Zuidelijke IJoever

Gemeente Amsterdam



Stedenbouwkundig plan Kade Dijksgracht

Vastgesteld door de gemeenteraad op 1 juli 2009

Colofon

Dit Stedenbouwkundig Plan is opgesteld door het Projectbureau Zuidelijke IJ oevers, projectgroep Dijksgracht.

De deelnemers van de projectgroep Dijksgracht zijn:
Auke Adema (PMB)
Guus Besselink (OGA)
Sven van Beusekom (OGA)
Geert den Boogert (DRO)
Toine van Goethem (DRO)
Leendert Kwak (PMB)
Paul Moons (PMB)
Peter Knip (SD Centrum)
Peter van de Wiel (BBA)

Inhoudsopgave

1 Plangebied
- *1.1 Plangrenzen* p.5
- *1.2 Stadsdeelgrens* p.5
- *1.3 Eigendom* p.7
- *1.4 Bestaande situatie* p.7
- *1.5 Kwaliteiten* p.8

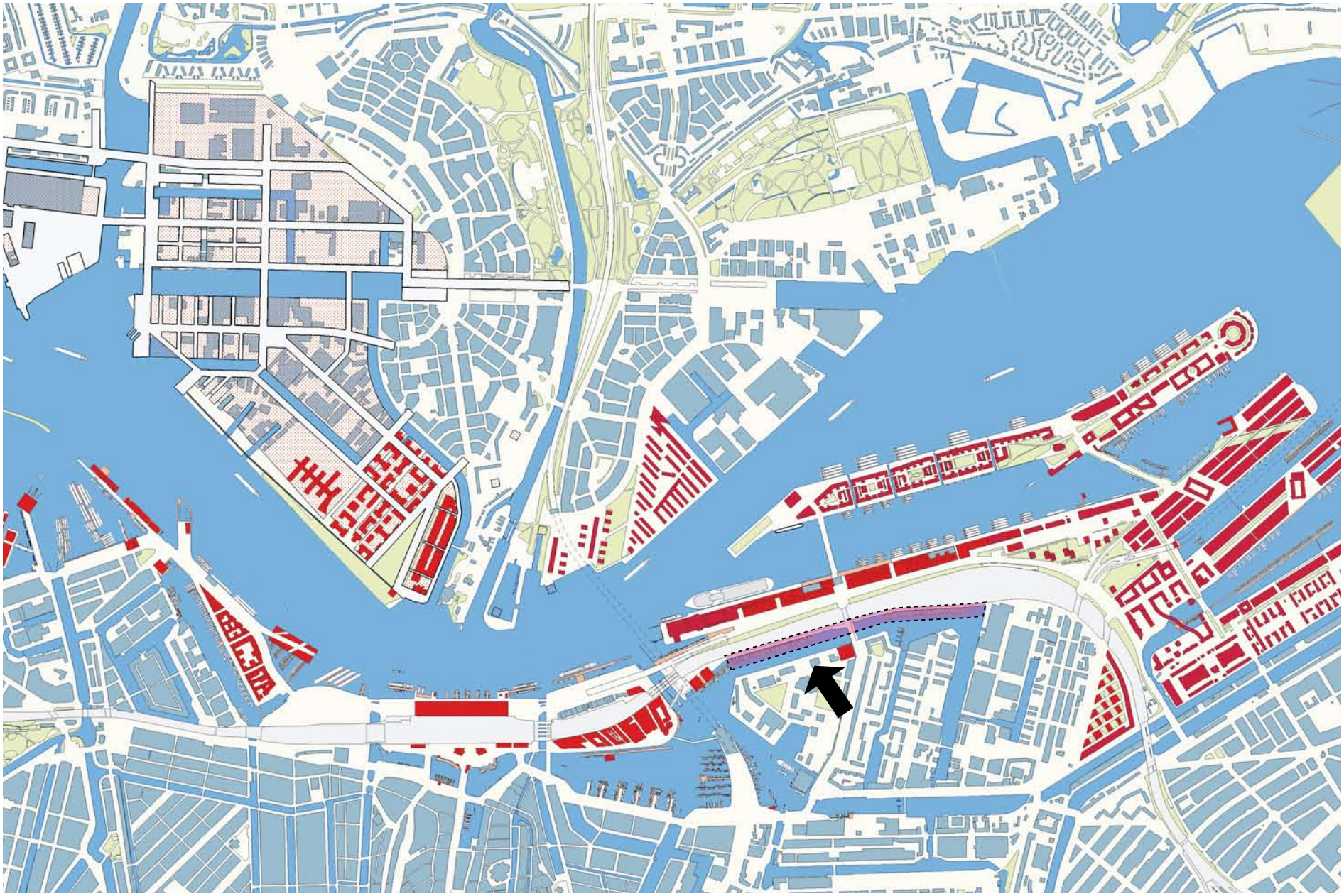
2 Randvoorwaarden
- *2.1 Juridisch planologisch/ bestuurlijke besluiten* p.9
- *2.2 Verkeer en vaarwegen* p.11
- *2.3 Flora en fauna* p.11
- *2.4 Milieueisen* p.13
- *2.5 Ondergronden en technisch onderzoek* p.15
- *2.6 Monumenten en archeologie* p.16
- *2.7 Spoordijk* p.16
- *2.8 Programmatische uitgangspunten* p.17
- *2.9 Randvoorwaarden op een rij* p.18

3 Plan
- *3.1 Dijksgracht West* p.21
- *3.2 Dijksgracht Oost* p.25
- *3.3 Mariniersbrug* p.29
- *3.4 Materialen* p.31

4 Financieel kader p.33

5 Planning en procedures
- *5.1 Kade en steigerplan Oost* p.35
- *5.2 Kruispunt Kattenburgerstraat* p.35
- *5.3 Kade en steigerplan West* p.35
- *5.4 Relatie bestemmingsplan* p.35

6 Communicatie
- *6.1 Algemeen* p.37
- *6.2 Doelgroepen* p.37



plangebied Dijksgracht temidden van de Zuidelijke IJoever projecten

Hoofdstuk 1

Plangebied

1.1 Plangrenzen

Het plangebied ligt aan de rand van het stadsdeel Centrum. Aan de noordzijde ligt het gebied tegen de spoordijk die vanaf het Centraal Station richting Oost loopt. Ten westen van het gebied ligt het Oosterdokseiland. De wijken Kattenburg en Wittenburg liggen aan de zuidzijde van de Dijksgracht. Meer specifiek wordt het plangebied begrensd door de knik naar de kop van de Dijksgracht aan de westzijde, de spoordijk aan de noordzijde, het Storkterrein aan de oostzijde en de hartlijn van de Dijksgracht aan de zuidzijde.

Het plangebied van de Dijksgracht vormt een verbinding tussen het centrum van Amsterdam en de Piet Heinkade (met belangrijke functies als het Muziekgebouw en de PTA) en tussen het centrum en het oosten van de stad. De Kattenburgerstraat, die ter plaatse van de Mariniersbrug het gebied doorsnijdt, vormt een verbinding tussen het centrum en het Oostelijk Havengebied.



1.2 Stadsdeelgrens

De huidige stadsdeelgrens tussen Centrum en Zeeburg ligt aan de teen van het zuidelijke spoortalud voor de Dijksgracht West. Bij de Dijksgracht Oost loopt de grens gelijk met de overgang van talud naar water.

Stadsdelen Centrum en Zeeburg zijn tot overeenstemming gekomen dat de stadsdeelgrens verlegd wordt naar het noorden, tot bovenaan het zuidelijke spoortalud. Daarmee valt het SP Kade Dijksgracht Oost/West geheel binnen stadsdeel Centrum.



Het plangebied verbindt het Oostelijk havengebied met het centrum



Dijksgracht West in haar omgeving

1.3 Eigendom

Het plangebied is voor een groot deel eigendom van de gemeente Amsterdam. Delen langs het spoor zijn nog in bezit van Pro-rail en NS Poort. De gemeente Amsterdam neemt deze grond in eigendom over. Hierover is overeenstemming bereikt tussen betrokken partijen. Naar verwachting zal de notariële afwikkeling medio 2009 plaatsvinden.

1.4 Bestaande situatie

Algemeen
De Dijksgracht is nu een rafelrand in de stad. Het ontbreken van een doorgaande route over de Dijksgracht en de geïsoleerde ligging tegen het spoortalud en het water van de Dijksgracht maken het voor veel stadsbewoners onbekend gebied. De bewoners zelf waarderen het karakter als rafelrand. De ontwikkelingen aan de Piet Heinkade en het Oosterdokseiland hebben er voor gezorgd dat de directe omgeving van de Dijksgracht meer publiek trekt. In dit plan is het plan Dijksgracht verdeeld in Dijksgracht West en Dijksgracht Oost. Daar tussen in bevindt zich de Mariniersbrug. Deze staat sinds 2002 op de lijst van beschermde rijksmonumenten.

Dijksgracht West
Aan de Dijksgracht West liggen in totaal 33 woonboten en 7 bedrijfsvaartuigen. De verschillende soorten woonboten liggen 1 tot 2 dik afgemeerd. Op de smalle stoep (ca. 1,50 meter breed, inclusief deksteen) langs de kade staan nutskasten voor de boten, brievenbussen, door bewoners aangeplante bomen en struiken en allerhande opslagmateriaal van de woonbooteigenaren. Hierdoor is het lastig geworden om de stoep als voetpad te gebruiken. Een oorspronkelijk tweerichtingsverkeerrijweg met klinkerverharding van 6,0 meter breed is voor de noordelijke helft voor een groot deel ‘geprivatiseerd’. Er zijn ‘tuintjes’ aangelegd, er wordt geklust en materiaal opgeslagen, en er wordt geparkeerd.
De rijweg vertoont gebreken. Er zijn veel kuilen en de afwatering functioneert slecht. Het groen drukt op sommige plaatsen de dekstenen van de kadeconstructie weg. De aansluiting op de Kattenburgerstraat bestaat uit een betondek met pijlers.

Dijksgracht Oost
De Dijksgracht Oost wordt vanaf de Kattenburgerstraat afgesloten met een hek. De afstand tussen het hoogste punt van het talud en de kademuur is gelijk aan die van de Dijksgracht West, maar aan de Dijksgracht Oost is het talud minder steil. Hierdoor is het vlakke deel veel smaller. Op de Dijksgracht Oost is geen ontsluiting of pad. De oever wordt gebruikt voor de opslag van materialen, lijkt ook gebruikt voor het storten van grond en bouwafval (steen en beton) en is wild begroeid, onder andere door bramenstruiken. De groenstrook heeft een lengte van ongeveer 500 meter en een breedte van 6,5 meter (vanaf teen talud). De eerste 25 meter vanaf de Mariniersbrug is ongeveer 2 meter smaller.
Aan de Dijksgracht Oost liggen dekschuiten in wisselende samenstellingen en aantal (maximaal 53). De dekschuiten liggen er al sinds vele jaren en betalen binnenhavengeld. Ze worden gebruikt voor werkzaamheden in de natte aannemerij.



geprivatiseerde openbare ruimte op de Dijksgracht West

1.5 Kwaliteiten

Intieme sfeer
De Dijksgracht heeft een intieme sfeer met woonboten en veel groen. Dit in tegenstelling tot het Oosterdokseiland en de Piet Heinkade. Deze hebben een grootstedelijke sfeer.

Zonnige (uit)zichtlocatie
De Dijksgracht ligt op het zuiden. Als de zon schijnt valt deze gedurende de hele dag op de Dijksgracht. De ligging aan het water draagt bij aan een aantrekkelijke sfeer en inspireert tot het zoeken naar een relatie met het water.

Ligging in de luwte nabij het centrum
De Dijksgracht is een enigszins geïsoleerd gebied doordat het aan de zuidzijde grenst aan water en aan de noordzijde aan de spoordijk. Hierdoor ligt het gebied in de luwte en in de zon. Tegelijkertijd bevindt de Dijksgracht zich vlakbij het centrum van Amsterdam, op loopafstand van het Centraal Station.

Bereikbaarheid
De Dijksgracht maakt deel uit van het toekomstig fiets hoofdnetwerk. Voor autoverkeer is de Dijksgracht aan de westkant doodlopend. Bovendien is de ontsluiting beperkt omdat het profiel van de Dijksgracht West smal is vanwege de beperkte ruimte tussen de spoordijk en het water. De Dijksgracht Oost wordt op dit moment alleen via het water ontsloten.

Openbaar vervoer
De IJtram (nummer 26 Centraal Station - IJburg) heeft op de Piet Heinkade twee haltes die voor de Dijksgracht van belang zijn. De eerste ter plaatse van de Kop Dijksgracht. Via de Kattenburgerstraat en de tunnel onder het spoor is er toegang naar de IJtramhalte bij Pakhuis de Zwijger.
Daarnaast is er een tramhalte aan de overzijde van de Piet Heinkade ter hoogte van Nieuw Europa (tram 25, PTA lus).
Lijnbus 42 loopt van Centraal Station naar de KNSM-laan en kruist de Dijksgracht bij de Mariniersbrug. De dichtstbijzijnde halte daarvan is op de Piet Heinkade.
De Dijksgracht ligt bovendien op loopafstand van de binnenstad en het Centraal Station.



openbaar vervoer in omgeving

Hoofdstuk 2

Randvoorwaarden

2.1 Juridisch planologisch/ bestuurlijke besluiten

In het verleden zijn verschillende uitspraken gedaan over de toekomstige ontwikkeling van de Dijksgracht. In deze paragraaf wordt ingegaan op wat in de bestuurlijk vastgestelde plandocumenten geschreven is over de Dijksgracht.

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Oostelijke Handelskade (1997)
In 1997 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) van de Oostelijke Handelskade met bijbehorende grondexploitatie door de gemeenteraad vastgesteld. De Dijksgracht - inclusief Kop - vormt een onderdeel van dit plangebied. Over de Dijksgracht zijn de volgende passages opgenomen:

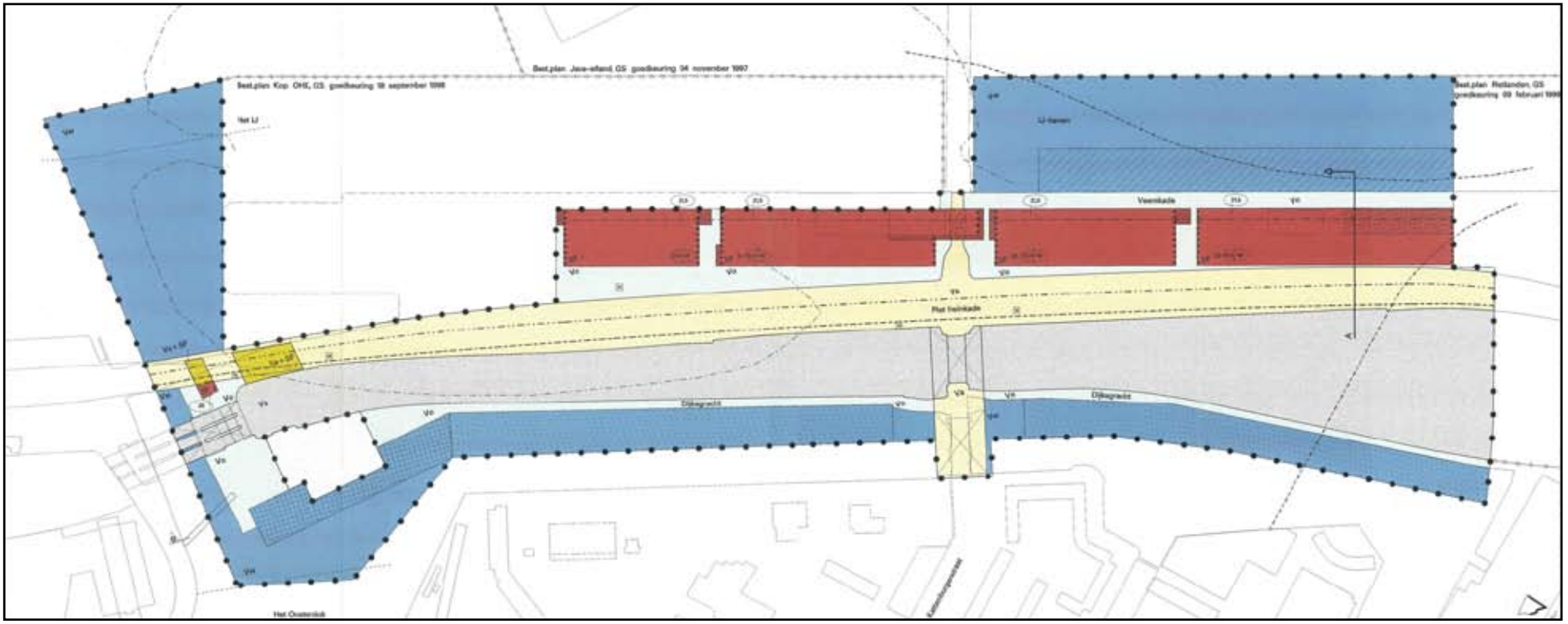
- De Dijksgracht krijgt een informele inrichting met een route voor langzaam verkeer van het Centraal Station naar de Oostelijke binnenstad en de Zeeheldenbuurt.
- De inrichting van de kade langs de Dijksgracht wordt afgestemd op het wonen op het water. Het aantal ligplaatsen voor woonboten aan de Dijksgracht wordt uitgebreid tot ongeveer 80 stuks. Door middel van korte steigers wordt een efficiënte, kopse, indeling van vaartuigen gemaakt, waarmee het zicht op de Dijksgracht open blijft.
- De inrichting moet overzichtelijk en helder worden. De materiaalkeuze sluit aan op de materialisering van het Oostelijk Havengebied. Voor de Dijksgracht betekent dit gebakken klinkers en natuurstenen band en deksteen.

Masterplan Kop Oostelijke Handelskade (1997)
Op basis van dit SPvE is in 1997 een Masterplan voor de Kop Oostelijke Handelskade bestuurlijk vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. Dit Masterplan doet geen gedetailleerde uitspraken over de Dijksgracht. Wel wordt het basisconcept voor de inrichting van de openbare ruimte in het Masterplan beschreven. Zonder concrete uitspraken te doen over de Kop Dijksgracht geldt dit basisconcept ook voor de Dijksgracht. In de plankaarten van het Masterplan wordt de situatie uit het SPvE overgenomen.

Plan Openbare Ruimte (2000)
De Dijksgracht is onderdeel van de Zuidelijke IJ-oever. Het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJ-oever is vastgesteld in juni 2000 en vormt het kader voor de ontwikkeling en het ontwerp van de openbare ruimte van de Zuidelijke IJ-oever. De ruimtelijke samenhang tussen de
binnenstad en de IJ-oever en de samenhang tussen de eilanden onderling vormen een belangrijke leidraad in
dit plan.

Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade (1999)
Het gehele plangebied valt binnen het vigerend bestemmingsplan van de Oostelijke Handelskade (OHK). In 1999 is het bestemmingsplan goedgekeurd door B&W, in 2000 door Gedeputeerde Staten.

Het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade geeft aan dat het aantal ligplaatsen aan de Dijksgracht wordt uitgebreid tot 80 ligplaatsen. Ter plaatse van de Dijksgracht Oost en West staat in de tekening vermeld: Steigers voor woon- en bedrijfsschepen. In de toelichtende tekst staat: voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van woonschepen/woonarken. Er worden maxima aangegeven voor woonschepen van 5 meter breed, 2,5 meter hoog en 32 meter lang.
De Dijksgracht West krijgt parkeervoorzieningen van 0,7 parkeerplaats per woonboot. Bewoners van het oostelijk deel van de Dijksgracht zijn aangewezen op parkeervoorzieningen in de omgeving.



plankaart bestemmingsplan

LEGENDA

Verklaring en nadere aanduidingen

- Bestaande bebouwing
- Bestemmingsplannen goedgekeurd door Gs d.d.
- Bestemmingsplangrens
- Bestemmingsgrens
- Verplichte bouwgrens
- Hoogtescheidingslijn
- Overkraging /Overbouwing
- Maximale overbouwing van water toegestaan
- Viaduct
- Fiets-, voetbrug
- Poort/onderdoorgang
- Steigers met woon- en bedrijfsschepen
- Binnenvaartschepen
- Steigers met recreatie-, horecaschepen en schepen met een maatschappelijke functie
- Bedrijven tot en met categorie III toegestaan
- 21,5 Maximale bouwhoogte in meters
- Maximale bouwhoogte in meters
- 33,5 85 Maximale bebouwingspercentage van het grondopp.
- As tramverbinding
- As IJ-weg
- Geluidszone wegverkeerslawaai
- Geluidszone APT wet milieubeheer
- Geluidszone industrielawaai
- A Verwijzing naar dwarsdoorsnede
- H Tramhalte

Bestemmingen

- SF I-IV Stedelijke functies I t/m IV
- Va+SF Verkeersareaal waaronder stedelijke functies
- Va Verkeersareaal
- Vs Spoorwegareaal
- Vo Openbare ruimte
- Vw Water

dienst Ruimtelijke Ordening AMSTERDAM

Overige besluitvorming ten aanzien van woonboten
Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan IJ-oever in juli 1994 is een motie aangenomen waarbij de gemeenteraad zich committeert aan een inspanningsverplichting om minimaal 260 ligplaatsen voor woonboten in het IJ-oevergebied (Zuidelijke IJ-oever en Houthavens) te realiseren. Hierbij ging het om het handhaven van het bestaande aantal ligplaatsen en niet om uitbreiding van het aantal ligplaatsen. In het Plan Openbare Ruimte (juni 2000) wordt uitgegaan van 272 woonboten in het IJ-oevergebied. Hiervan liggen er 80 aan de Dijksgracht.
In juni 1995 is tijdens de behandeling van de nota Amsterdam te water een motie aangenomen met de gestructureerde groei van de woonfunctie op het water als uitgangspunt.

2.2 Verkeer en vaarwegen

Woonerf
De gehele Dijksgracht wordt ingericht als erf. In dit type weg hebben verblijfsfuncties als lopen, spelen en ontmoeten prioriteit boven de verkeersfunctie. Voor een woonerf gelden de volgende verkeerskundige eisen:

- voetgangers mogen de gehele breedte van de straat benutten voor lopen en spelen
- niet uitnodigend voor hoge snelheden: stapvoets rijden
- geen functiescheiding van verkeer en daarmee geen doorlopend niveauverschil in de straat
- verkeer is mogelijk in 2 richtingen
- parkeren alleen op daarvoor aangegeven plaatsen

De Dijksgracht Oost is niet toegankelijk voor autoverkeer. Uitzondering daarop zijn het incidenteel laden en lossen ten behoeve van de bewoners en de langzame tractie (veegwagentjes).

Hoofdnetten
In de bepaling van de Hoofdnetten, zoals vastgesteld in mei 2005, is de Dijksgracht opgenomen als toekomstig Hoofdnet fiets. De Kattenburgerstraat is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) en onderdeel van het Hoofdnet Auto.

Nooddiensten
De nooddiensten dienen zowel de Dijksgracht Oost en West en het gebouw van DIVV (IJtunnel beheer) te kunnen bereiken.

Aansluiting Kattenburgerstraat
Voor het Kattenburgerviaduct zijn studies gedaan om deze te verbreden en geluidsarm te maken. Ook zijn er plannen voor een tweede voet- en fietstunnel en brug parallel aan de Kattenburgerbrug. Dit zal de ontsluiting van de binnenstad richting IJ-weg verbeteren. Het plan voor de Dijksgracht moet daarom ruimte laten voor een mogelijke aanpassing van het Kattenburgerviaduct in de toekomst. Dit Stedenbouwkundig Plan beperkt zich dan ook tot alleen het reserveren van een ruimte van 20 meter voor de verbreding van het viaduct.

Doorvaart
Het college van Burgemeester en Wethouders heeft in april 2008 de doorvaartprofielen voor de meeste Amsterdamse wateren vastgesteld. Het vastgestelde doorvaartprofiel code Dijksgracht is A2. Dit houdt in dat vaartuigen van maximaal 7,2 meter breed, 67 meter lang en 2,75 meter diep veilig door de Dijksgracht moeten kunnen blijven varen. Daarbij hoort een doorvaartprofiel van minimaal 24 meter. Gelet op het bestemmingsplan mag vanuit de kade een woonboot 32 meter in het water liggen.

2.3 Flora en fauna

De Dijksgracht is onderdeel van de Ecologische structuur van Amsterdam, waar dieren zich over grotere afstanden kunnen verplaatsen. In 2003 heeft de DRO een inventarisatie gedaan van de bestaande flora- en faunagegevens van het plangebied. Uit dit onderzoek blijkt dat door de relatieve rust en de aanwezigheid van ruigte veel dieren een rust- en schuilplaats vinden in het spoorwegtalud. Het gaat om egels, mollen, huisspitsmuizen, konijnen en bosmuizen. De door Prorail voorgenomen werkzaamheden zullen voor de aanwezige flora en fauna een verstoring betekenen. Het spoorwegtalud dient daardoor zo min mogelijk aangetast en betreden te worden. Eén jaar voor uitvoering van de werkzaamheden is hernieuwd onderzoek vereist.



hoofdnet Fiets (2005)

De bomenconsulent van de DRO heeft de bestaande bomen geïnventariseerd. Op het talud worden de volgende boomsoorten aangetroffen: Populus, Polpulus Italica, Kronkerwilg, Forsythia, Roos, Boeren Jasmijn, Kronkelhazelaar en Krenteboompje. Gemeente en bewoners laten gezamenlijk een technisch onderzoek uitvoeren naar de toestand van en het noodzakelijk onderhoud voor de kade. Daarbij komt aan bod welke mogelijkheden bestaan voor het behouden en verplaatsen van de bestaande bomen.

2.4 Milieueisen

Deze paragraaf in dit stedenbouwkundig plan geldt voor de meeste onderdelen voor zowel de kade als de kop van de Dijksgracht. De vraagstukken voor externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid zijn dezelfde voor de beide delen en zijn ook niet los van elkaar te zien. Hier worden deze onderwerpen integraal – voor beide delen – benaderd.

Water
In het plangebied van de Dijksgracht liggen geen waterkeringen. De Dijksgracht valt buiten het aangewezen ‘gevoelige’ doorstroomgebied.

Eens in de 15 jaar is groot onderhoud van het water nodig (baggeren), waarvoor de schepen moeten worden verplaatst. Steigers moeten minimaal 30 à 40 cm boven het water komen te liggen in verband met drijfvuil.

Oppervlaktewater mag gedempt worden mits er binnen het gebied wordt gecompenseerd. De aan te brengen meerpalen en de toe te voegen verharding bij de nieuwe ontsluiting aan de Dijksgracht Oost zijn gecompenseerd door de vergroting van de Zouthaven.

Riolering
De Dijksgracht is nog niet voorzien van riolering. Er wordt tot op heden geloosd op het oppervlaktewater. Sinds 2005 is het wettelijk verboden ongezuiverd te lozen. Hierdoor dienen de woonbootbewoners zich op de riolering aan te sluiten.
In Amsterdam is de afspraak gemaakt om de aanleg van riolering mee te nemen bij herprofilering. Dat betekent dat tegelijkertijd met de herinrichting van de Dijksgracht ook de riolering wordt aangelegd. De riolering wordt door Waternet aangelegd tot in de kademuur. De aansluiting van de kademuur tot aan de woonboot inclusief noodzakelijke technische voorzieningen valt onder de verantwoordelijkheid van de woonbooteigenaren.

Duurzaamheid
De Dijksgracht zal net als de overige deelgebieden van de Zuidelijke IJoever worden gerealiseerd volgens het duurzaamheidsbeginsel. Bij de uitwerking en realisering wordt rekening gehouden met het beleid van de gemeente op het gebied van duurzaamheid. Zo wordt bij de toepassing van hout enkel gebruik– gemaakt van duurzaam FSC-hout.

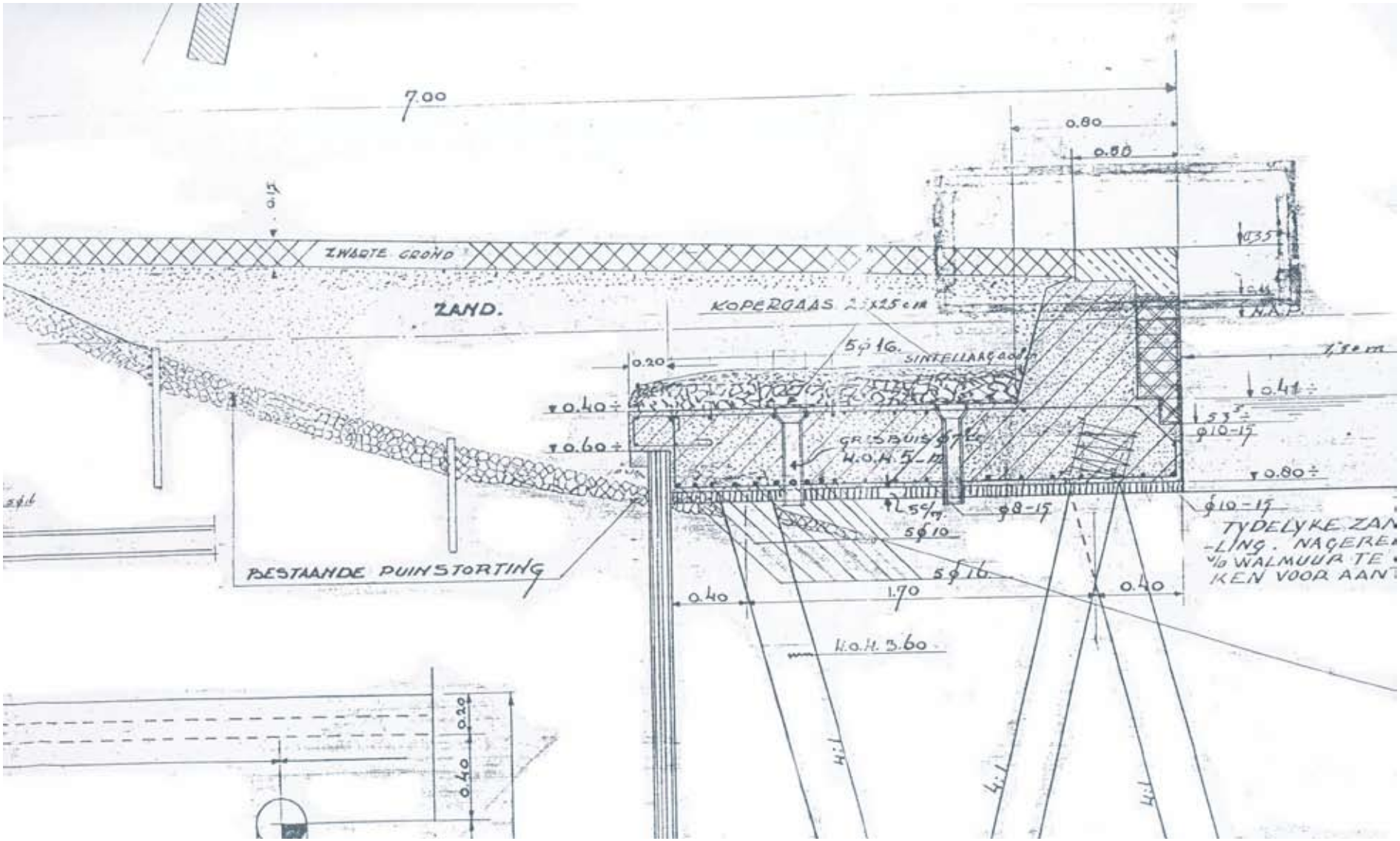
Om de kwaliteit van het oppervlaktewater te beschermen mag er bij de steigers of het nieuwe gebouw geen gebruik worden gemaakt van uitlogende materialen, zoals koper, lood of zink. Schoon hemelwater (schone dakvlakken) wordt zoveel mogelijk gebuikt of vastgehouden of naar het oppervlaktewater afgevoerd. Relatief vuil regenwater (wegen) wordt afgevoerd via het rioolstelsel. Het hemelwater dat op de stoep valt zal afstromen naar het oppervlaktewater.

Bodemonderzoek
Op de Dijksgracht zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

Verkennend bodemonderzoek Dijksgracht te Amsterdam, Wareco bv, d.d. 25 mei 2005
Verkennend waterbodemonderzoek Dijksgracht te Amsterdam, Wareco bv, d.d. 28 april 2005

In deze onderzoeken is bij de Dijksgracht West geen verontreiniging van de grond geconstateerd. Bij Dijksgracht Oost zijn er twee olieverontreinigingen aangetroffen, met een beperkte omvang van naar schatting 25 m^3 en 100 m^3. Op basis van de huidige gegevens is de grond geschikt voor de huidige en toekomstige bestemming (kade/weg). Er is geen reden tot het nemen van sanerende maatregelen. Na 2005 hebben er geen activiteiten plaatsgevonden op basis waarvan nieuwe verontreinigingen zijn te verwachten.

Indien er in vervuilde grond moet worden gewerkt en/of grond van de locatie projectmatig moet worden afgevoerd zal het benodigde aanvullend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dit zal dan uiteraard conform de geldende regelgeving worden gemeld en worden uitgevoerd.



doorsnede kadeconstructie Dijksgracht West

Externe veiligheid
Het gebied ligt binnen de risicozones van de spoorlijn tussen Amsterdam-Centraal en Muiderpoort en voor een deel binnen de risicozone van de vaarweg over het binnen-IJ. Ingevolge van de circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” uit 2004 moet het plan worden onderzocht op het Plaatsgebonden en het Groepsrisico (PR en GR). In maart 2008 zijn het PR en GR tengevolge van het vervoer gevaarlijke stoffen over zowel het spoor als het water onderzocht voor het plangebied Oosterdokseiland (AVIV, Externe veiligheid Amsterdam Oosterdokseiland, nr. o71251). Dit onderzoek is ook representatief voor de Dijksgracht.
Uit het onderzoek blijkt dat er geen 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico is en dat het groepsrisico ter hoogte van het Oosterdokseiland voor de huidige en de toekomstige situatie ver onder de oriëntatiewaarde ligt. Voor het spoor is de waarde 0,13 van de oriëntatiewaarde voor het transport. Over het water is de waarde minder dan 0,02 van de oriëntatiewaarde.
De huidige en de toekomstige bebouwing binnen het plangebied Dijksgracht ligt op grotere afstand en is minder dicht dan die op het Oosterdokseiland. De groepsrisico’s zijn daar in absolute zin dus lager dan die op het Oosterdokseiland.
Door de voorgenomen bebouwing binnen het gehele plangebied Dijksgracht neemt het groepsrisico daar ter plaatse naar verwachting iets toe. Deze toename zal echter waarschijnlijk zo klein zijn dat ze niet zichtbaar is op de f(N) curve van het groepsrisico.

Gezien het voorstaande is een onderzoek naar de externe veiligheid van het plangebied Dijksgracht als toelichting bij het te nemen ruimtelijk besluit discutabel. Wellicht volstaat een kwalitatieve afweging zoals hierboven.

Het plan ligt buiten alle overige risicocontouren van infrastructuur en inrichtingen.

Luchtkwaliteit
Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft een quickscan voor luchtkwaliteit uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de realisatie van het plan Dijksgracht niet zal leiden tot een meetbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Volgens een gevoeligheidsanalyse geeft een toename van 75 auto’s per dag of meer pas een meetbaar verschil in waarden/concentraties NO2, PM10, etc. Het plan voor de Dijksgracht levert aanzienlijk minder extra verkeersbewegingen en zal redelijkerwijs niet tot meetbare verschillen leiden in de waarden. De realisatie van het plan is daarmee in overeenstemming met de wet luchtkwaliteit 2007.

Geluid
Woonboten zijn geen geluidsgevoelige functies in de zin van de Wet Geluidshinder voor wat betreft spoorweglawaai, wegverkeerslawaai en industrielawaai. De hogere waarden spoorweglawaai die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade zijn niet van toepassing op de woonboten langs de Dijksgracht.

Warmte-Koudeopslag en stadsverwarming
De nabijgelegen warmte-koudeopslag en stadsverwarming hebben onvoldoende capaciteit om betekenis te hebben voor de Dijksgracht.

2.5 Ondergronden en technisch onderzoek

Kabels en leidingen
Tijdens de herprofilering dient rekening te worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen. Onder de weg van de Dijksgracht West liggen kabels en leidingen voor huisaansluitingen op water, electra en kabeltelevisie. In het talud van de Dijksgracht Oost liggen voor zover bekend geen kabels of leidingen. Wel ligt er direct ten oosten parallel aan de Mariniersbrug een zinker met een bundel electriciteitskabels. Op grond van de huidige gegevens worden vooralsnog geen moeilijkheden verwacht bij de werkzaamheden voor de herprofilering, indien bij de nieuwe kadeconstructie rekening wordt gehouden met de zinker met electriciteitskabels. Waar nodig kunnen bestaande kabels en leidingen worden verlegd.

Nutsvoorzieningen dienen zo min mogelijk ruimte in te nemen. Uitgangspunten zijn dat kabels en leidingen onder de grond komen, nutsvoorzieningen worden gebundeld en dat per nutskast zoveel mogelijk gebruikers een aansluiting krijgen.

Kade
Op basis van archieftekeningen is vast te stellen dat de kadeconstructie aan de Dijksgracht eind jaren dertig is aangebracht. De kadeconstructie wordt gevormd door een betonnen L-muur op houten palen. Aan de achterkant van de L-muur is een houten damwand aangebracht om zand tegen te houden. Ten westen van de Mariniersbrug is de Dijksgracht rond 1955 verbreed en opgehoogd. De kadeconstructie aan de oostzijde van de Mariniersbrug is ongewijzigd gebleven.
De ophoging van de kadeconstructie ten westen van de Mariniersbrug heeft destijds een belastingtoename op de kadeconstructie veroorzaakt. Er is een verzakking van de weg geconstateerd. Gemeente en bewoners laten gezamenlijk een nieuw technisch onderzoek uitvoeren naar de toestand van en het noodzakelijk onderhoud voor de kade.

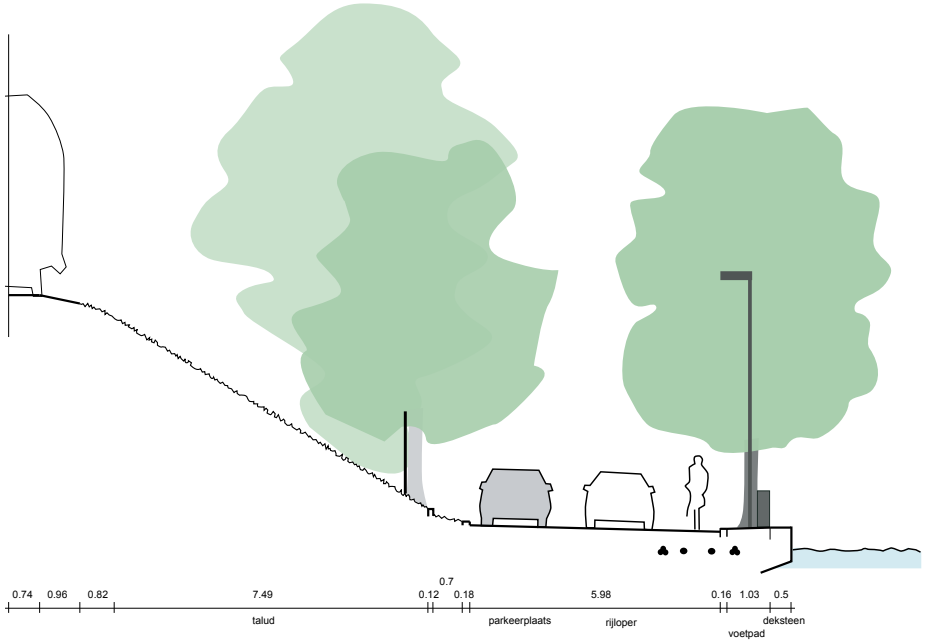
2.6 Monumenten en Archeologie

De Mariniersbrug is het enige monumentale bouwwerk in het plangebied. Doordat de Dijksgracht Oost nu wordt voorzien van een weg, zal er een aanpassing noodzakelijk zijn. De voorgestelde aanpassing gaat uit van het behoud van de muur van het landhoofd. Verder wordt voorgesteld het hek, dat verwijderd moet worden, te hergebruiken. Daarmee wordt geen onomkeerbare schade aangericht aan dit monumentale bouwwerk.

Om de archeologische waarde van het gebied in te schatten heeft BMA een Quickscan uitgevoerd waaruit blijkt dat de Dijksgracht een gebied is met lage archeologische waarden tot 5 meter onder NAP. Dit houdt in dat voor bouwwerkzaamheden tot die diepte geen inventariserend veldonderzoek (IVO) noodzakelijk is. Vanuit de Monumentenwet 1988, artikel 47 geldt wel een meldingsplicht.
Voor bouwwerkzaamheden dieper dan 5 meter met een open bouwput is een IVO noodzakelijk, mogelijk met een Archeologische Opgraving (AO). Dergelijke onderzoeken vereisen een Plan van Eisen dat een onderdeel vormt van de bouwprocedure en onder de verantwoordelijkheid van de bouwer valt.

2.7 Spoordijk

Ter versteviging van het spoortalud gaat Prorail een damwand aanleggen over de gehele lengte van de Dijksgracht en het Funenpark. Op de nieuwe damwand komt een hek te staan. Boven aan het talud komt een werkpad voor NS personeel.
Aan de Dijksgracht West komt de damwand met het nieuwe hek circa 3 meter ten noorden van het bestaande hek onderaan het talud. Doordat het bestaande hek hier wordt weggehaald, ontstaat in het openbare gebied een extra strook. De bewoners kunnen de vrijgekomen groene ruimte beheren. De voorwaarden waaronder worden nog met de stadsdelen en Prorail vastgelegd.





huidig profiel Dijksgracht West

2.8 Programmatische uitgangspunten

Vanuit de ligging van het gebied zijn de volgende programmatische uitgangspunten bepaald voor het programma van de Dijksgracht.

Nautisch programma
Op dit moment liggen er 33 woonschepen in het plangebied en 7 bedrijfsboten. In het SPvE wordt voorgesteld om 80 woonbootligplaatsen te realiseren aan de Dijksgracht (West en Oost). Dit is alleen mogelijk wanneer de hele Dijksgracht Oost van woonbootligplaatsen wordt voorzien.
De Dijksgracht Oost is op dit moment een afmeer- en afvaartlocatie voor dekschuiten. Deze dekschuiten zijn veelal van de “natte aannemerij”. Deze aannemers voeren ondermeer herstelwerkzaamheden uit aan kades en bruggen, veelal in opdracht van de gemeente. Zij hebben een belangrijke functie in de stad. Het stimuleren van bedrijfsbeëindiging zou voor Amsterdam een groot verlies betekenen. Het is niet mogelijk geweest buiten het plangebied vervangende ligplaatsen te vinden voor de bedrijfsboten uit Dijksgracht Oost en West. Zowel de Haven Amsterdam als de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) kunnen geen alternatieve locatie aanwijzen. In de stad zijn soortgelijke locaties opgeheven in verband met planontwikkeling of strengere handhaving. Het is belangrijk voor de stad om een buffer te creëren waar dekschuiten een plek kunnen vinden. Als uitgangspunt voor de Dijksgracht wordt voorgesteld om de 7 legale bedrijfsvaartuigen aan de Dijksgracht West te handhaven en aan de Dijksgracht Oost ruimte te creëren voor een dekschuitenopslag. Uit overleg met de eigenaren van de dekschuiten is gebleken dat zij in de toekomst genoeg hebben aan 40 plaatsen. Plaats maken voor 40 dekschuiten betekent dan dat er in totaal 60 woonboten een plek kunnen krijgen, uitgaande van een kopse ligging aan de kade.

Voor de inrichting van de ligging van de boten bestaat de randvoorwaarde dat er bij een evenwijdige ligging tussen 2 woonboten minimaal 3,40 meter ruimte bestaat. Boten dienen verplaatsbaar te blijven en de ligging dient zoveel mogelijk ruimte te laten voor het zicht op het water.

Programma ontsluiting
Het is de bedoeling om een belangrijke fietsroute te realiseren over de gehele Dijksgracht. Door de aanleg van verharding op de Dijksgracht-Oost kan een fietsverbinding worden gemaakt tussen het oostelijk havengebied en het centrum. De Dijksgracht-Oost wordt verder alleen toegankelijk voor het laden en lossen ten behoeve van de nieuwe woonbootplaatsen. Daarnaast bestaat vanuit het stadsdeel Centrum de vraag om de afdeling Reiniging op het Oostenburgereiland via de



langzame tractie

Dijksgracht Oost en de Kattenburgerstaat te ontsluiten voor de langzame tractie (veegwagentjes). Dit om het verkeer op de Piet Heinkade te ontlasten en het productiviteitsverlies van de afdeling te verkleinen. De langzame tractie zal op gezette tijden uitrijden en terugkeren van en naar het Storkterrein (alterend eenrichtingsverkeer). De bewoners aan de overzijde van het water hebben aangegeven hier mogelijk geluidoverlast van te gaan ondervinden. Een quick scan heeft uitgewezen dat de toename van het geluid door de langzame tractie erg klein is. De piekbelasting van het treinlawaai (75 - 80 dBA) is vele malen hoger dan de piekbelasting van de langzame tractie (ca 48 dBA).

2.9 Randvoorwaarden op een rij

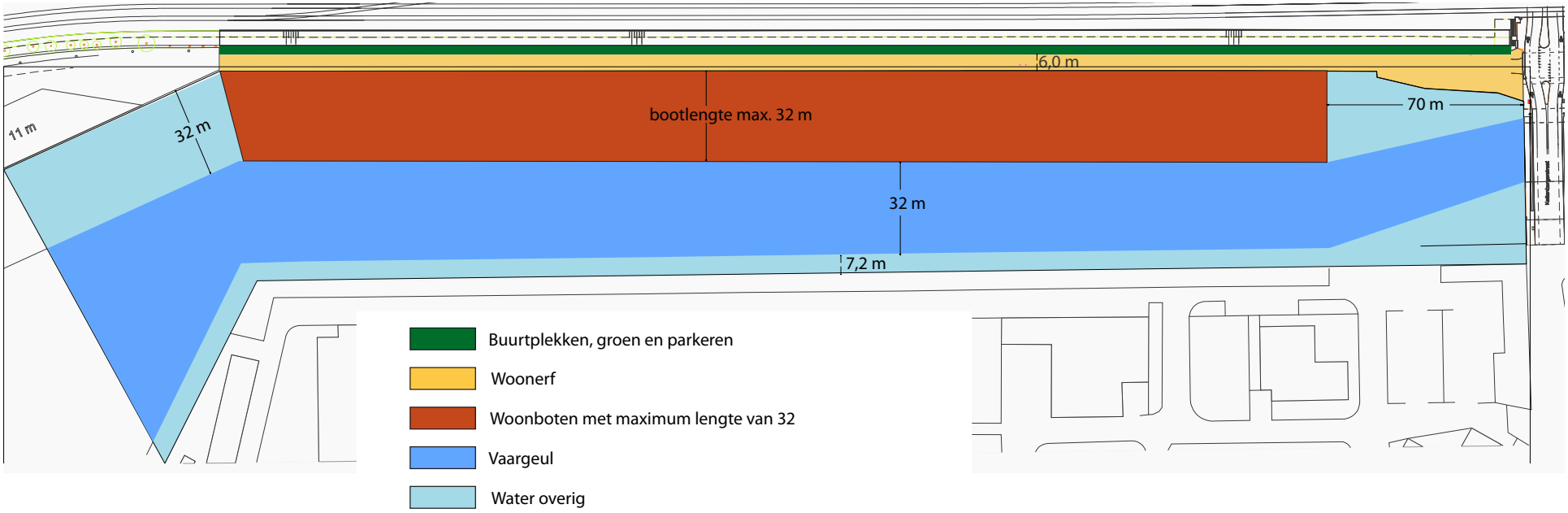
De randvoorwaarden zijn ofwel in onderstaande tekst ofwel in bijgaande kaarten weergegeven.

Waterprogramma

- 60 ligplaatsen, 7 ligplaatsen voor bedrijfsschepen en 40 ligplaatsen voor dekschuiten
- Woonschip heeft maximale maat van 5,0 bij 2,5 bij 32 meter
- Tussen woonschepen minimaal 3,4 meter afstand
- Woonschepen worden aangesloten op riolering.

Inrichting kade

- Verkeersbesluit: (woon) erf, deel van hoofdnet fiets
- Geen functionele onderverdeling (geen apart voetpad, fietspad en rijbaan)
- Geen niveauverschillen, afgezien van maximaal 1.5% afschot voor afwatering
- maaiveld is overzichtelijk en veilig (sociaal en verkeersveilig)
- zo min mogelijk belemmeringen door objecten als lantaarnpalen, fietsenstallingen en verkeersborden
- nieuwe bomen krijgen voldoende groeimogelijkheden
- maaiveld is eenvoudig te onderhouden
- Materialen: gebakken klinkers met natuurstenen banden.



Steigers

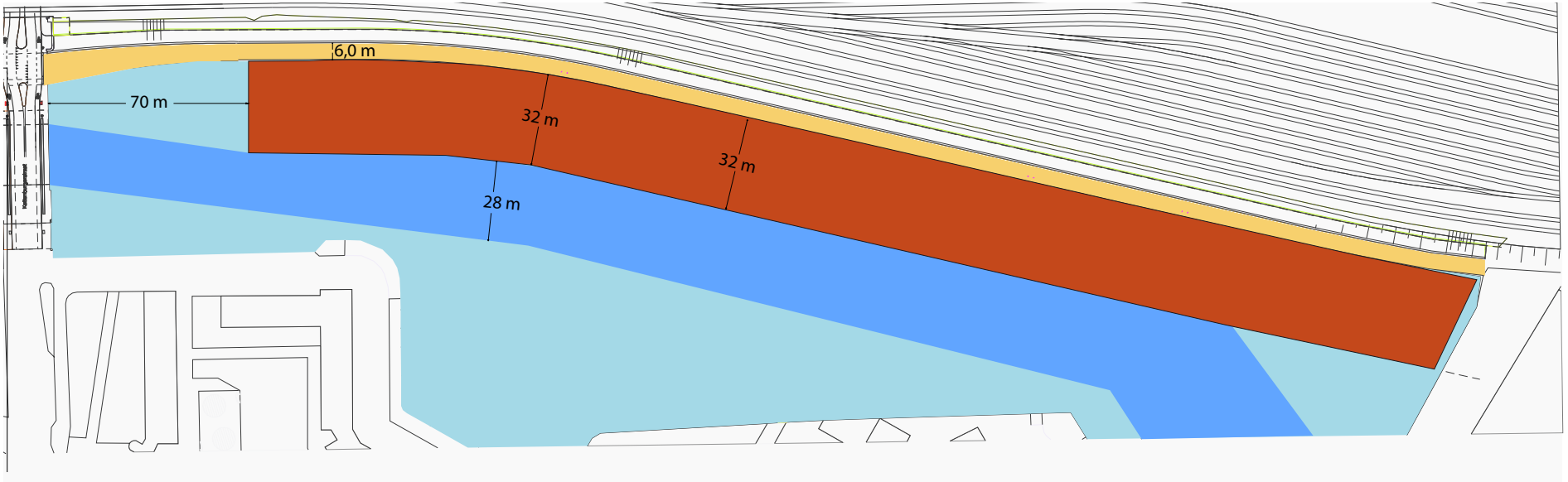
- Weinig en kleine nutskasten: diensten en bedrijven maken gezamenlijk gebruik van één kast per steiger.
- Fietsparkeren op steigers
- Kabels, leidingen en buizen zo veel mogelijk onzichtbaar onder maaiveld
- De onderkant van de steigers (exclusief palen) minimaal 30 cm boven het water.

Inrichting talud/ groene zone

- Parkeernorm 0.7
- Zo groen mogelijk: zo weinig mogelijk verharding, eventueel halfverhar ding
- Zo veel mogelijk expressiviteit in groen, kunst en andere culturele uitingen.

Overig

- Ruimte van 20 meter reserveren voor mogelijk toekomstige aanpassing Kattenburgerviaduct
- Spoorwegtalud als deel van ecologische hoofdstructuur zo min mogelijk aantasten
- Gebruik van FSC-hout of europees zachthout
- Geen uitlogende materialen.



Randvoorwaardenkaart kade Dijksgracht



Overzicht plangebied Dijksgracht

Hoofdstuk 3

Plan

Het plan bestaat uit de delen Dijksgracht West en Dijksgracht Oost.

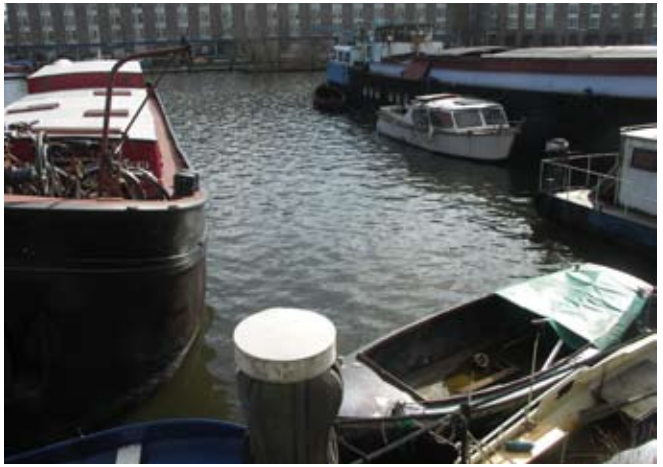
3.1 Dijksgracht West

Waterprogramma
Aan de Dijksgracht West liggen nu 33 woonboten en 7 bedrijfsboten. Daar komen nog 7 ligplaatsen bij. Een schip mag maximaal 5 meter breed worden, 2,5 meter hoog en 32 meter lang.

Op dit moment liggen vrijwel alle woonschepen parallel aan de kade. Meestal liggen ze dubbel. De gemeente heeft eerder aangegeven een voorkeur te hebben voor een zogenaamde ‘pianoligging’. In de pianoligging liggen de woonschepen haaks op de kade aan steigers. Aandachtspunten bij het steigerplan zijn:

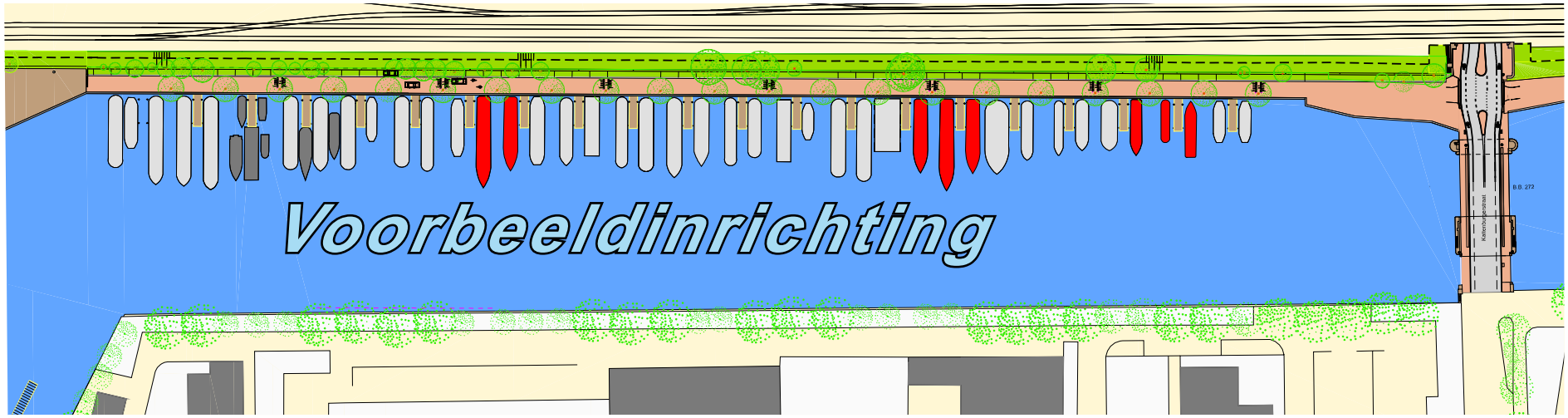
- brandveiligheid
- toegankelijkheid voor bewoners en nood- en hulpdiensten
- privacy
- aansluiting op riolering en veiliger aansluiting op elektriciteit
- inbraakgevaar
- manoeuvreerruimte van de boten

Het steigerplan zal binnen de uitgangspunten samen met de bewoners worden opgesteld.





Voorbeelden van kopse ligging van schepen



Dijksgracht west voorbeeldinrichting

Woonboot

Extra ligplaats

Bedrijfsboot

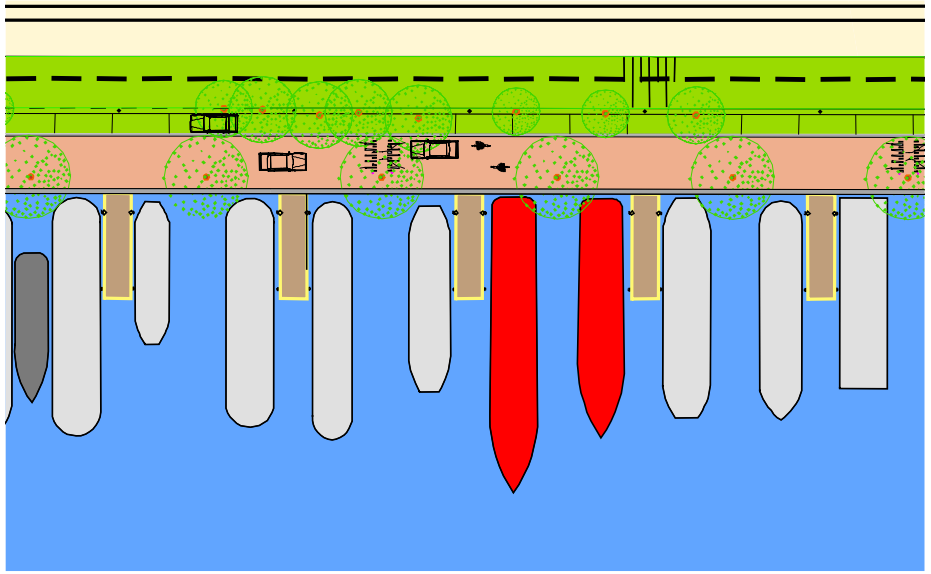
Kade
De Dijksgracht zal worden ingericht als (woon)erf. Een erf is in eerste instantie voor voetganger en fietser: de auto is op bezoek. De instelling van een woonerf past bij de smalle Dijksgracht met een lage verkeersintensiteit. Met de inrichting als woonerf wordt bevestigd dat de Dijksgracht een sociale ruimte is, waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie.

Om de snelheid van de auto te remmen worden met een vaste herhaling verkeersdrempels aangelegd. De snelheid van het autoverkeer wordt verder geremd doordat er parkeerplaatsen en bont ingerichte buurtplekken langs de weg liggen. Doordat de verkeersdrempels niet over de gehele breedte gaan (het zijn zogenaamde ‘druppels’) worden alleen auto’s en vrachtauto’s geremd en kunnen tweewielers onbelemmerd langs de drempels rijden. Dit is belangrijk omdat de Dijksgracht in de toekomst onderdeel zal uitmaken van het hoofdnet fiets.
Het toekomstige maaiveld is 6.00 meter breed. Er zijn geen passeerhavens nodig, zodat ruimte voor groen overblijft.

Parkeren
Parkeren gaat plaatsvinden aan de taludzijde. Parkeren aan de waterzijde is onveilig en belemmert het zicht op het water, de toegankelijkheid van de woonschepen en de groei van de bomen. Per aanlegplaats wordt 0,7 parkeerplaats gerealiseerd conform het SPvE en bestemmingsplan. Per steiger komen er twee plekken om een fiets te stallen.

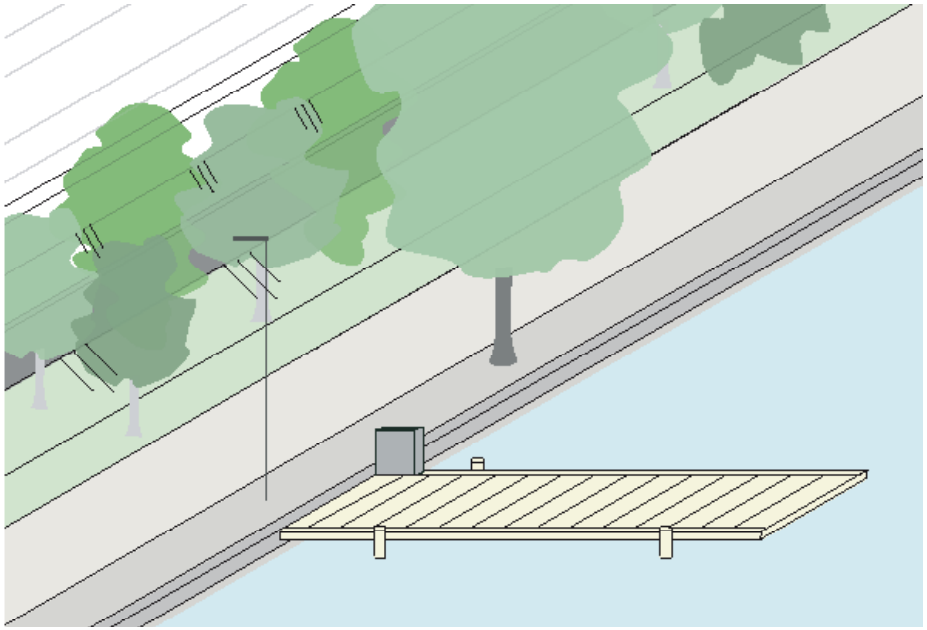
Kadebeplanting
Gemeente en bewoners laten gezamenlijk een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het bomenbehoud in relatie tot het noodzakelijk onderhoud aan de kade. Naar aanleiding hiervan wordt bekeken of de huidige kadebeplanting behouden kan blijven.

Talud
De ruimte onderaan het talud wordt groen vormgegeven, met uitzondering van de parkeerplaatsen. Hierin kunnen ook verblijfsplekken komen. Twee plekken worden ingericht als speeltuin. Bij de verblijfplekken komen verkeersdrempels. De uitwerking van de plekken zal in overleg met de bewoners gebeuren.
Bestaande bomen en overige beplanting aan de taludzijde worden zoveel mogelijk behouden en verder aangevuld. Dit ondersteunt het idee van een groene route door de stad en voorkomt een periode van kaalslag.
Het aantal te sparen bomen is afhankelijk van de plaatsing van de NS damwand en de werkzaamheden hiervoor. De bestaande beplanting van het talud is zeer gevarieerd en voor een groot deel aangeplant door de bewoners. Een beplantingsplan met aanvullende bomen en struiken kan worden opgesteld in samenspraak met bewoners en stadsdeel. Vanuit veiligheidseisen van Prorail gelden maxima voor de omvang van de bomen op het talud. De maximum hoogte voor nieuwe bomen op het talud is 8 meter.



Voorbeeldinrichting Dijksgracht West van dichtbij

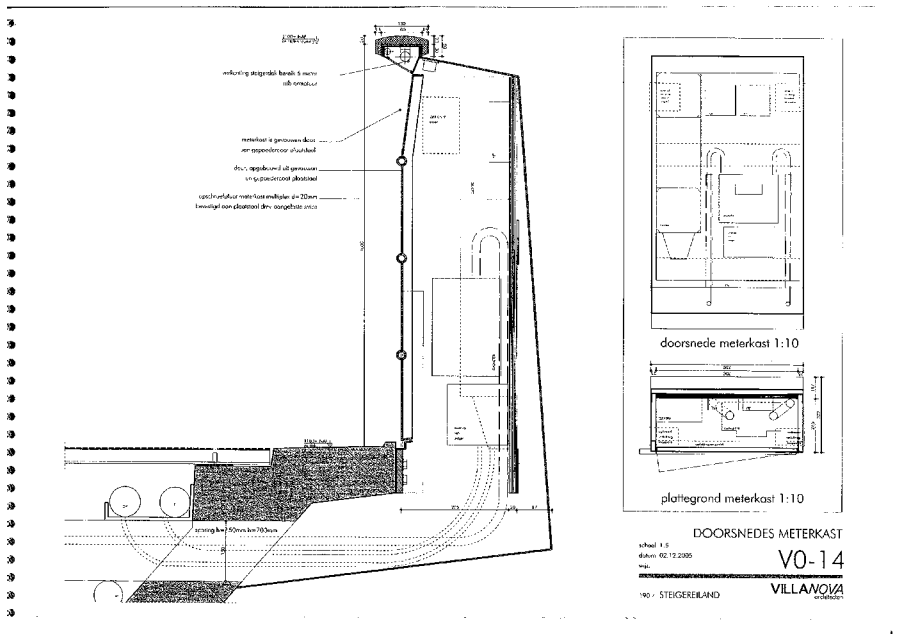




Voorbeeld nutskast bij de steiger



huidige nutskasten (Dijksgracht West)



Voorbeeld van een gecombineerde nutskast (IJburg)

Steigers
Bewoners en gemeente stellen in overleg een steigerplan op binnen de bestaande randvoorwaarden, zoals beschreven in hoofdstuk 2.

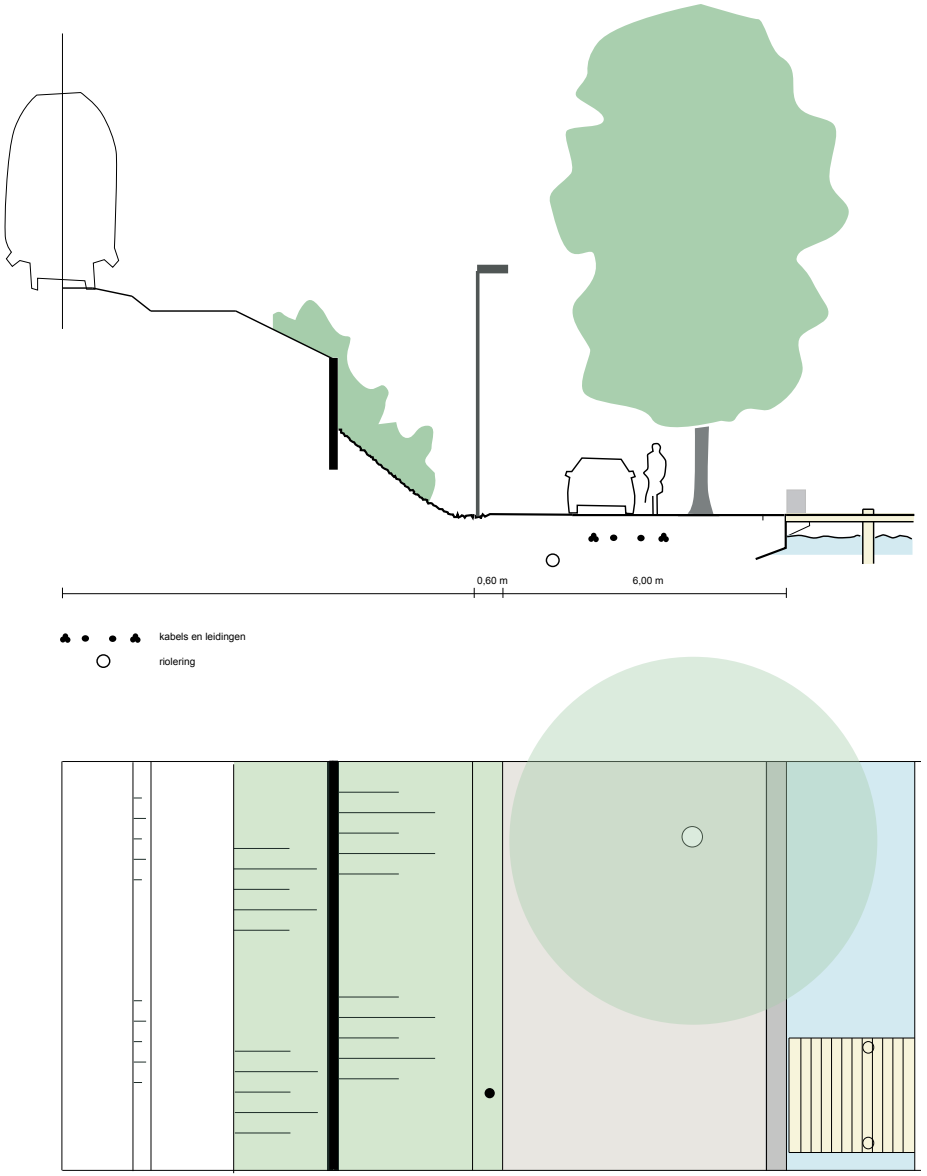
Nutsvoorzieningen
In de huidige situatie heeft de gemeente meerdere kasten per woonboot op de stoep staan. Deze kasten zullen zoveel mogelijk worden gecombineerd. De kasten worden zo klein mogelijk uitgevoerd, zoals op IJburg (100 x 75 x 28,5 cm). Per steiger krijgen de boten een nutskast met aansluitingen van KPN, UPC, electra, water en riolering. Het nutsbedrijf heeft eerder laten weten dat zij niet op haar kosten gas zal aanleggen aan de Dijksgracht. Het gesprek met het nutsbedrijf wordt opnieuw aangegaan. De buitenzijde van de nutskasten worden beheerd door het stadsdeel. De binnenkant en de huisaansluitingen vanaf de nutskast naar de boten toe zijn de verantwoordelijkheid van de bewoner.

3.2 Dijksgracht Oost

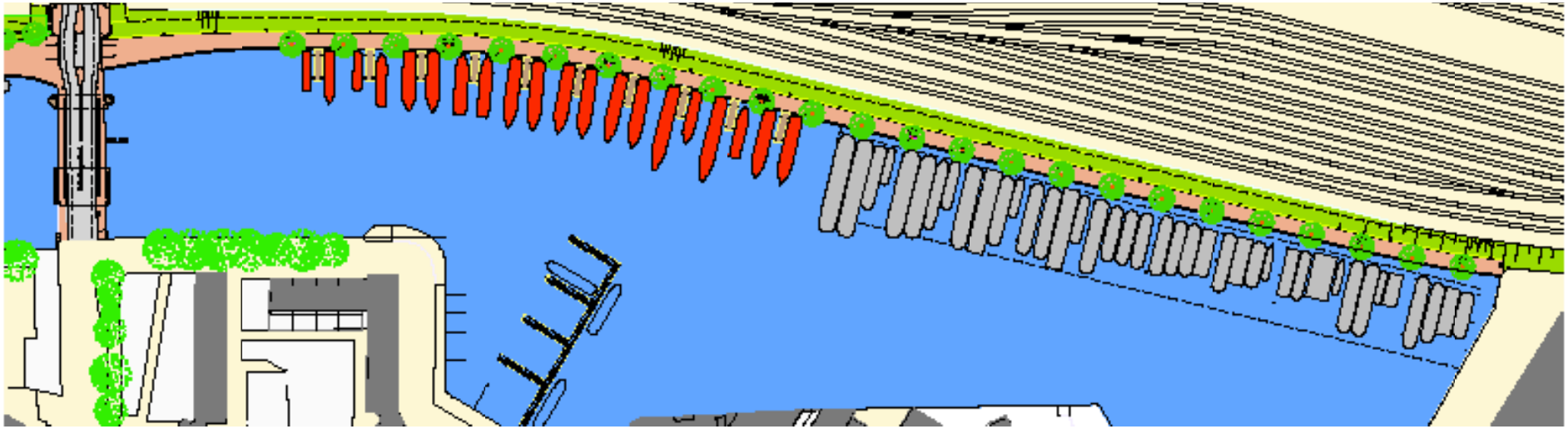
De Dijksgracht Oost is in de huidige situatie niet toegankelijk. Langs de kade liggen dekschuiten.

Plan
De langzaamverkeersroute vanaf de Dijksgracht West krijgt een vervolg aan de oostkant. Hiervoor wordt een oversteek gemaakt op de Kattenburgerstraat. Ook de veegwagens van de stadsreiniging gaan deze ontsluiting gebruiken.

In het nieuwe plan blijft een locatie voor dekschuiten bestaan. Aan de oostelijke zijde worden afmeerpalen gemaakt voor dekschuiten. Zij krijgen een vlak van 32 bij circa 235 meter tot hun beschikking. Deze komen kops te liggen. De dekschuiten zullen vanaf het water worden benaderd en mogen maximaal 32 meter uit de kade liggen. De afmeerpalen dienen op voldoende afstand uit de kade worden geslagen, zodat er geen toegang vanaf de kade mogelijk is.
De eerste rij palen komt daarom op 5 meter afstand van de kade te liggen. De tweede rij ligt op 15 meter afstand van de kade en de derde rij ligt op 25 meter afstand. In totaal worden er 10 palen per rij geslagen. De onderlinge afstand bedraagt 23,5 meter. Hiertussen kunnen maximaal 4 dekschuiten van 5 meter breed worden afgemeerd.



nieuw profiel Dijksgracht Oost



Dijksgracht oost 20 ligplaatsen

Omdat de dekschuiten een beperkte hoogte kennen en de beschikbare ruimte voor dekschuiten niet het hele jaar door bezet is, is er goed zicht op het water. Aan de oostzijde van de Dijksgracht Oost wordt een verblijftplek ingericht die zicht biedt op het water van de Wittenburgervaart.

Aan de westelijke kant van de Dijksgracht-Oost komen er 20 aanlegplaatsen voor woonboten. Deze woonboten staan aan steigers haaks op de kade. De tussenmaat van de schepen is 3.40 meter. De hart-op-hart maat tussen de steigers is ca. 18.40 meter.

Profiel
De Dijksgracht Oost wordt een woonerf zonder parkeerplaatsen. De Kattenburgerstraat heeft op straat en in de parkeergarages voldoende capaciteit om de parkeerbehoefte vanuit de Dijksgracht Oost op te vangen. Aan de Dijksgracht Oost mogen bewoners incidenteel laden en lossen. Woonbootbewoners rijden de Dijksgracht Oost bij de Mariniersbrug in en verlaten het gebied via het Storkterrein. Toezicht voorkomt dat het bestemmingsverkeer in twee richtingen gaat rijden. De signaleringsborden op de Kattenburgerstraat dienen hiervoor helder te zijn.

Aansluiting Mariniersbrug
Bij de aanhechting van de Dijksgracht Oost wordt een soortgelijke betonsteigerconstructie gebruikt, als de huidige constructie van de Dijksgracht West. Ook hier zal de entree door middel van een inritconstructie vorm krijgen.
Daarbij blijft de muur met poort gespaard. Een deel van het oorspronkelijke hek van de Mariniersbrug wordt verplaatst.

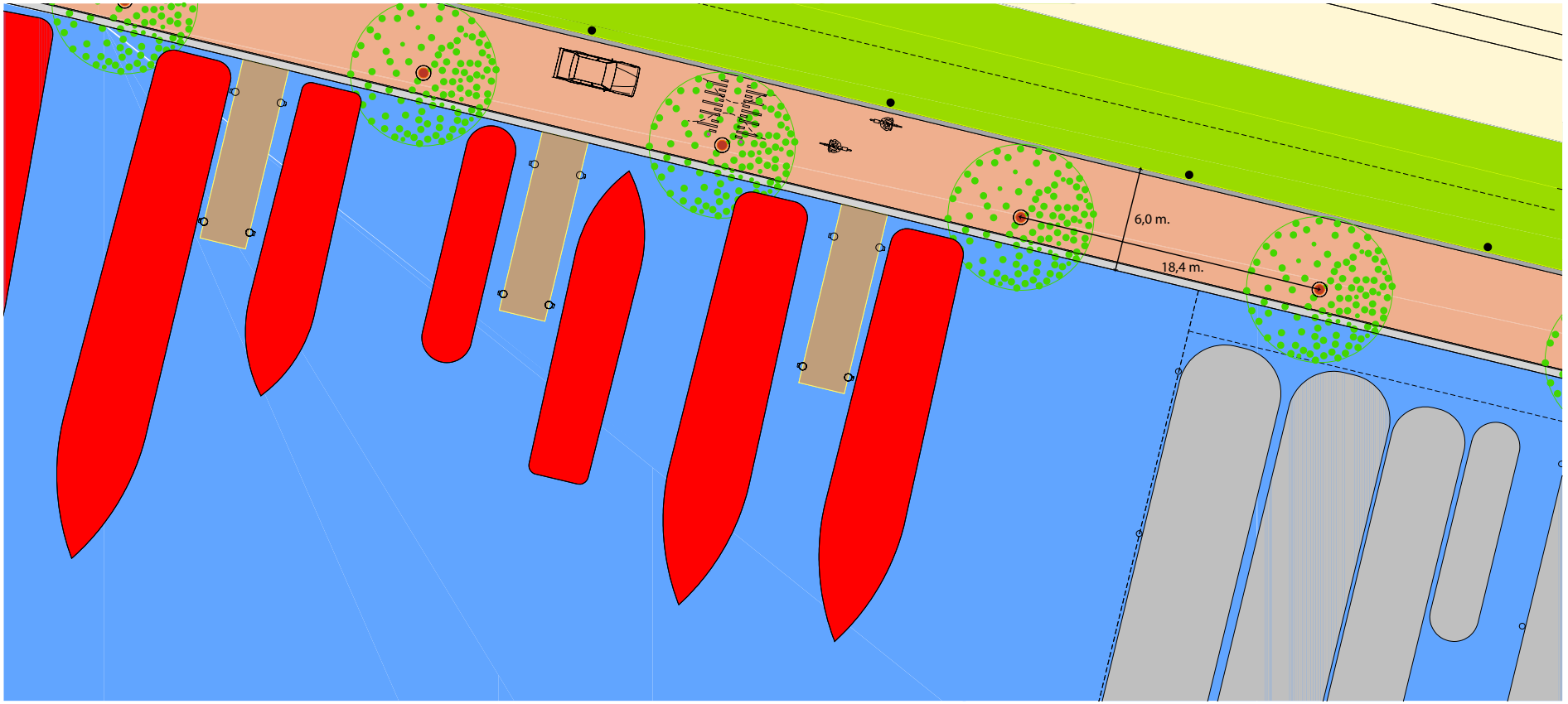
Aansluiting Oostenburgereiland
Het Oostenburgereiland zal naast de vestigingsplek van de afdeling Reiniging, ook als ontsluitingsroute dienen te fungeren voor bestemmingsverkeer vanaf de Dijksgracht Oost en voor fietsers en wandelaars. Voor deze ontsluiting is het noodzakelijk dat de verbinding met het Oostenburgereiland wordt gemaakt en de route daar een vervolg krijgt.



Betonsteigerconstructie Dijksgracht West



Mariniersbrug waar de aansluiting op Dijksgracht Oost zal worden gemaakt



detaill Dijksgracht oost: woonerf

3.3 Mariniersbrug

De Mariniersbrug vormt de scheiding tussen de Dijksgracht Oost en West en vormt de aansluiting op het stedelijke netwerk. Aan de westzijde van de brug is de aansluiting aanwezig, aan de oostzijde moet de aansluiting nog gemaakt worden. Deze zal, net als aan de westzijde, bestaan uit een betonnen steigerconstructie.

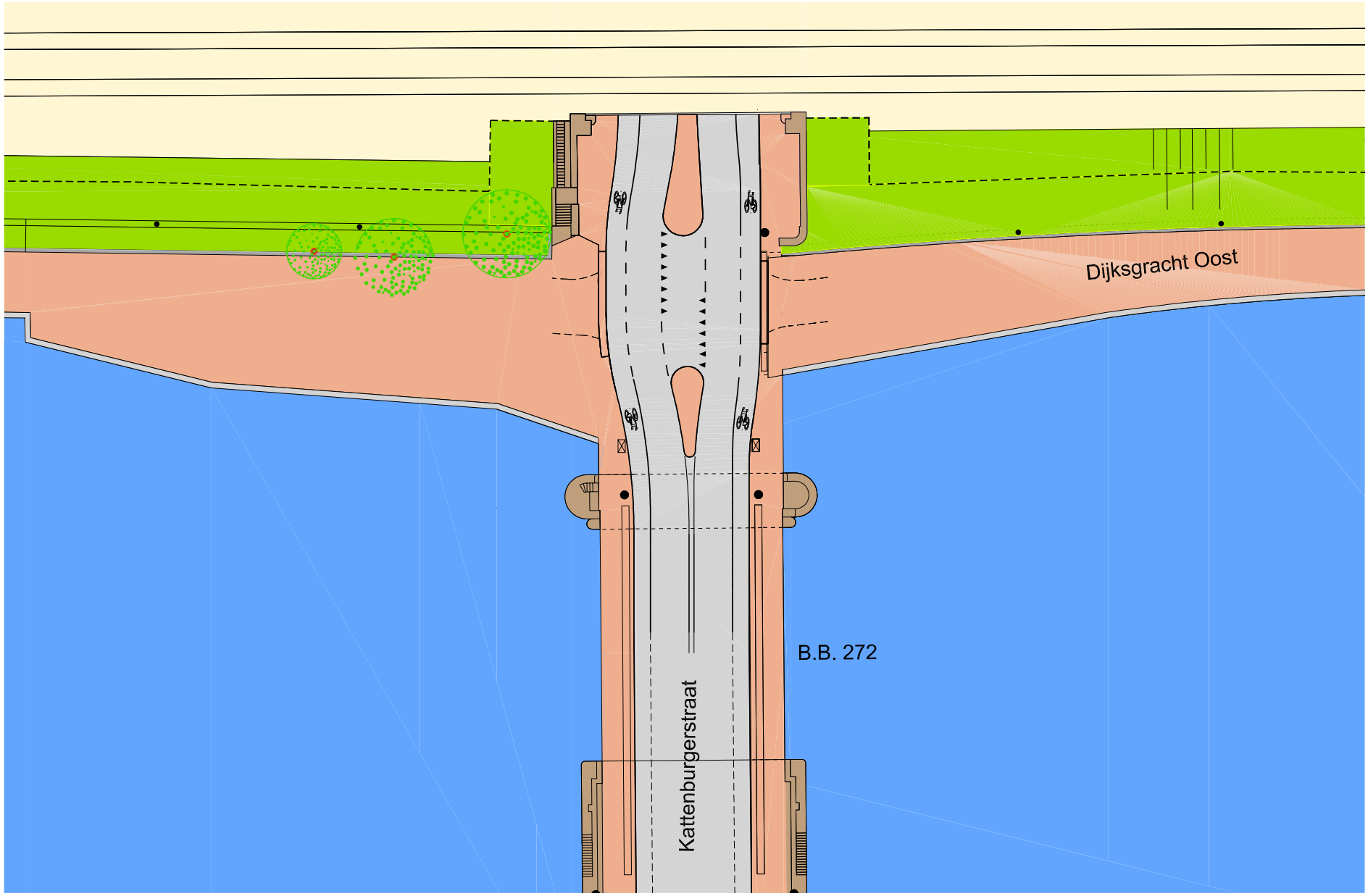
Plan
Aangezien de Dijksgracht een fietsroute in beide richtingen wordt, zullen veel fietsers de Kattenburgerstraat kruisen. De oversteekbaarheid van de kruising Kattenburgerstraat / Dijksgracht is daarom essentieel.

De Dijksgracht West heeft zowel in- als uitrijdend autoverkeer (en ook beperkt vrachtverkeer) bij de aansluiting op de Kattenburgerstraat. De Dijksgracht Oost is alleen toegankelijk voor incidenteel laad- en losverkeer en voor de langzame tractievoertuigen van de reiniging van Stadsdeel Centrum. De Dijksgracht Oost is eenrichtingsverkeer voor het laad- en losverkeer. Inrijden mag alleen aan de westkant vanaf de Kattenburgerstraat en af via het Oostenburgereiland. De langzame tractie mag wel in beide richtingen rijden. Daarom zullen bij het kruispunt met de Kattenburgerstraat alle afslagbewegingen mogelijk zijn.

De oversteekbaarheid van het kruispunt wordt bemoeilijkt door het slechte zicht door het spoorviaduct aan de noordzijde. Het is niet mogelijk de kruising te voorzien van verkeerslichten door de nabijheid van de door verkeerslichten geregu-leerde kruising van de Kattenburgerstraat met de Piet Heinkade.
Om de oversteekbaarheid te vergroten wordt de aansluiting daarom in de zuidelijke richting van het spoorwegviaduct afgeschoven. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid vergroot door middel van een middensteunpunt. Dit maakt een oversteek in twee keer mogelijk. De rijbanen van de Kattenburgerstraat (3 meter auto + 1,5 meter fietsstrook) worden zoveel mogelijk uit elkaar geschoven om ruimte te maken voor een middensteunpunt van 4 meter breed. Afslaand autoverkeer kan zich in deze middenberm opstellen. De opening in de middenberm is groot genoeg om links afslaande auto’s vanuit noordelijke en zuidelijke richting voor elkaar langs te laten afslaan. Eventueel vrachtverkeer heeft de volledige opening in de middenberm nodig. Fietsverkeer kan door het middensteunpunt goed in twee keer oversteken. Verkeerskundige berekeningen hebben aangetoond dat deze oversteekbaarheid haalbaar is, ook in combinatie met de tracties.



Mariniersbrug



Mariniersbrug

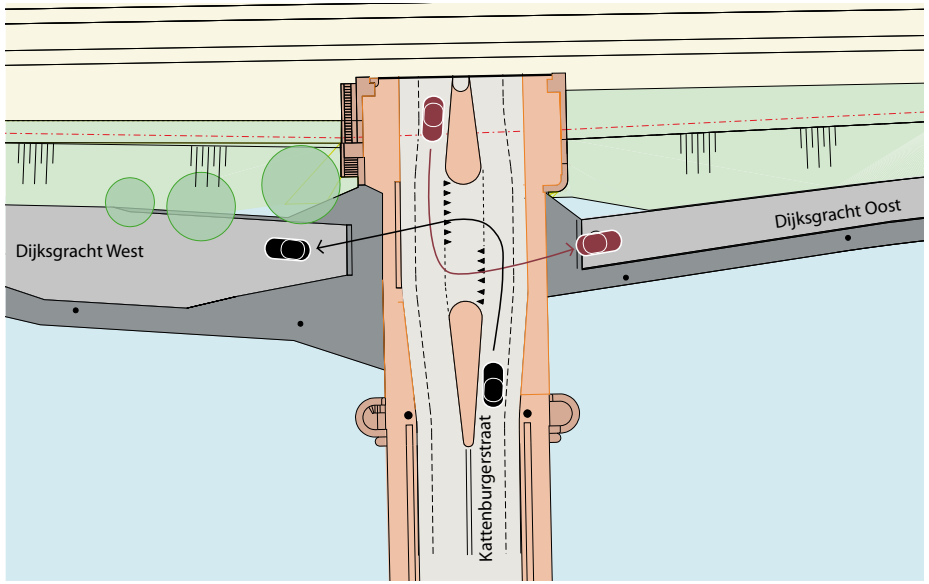
3.4 Materialen

Beheer
Omdat het plangebied na de herinrichting onder de verantwoordelijkheid van het stadsdeel Centrum valt, komt het profiel en materiaalgebruik zoveel mogelijk overeen met het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van het stadsdeel. Bij afwijkingen vindt overleg plaats met de sector Openbare Ruimte van het stadsdeel.

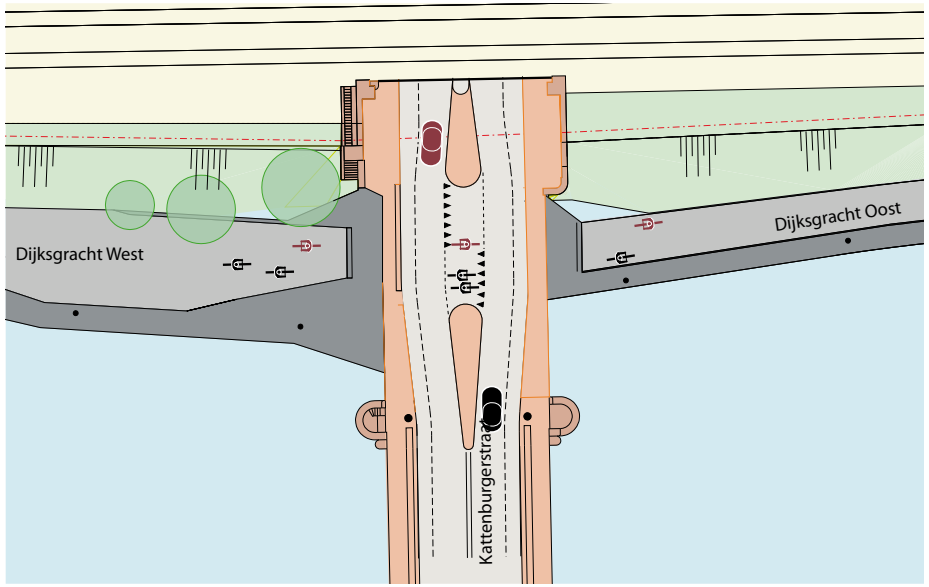
Bestrating
Het uitgangspunt voor de bestratingsmaterialen van de Dijksgracht is gebakken klinkers. Dit versterkt de informele sfeer van de Dijksgracht. De bakstenen zijn qua kleur en nuancering gelijk over de gehele Dijksgracht, met uitzondering van de parkeervakken. Voorgesteld wordt om het sterkste formaat klinkers (keiformaat) te nemen in een duurzaam verband (elleboogverband of keperverband). Voor de opsluiting van de verharding wordt gebruik gemaakt van hardsteenbanden van 30 cm breed. De verkeersdrempels zijn vrijliggend (zogenaamde ‘punaises’) en worden gestraat met gebakken klinkers. Er worden geen betonnen prefab-elementen gebruikt. De (huidige) deksloof is van graniet. Deze wordt hergebruikt.

Steigers
De houten steigerdelen dienen het FSC keurmerk te dragen. Om gladheid te verminderen zijn de planken voorzien van een profilering.

Verlichting
Langs de gehele Dijksgracht komen Cupidomasten te staan in antracietkleur. De Cupidomast is een sober vormgegeven armatuur die aan de zuidelijke IJ-oevers standaard wordt toegepast. Door de toepassing van de “DRO-beugel” is het draaien van de lamp mogelijk en kan het licht goed gericht worden.



Voorbeelden gebruik middensteunpunt: opstelling auto’s



Voorbeelden gebruik middensteunpunt: opstelling fietsers

Hoofdstuk 4

Financieel kader

In deze paragraaf wordt ingegaan op de kosten en financiële risico's die zijn verbonden aan de beschreven plannen voor de Kade Dijksgracht.

Het plangebied Kade Dijksgracht bestaat uit deze drie onderdelen:

- Dijksgracht West
- Dijksgracht Oost
- Mariniersbrug

Het maakt onderdeel uit van de grondexploitatie behorende bij het SPvE voor de Oostelijke Handelskade, vastgesteld in 1997. In deze grondexploitatie is voor de Dijksgracht gerekend met een saldotekort. In 2004 is ten gevolge van hogere kwaliteitseisen van de supervisoren en eisen ten aanzien van beheersaspecten vanuit stadsdeel Zeeburg voor het plangebied Dijksgracht een aanvullend krediet verleend.

Raadsbesluit van 19-02-1997 besluitnr. 87: SPVE OHK vastgesteld
Raadsbesluit van 19-02-1997 besluitnr. 86: krediet OHK vastgesteld
Raadsbesluit van 04-02-2004 besluitnr. 53: aanvullend- en vervolgkrediet OHK vastgesteld

De in 1997 en 2004 vastgestelde kredieten vormen het financiële kader voor de ontwikkeling van de Dijksgracht. Met bovengenoemde raadsbesluiten is een maximaal saldotekort van
€ 5,24 miljoen vastgelegd, prijspeil 2008.

Het investeringsniveau van SP Kade Dijksgracht bedraagt circa € 4,2 miljoen en kent geen opbrengsten. Onderstaande kosten maken onderdeel uit van het project:

Kostensoort	Werkzaamheden
Grondwerken:	Afgraven van het talud
Verharding:	Alle verharding inclusief het straatmeubilair.
Riolering:	Riolering en benodigde gemalen
Groen:	Bomen langs kade, inrichting verblijfsplekken en kosten groenvoorziening talud
Openbare verlichting:	Openbare verlichting
Civiele constructies:	Steigers, plaatconstructie oostzijde, afmeerpalen dekschuiten en herstelwerkzaamheden kade
Overige kosten:	Vergoeding bewoners
Voorbereiding en Toezicht:	Voorbereiding en toezicht bouwrijp- en woonrijpmaken

Het Stedenbouwkundig Plan bevat geen aanpassing of wijziging van de Mariniersbrug. Om deze reden zijn er in de grondexploitatie geen kosten opgenomen voor de Mariniersbrug. Wel is budget gereserveerd voor een plaatconstructie aan de oostzijde van de brug en de aansluiting Dijksgracht – Kattenburgerstraat.

Het SP zoals opgesteld in 2007 is nu gesplitst in een SP Kade Dijksgracht en een nog nader uit te werken SP Kop Dijksgracht. Door bovengenoemde raadsbesluiten is vastgelegd dat voor de gehele ontwikkeling van de Dijksgracht een kaderstellend tekort van € 5,24 miljoen geldt. Uitvoering van het SP Kade Dijksgracht vergt een investering van circa € 4,2 miljoen. Dat is niet gewijzigd.
Hoewel niet onderdeel van dit SP maar voor de volledigheid: het saldo van kosten en opbrengsten voor de Kop Dijksgracht is circa € 1,0 miljoen.

Hoofdstuk 5

Planning en procedures

In de planning van de uitvoering van dit Stedenbouwkundig Plan Kade Dijksgracht zijn drie onderdelen te onderscheiden:

- Kade en steigerplan Oost
- Kruispunt Kattenburgerstraat
- Kade en steigerplan West

5.1 Kade en steigerplan Oost

De kade en het steigerplan Oost worden zo snel mogelijk aangelegd. De toekomstige gebruikers, woonboten, veegwagentjes en langzaamverkeer, kunnen op deze manier zo snel mogelijk gebruik maken van dit gebied. Het ontwerp en de voorbereiding van de uitvoering zijn bepalend voor de planning die nu uit komt op aanleg in 2011.

Er zal afstemming plaatsvinden met de aanleg van de keerwand die Prorail in het talud gaat aanleggen ten behoeve van de stabiliteit. De uitvoering hiervan zal naar verwachting plaatsvinden voor 2011 en daarmee vooruitlopen op de aanleg van de kade.

5.2 Kruispunt Kattenburgerstraat

Het kruispunt van de kade Dijksgracht met de Kattenburgerstraat zal worden heringericht. De belangrijkste ingreep hierbij is het toevoegen van een steunpunt in het midden van het profiel waar fietsers veilig kunnen wachten tijdens het oversteken. Dit steunpunt kan ook worden gebruikt door het bouwverkeer bij de aanleg van de kade. Daarom zal de aanleg van het kruispunt vooraf moeten gaan aan de realisering van kade en steigerplan Oost. De uitvoering dient plaats te vinden in 2010.

5.3 Kade en steigerplan West

Uitgangspunt voor de planning van de kade West is dat deze pas wordt aangelegd als de ontwikkeling van de Kop Dijksgracht is afgerond. Dit om te voorkomen dat het bouwverkeer van de Kop het nieuwe profiel beschadigt. De planning van de Kop is momenteel onduidelijk, maar zal niet voor 2013 zijn afgerond.

Het steigerplan West is qua uitvoering verbonden met de kade, omdat er voor de steigers nutsvoorzieningen worden aangelegd waarvoor kabels en leidingen moeten worden gelegd. Tevens zal voor het aansluiten van de steigers al een deel van de herinrichting van de kade moeten plaatsvinden. Deze werkzaamheden worden bij voorkeur gecombineerd met de herinrichting van de kade, omdat anders het wegdek twee keer moet worden opengebroken.

Ook voor dit deel geldt dat er afstemming plaats zal vinden met de keerwand van Prorail.

5.4 Relatie bestemmingsplan

Het stedenbouwkundig plan past binnen het bestemmingsplan. Omdat zowel woon- als bedrijfsschepen worden genoemd in de toelichting bij het bestemmingsplan zijn, juridisch gezien, beide typen schepen toegestaan. Ook een dekschuit valt onder de categorie bedrijfsschip.

Hoofdstuk 6

Communicatie

6.1 Algemeen

De volgende algemene communicatiemiddelen worden ingezet om de stand van zaken van het project en de mogelijkheden van inspraak en bezwaar te communiceren: de website van het project Zuidelijke IJoever: www.ijoever.nl, de algemene nieuwsbrief van het project Zuidelijke IJoever, het Stadsblad en het stadsdeelnieuws van Stadsdeel Centrum.

6.2 Doelgroepen

Er zijn voor het project Dijksgracht een aantal specifieke doelgroepen te onderscheiden voor de communicatie:

Bewoners Dijksgracht
Op de Dijksgracht wonen woonbootbewoners en de bewoners van twee voormalige dienstwoningen van de Nederlandse Spoorwegen. De bewoners van de woonboten zijn verenigd in de Belangenvereniging Dijksgracht te Water. Zo goed als alle bewoners zijn hier bij aangesloten. De bewonersvereniging vormt een goede representatie van de bewoners. Er zijn al verschillende gesprekken met de bewonersvereniging geweest om te kijken waar de plannen van de gemeente en de wensen van de bewoners samen zouden kunnen komen. Na vaststelling van het SP wordt intensief met de bewoners samengewerkt om tot een steigerplan te komen. Ook wordt samen met bewoners een technisch onderzoek uitgevoerd naar de toestand van de kade, waarna oplossingen worden bepaald die voor zover mogelijk rekening houden met de bestaande bomen. Hiertoe wordt een regulier overleg opgezet met vertegenwoordigers van de Bewonersvereniging Dijksgracht te Water.

Bewoners Oostelijke Eilanden
Aan de overzijde van de Dijksgracht bevinden zich de Oostelijke Eilanden. Een deel van de bewoners kijkt rechtstreeks uit op de Dijksgracht. In het verleden hebben de bewoners onder andere hun zorg uitgesproken over mogelijke overlast door de veronderstelde ontsluiting van de Dijksgracht Oost voor de dienst reiniging van het stadsdeel. Deze bewoners worden met bewonersbrieven op de hoogte gehouden van de planvorming en uitvoeringswerkzaamheden.

Prorail
In verband met de noodzaak een damwand langs het spoor langs de gehele Dijksgracht te plaatsen is er regelmatig overleg met Prorail om de plannen en uitvoering op elkaar af te stemmen. Ook na vaststelling van het SP blijft regulier overleg noodzakelijk.