NS aan te dringen op geluidswerende maatregelen.*

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In het kader van de besluitvorming over het SP Kade Dijksgracht wordt een dergelijk verzoek niet bij de Raad neergelegd. Indien gewenst kan de inspreker dit zelf doen door middel van een Raadsadres.

Overig

Prorail (10)
Prorail reageert op de plannen aangezien de Dijksgracht naast haar spoortalud is gelegen.

▪ *Er is onderhandeld tussen de gemeente Amsterdam en Prorail over verwerving van grond in eigendom bij Rail Infratrust en NS Vastgoed ten behoeve van het project Dijksgracht. Prorail geeft aan nog geen goedkeuring gegeven te hebben op de concept notariële akte betreffende deze verwerving*

Over de verwerving van de grond is overeenstemming bereikt tussen gemeente Amsterdam, Rail Infratrust en NS Vastgoed. Naar verwachting zal de notariële afwikkeling medio 2009 plaatsvinden.

▪ *Prorail geeft aan het in het concept SP getekende profiel, en dan met name de locatie van de damwand zoals Prorail die van plan is te plaatsen, te beschouwen als een voorstel van de gemeente Amsterdam, dat nog getoetst moet worden op haalbaarheid.*	Inmiddels is er overeenstemming over de locatie van de damwand en de vormgeving van het hekwerk er boven op. Deze komt ongeveer halverwege het talud te staan.
▪ *Prorail meldt tevens dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met Prorail over het verplaatsen van het huidige hek aan het talud naar de toekomstige damwand. Tot die tijd blijft Prorail uitgaan van de huidige locatie* *Verder geeft Prorail aan spoedig in overleg te willen treden met de supervisoren over de genoemde 'hoogwaardige vormgeving' van de damwand.*	Inmiddels is er overeenstemming over de locatie van de damwand en de vormgeving van het hekwerk er boven op. Deze komt ongeveer halverwege het talud te staan.

Heijmans (11)

Heijmans was eigenaar van het Oostenburgereiland/Storkterrein. De ontwikkelingsrechten zijn in januari 2009 verkocht aan Stadgenoot. Heijmans blijft de bouwer. De Dijksgracht Oost sluit aan op dit gebied. Door het gebied moet een verkeersverbinding tussen de Dijksgracht Oost en de Czaar Peterstraat komen.

▪ *Heijmans geeft aan niet in kunnen stemmen met ontsluiting van het Storkterrein voor laad- en losverkeer t.b.v. van de toekomstige woonboten aan de Dijksgracht Oost.*	Stadgenoot / Heijmans en het stadsdeel Centrum zullen ontsluiting van het Oostenburgereiland voor laad- en losverkeer meenemen in de besprekingen over het Masterplan Oostenburgereiland. Het stadsdeel gaat er van uit dat ontsluiting geregeld wordt.
▪ *Heijmans acht het realiseren van ligplaatsen voor woonboten en dekschuiten aan de Dijksgracht Oost onwenselijk.*	Heijmans geeft aan het realiseren van ligplaatsen een kwaliteitsaantasting van het Oostenburgereiland te vinden, ondermeer vanwege de veronderstelde afname van de uitzichtkwaliteit. Zij stellen juist met stadsdeel Centrum mondeling afgesproken te hebben dat er geen officiële ligplaatsen nabij het Oostenburgereiland zouden komen. De bestaande ligplaatsen aan de Dijksgracht Oost ziet Heijmans het liefst verwijderd of verminderd mede gezien het voornemen van stadsdeel Centrum en Heijmans om op het Oostenburgereiland hoogwaardige bebouwing te realiseren. Het stadsdeel stelt geen afspraken met Heijmans gemaakt te hebben over het al dan niet realiseren van ligplaatsen voor bedrijfs- en woonboten binnen het projectgebied Zuidelijke IJoever. Bovendien is deze bestemming opgenomen in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade. Er is geen reden om ligplaatsen te laten vervallen.
▪ *Heijmans stelt dat er langs de Dijksgracht Oost nu maximaal 20 dekschuiten liggen. 53 dekschuiten is dan ook te veel.*	Er is meerdere malen overlegd met de eigenaren van de dekschuiten aan de Dijksgracht Oost. Het aantal dekschuiten ter plekke verschilt van dag tot dag, naar gelang de opdrachten/werkzaamheden. In de huidige situatie zijn dat er 53. De eigenaren van de dekschuiten hebben aannemelijk weten te maken dat er minimaal ruimte nodig is voor 40 dekschuiten voor een gezonde bedrijfsvoering. De voorziening voor dekschuiten zoals opgenomen in het SP biedt hier ruimte aan.

▪ *Heijmans acht een woonfunctie aan de Dijksgracht in het kader van geluidsoverlast, vanuit maatschappelijk oogpunt, zeer onwenselijk.*

Er zijn geen wettelijke beperkingen voor het realiseren van ligplaatsen aan de oostzijde van Dijksgracht. De geluidsoverlast blijft binnen de wettelijke normen. Aangezien aan de westzijde van de Dijksgracht al jarenlang woonboten gelegen zijn en hier naar tevredenheid wordt gewoond, wordt het realiseren van woonbootplaatsen ook aan de oostzijde maatschappelijk verantwoord geacht.

Overig:

(1, 2)

▪ *Een inspreker vraagt de projectgroep en de gemeenteraad rekening te houden met de stress die een ontwikkeling als aan de Dijksgracht met zich meebrengt voor de betrokken bewoners.*

De gemeente Amsterdam is zich bewust van het feit dat ontwikkelingen als aan de Dijksgracht een scala aan gevoelens veroorzaakt bij bewoners en andere betrokkenen. Getracht wordt negatieve gevolgen als stress zoveel mogelijk te voorkomen door bewoners en betrokkenen zo helder mogelijk te informeren over plannen en uitvoering.

▪ *Een inspreker stelt dat het nog lang zal duren voor gestart wordt met de uitvoering. Hij roept de projectgroep en de gemeenteraad op deze tijd te gebruiken voor overleg met bewoners over de inrichting van het maaiveld. Er zijn nog veel andere varianten denkbaar.*

Er is meerdere malen overlegd met bewoners van de Dijksgracht. Tijdens deze overleggen is bekeken waar het plan beter in overeenstemming met de wensen van de bewoners kon worden gebracht. In het voorliggende concept SP zijn de uitgangspunten voor inrichting van het maaiveld opgenomen. Na vaststelling moet, binnen deze voorwaarden, een definitieve maaiveldinrichting worden gemaakt. Eveneens zal het onderzoek naar de kadeconstructie, de mogelijkheden voor bomenbehoud in relatie tot de noodzaak van het oplossen van de technische problemen aan de kade en het steigerplan in overleg met de bewoners worden opgepakt.