

Jaar 2013
Afdeling 3A
Nummer 43/115
Publicatiedatum 15 maart 2013
Agendapunt 22
Datum besluit B&W 29 januari 2013

Onderwerp

Vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West

De gemeenteraad van Amsterdam

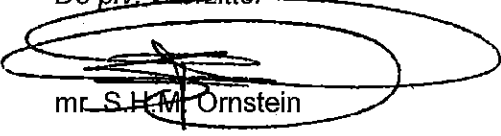
Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 29 januari 2013
(Gemeenteblad afd. 1, nr. 115),

Besluit:

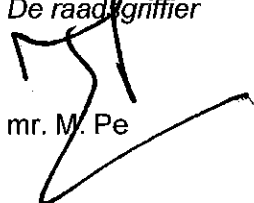
1. het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West van 5 november 2012 vast te stellen. Op hoofdlijnen beschrijft het SP:
 - de sloop van het busplatform;
 - de verplaatsing van 15 woonschepen;
 - de aanleg van een nieuwe pier;
 - herprofilering van een deel van de Prins Hendrikkade;
2. in te stemmen met voorbereiding van de verplaatsing van 15 woonschepen, zoals beschreven in het Verplaatsingsplan van 5 november 2012;
3. de geheimhouding die door het college van burgemeester en wethouders op de bijlage 'Financiële paragraaf Oosterdok West' van 31 januari 2013 is opgelegd, te bekrachtigen;
4. in te stemmen met de bijbehorende Financiële paragraaf Oosterdok West van 31 januari 2013.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 13 maart 2013.*

De plv. voorzitter


mr. S.H.M. Ornstein

De raadgriffier


mr. M. Pe



Voordracht voor de raadsvergadering van

13 maart 2013

Jaar 2013
Afdeling 1
Nummer 115
Publicatiedatum 6 maart 2013
Agendapunt 22
Datum besluit B&W 29 januari 2013

Onderwerp

Vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

besluit

1. het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West van 5 november 2012 vast te stellen. Op hoofdlijnen beschrijft het SP:
 - de sloop van het busplatform;
 - de verplaatsing van 15 woonschepen;
 - de aanleg van een nieuwe pier;
 - herprofilering van een deel van de Prins Hendrikkade;
2. in te stemmen met voorbereiding van de verplaatsing van 15 woonschepen, zoals beschreven in het Verplaatsingsplan van 5 november 2012;
3. de geheimhouding die door het college van burgemeester en wethouders op de bijlage 'Financiële paragraaf Oosterdok West' van 31 januari 2013 is opgelegd, te bekrachtigen;
4. in te stemmen met de bijbehorende Financiële paragraaf Oosterdok West van 31 januari 2013.

Wettelijke grondslag

Artikel 189 Gemeentewet

Afdeling 3.1 Wet Ruimtelijke Ordening

Bestuurlijke achtergrond

Plangebied

Dit Stedenbouwkundig Plan gaat over het deel van de Prins Hendrikkade vanaf de Kamperbrug tot en met de Prins Hendrikkade 122. Binnen het plangebied van dit SP vallen ook het Touringcarplatform en Pier 1 met omliggend water.

Bestuurlijke context

Het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West maakt onderdeel uit van het grootstedelijk project Zuidelijke IJoevers en is een uitwerking van het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJoevers (POR - vastgesteld door de gemeenteraad in 2000). Het water van het Oosterdok en de monumentale Prins Hendrikkade worden in het POR omschreven als een cruciale schakel tussen de stad en het IJ. De ruimtelijke kwaliteit in dit gebied is een belangrijke drager voor de ontwikkeling van het Oosterdokseiland, dat in zeer hoge dichtheid is bebouwd. Met dit Stedenbouwkundig Plan wordt die kwaliteit verbeterd en zichtbaarder gemaakt.

Toelichting plan

Als onderdeel van het SP Oosterdokseiland (2002) is in 2010 de Odebrug gebouwd. Hierdoor hoeft er geen auto- en busverkeer meer via de Oosterdoksdam over de zuidelijke kade van het Oosterdokseiland. Deze kade kon nu worden ingericht als boulevard met een hoogwaardige verblijfskwaliteit. In het SP Oosterdokseiland is daarom besloten tot de sloop van de Oosterdoksdam.

De sloop van de Oosterdoksdam en het touringcarplatform zijn de meest bepalende ingrepen van het SP Oosterdok. De 15 woonboten die hierdoor moeten verplaatsen krijgen een ligplaats in de directe omgeving, namelijk aan de bestaande, meest westelijke pier en een nieuw te bouwen pier van de Prins Hendrikkade.

Naast het waterprogramma wordt de Prins Hendrikkade in het plangebied aangepast, waarmee het ontwerp aansluit op het maaiveldontwerp Stationseiland. Het aantal rijstroken wijzigt van 6 naar 4.

Onderbouwing besluit

Argumenten voor uitvoering van het SP Oosterdok West

1. Het zichtbaar maken en vergroten van het water (Oosterdok) vergroot de kwaliteit van de openbare ruimte in een gezichtsbepalend deel van Amsterdam.
2. Met de uitvoering van het SP wordt gevolg gegeven aan de doelstellingen uit het Plan Openbare Ruimte (POR 2000).
3. De Gemeente heeft in de ontwikkelovereenkomst (2001) met de ontwikkelaar van het Oosterdokseiland vastgelegd dat het POR het kader is voor de inrichting van de openbare ruimte.
4. Met een klankbordgroep bewoners is met veel inzet samengewerkt aan het inrichtingsplan van de woonschepen, dat uitgaat van één nieuwe pier en herinrichting van pier 1.

Draagvlak en belangen

Woonbootbewoners

Als gevolg van de herinrichting krijgen 15 woonboten uit het plangebied een nieuwe ligplaats. In 2010 is samen met een klankbordgroep van woonbootbewoners het ligplaatsenplan en verplaatsingsplan uitgewerkt. In het verplaatsingsplan staat de procedure voor het indelen van de ligplaatsen.

Doel van de klankbordgroep was om de plannen binnen de kaders, zoveel mogelijk te laten aansluiten op de belangen van bewoners. De plannen zijn vervolgens besproken met alle bewoners. De laatste bewonersbijeenkomst was 3 oktober 2012. Een aantal bewoners gaf aan dat zij vrezen in meer of mindere mate een slechtere ligplaats te krijgen en hoge te kosten moeten maken voor noodzakelijke

aanpassingen aan hun boot. Ook vrezen zij verdere vertraging. Sinds het besluit over het POR (2000) is bij bewoners bekend dat hun ligplaatsen worden opgeheven en dat de boten moeten worden verplaatst. De woonbooteigenaren hebben erop aangedrongen dat de gemeente voortgang maakt met de herinrichting, zodat zij zekerheid krijgen over de nieuwe ligplaats. Er zijn recentelijk drie eigenaren overleden en twee boten stonden al te koop. De onzekere positie maakt het moeilijker om boten te verkopen.

Het verplaatsingsplan moet woonbootbewoners de zekerheid geven dat:

- zij een nieuwe, volwaardige ligplaats in het plangebied krijgen;
- de indeling verloopt volgens objectieve criteria;
- zij actief betrokken worden bij de verplaatsing naar de nieuwe en/of tijdelijke ligplaats;
- zij geen kosten maken voor noodzakelijke aanpassingen aan hun boot, wanneer deze het onvermijdelijke gevolg zijn van de verplaatsing(en).

Bewoners en gebruikers Oosterdokseiland

De bewoners en gebruikers van het Oosterdokseiland hechten veel belang aan de herinrichting van het Oosterdok. Met enige regelmaat informeren zij naar de planning voor het verwijderen van het touringcarplatform en de dam.

Touringcarbranche

In het kader van het POR is afgesproken dat de touringcarhaltes worden gecompenseerd in de PTA en het Zeeburgereiland. Deze haltes zijn grotendeels gerealiseerd. Maart 2013 worden de laatste haltes onder de Piet Heinbuildings opgeleverd. De touringcarbranche bepleit om het touringcarplatform te behouden, omdat zij ondanks de compensatie nog een tekort aan halteplaatsen ervaren. Op de Prins Hendrikkade wordt één nieuwe touringcarhalte gemaakt. Er is overwogen om nog extra touringcarhaltes op de Prins Hendrikkade te maken, maar hiervan is afgezien, omdat de luchtkwaliteit op de Prins Hendrikkade slecht is. Doel van het POR is de verblijfskwaliteit op de Prins Hendrikkade te verbeteren.

Parkeren

In plaats van de garage wordt nu parkeren op de lage kade voorgesteld. Op de bewonersavond gaven bewoners aan dat zij blij zijn met de parkeerplaatsen. Wel verwachten zij dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn.

Maatschappelijk overleg

Het SP en verplaatsingsplan zijn opgesteld in samenwerking met een klankbordgroep bestaande uit bewoners. Als resultaat van dit overleg zijn het ontwerp (met name het ligplaatsenplan) en de toewijzingsprocedure op meerdere punten geoptimaliseerd. Op 3 oktober 2013 zijn alle betrokken woonbootbewoners op een bewonersbijeenkomst geconsulteerd en geïnformeerd over het SP en het Verplaatsingsplan. Op 19 november is in het kader van de inspraak een informatieavond gehouden. De formele inspraakprocedure heeft niet geleid tot wijzigingen in het SP en verplaatsingsplan.

	Financiële paragraaf					
Grondexploitatie: ja/nee	Nee	Totale omvang krediet:	€18,7 miljoen			
		Financiële dekking:	Subsidies			
Investering: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€			
		Afschrijvingstermijn:				
		Gebruikt rentepercentage:	0%			
		Looptijd krediet:	5 jaar			
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€			
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee						
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?	Zie financiële paragraaf (KABINET)					
	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten						
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

Als (kabinet) bijlage is de financiële paragraaf Oosterdok West toegevoegd. Hier wordt naar verwezen. Het plan kan binnen de beschikbare financiële middelen worden uitgevoerd.

Geheimhouding

De 'Financiële paragraaf Oosterdok West d.d. 31 januari 2013' bevat informatie waarbij de financiële belangen van de gemeente in het geding kunnen komen als deze openbaar worden. Daarom is deze bijlage kabinet.

Stukken

Meegestuurd

Stedenbouwkundig Plan Oosterdok, versie 5 november 2013

Verplaatsingsplan, versie 5 november 2013

Nota van beantwoording, d.d. 31 januari 2013

Ter inzage gelegd

Financiële paragraaf versie 31 januari 2013 (**KABINET**)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Maaïke Romans, 06-46014859, mromans@pmb.amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester



Gemeente Amsterdam



Concept 5 november 2012

Stedenbouwkundig Plan
Oosterdok-West



Gemeente Amsterdam



Concept 5 november 2012



Stedenbouwkundig Plan
Oosterdok-West

Colofon

Dit stedenbouwkundig plan is opgesteld door het
Projectbureau Zuidelijke IJoever, ontwerpteam
Oosterdok. De deelnemers van dit ontwerpteam zijn:

Geert den Boogert (DRO)
Wies Daamen (SAC)
Toine van Goethem (DRO)
Albert Jongsma (OGA)
Bert Koorling (DRO)
Lian Kosse (DIVV)
Bram van Melis (PMB)
Paul Moons (PMB)
Maaïke Romans (PMB)
Adriaan Theeuwes (OGA)
Peter van de Wiel (BBA)

Inhoud

KADER

1 Inleiding	7
2 Kader	9
2.1 Plangebied	9
2.2 Historie	11
2.3 Plan Openbare Ruimte	13
2.4 Aangrenzende gebieden	13

PLAN

3 Stedenbouwkundig plan	17
3.1 Stedenbouwkundige visie	17
3.2 Hoge kade	17
3.3 Recreatievaart	21
3.4 Lage kade: pieren en woonboten	21

OMGEVINGSASPECTEN

4 Verkeer	27
4.1 Verkeerstructuur	27
4.2 Auto's, vrachtwagens en touringcars	27
4.3 Bussen	27
4.4 Voetgangers	27

4.5 Fietzers	28
4.6 Metro	28
4.7 Parkeren	28
4.8 Vaarwegen	28

5 Milieu	29
5.1 Verkeersintensiteit	29
5.2 Geluid	29
5.3 Luchtkwaliteit	29
5.4 Bodem	29
5.5 Water	29
5.6 Bomen	29
5.7 Flora- en fauna	30
5.8 Cultuurhistorie en archeologie	31
5.9 Externe veiligheid	31
5.10 Duurzaamheid	31

6 Civiele techniek	32
6.1 Kabels en leidingen	32
6.2 Kelders en ondergrondse ruimtes	32

7 Beheer en handhaving	33
7.1 Openbare ruimte	33
7.2 Water	33

VERVOLG

8 Planning en procedures	37
8.1 Planontwikkeling	37
8.2 Juridisch kader	37
8.3 Verplaatsing woonboten	38
8.4 Prins Hendrikkade tot IJtunnel	38

9 Financiële uitvoerbaarheid	39
9.1 Inleiding	39
9.2 Kosten	39

BIJLAGE

Nieuw over oud	43
----------------	----

KADER



◀ legenda

1. Centraal Station
2. Prins Hendrikkade
3. Odebrug
4. Kraansluis/
brug 300
5. Scheepvaarthuis
6. Oosterdoksdam
7. Touringcarplatform
8. Oosterdokseiland
9. Oosterdok
10. Kikkerbilsuis

1 Inleiding

Het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West maakt onderdeel uit van het grootstedelijk project Zuidelijke IJever.

Dit Stedenbouwkundig Plan is een uitwerking van het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJever (vastgesteld door de gemeenteraad in 2000). In dit POR Zuidelijke IJever is vastgelegd dat de stad Amsterdam weer moet worden verbonden met het IJ. Het Oosterdok wordt in het POR omschreven als een cruciale schakel tussen de stad en het IJ met een eigen sfeer. Instellingen als het Scheepvaartmuseum, NEMO en de Openbare Bibliotheek maken samen met de grote waterruimte een 'blauw museumplein'. In de huidige situatie ligt dat echter verstopt tussen infrastructuur en ontoegankelijke kades. Door de inrichting van de kades, gebouwen en het water zijn de noordzijde (omgeving Openbare Bibliotheek) en oostzijde (omgeving Scheepvaartmuseum) van het Oosterdok al omgevormd tot een aantrekkelijke omgeving. Met dit Stedenbouwkundig Plan wordt die kwaliteit ook aan de westzijde van het Oosterdok gerealiseerd.

Leeswijzer

Dit document is in vier blokken opgedeeld. Het eerste deel gaat in op het plankader. Het tweede deel beschrijft het stedenbouwkundig plan, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Het derde deel behandelt diverse omgevingsaspecten: verkeer, milieu, kabels en leidingen en beheer en exploitatie van de openbare ruimte. Ten slotte worden in het vierde deel de vervolgacties toegelicht in de planning en de uitvoeringstrategie.



▲ Prins Hendrikkade: huidige situatie hoge kade



▲ Hoge kade huidige situatie



▲ Lage kade, huidige situatie



▲ Touringcarplatform, huidige situatie



▲ Touringcarplatform, huidige situatie

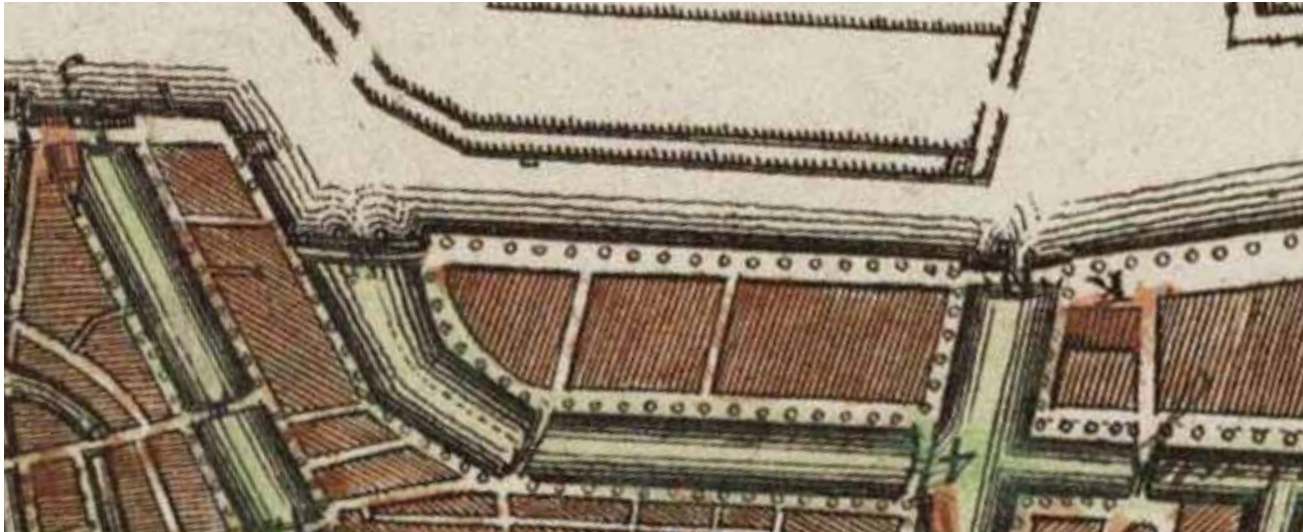
2 Kader

2.1 Plangebied

Dit Stedenbouwkundig Plan behandelt het deel van de Prins Hendrikkade van de Kamperbrug tot en met de Prins Hendrikkade 122. Binnen het plangebied van dit SP vallen ook het Touringcar-platform en Pier 1 met omliggend water, zoals aangegeven in bijgaande tekening. De Oosterdoksdam en de Odebrug maken geen deel uit van het plangebied. De sloop van de dam en aanleg van de Odebrug zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan Oosterdokselaand (2001), het SPvE Oosterdokselaand (2001) en het SP Oosterdokselaand Zuid (2002).



▲ Plangebied met plangrens



▲ 17e eeuw - 1940: waterfront met smalle kade en bruggen



▲ Kraansluis met Scheepvaarthus in 1925



▲ Strand Prins Hendrikkade in 1947



▲ 1940 - 2012: verkeersweg, pieren, platform en dam

2.2 Historie

Stad aan het water

De bebouwing van de Prins Hendrikkade stamt voornamelijk uit de 17e eeuw. Op de grens tussen water en stad werden hier de mooiste gebouwen uit de stad geplaatst. De bebouwing vormt één van de best bewaarde historische rij gevels van Amsterdam. De bebouwing bij de Schreierstoren stamt uit de middeleeuwen. De Schreierstoren (1487) maakte deel uit van de stadsmuur. Het jongste gebouw in de omgeving is het Scheepvaarthuis, waarin nu het Amrâthhotel is gehuisvest. Dit gebouw is een monumentaal voorbeeld van Amsterdamse School architectuur.

Dempen van open water

De Prins Hendrikkade is momenteel eerder een drukke verkeersader dan een historische stadsrand aan het water. Een serie ingrepen heeft ervoor gezorgd dat de relatie met het water vanaf de Prins Hendrikkade nauwelijks meer waarneembaar is:

Rond 1940 werd de Prins Hendrikkade verbreed ten behoeve van autoverkeer. Bij deze verbreding is het onderscheid tussen de hoge en de lage kade ontstaan.

Rond 1950 werden vier pieren haaks op de kade aangelegd ten behoeve van beurtvaart.

Rond 1960 werd een groot deel van het water gedempt voor de aanleg van het busplatform.

Rond 1975 werden de Oosterdoksdam en de Kraansluis en hun omgeving ingrijpend verbouwd en verbreed voor de omleiding van het verkeer bij de aanleg van de metro. De ophaalbrug uit 1912 werd bij de werkzaamheden vervangen door een vaste brug.

Van binnenvaart naar woonboten

De scheepvaart vertrok rond de jaren zeventig van de pieren aan de Prins Hendrikkade. Daar kwamen woonboten voor in de plaats, eerst aan de Oosterdoksdam en later ook aan de pieren.



▲ De Schreierstoren, getekend in 1620

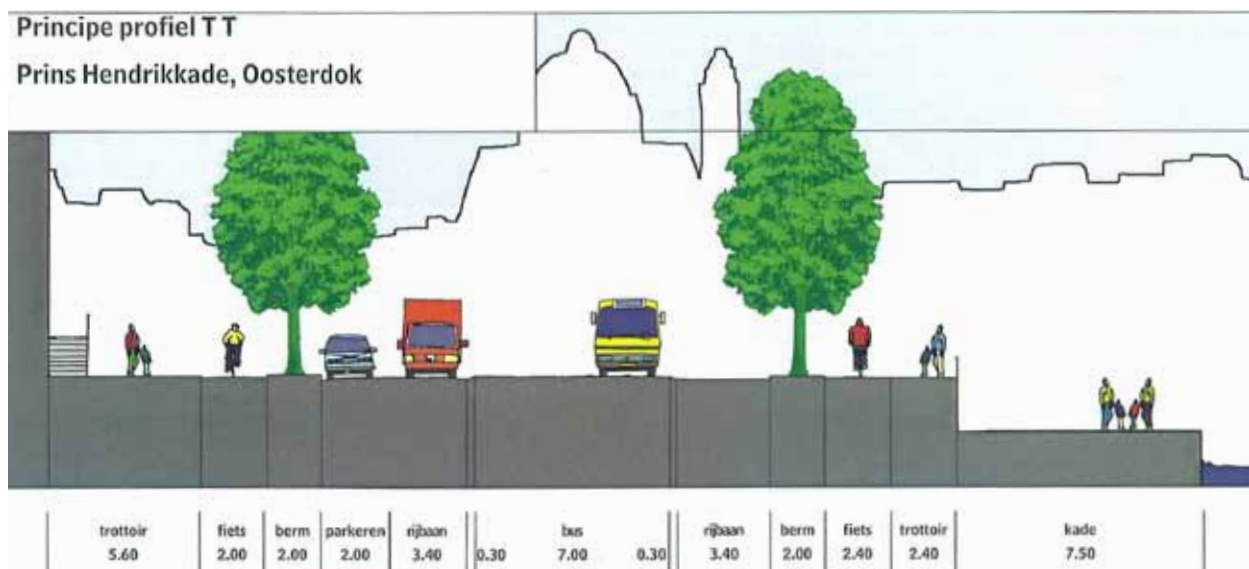


▲ Aanleg metro 1975



◀ Plan Openbare Ruimte
(2000), Ligplaatsenplan

▼ Plan Openbare Ruimte:
Profiel Prins Hendrikkade



2.3 Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJever

Het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJ-oever (door de gemeenteraad vastgesteld in 2000) is taakstellend voor dit Stedenbouwkundig Plan. Voor het plangebied schrijft het POR het volgende voor:

Ingrepen openbare ruimte

- Prins Hendrikkade versmallen tot 2x1 rijstrook.
- Zo min mogelijk opstelvakken.
- Sloop van het touringcarplatform.
- Openbare kade herinrichten als wandelboulevard.
- Dubbele bomenrij op de hoge kade.

Verplaatsing woonboten

Het ligplaatsenplan uit het POR is destijds samen met de bewoners opgesteld. De inrichtingsprincipes hiervan zijn dan ook het uitgangspunt voor dit Stedenbouwkundig Plan:

- De woonboten worden geclusterd aan de pieren, waardoor er tussen de pieren open waterpleinen ontstaan.
- De pieren fungeren als buurtpleintjes voor de buurtbewoners.
- Vergunde woonboten binnen het plangebied kunnen terugkomen.
- Er komen twee nieuwe pieren: één voor woonboten en één voor recreatievaart.

- Hergroepering van de bestaande ligplaatsen in vakken van ca. 35 x 85 meter rondom de pieren.
- Maximaal 55 ligplaatsen voor woonboten, bedrijfsvaartuigen en binnenvaart.
- Het open water tussen pieren met woonvaartuigen is min. 30 meter breed

Besluit bezuinigingen POR (2009)

De gemeente heeft vanwege bezuinigingen op 30 september 2009 besloten beide nieuwe pieren te laten vervallen. Om voldoende ligplaatsen te kunnen maken voor woonboten die aan de Oosterdoksdam en het touringcarplatform liggen is in dit Stedenbouwkundig Plan uiteindelijk wel een nieuwe pier voor de woonboten opgenomen. In paragraaf 9.2 wordt toegelicht hoe dit wordt gefinancierd.

2.4 Aansluiting op aangrenzende gebieden

Aan de westzijde sluit het ontwerp aan op het Voorlopig Ontwerp Maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade (raadsbesluit 12 maart 2012).

Aan de oostzijde sluit het Stedenbouwkundig plan aan op de huidige situatie en anticipeert op voortzetting van het ontwerp in die richting.

PLAN



3 Stedenbouwkundig plan

3.1 Stedenbouwkundige visie

Het belangrijkste doel van dit SP is om de relatie tussen stad en water te verbeteren. Het Oosterdok wordt vanuit de stad weer zichtbaar en bereikbaar. Een voorbeeld van een goede relatie tussen stad en water is te zien op de foto van Hoboken in New York: er is zicht op het water en de bezoeker ervaart haar weidsheid. Het water wordt opgenomen in het publieke domein.

De Prins Hendrikkade, die hier vroeger Buitenkant en Kamperhoofd heette, wordt in de stedenbouwkundige visie opgevat als een stadsrand. De plek waar Amsterdam zich manifesteert aan weids water.



▲ Stad aan het open water, geschilderd begin 20e eeuw

Er worden twee sferen onderscheiden:

- De hoge kade, die wordt ingericht als voorruimte voor de statige grachtenpanden. Hier komen materialen die passen bij de historische, intieme sfeer.
- De lage kade, die zijn nautische sfeer houdt en gedomineerd wordt door weids vaarwater, schepen en trossen. Hier worden materialen met een stoere uitstraling en maat gebruikt.

3.2 Hoge kade

Huidige situatie

De Prins Hendrikkade is op dit moment door zijn breedte, gebruik en inrichting een grote barrière tussen de binnenstad en het water. Auto's en bussen die in hoge snelheid rijden domineren de sfeer. De voetganger heeft weinig ruimte ter beschikking op smalle stoepen vol obstakels. Bovendien is oversteken voor voetgangers zeer onveilig omdat het verkeer hard rijdt en men in één keer zes rijstroken moet oversteken. Ondanks de aanwezigheid van historische gebouwen is de verblijfskwaliteit hierdoor laag.

Stedenbouwkundig concept

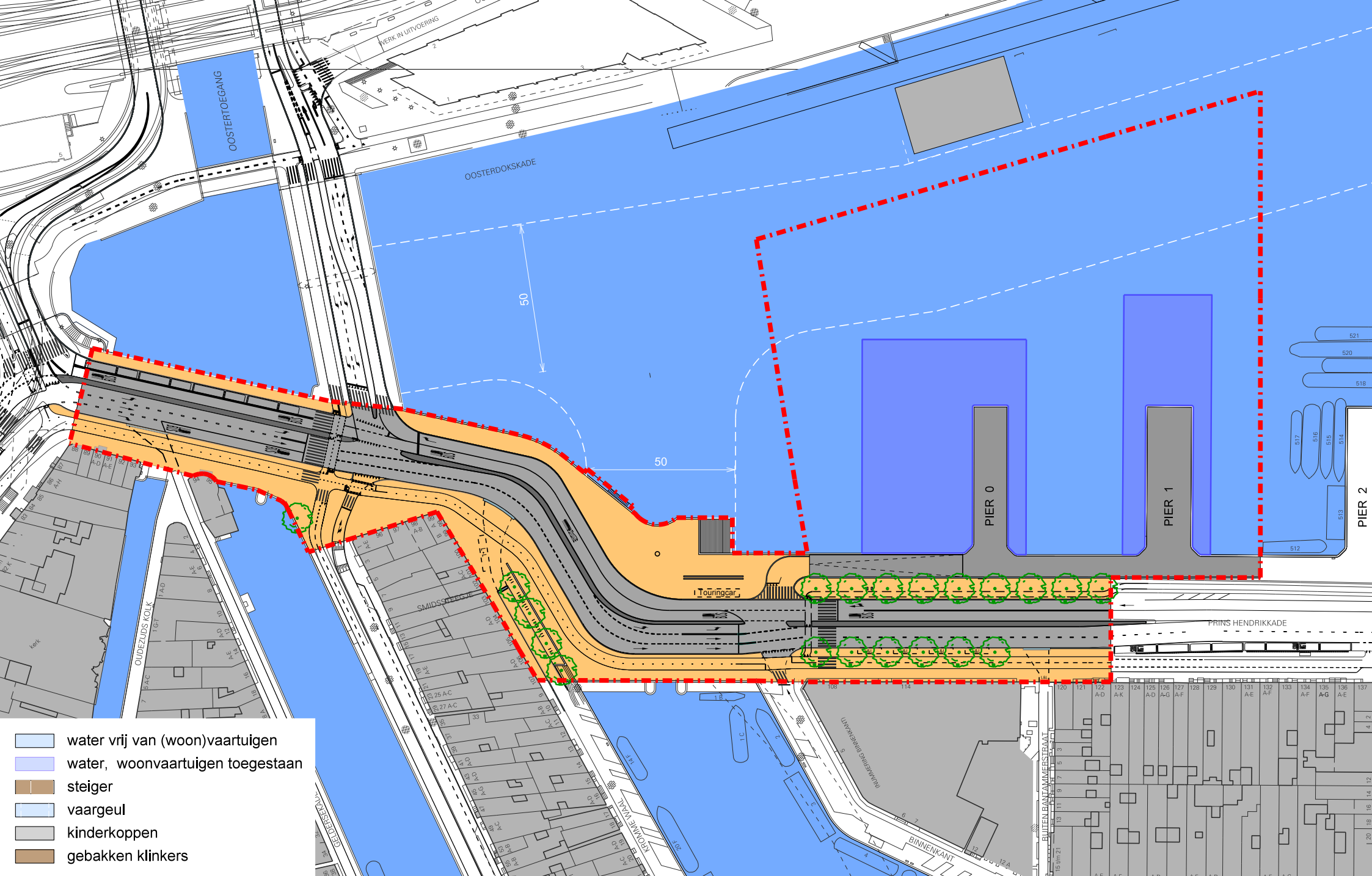
De hoge kade wordt ingericht als een boulevard met verblijfskwaliteit waar de doorstroming van het autoverkeer niet overheerst. De kwaliteit wordt in eerste instantie bepaald door het zicht op het water en de historische gebouwen.



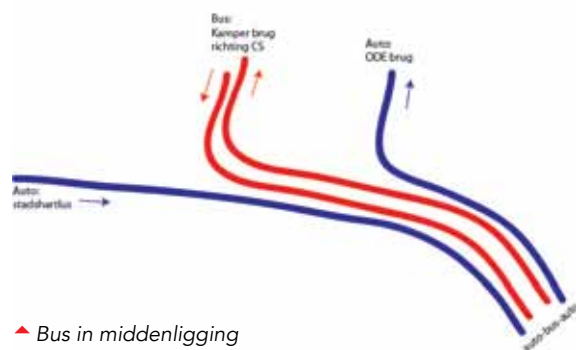
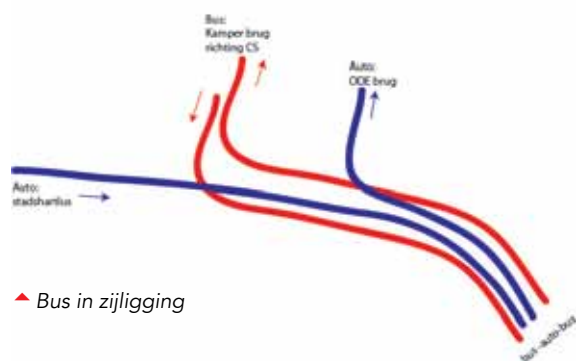
▲ Huidig: relatie water en stad verstoord



▲ Verbinden van water en stad



De verblijfskwaliteit wordt verder bepaald door een brede wandelstrook op de hoge kade met uitzicht op het water. De ruimte voor de voetganger wordt vergroot door twee van de zes rijstroken te laten vervallen. Bovendien wordt de oversteekbaarheid verbeterd: er komt een doorlopende middenberm als rustpunt. Daarom hoeven slechts twee rijstroken in één keer te worden overgestoken, in plaats van de zes nu. In aansluiting op de fietsstructuur voor het Centraal



Station blijft het tweerichtingenfietspad aan de huizen- zijde gehandhaafd en wordt het éénrichtingsfietspad aan de waterzijde opgeheven.

In de bestaande situatie liggen de busbanen aan de buitenzijde en de rijstroken voor auto's in het midden van de weg. Deze zogenaamde zijligging belemmert de doorstroming van de bussen en is onhandig voor de auto die niet naar de zijkant van de weg kan om te stoppen of te laden/lossen. In dit Stedenbouwkundig Plan wordt de zijligging van de bus vervangen door een middenligging. Auto's in de rechter baan kunnen dan veiliger rechts afslaan omdat er geen bus gekruist hoeft te worden en bussen kunnen beter doorstromen.

Aan de waterzijde tegenover het Scheepvaarthuis komt een halteplaats waar touringcars passagiers kunnen ophalen en afzetten. Het is niet de bedoeling dat touringcars hier parkeren. Hier zal op worden gehandhaafd. Borden verwijzen touringcars naar de touringcar-parkeergarage aan de Piet Heinkade. Aan de huizen- zijde van de rijbaan komen laad- en losplekken. Deze plekken zijn bedoeld voor laden en lossen van goederenvervoer en van taxi's.

Materiaal en details

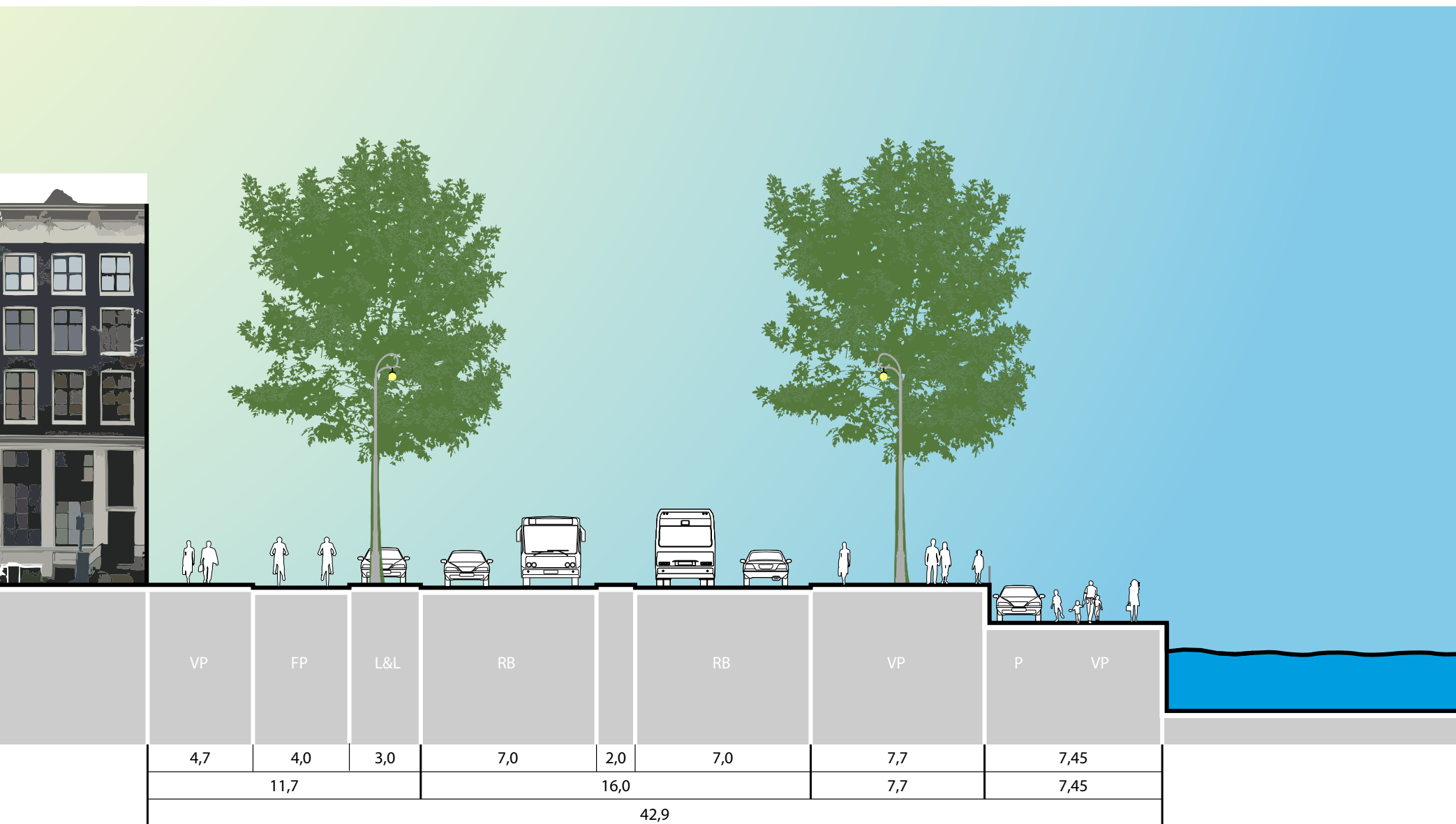
Met uitzondering van de rijweg en fietspad, wordt de hoge kade ingericht conform het 'grachtenprofiel'. De rijweg wordt uitgevoerd in asfalt vanwege het 50 km/ uur regime. De overige materialen zijn zoals het Handboek Inrichting Openbare ruimte van Stadsdeel Centrum aangeeft voor het grachtenprofiel: gebakken

klinkers voor de voetpaden, hardstenen banden, gietijzeren boomkransen en sfeervolle lichtmasten, bijvoorbeeld type Apollo. Het bestaande hek komt terug op de keermuur van de hoge kade.

De laad- en losplekken zijn van hetzelfde materiaal als de stoep. De stoepbanden lopen (evt verlaagd) door. Zo ontstaat een rustig en ruim straatbeeld.



▲ Voorbeeld van inrichting met 'grachtenprofiel'



3.3 Recreatievaart

Huidige situatie

Waar nu de Odebrug aanlandt, was voorheen een openbaar toegankelijke verlaagde kade, een zogenaamde waterstoep. De verlaagde kade werd gebruikt voor het op- en afstappen van passagiers van recreatievaartuigen en als afvaartlocatie voor waterfietsen. De verlaagde kade is met de aanleg van de brug vervallen. Pier 1 heeft op dit moment de functie van op- en afstappen van passagiers.

Stedenbouwkundig concept

Aan de oostzijde van de Kraansluis wordt een trap naar het water gemaakt. Hier kunnen mensen hun boot aanleggen om passagiers in- of uit te laten stappen. Boten mogen niet langer aanmeren dan nodig is voor het in- en uitstappen.

Aan de westzijde van de Kraansluis is ruimte gereserveerd voor een openbare steiger, waar de functie van afvaartlocatie voor waterfietsen een plaats kan krijgen. Daarnaast kan de steiger worden gebruikt voor het op- en afstappen van passagiers van recreatievaart.

Bij de openbare steigers worden geen gebouwde voorzieningen toegestaan.

3.4 Lage kade: pieren en woonboten

Huidige situatie

Het touringcarplatform wordt nu gebruikt als parkeerplaats voor touringcars en auto's. Verder staan er diverse keten en nutskasten opgesteld. Het touringcarplatform en de lage kade zijn met een slagboom afgesloten. De firma Pantar verhuurt hier parkeerplaatsen.

In het plangebied en aan de Oosterdoksdam liggen 13 vergunde woonboten, namelijk:

- 3 woonboten aan de Oosterdoksdam 8 woonboten aan het touringcarplatform.

- 2 woonboten rondom pier 1.

Sommige boten liggen dubbel, zodat over een andere boot gelopen moet worden om deze te bereiken.

De openbare ruimte rondom de woonboten lijkt in een aantal gevallen geprivatiseerd doordat er hekwerken en opstallen zijn geplaatst. De openbare ruimte wordt vaak als berging en als tuin gebruikt.

De pieren zijn geconstrueerd als betonnen tafels waarop, in een dunne laag zand, kinderkoppen zijn gelegd. Veel kinderkoppen liggen los, omdat de wortels van struiken tussen de kinderkoppen en de betonnen ondergrond kruipen.

Het is duidelijk merkbaar dat het beheer van de openbare ruimte zeer beperkt is geweest. Door losliggende stenen, onbeschermde gastanks en dergelijke ontstaan onwenselijke situaties.

Stedenbouwkundig concept

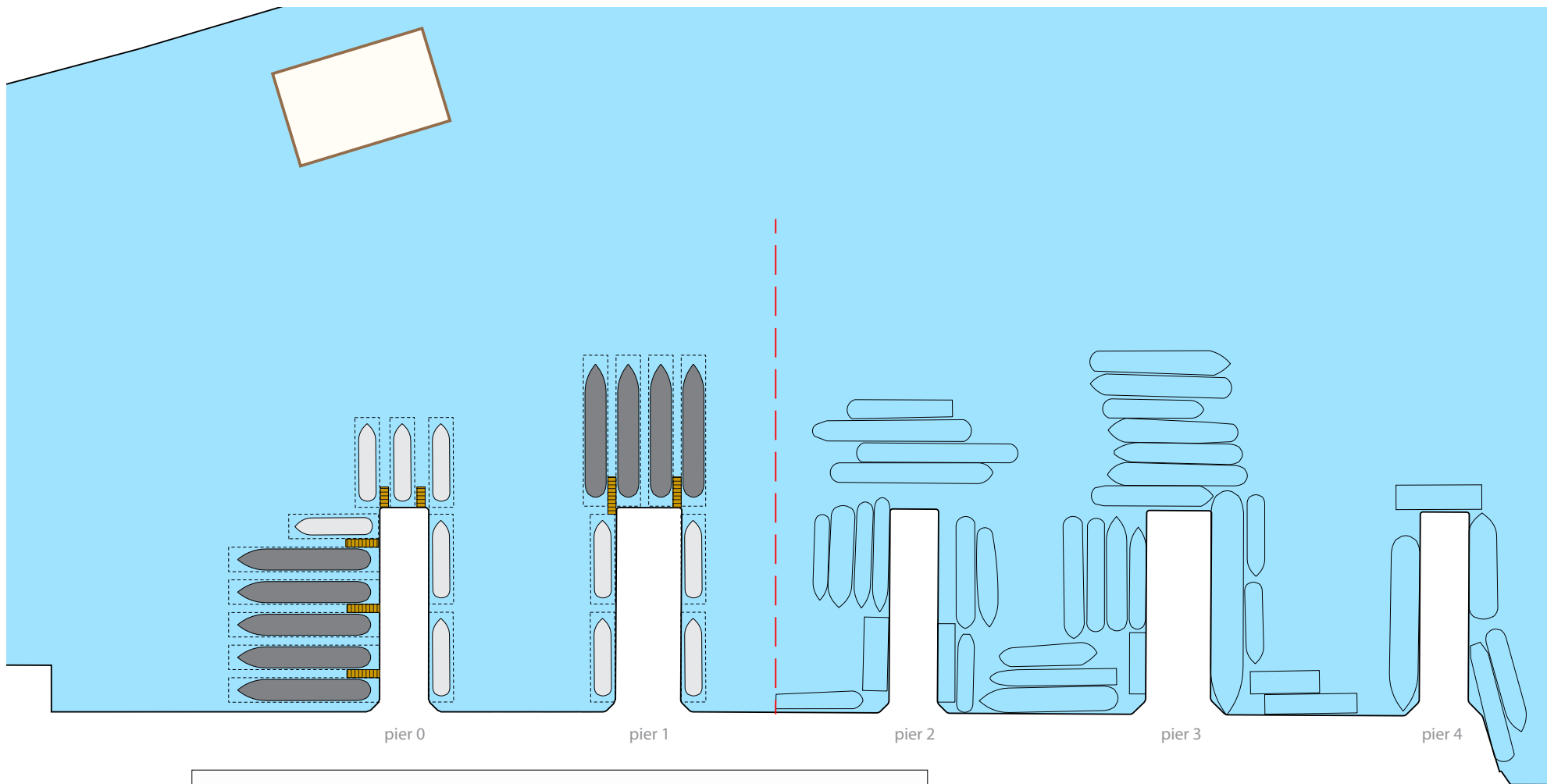
Het touringcarplatform wordt gesloopt en de originele staat van de lage kade met het nautisch karakter wordt hersteld: stoer, kaal en open. Op de plek van het busplatform wordt een pier aangelegd, passend bij de vier bestaande pieren.

Langs de kademuur worden op de gehele lage kade (tot aan de Kikkerbilsuis) 35 parkeervakken gemarkeerd. De auto's staan direct naast de kademuur en zijn daardoor vanaf de hoge kade niet of nauwelijks zichtbaar.

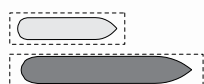
De woonboten worden geclusterd rondom de twee pieren in het plangebied: de reeds bestaande pier (pier 1) en een nieuwe pier (pier 0). De pieren waar de woonboten omheen liggen fungeren als buurtpleintjes. Het open water dat tussen de pieren ontstaat, geeft ruimte aan en zicht op het water, zowel vanaf de kade als vanuit de woonboten.

Sommige woonboten worden direct ontsloten vanaf de pieren. Andere woonboten worden bereikt via steigers die tussen de pieren en de woonboten liggen.

De inrichting van de openbare ruimte op de steigers en pieren wordt nader uitgewerkt in het maaiveldontwerp. Uitgangspunt voor de regelgeving is de APV en de nota Kade en Oevergebruik in de binnenstad van Amsterdam (1995).



Categorieën ligvakken



22 meter

37 meter



plangrens

bestaande boot

Ligplaatsenplan

In samenspraak met een klankbordgroep van woonbootbewoners is in het kader van dit Stedenbouwkundig Plan een vernieuwd ligplaatsenplan opgesteld op basis van het ligplaatsenplan uit het POR (zie blz 12.)

Om het gevaar van brandoverslag te minimaliseren, liggen de boten in het ligplaatsenplan van dit SP verder uit elkaar dan in het POR-ligplaatsenplan. De afstand tussen de boten wordt 2 meter.

Aan pier 0 en 1 worden 19 ligplaatsen aangelegd. Deze zijn voornamelijk bestemd voor woonboten uit het plangebied en van de Oosterdoksdam. Twee van de 19 ligplaatsen zijn bestemd voor de twee woonboten die als gevolg van het Bestemmingsplan Oosterdoksland moeten worden verplaatst. Vier van de 19 ligplaatsen zijn bestemd voor vier van de woonboten die nu aan pier 2, 3 en 4 liggen.

Sommige boten zijn direct ontsloten aan de pier, andere worden ontsloten via steigers. De steigers zijn niet langer dan noodzakelijk om de boot te betreden en maximaal 8 meter lang. De steigers zijn openbare ruimte. De keur van het Waterschap AGV schrijft voor dat vaste steigers een maximale breedte van 1,2 meter mogen hebben. Indien voor het toegankelijk maken van een boot een bredere steiger noodzakelijk is, wordt in bepaalde gevallen wel een breedte van 2 meter worden toegestaan. In het kader van het ontwerp van de steigers wordt in overleg met bewoners en Waterschap AGV gezocht naar de beste oplossing.

De ligplaatsvakken worden onderverdeeld in 2 categorieën: vakken voor woonboten tot 22 meter lengte en vakken voor woonboten van 22 tot 37 meter lengte. De vakken zijn 6 meter breed, onafhankelijk van de lengte.

De vakverdeling is als volgt:

- Vak A 22 x 6 m (10 plaatsen)
- Vak B 37 x 6 m (9 plaatsen)

Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan worden de ligplaatsen verdeeld. De procedure voor verplaatsing en toewijzing van de ligplaatsen staat nader beschreven in paragraaf 8.4 en in het verplaatsingsplan.

Materiaal en details

De lage kade met pieren is één van de laatste authentiek ingerichte havengebieden van Nederland. Het gehele maaiveld is ingericht met kinderkoppen van Zweeds handgekapte graniet. Ook de dekstenen, bolders en kades zijn origineel. Al dit materiaal wordt hergebruikt. De bestaande kinderkoppen worden in halfsteens verband gestraat in brekerzand. De kinderkoppen worden niet verzaagd. De kade en keerwand worden bekleed met basalt en afgewerkt met brede zeer grof gebouchardeerde granieten dekstenen. Langs de hoge kade worden de dekstenen 1 meter breed, langs de lage kade en pieren 0,5 meter breed.

De lage kade met pieren worden anders behandeld dan de steigers. De kade en pieren zijn recht, stenig en zwaar. De steigers zijn daarentegen lichte constructies. Het water onder de steigers is goed te zien. Het water

onder de pieren is onzichtbaar door de kademuren van baksteen. Langs de lage kade en pieren worden geen hekken geplaatst.

Nutsvoorzieningen nemen zo min mogelijk ruimte in. Per nutskast krijgen zoveel mogelijk gebruikers een aansluiting. Alle nutsvoorzieningen zoals kabel, gas, elektra, water en riolering worden ondergebracht in één kast. Het streven is dat er per steiger één kast wordt aangelegd, waarin iedere woonboot toegang krijgt tot een individuele ruimte. De kast is klein, donker en onopvallend. Voor het parkeren van de fietsen worden fietsnietjes geplaatst.



▲ Materiaal lage kade: dekzerk graniet en kinderkoppen

OMGEVINGSASPECTEN



LEGENDA

-  Knip
-  Toekomstig hoofdnet auto
-  Onderdeel huidig hoofdnet
-  Auto corridor

4 Verkeer

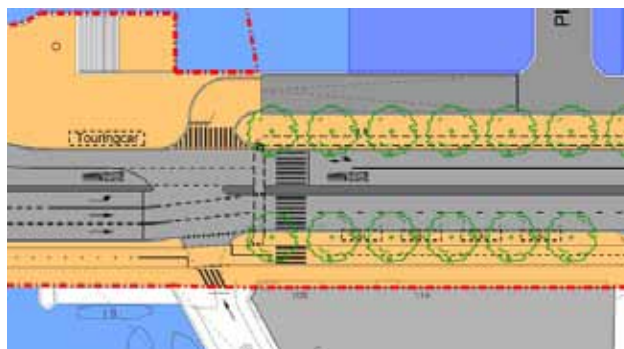
4.1 Verkeerstructuur

De Prins Hendrikkade is nu een belangrijke oost-westverbinding door het stadscentrum. In de toekomst wordt de oost-westverbinding bij het Damrak/ Prins Hendrikplantsoen afgesloten voor auto's, vrachtwagens en touringcars (raadsbesluit 18 feb 1998). Door deze 'knip' is de verwachting dat er minder verkeer over de Prins Hendrikkade gaat rijden. Om de 'knip' te compenseren wordt een verkeersader ingericht achter het Centraal Station en wordt door de binnenstad een speciale route aangelegd, de zogenaamde stadshartlus. Dit Stedenbouwkundig Plan sluit aan bij de 'knip' en de Stadshartlus. De Prins Hendrikkade wordt vanaf de Odebrug in westelijke richting autovrij; alle auto's, vrachtwagens en taxi's vanuit het oosten worden naar de Odebrug geleid. Bussen kunnen wel door en gaan via de Kamperbrug naar het CS. Stadsdeel Centrum onderzoekt welk verkeersregime voor de westzijde van de Gelderskade het meest geschikt is. Uitgangspunt voor dit Stedenbouwkundig Plan is dat de Gelderse kade een 'gewoon' grachtenprofiel krijgt, waar de auto's rechts langs het water rijden. Dat betekent dat de auto's vanaf het westen bij de Schreierstoren de Gelderse kade oprijden en bij de Odebrug de kade afrijden. Dit Stedenbouwkundig Plan sluit aan op deze rijrichting van de Gelderse kade, maar ook een omkering van de rijrichting is zonder grote ingrepen mogelijk.

4.2 Auto's, vrachtwagens en touringcars

De Prins Hendrikkade verliest de status van hoofdnet auto, maar blijft wel een 50 kilometer per uur regime houden vanwege het busverkeer.

Ter hoogte van het Scheepvaarthuis worden laad- en losplekken aangelegd. Aan de huizenzijde worden enkele laad- en losplekken aangelegd voor auto's, kleine vrachtwagens en taxi's. Aan de waterzijde wordt een grote laad- en losplek aangelegd speciaal voor touringcars. Bij de Kromme Waal blijft de laad- en losplek voor grote vrachtwagens gehandhaafd.



▲ Laad- en losplekken ter hoogte van het Scheepvaarthuis.

4.3 Bussen

Er rijden veel streekbussen over de Prins Hendrikkade tussen de IJ-tunnel en het Centraal Station. Mogelijk neemt dat aantal af als de Noord-Zuidlijn in gebruik is. Naast streekbussen rijden er enkele stadsbussen. De bussen gaan in middenligging rijden wat de doorstroming ten goede komt. Aan de waterzijde tussen de Kamperbrug en de Odebrug komt een grote bushalte, waar 4 gelede bussen tegelijk kunnen halteren. Aan de overzijde van de weg, bij de Schreierstoren, is onvoldoende ruimte voor een halte.

Op dit moment liggen drie bushaltes verspreid aan de huizenzijde van de Prins Hendrikkade. De bussen stoppen ter hoogte van Prins Hendrikkade 108, 134 en 143. De haltes worden compacter tegen elkaar gelegd in de omgeving van de Schippersstraat (buiten plangebied). De hoeveelheid bussen die er halteren blijft hetzelfde.

4.4 Voetgangers

De stoep aan de huizenzijde wordt verbreed. Aan de waterzijde wordt een wandelboulevard aangelegd. Voor de oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade wordt een middenberm aangelegd. De met verkeerlichten geregelde oversteekplaats bij het Scheepvaarthuis blijft bestaan.

4.5 Fietzers

De Prins Hendrikkade maakt onderdeel uit van het hoofdnet fiets. Het tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde blijft gehandhaafd. Het fietspad aan de waterzijde zal op termijn langs de gehele Prins Hendrikade vervallen. Echter, totdat het wegdeel ten oosten van plangebied wordt heringericht, rijden de fietsers uit oostelijke richting nog over het fietspad aan de waterzijde. Voor hen zal in het plangebied een tijdelijke fietsstrook worden aangelegd. Over de wandelpromenade wordt met belijning een tijdelijk fietspad ingericht tot aan de kruising bij het Scheepvaarthuis. Omdat deze kruising met verkeerslichten is geregeld, is de oversteek veilig.

4.6 Metro

Het metrostation Amsterdam Centraal heeft voor de Oostlijn op dit moment vier metro-ingangen op de Prins Hendrikkade, waarvan één in het plangebied van dit SP. Ten behoeve van de doorstroming van de bussen en de ruimte van de voetganger en fietser, zal deze entree verdwijnen. Het verwijderen van deze metrohalte is vastgesteld door de gemeenteraad in het kader van het Voorlopig Ontwerp maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade (raadsbesluit 14 maart 2012).

4.7 Parkeren

In het plangebied zijn op de lage kade en het touringcarplatform ca. 86 parkeerplaatsen voor auto's en 34 parkeerplaatsen voor touringcars. Door de sloop van het touringcarplatform verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen in het plangebied.

Op de lage kade (van pier 0 tot aan de Kikkerbilsuis) worden maximaal 35 parkeervakken teruggebracht voor bewoners en bedrijven uit het plangebied. Naar verwachting zijn deze parkeerplaatsen toereikend voor het opvangen van de parkeerbehoefte ter plaatse. Parkeren is alleen toegestaan in de parkeerstrook op de lage kade en niet op de pieren. Omdat de auto's direct naast de keermuur staan zijn ze vanaf de hoge kade niet of nauwelijks zichtbaar. Het uitzicht op het water en het nautische karakter van de pieren wordt hierdoor niet verstoord. De pieren en hellingbaan blijven vrij van parkeren. Voor de parkeerplaatsen geldt betaald parkeren, waarbij vergunningverlening op grond van de Parkeerverordening van toepassing is. De plaatsen worden onderdeel van het parkeerareaal van het omringende vergunninggebied CE-01. Voor bezoekers die niet het plangebied als bestemming hebben, worden geen parkeerplaatsen in het plangebied gemaakt. Voor hen is voldoende parkeerruimte beschikbaar in de omliggende parkeergarages. De touringcarparkeerplaatsen zijn gecompenseerd in de touringcarparkeergarage aan de Piet Heinkade en op het Zeeburgereiland. Aan de huizenzijde worden tussen de bomen fietsparkeerplaatsen gemaakt.

4.8 Vaarwegen

Het oppervlaktewater is openbaar en wordt beheerd door Waternet. Het Oosterdok is een van de drukste vaarwegen van Amsterdam. Het is de verbinding tussen het IJ en de oostelijke binnenstad en het grenst aan belangrijke vaarwegen richting het historische centrum, zoals het open havenfront, de Oude Schans en de Nieuwe Herengracht. Door die ligging wordt het Oosterdok intensief bevaren door rondvaartschepen, scheepvaartverkeer en pleziervaart. Om de doorvaart van het vaarwater te beschermen heeft het gemeentebestuur in 2008 doorvaartprofielen vastgesteld. In het Oosterdok is een minimale doorvaartbreedte van 50 meter vastgesteld, zodat het water bevaarbaar blijft voor schepen met een lengte tot 67 meter en een breedte tot 7,20 meter. Deze doorvaartbreedte geldt niet alleen voor de oost-west verbinding, maar ook voor andere plekken in het Oosterdok, zoals bij de brug richting Oude Schans.

5 Milieu

5.1 Verkeersintensiteit

Door de knip in de Prins Hendrikkade (zie 4.1) zal het verkeer van auto's, vrachtwagens en touringcars over de Prins Hendrikkade naar verwachting afnemen. Bovendien verdwijnt het touringcarplatform, waardoor het verkeer van touringcars ook verder zal afnemen.

5.2 Geluid

De wijziging van het wegprofiel van de Prins Hendrikkade is getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder, waarin is bepaald welke toename van geluidhinder acceptabel is bij de reconstructie van een weg. (Akoestisch onderzoek Reconstructie Prins Hendrikkade, Dienst Ruimtelijke Ordening, januari 2011). In het onderzoek zijn de verwachte wijzigingen van het wegverkeer meegenomen. Het geluidsniveau blijft onder het maximum dat in het Amsterdamse beleid wordt gesteld ten aanzien van cumulatieve geluidsbelasting.

5.3 Luchtkwaliteit

Het effect van de gebiedsontwikkelingen rondom het Oosterdok op de luchtkwaliteit is onderzocht (Effect gebiedsontwikkelingen in en rond ODE op de luchtkwaliteit, Ingenieursbureau Amsterdam, 16 februari 2011). De conclusie van het onderzoek is dat de luchtkwaliteit niet in betekenende mate wordt beïnvloed. Daarmee voldoet de gebiedsontwikkeling aan de eisen die de wet luchtkwaliteit stelt.

Als de verkeersintensiteit door de knip in de Prins Hendrikkade zal verminderen (zie 5.1), heeft dit een positief effect op de luchtkwaliteit in het gebied.

5.4 Bodem

De bodemvervuiling is onderzocht in het Verkennend (water-) bodemonderzoek Prins Hendrikkade, Wareco, 2 mei 2010. Ter plaatse van het verlaagde deel van de Oosterdoksdam, grenzend aan het touringcarplatform, zijn diverse sterke verontreinigingen van metalen en/of PAK in de grond aangetroffen. De bovengrond ter plaatse van het touringcarplatform is matig verontreinigd met PAK en zink. Verder is de grond overwegend licht verontreinigd. De saneringskosten voor afvoer van deze grond, komen ten laste van het project.

5.5 Water

In de toekomstige situatie is er meer oppervlaktewater dan in de huidige situatie door de sloop van het touringcarplatform. Dit is gunstig voor de opvang van hevige buien. De voorgestelde ingrepen hebben geen invloed op de kwaliteit van het water en liggen buiten primaire en boezemwaterkeringen.

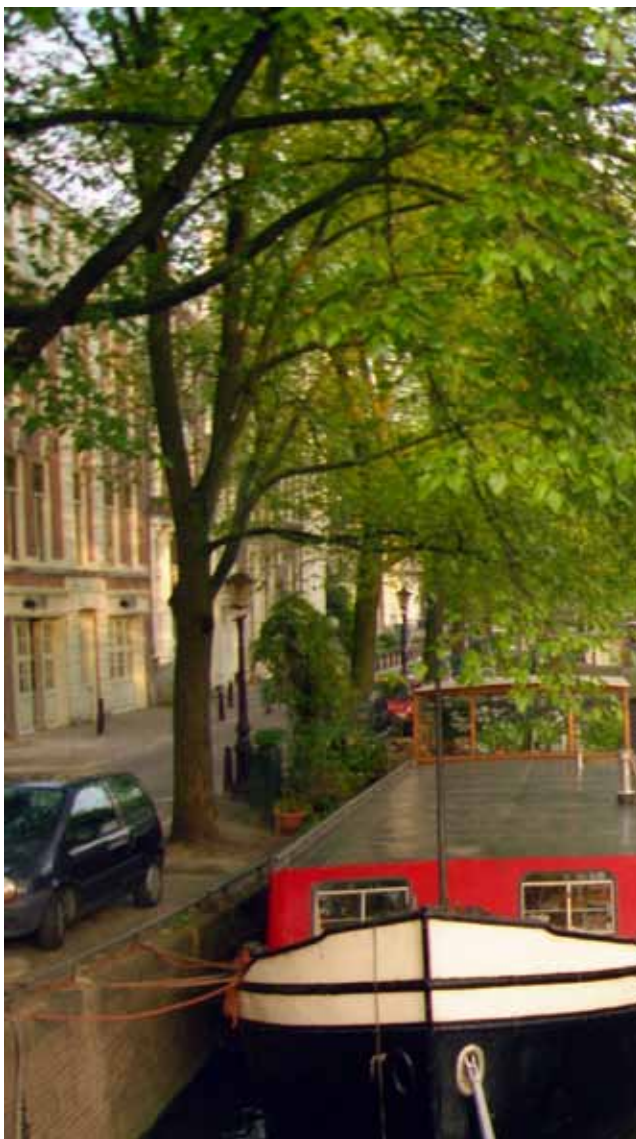
De inrichting van zowel het maaiveld als de pieren en steigers wordt getoetst door Waternet aan de regeling van waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

5.6 Bomen

Op de hoge kade staan in het plangebied in totaal 16 bomen. Voor het Scheepvaarthuis staan zes bomen aan de huizenzijde en vijf aan de overzijde. Bij de overgang tussen Prins Hendrikkade en de Kromme Waal staan drie bomen.

Het zijn verschillende iepensoorten van overwegend matige kwaliteit.

Aan de waterzijde van de hoge kade hebben de bomen een matige tot slechte conditie. Dit komt doordat de groeiplaatsomstandigheden voor deze bomen de



▲ De iep is een boom die vaak geplant wordt aan kades.

laatste decennia drastisch zijn verslechterd. De bomen stonden ooit in een klinkerverharding, waar water goed kon infiltreren. Nu staan de bomen in asfaltverharding. Een extra negatieve factor is de strooizoutbelasting in de wintermaanden. Door opspattend zout stagneert de groei van de bomen. In het nieuwe profiel komen de nieuwe bomen verder van de rijbaan af te staan in klinkerverharding. In combinatie met de 50 m3 bomengrond die aan de ondergrond wordt toegevoegd, zullen de nieuwe bomen weldra de maat hebben van de huidige bomen.

Aan de stadszijde hebben de bomen over het algemeen een iets betere conditie. Afhankelijk van de conditie worden de meeste bomen gehandhaafd, waarbij ingezet wordt op een sterke verbetering van de groeiplaatsomstandigheden.

Aan de kromme Waal staat een rij mooie iepen. De rij is echter in het plangebied onderbroken. De rij wordt aangeheeld.

Op het touringcarplatform staan diverse bomen waaronder twee iepen in boombakken. Mogelijk kan één iep verplant worden. De overige bomen hebben een slechte conditie en zijn onverplantbaar.

Op de lage kade staan enkele bomen en struiken. Ze hebben een slechte conditie door de slechte groeiplaats: weinig wortelruimte, weinig voeding en snel last van droogte en belasting (auto's). De wortels zorgen

voor opdruk van de verharding, waardoor het maaiveld hobbelig wordt en de stenen los komen te liggen. Door de gebrekkige groeiomstandigheden kunnen de bomen op de lage kade omvallen.

5.7 Flora- en fauna

In de natuurtoets (Natuurtoets Oosterdok, DRO, 2010) wordt geconcludeerd dat het plan een positieve invloed kan hebben op de aanwezige beschermde plantensoorten: de Steenbreekvaren (*Asplenium trichomanes*) en de Tongvaren (*Asplenium scolopendrium*). Het realiseren van een nieuwe pier en kademuur vergroot het leefgebied voor deze varens zowel kwalitatief als kwantitatief.

Er is geen ontheffing nodig op de Flora- en faunawet. Vanuit de Flora- en faunawet is er wel de zorgplicht om de negatieve gevolgen van de werkzaamheden voor de natuur zoveel mogelijk te beperken. Geadviseerd wordt om de sloopwerkzaamheden bij het water te laten plaatsvinden tussen 15 augustus en 1 maart, buiten het broedseizoen van de watervogels.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd en een cultuurhistorische effectrapportage opgesteld (CHER Oosterdok, BMA, december 2011).

Voor de Prins Hendrikkade vanaf de bebouwing tot en met de kademuur is de verwachting hoog dat er resten zijn te vinden van beschoeiingen, scheepsbouw, bewoning en losse vondsten in aanplantingen.

Omdat er echter niet diep wordt gegraven of slechts op zeer kleine schaal, is archeologisch veldwerk niet vereist.

In de cultuurhistorische effectrapportage concludeert BMA dat het stedenbouwkundig plan het cultuurhistorische karakter van de Prins Hendrikkade niet aantast en door de sloop van het busplatform zelfs verbetert. BMA roept op om het open karakter van de pieren te bewaken, opdat duidelijk zichtbaar wordt dat dit een historische binnenvaarthaven betreft.

5.9 Externe veiligheid

Het enige externe veiligheidsrisico voor het plan houdt verband met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het noordwestelijk deel van het plangebied ligt binnen een afstand van 200 meter van het spoor. Het bureau AVIV heeft het plaats- en het groepsrisico berekend (AVIV, Externe veiligheid spoor en water Oosterdokseiland zuid, nr. 091680, 16 december 2009). Daaruit blijkt dat er geen 10-6 contour geldt en dat het groepsrisico verwaarloosbaar is.

5.10 Duurzaamheid

Het Stedenbouwkundig Plan wordt uitgevoerd volgens het duurzaamheidsbeginsel. Duurzaamheid komt tot uiting in de volgende aspecten:

- Water: het wateroppervlak wordt vergroot, waardoor het zelfreinigend vermogen van het gebied wordt vergroot. De boten krijgen een aansluitpunt op het riool, waardoor de waterkwaliteit verbetert.
- Waar weinig of geen autoverkeer rijdt wordt het hemelwater direct op het oppervlaktewater geloosd. Hierdoor wordt minder energie gebruikt om rioolwater te pompen en te reinigen.
- Materiaal: De openbare ruimte van de binnenstad wordt intensief gebruikt, daarom worden er hoge eisen gesteld aan de duurzaamheid van

materialen die worden gebruikt. Materialen moeten ook op lange termijn goed verkrijgbaar zijn, en met een aanvaardbare belasting van het milieu kunnen worden verkregen. Indien mogelijk wordt materiaal hergebruikt. Dit gebeurt met de kinderkoppen en de dekstenen.

- Verlichting: Er komt een laag verlichtingsniveau wat minder verstorend is voor fauna en zorgt voor minder energieverbruik. De huidige verlichting in de keermuur (strijklicht) is niet verstorend voor fauna. Onderzocht wordt of dit type verlichting in de keermuur gehandhaafd kan worden.
- Flora: De kades van basalt zijn een goede habitat voor diverse zeldzame varens. Doordat de kades op het noorden zijn georiënteerd, is er een goede kans dat varens tussen het basalt zullen gaan groeien.

6 Civiele techniek

6.1 Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich diverse kabels en leidingen. Hiermee is in dit plan, in overleg met diensten en bedrijven, rekening gehouden.

Elektra en telecommunicatie

Liander heeft binnen de plangrenzen diverse elektra- en telecommunicatiekabels. Langs de zuidkant van de Prins Hendrikkade ligt een hoofdroute van telecommunicatiekabels. Het plan heeft geen invloed op deze hoofdroute.

Gas

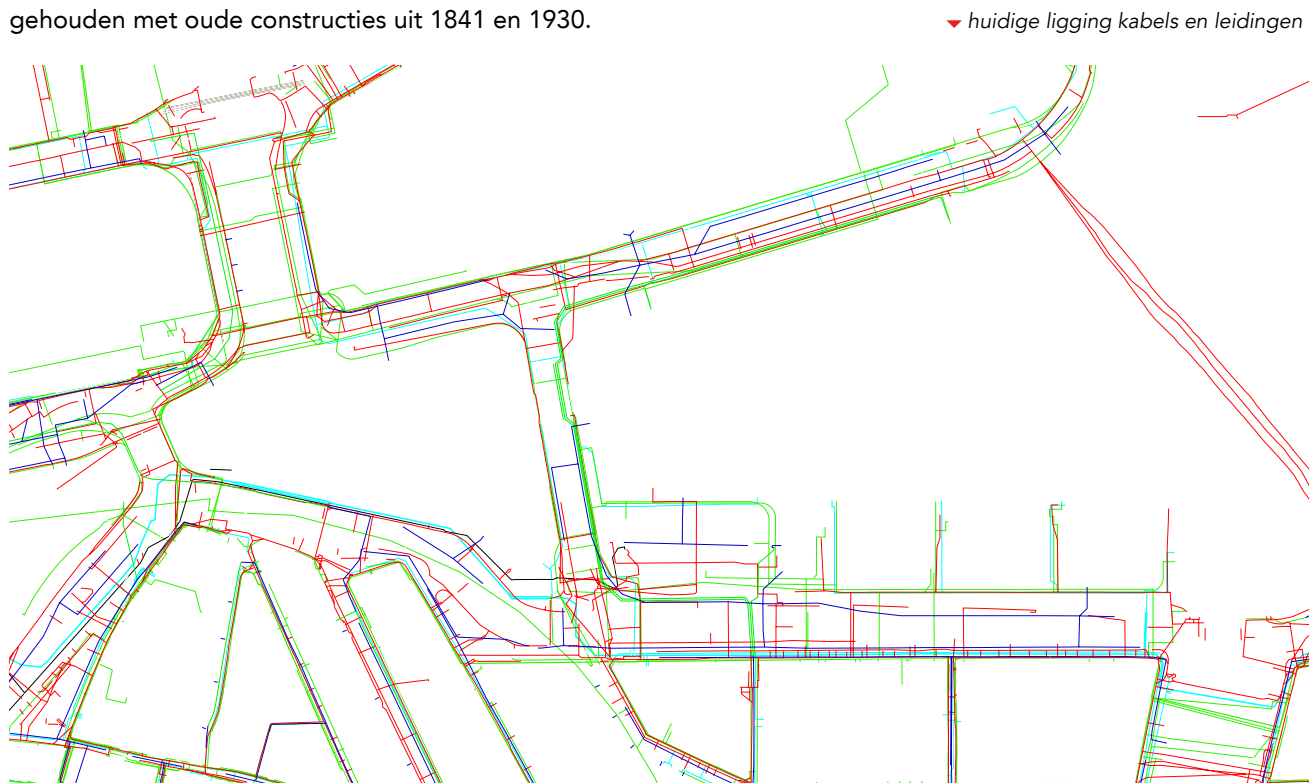
Liander is eigenaar van de gasleidingen. Het gasreducerstation op het touringcarplatform wordt verwijderd. Hiervoor in de plaats worden vier kleine gaskastjes in de bomenrij op de hoge kade geplaatst.

Riolering

De woonboten worden aangesloten op de riolering.

6.2 Kelders en ondergrondse ruimtes

In het plangebied zijn geen bestaande ondergrondse ruimtes of objecten waardoor de herprofilering van de weg niet uitgevoerd kunnen worden. Wel moet er bij de sloop van het touringcarplatform rekening worden gehouden met oude constructies uit 1841 en 1930.



7 Beheer en handhaving

7.1 Openbare ruimte

Stadsdeel Amsterdam Centrum beheert de openbare ruimte. Het beheer betreft veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, te realiseren via de aandachtspunten schoon, heel, bruikbaar en liefst ook mooi.

Schoon

De openbare ruimte wordt mechanisch en handmatig geveegd. Het maaiveld moet daarom zo veel mogelijk bestaan uit grote vlakken zonder veel niveauverschillen en plekken waar zwerfvuil zich kan ophopen.

Huisvuil en grofvuil wordt twee keer per week opgehaald. Het huisvuil van de woonboten wordt aangeboden in zakken op de hoge kade bij twee huisvuilafgiftepunten. De vuilnis van de woningen wordt opgehaald in zakken vanaf de stoep. Het Stadsdeel onderzoekt op welke locaties in het stadsdeel ondergrondse vuilinzameling mogelijk is. Het is mogelijk dat ook dit gebied in de toekomst over gaat op ondergrondse vuilinzameling.

Heel

Het materiaalgebruik komt in grote lijnen overeen met het zogenaamde 'grachtenprofiel' dat goed te beheren is. De grote uitzondering op het grachtenprofiel is het asfalt van de rijbaan en fietspad. Ook dit is goed te

beheren. De lage kade blijft hetzelfde materiaal behouden en zal daarom naar verwachting geen beheerproblemen opleveren.

Bruikbaar

De openbare ruimte is geschikt voor mindervaliden en veilig in het gebruik door verschillende soorten verkeer, zoals parkeren, laden en lossen en touringcars.

Het gebruik van de laad- en losplaatsen voor touringcars vrachtwagens, taxi's en auto's wordt gereguleerd door middel van bebording en handhaving.

7.2 Water

Waternet toetst de inrichting op het water aan nautische eisen en aan de consequenties voor het beheer. Met name de afmetingen van pieren en steigers zijn van belang voor de uitvoering van het beheer en onderhoud op het water, zoals baggeren.

VERVOLG

8 Planning en procedures

8.1 Planontwikkeling

Besluitvorming en inspraak

Het concept Stedenbouwkundig Plan Oosterdok wordt ter inspraak voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden. Bewoners kunnen op de informatie- en inspraakbijeenkomst een nadere toelichting vragen. Indien zij tegen het plan, of onderdelen ervan, bezwaar hebben of suggesties voor verbetering, dan kunnen bewoners deze kenbaar maken via een inspraakreactie. De inspraakperiode duurt 6 weken.

In een nota van beantwoording worden de inspraakreacties beantwoord en wordt toegelicht waarom de suggesties wel of niet zijn verwerkt in de definitieve versie van het plan. Deze definitieve versie wordt samen met de nota van beantwoording ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Naar verwachting gebeurt dit voorjaar 2013. Bij behandeling in de raadscommissie is het eveneens mogelijk voor bewoners en belanghebbenden om in te spreken.

Bestemmingsplan

Op dit moment geldt voor het plangebied geen bestemmingsplan. Voor het plangebied wordt een bestemmingsplan opgesteld. Het stedenbouwkundig plan is de basis voor het bestemmingsplan.

Uitvoeringsplanning

De herinrichting van het Oosterdok en de Prins Hendrikkade start met de herinrichting van pier 1. Eind 2014 kunnen het maaiveld en de ligplaatsen worden aangelegd. De meeste woonboten kunnen dan een tijdelijke of permanente ligplaats innemen op pier 1. Hierna kan de sloop van het touringcarplatform starten en wordt de nieuwe pier 0 aangelegd. Vanaf het vierde kwartaal 2015 kunnen de woonboten die een permanente ligplaats hebben gekregen aan de nieuwe pier hun ligplaats innemen. Alle woonboten krijgen dan hun definitieve plek.

De werkzaamheden aan het weggedeelte van de Prins Hendrikkade vinden volgens de huidige planning plaats tussen 2015 en 2017.

8.2 Juridisch kader

Beschermde stadsgezicht

Het gehele plangebied ligt binnen het gebied dat op 29 januari 1999 aangewezen is als beschermd stadsgezicht.

Op 31 juli 2010 is de Amsterdamse grachtengordel op de lijst van Werelderfgoed (UNESCO) geplaatst. Ook het plangebied van dit SP ligt in het gebied dat is aangewezen als Werelderfgoed.

Zolang er geen bestemmingsplan is vastgesteld mogen in het plangebied geen omgevingsvergunningen worden verleend.

Verordening op het Binnenwater 2010

Waternet regelt het gebruik en beheer van het openbaar water zoals beschreven in de Verordening op het Binnenwater (VOB, 2010). Hierin staat onder andere hoe de vergunningverlening voor woon-, bedrijfs- en pleziervaartuigen is geregeld. Het VOB beschrijft niet de verkeersregulering op het water. Dit staat in het Binnenvaartpolitiereglement.

Welstand

Plannen voor herinrichting van de kades en steigers worden beoordeeld door het supervisieteam Zuidelijke IJever.

Voor het Oosterdok zijn de "Richtlijnen bij vervanging van woonboten" en de "Welstandscriteria voor woonvaartuigen en woonarken", beide uit 1996, van toepassing.

8.3 Verplaatsing woonboten

Verplaatsingsplan

Het verplaatsingsplan wordt gelijk met het Stedenbouwkundig Plan vastgesteld. In het verplaatsingsplan staat beschreven wat de procedure is voor de verdeling van ligplaatsen en wat bewoners en gemeente van elkaar mogen verwachten. Het ligplaatsenplan en de verplaatsingsprocedure zijn opgesteld in nauw overleg met een deel van de bewoners (klankbordgroep Waterprogramma). Alle bewoners en eigenaren van de 15 woonboten zijn hierover geïnformeerd.

Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan worden alle bewoners en eigenaren van de 15 woonboten uitgenodigd om de ligplaatsverdeling en verplaatsing samen met de gemeente voor te bereiden.

8.4 Aansluiting Prins Hendrikkade tot IJtunnel

De gemeenteraad heeft in september 2009 besloten om de herinrichting van de weg, kade en de pieren ten oosten van het plangebied tot aan de IJtunnel voor onbepaalde tijd uit te stellen.

Het wegontwerp van het gebied ten oosten van het plangebied is desondanks wel uitgewerkt. Dit is gedaan om inzichtelijk te maken hoe de Prins Hendrikkade ten oosten van het plangebied van dit Stedenbouwkundig Plan in de toekomst kan aansluiten op de heringerichte Prins Hendrikkade binnen het plangebied. Aan de tekening is te zien dat het ontwerp in het plangebied voortgezet kan worden en dat het ontwerp een herinrichting buiten het plangebied niet onmogelijk maakt.

Als het oostelijk deel wordt heringericht, wordt op twee locaties onderzocht of er bushaltes mogelijk zijn:

- Een haltepaar bij de Schippersstraat. Daarvoor moet de busbaan naar een zijligging, of mengt de bus met het overige verkeer. Aandachtspunten hierbij zijn onveiligheid en belemmering van doorstroming. Het ontwerp van dit Stedenbouwkundig Plan gaat uit van middenligging van de busbaan. Mocht in de toekomst worden gekozen voor deze haltes, dan is het ontwerp flexibel genoeg om een zijligging of gemengd verkeer te faciliteren. Dit kan met minimale middelen, zonder

de weg te veranderen of banden of bomen te verplaatsen.

- Een haltepaar op de Prins Hendrikkade bij de entree van de IJtunnel. Een haltepaar hier is logisch omdat het naast een voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten komt te liggen en omdat de halte veel beter ligt ten opzichte van NEMO, het Oosterdokseiland en de Oostelijke binnenstad.

9 Financiële uitvoerbaarheid

9.1 Inleiding

In deze financiële paragraaf wordt inzicht gegeven in welke kosten zijn opgenomen in het uitvoeringsbudget van dit Stedenbouwkundig Plan. Het plan bevat geen uitgifbare kavels, waardoor er geen (grond)inkomsten zijn. De investeringen worden gedekt door een bijdrage uit het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing en uit de Gemeentebegroting.

9.2 Kosten

Sloopkosten

De sloopkosten betreffen de sloop van het tourincarplatform en het openbreken van de bestaande wegverharding van de Prins Hendrikkade. Ook wordt vegetatie weggehaald.

Grondwerken

De grond die vrijkomt bij het slopen van het tourincarplatform en bij de aanleg van de nieuwe verharding op de Prins Hendrikkade wordt afgevoerd. Tevens wordt slib afgegraven en afgevoerd. Er is grond nodig voor de grondverbetering voor de te planten bomen.

Verhuiskosten

Bewoners die hun woonboot als gevolg van dit plan moeten verplaatsen ontvangen een verhuiskostenvergoeding.

Maaiveldinrichting

Kosten voor de inrichting van de openbare ruimte betreffen verharding, groen en straatmeubilair. Voor de lage kade wordt uitgegaan van herinrichting met het ter plaatste aanwezige bestaande bestratingsmateriaal.

Civiele constructies

Ter hoogte van het huidige tourincarplatform en de Oosterdoksdam wordt een keermuur, een hellingbaan en een nieuwe pier gerealiseerd.

De kade tussen Kamperbrug en de Kraansluis wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. In het ontwerp volgens het POR zou de kade bij de Kraansluis voor een deel worden versmald en vernieuwd. Er is in dit Stedenbouwkundig Plan voor gekozen om de kade zoveel mogelijk te handhaven, zodat er budget beschikbaar komt om een nieuwe pier aan te leggen.

Alleen bij de Odebrug wordt de verlaagde kade opgetrokken en wordt het nodige herstelwerk uitgevoerd. Aan de nieuwe pier en de direct daarnaast

gelegen bestaande pier worden nieuwe steigers aangelegd, compleet met nutskasten.

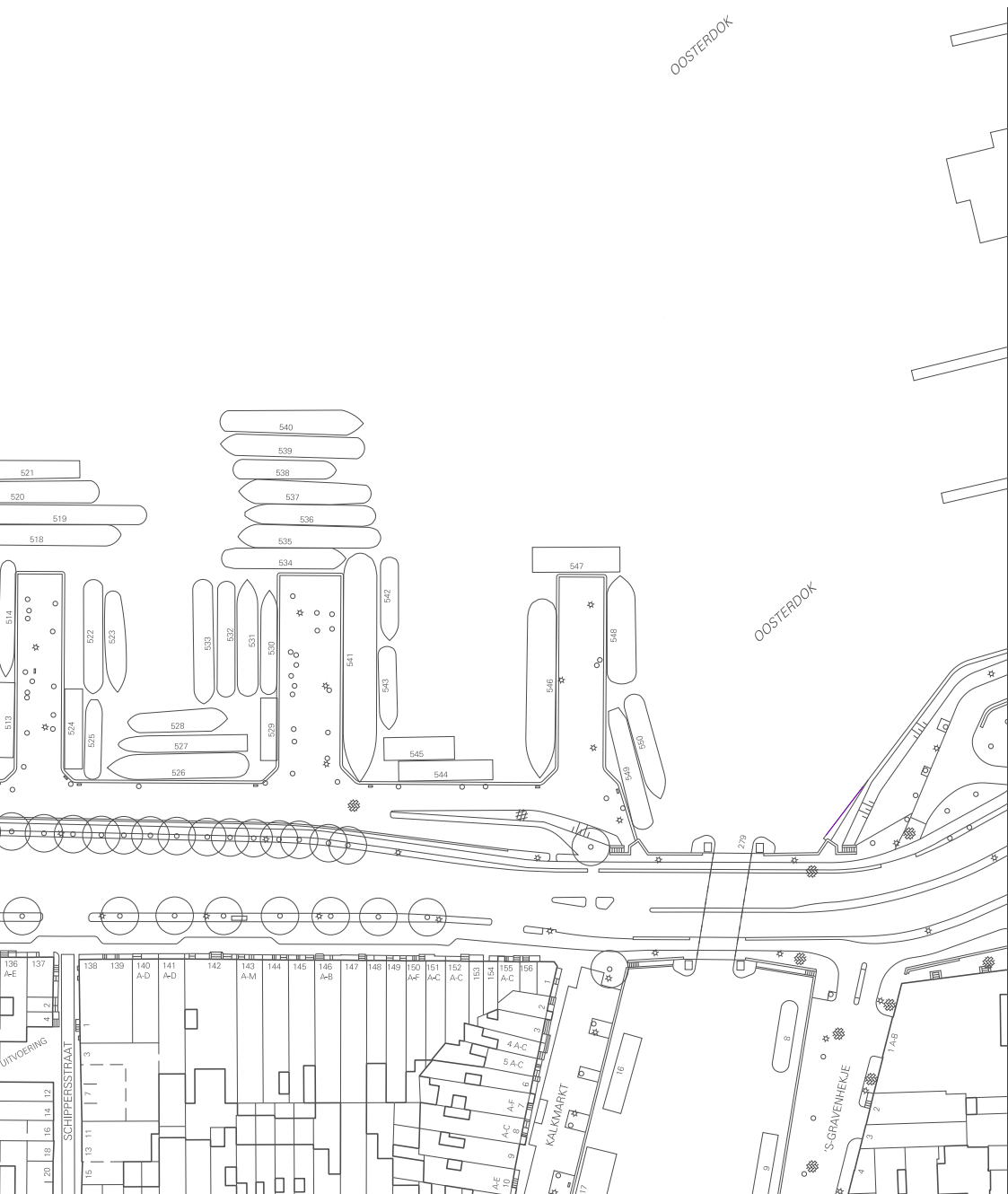
Vorbereiding en toezicht

Dit betreffen de kosten voor engineering en voor de (technische) begeleiding van de uitvoering.

Overige kosten

Kosten voor tijdelijke werkzaamheden, tijdelijke voorzieningen en voor het verleggen van kabels en leidingen zijn opgenomen.

Bijlage nieuw over oud



Nieuw over oud



Notitie

Aan	College van B&W, Gemeenteraad
Van	M. Romans
Doorkiesnummer	020 552 9814
Faxnummer	020 552 9610
E-mail	mromans@pmb.amsterdam.nl
Datum	31 januari 2013
Onderwerp	Nota van beantwoording concept SP Oosterdok west

Inleiding

De inspraakperiode voor het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) en het verplaatsingsplan voor het plangebied Oosterdok West liep van 8 november tot 19 december 2012. Op 27 november 2012 heeft er een inloopavond plaatsgevonden. Op de inloopavond zijn geen zienswijzen ingediend. In deze nota van beantwoording zijn de inspraakreacties per onderwerp samengevat en beantwoord. In de bijlage zijn de volledige inspraakreacties opgenomen (bijlage 1).

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze nota van beantwoording wordt hieraan voldaan door de indieners van de zienswijzen niet bij naam te noemen.

Binnengekomen reacties

- | | |
|---|------------------|
| 1. Inspreker 1 | 9 december 2012 |
| 2. Inspreker 2 | 17 december 2012 |
| 3. Inspreker 3 | 18 december 2012 |
| 4. Inspreker 4 | 18 december 2012 |
| 5. Inspreker 5, namens: | 18 december 2012 |
| - Bestuur Vereniging Oosterdok Gebruikers | |
| 6. Inspreker 6, namens: | 18 december 2012 |
| - Ondernemersvereniging Nieuwmarkt | |
| - Ondernemersvereniging Antoniesbreestraat | |
| - Chinese Ondernemersvereniging | |
| - Stichting Chinatown | |
| - Eigenaar Toko Dun Yong | |
| - Ondernemersvereniging Damstraat-Hoogstraten | |
| - Enkele bewoners Lastage. | |
| - Ondernemersvereniging Zeedijk | |

In totaal zijn er 6 schriftelijke reacties binnengekomen. Hieronder worden de inspraakreacties per onderwerp beantwoord. De nummers achter de onderwerpen refereren aan de genummerde reacties hierboven.

31 januari 2013
M. Romans
Nota van beantwoording
SP Oosterdok West

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidelijke IJever

Toevoegen ligplaatsen historische schepen (1)

Voorgesteld wordt om aan de kade tussen Kamperbrug en Kraansluis ligplaatsen te maken, waar historische vaartuigen kops aan de kade kunnen liggen. Argumentatie voor het voorstel is: 1) er zijn meer ligplaatsen nodig voor grotere historische pleziervaartuigen in Amsterdam, 2) de historische schepen vergroten het cultuurhistorisch besef van Amsterdam als havenstad, 3) de historische schepen brengen levendigheid en allure in het gebied, 4) de kale kademuur wordt aan het zicht onttrokken.

Antwoord

Ligplaatsen op deze locatie stuiten op nautische, stedenbouwkundige en beheertechnische bezwaren.

1. Het is vanuit nautisch oogpunt niet mogelijk om tussen de Kamperbrug en de Kraansluis schepen langer dan 12 meter kops tegen de Prins Hendrikkade aan te laten meren. Het Open Havenfront is een druk bevaren vaarweg en vanuit de Waalseilandgracht, Geldersekade en Oudezijdsdijk komt veel scheepvaart die de beschikbare ruimte nodig heeft om te manoeuvreren.
2. Het toevoegen van ligplaatsen in ruimtelijk opzicht niet gewenst. Uitgangspunt van het Plan Openbare Ruimte is om meer vrije kade en water te creëren. Het SP Oosterdok West bestaat met name uit ingrepen die deze vrije ruimte moeten creëren: de sloop van de Oosterdoksdam en het touringcarplatform, de aanleg van een extra pier en de verplaatsing van de woonschepen naar de pieren. Het toevoegen van nieuwe ligplaatsen doet dit effect teniet.
In de praktijk bestaat de ligplaats niet alleen uit een schip en meerpaal, maar vereist de ligplaats ook voorzieningen als trappen, hekken en steigers. Ook deze voorzieningen zijn hier niet gewenst.
3. De ligplaats en voorzieningen vereisen budget voor de aanleg, beheer en onderhoud en handhaving. De gemeente wil deze extra lasten en verantwoordelijkheden niet toevoegen.

Criterium 'woonduur' voor indeling nieuwe ligplaatsen (2)

Voor de 15 woonboten die nu in het plangebied aanwezig zijn worden in het nieuwe Stedenbouwkundig Plan 19 nieuwe ligplaatsen gemaakt. Bij de indeling van de nieuwe ligplaatsen kunnen bewoners aangeven naar welke ligplaatsen hun voorkeur uitgaat. Bij de toewijzing van de nieuwe ligplaatsen heeft de bewoner tevens eigenaar met de langste woonduur voorrang bij toewijzing van een ligplaats.

Wanneer een boot wordt verkocht of geërfd, geldt voor de nieuwe eigenaar de woonduur vanaf het moment dat de ligplaatsvergunning op zijn/haar naam is gezet. Inspreker stelt dat het recht van de erfgenamen door het criterium 'woonduur' wordt geschonden.

Antwoord

Omdat de mogelijkheid bestaat dat meerdere bewoners voorkeur hebben voor eenzelfde ligplaats, zijn er criteria opgesteld voor de toewijzing van de nieuwe ligplaatsen. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de procedure die ook wordt gevolgd bij herhuisvesting in de woningbouw. Ook hier wordt het criterium woonduur gehanteerd.

De woonduur kan niet worden beschouwd als een recht, zoals inspreker stelt. Het recht dat inspreker door erfenis heeft verkregen is het recht op eigendom van de woonboot. De erfgenaam kan vervolgens een ligplaatsvergunning aanvragen.

Gelijkwaardigheid nieuwe ligplaats (3, 4)

In het SP wordt geen ligplaats gecreëerd die vrijwel identiek is aan de ligplaats van inspreker. De nieuwe ligplaats is volgens inspreker een verslechtering ten opzichte van de oude ligplaats: de boot ligt minder vrij; het uitzicht is minder aantrekkelijk; op de nieuwe ligplaats mogen geen objecten worden herplaatst waarvoor geen ontheffing is verleend; de oriëntatie wijzigt en daarmee de lichtinval; de parkeerplaats is verder weg; het is niet meer mogelijk om direct voor de deur zware apparatuur te laden of lossen; het is niet

toegestaan meerdere boten aan de woonark af te meren. Voorgesteld wordt om de pieren langer te maken, zodat er meer ruimte is voor de boten.

Antwoord

In 2000 heeft de gemeente besloten om de openbare ruimte van de Zuidelijke IJoevers te ontwikkelen volgens het Plan Openbare Ruimte (POR 2000). Onderdeel van het POR is de sloop van de Oosterdoksdam, de herinrichting van het Oosterdokseiland, de sloop van het touringcarplatform en de verplaatsing van de woonboten naar pieren.

De eigenaren van de woonboten beschikken over een ligplaatsvergunning. De Gemeente mag de verstreckte ligplaatsvergunning ten behoeve van de herinrichting intrekken (VOB 2010, art. 1.2.8), maar heeft beleid vastgesteld waarin wordt beschreven dat een zo gelijkwaardig mogelijke ligplaats moet worden aangeboden (Handleiding voor de uitvoering van het Beverprotocol, 2006).

Hierin staat dat de nieuwe ligplaats zo volwaardig en gelijkwaardig mogelijk moet zijn aan de oude plek ten aanzien van:

- De wijze van liggen op de nieuwe ligplaats: langs of kops, onderlinge afstand, lichtinval, zon, etc.
- Mogelijkheden voor walgebruik.
- Voorzieningen op de nieuwe ligplaats, zoals: nutsvoorzieningen, parkeren, aanmeervoorzieningen, etc.
- Wijze waarop de nieuwe ligplaats in het bestemmingsplan is opgenomen.
- Milieueisen.
- Omstandigheden op de nieuwe ligplaats, zoals: golfslag (nautische veiligheid) en diepgang.

Met het SP Oosterdok wordt ervoor zorggedragen dat alle bewoners een zo gelijkwaardig en volwaardig mogelijke ligplaats kunnen innemen.

Wat betreft de wijze van ligging, kunnen alle boten een ligplaats innemen in de directe nabijheid van de oude ligplaats. De oriëntatie en lichtinval kan voor vrijwel alle boten gelijk blijven. De mogelijkheid tot walgebruik kan gelijk blijven of verbeteren. Alle boten zijn direct toegankelijk vanaf de kade of een steiger.

In de huidige situatie zijn nog niet alle boten aangesloten op gas en is geen van de boten aangesloten op riolering. De nieuwe ligplaatsen worden ingericht met een aansluiting voor gas, water, elektra en riolering.

Op de lage kade worden op korte afstand van de boten parkeerplaatsen voor fietsen en auto's gerealiseerd (zie verder bij onderwerp "parkeren op de lage kade"). Laden en lossen kan op de pieren plaatsvinden.

De nieuwe ligplaats zal ten aanzien van geluid en sociale veiligheid een verbetering betekenen. In de huidige situatie is veel overlast van halterende touringcars, groepen toeristen en mensen die zich ongewenst ophouden op de waterstoepen bij de woonboten. Door het verdwijnen van het busplatform en waterstoepen neemt de overlast van bussen en externen af. De geclusterde ligging van de boten aan pieren zorgt voor meer sociale controle. De pleintjes die op de pieren ontstaan zijn geschikt om te spelen en elkaar te ontmoeten. Op korte afstand van de woonschepen wordt een boulevard ingericht.

Het verlengen van de pieren is niet toegestaan, omdat de woonboten dan in het doorvaartprofiel komen te liggen.

Pas na de toewijzing van de nieuwe ligplaatsen kunnen eigenaren bepalen of zij hun nieuwe ligplaats voldoende gelijkwaardig achten aan hun voormalige ligplaats. Het projectbureau zal met de bewoners kijken welke aanpassingen mogelijk zijn (aan de boot of ligplaats) om de nieuwe situatie zo gelijkwaardig mogelijk te maken.

Wanneer eigenaren vinden dat zij door de verplaatsing onevenredig in hun belangen zijn geschaad, kunnen zij bezwaar en beroep aantekenen tegen het intrekken van de oude ligplaatsvergunning (en het verlenen van de nieuwe ligplaatsvergunning).

Communicatie en niet nakomen van toezeggingen (3)

Inspreker beklaagt zich dat er geen rekening is gehouden met zijn woonsituatie is en van mening dat gemeente zich onvoldoende heeft ingespannen om de verplaatsing zo gelijkwaardig mogelijk te houden. Bezwaard heeft brieven geschreven die door de gemeente niet zijn beantwoord. Inspreker stelt dat de gemeente hem een ligplaats moet aanbieden die naar zijn waardering gelijkwaardig is. Dit doet de gemeente niet. Zijn ark is door de onzekere situatie al minimaal 10 jaar onverkoopbaar. Daarbij geeft inspreker aan dat hij over schriftelijke informatie van de gemeente beschikt waarin staat dat zijn ark komt te liggen aan de meest westelijke pier, vrijwel identiek is aan de huidige locatie.

Antwoord

De klacht van inspreker dat de gemeente geen antwoord heeft gegeven op zijn brieven betreurt de gemeente. Waarom de brief van 2006 niet is beantwoord, is op dit moment helaas niet meer te herleiden. Het projectbureau heeft echter wel een antwoordbrief verzonden op de brief uit 2010. Deze brief is nogmaals naar inspreker toegestuurd.

Inspreker geeft aan verbaast te zijn over het Stedenbouwkundig Plan en heeft de indruk dat de gemeente zich onvoldoende heeft ingespannen om een gelijkwaardige ligplaats te creëren. Het projectbureau heeft getracht door bewonersparticipatie alle belangen en mogelijkheden zorgvuldig te onderzoeken. Medio 2009 is het projectbureau gestart met huisbezoeken om bewoners te informeren over de plannen en om wensen te inventariseren. Alle bewoners zijn uitgenodigd om deel te nemen aan een klankbordgroep. In 2010 is de klankbordgroep gestart en is in een aantal bijeenkomsten het SP, het ligplaatsenplan en het verplaatsingsplan geoptimaliseerd. In een gezamenlijk ontwerptraject is gekeken hoe binnen de randvoorwaarden een ligplaatsenplan kan worden opgesteld waarin alle kwaliteiten zoveel mogelijk zijn gewaarborgd. Naast de klankbordgroep zijn er bewonersbijeenkomsten georganiseerd en bewonersbrieven verstuurd om ook bewoners die geen deel uitmaakten van de klankbordgroep te informeren.

De klacht dat gemeente heeft toegezegd dat inspreker een vrijwel identieke ligplaats aan de meest westelijke pier zou krijgen is klopt naar beoordeling van het projectbureau niet helemaal. In 2009 heeft een gesprek plaatsgevonden met inspreker en heeft inspreker aangegeven dat hij over deze schriftelijke toezegging beschikte. Omdat deze toezegging bij de gemeente niet bekend is en bovendien in strijd is met de beleidsregels, zou inspreker deze toezegging nasturen. Gemeente heeft geen schriftelijke toezegging ontvangen.

Bij aankoop van de woonark van inspreker in 2004 was het bestemmingsplan Oosterdokseiland al rechtsgeldig. In de nota van beantwoording van dit bestemmingsplan is opgenomen dat de schepen aan de te slopen Oosterdoksdam een ligplaats mogen innemen aan één van de twee meest westelijke pieren in het Oosterdok. Op dat moment waren twee nieuwe pieren gepland: een voor woonschepen en een voor recreatievaart. De pier voor recreatievaart is geschrapt. De toezegging is nog steeds geldig dat een ligplaats mag worden ingenomen aan de twee meest westelijke pieren. Dit zijn de huidige, meest westelijk pier (1) en de toekomstige pier 0.

Ten aanzien van de klacht over het aanbieden van de gelijkwaardige ligplaats wordt verwezen naar het onderwerp "gelijkwaardigheid nieuwe ligplaats".

Luchtkwaliteit (4)

Inspreker vraagt of het verplaatsen van woonboten richting de Prins Hendrikkade in overeenstemming is met de regelgeving met betrekking tot fijnstof en stelt voor om een 30 km/uur regime in te stellen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Antwoord

Het effect van de gebiedsontwikkelingen rondom het Oosterdok op de luchtkwaliteit is onderzocht (Effect gebiedsontwikkelingen in en rond ODE op de luchtkwaliteit, Ingenieursbureau Amsterdam, 16 februari 2011). De conclusie van het onderzoek is dat de luchtkwaliteit niet in betekenende mate wordt beïnvloed. Daarmee voldoet de gebiedsontwikkeling aan de eisen die de wet luchtkwaliteit stelt.

Touringcarhalte (4)

Op de Prins Hendrikkade komt tegenover het Amrathhotel een touringcarhalte. Inspreker is hierop tegen en stelt voor dat de halte voor het hotel komt te liggen.

Antwoord

De stad heeft halteplaatsen voor touringcars nodig. Gelet op de relatief grote afstand van de halte tot huizen en woonboten ziet de gemeente geen aanleiding om deze halte te verplaatsen. Aan de overzijde van de straat is onvoldoende plek voor een touringcarhalte.

Parkeren op de lage kade (5)

Na herinrichting komen er ca. 35 parkeervakken op de lage kade terug. Insprekers verwachten dat het aantal parkeerplaatsen niet toereikend is om de parkeerbehoefte in het plangebied op te vangen. Zij stellen voor om in het SP op te nemen dat er parkeervakken op de pieren worden gerealiseerd wanneer de parkeerdruk hoger wordt dan verwacht.

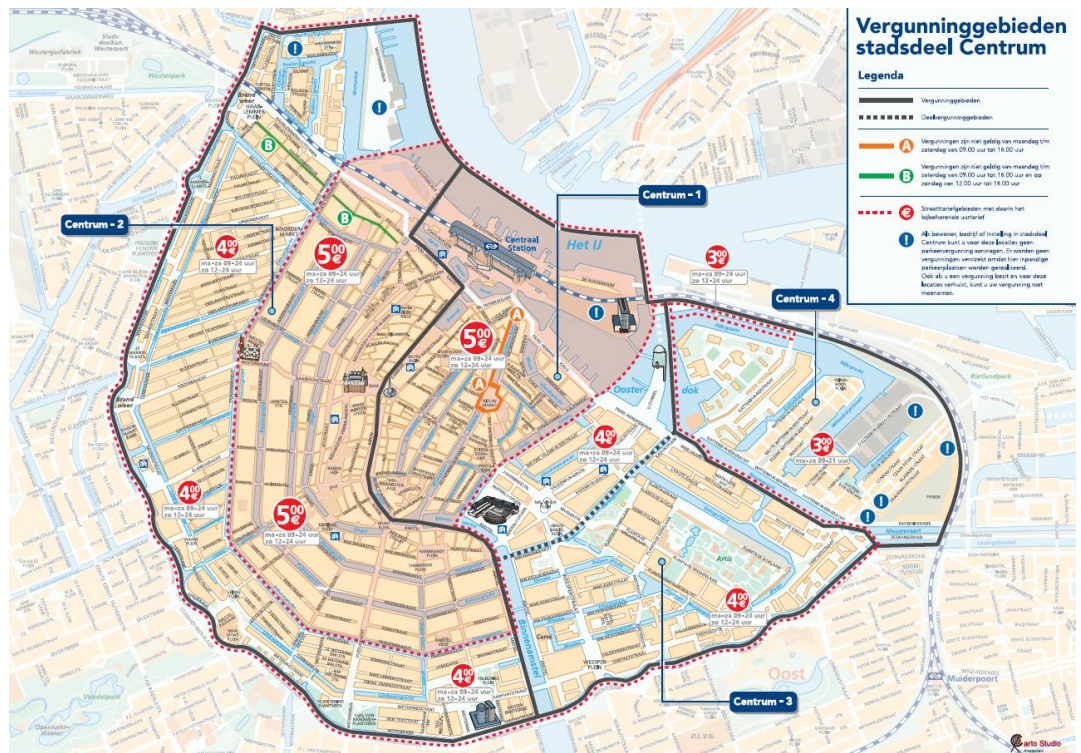
Antwoord

De 86 parkeerplaatsen voor auto's op het touringcarplatform en de lage kade zijn in de huidige situatie voor een deel uitgegeven aan bewoners in het plangebied. Bewoners en bedrijven die hier sinds 15 augustus 2012 of eerder een abonnement hebben en voldoen aan de reguliere voorwaarden uit de Parkeerverordening, krijgen na de afsluiting van het platform voorrang voor één parkeervergunning per huishouden voor het parkeergebied Centrum 1. Het gaat om ca. 38 abonenthouders.

Ter compensatie van de 86 parkeerplaatsen worden ca. 35 nieuwe parkeervakken langs de kademuur op de lage kade gemaakt. Hiermee wordt de terugval in parkeerruimte beperkt.

De discussie over de vorm en de grootte van de compensatie vindt plaats in het kader van de nieuwe Parkeernota van het stadsdeel. Het dagelijks bestuur ziet geen noodzaak meer tot het volledig compenseren van alle in het verleden opgeheven parkeerplaatsen. Alleen nog op te heffen parkeerplaatsen (bij nieuwe herinrichtingen) komen voor compensatie in aanmerking.

Het toevoegen van parkeerplaatsen op de pieren wordt niet overwogen. Allereerst omdat hierdoor de toegankelijkheid van de pieren voor nood- en hulpdiensten en de ruimtelijke kwaliteit verslechterd. Daarbij wordt verwacht dat parkeerplaatsen op de pieren meer zoekverkeer aantrekken. Door alleen parkeervakken achter de hoge kademuur te maken, zijn de parkeerplaatsen vanaf de rijweg nauwelijks zichtbaar. Dit verandert wanneer vanaf de weg wel parkeerplaatsen zichtbaar zijn.



Stadshartlus (6)

Insprekers vrezen dat de Stadshartlus een negatief effect heeft op het ondernemersklimaat. Argumentatie hiervoor is: de verkeersdruk op de Nieuwmarktbuurt, Noordelijke Burgwallen en Lastage neemt toe en daarmee neemt de bereikbaarheid en leefbaarheid af.

Antwoord

Met het SP Oosterdok wordt geen besluit genomen over de Stadshartlus. Dit besluit heeft de gemeenteraad genomen op 18 februari 1998 en is in 2009 herbevestigd. Voor het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok is de Stadshartlus uitgangspunt geweest.

Parkeergarage Oosterdok (6)

Stadsdeel Centrum heeft besloten om geen parkeergarage in het Oosterdok te realiseren. Insprekers stellen dat een parkeergarage nabij de Nieuwmarktbuurt nodig is om te zorgen voor een acceptabele de parkeerdruk. Zij pleiten er daarom voor om een garage in het Oosterdok op te nemen in het SP Oosterdok.

Antwoord

In juni 2009 heeft Stadsdeel Centrum de Nota van Uitgangspunten voor een parkeergarage Geldersekaade/Oosterdok vastgesteld. Omdat de voorkeurslocatie lag binnen het projectgebied Zuidelijke IJoevers, is instemming gevraagd en verkregen van de centrale stad (B&W, 3 maart 2009). Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten door de stadsdeelraad is gestart met de uitwerking van de garageplannen en een Integraal programma van Eisen (Ipe) voor de parkeergarage (door het stadsdeel). Gemeente Amsterdam

Begin 2011 vond het dagelijks bestuur, ingegeven door de grote leegstand in de parkeergarage op het Oosterdokseiland (ODE-garage), aanleiding om de bouw van de garage ter discussie te stellen. Op 30 oktober heeft de stadsdeelraad heeft besloten om

geen garage te realiseren nabij de Nieuwmarktbuurt. De voornaamste argumenten hiervoor liggen in gewijzigde omstandigheden:

- Voor de bezoekers van de oostelijke binnenstad is de garage onder het Oosterdokseiland, waar op dit moment veel leegstand is, een goed alternatief.
- Er is een risico dat de bezoekersplaatsen van de nieuw te bouwen garage in het Oosterdok leeg blijven, waardoor de exploitatiekosten te hoog worden.
- Het stadsdeel besloten dat parkeerplaatsen die in het (verre) verleden zijn opgeheven niet meer gecompenseerd hoeven te worden.
- In de bestaande garages kan medegebruik van parkeerplaatsen beter worden benut. Parkeerplaatsen die in de toekomst worden opgeheven kunnen hier worden gecompenseerd.

Fietsen (6)

Insprekers vragen om het tweezijdig fietspad uit het SP ook buiten het plangebied aan te leggen. Hierdoor wordt een tijdelijke voorziening overbodig. Insprekers stellen dat het tijdelijke fietspad zonde is van tijd en geld. Verder wordt aandacht gevraagd voor het fietsverkeer bij de Odebrug. Aan de waterzijde wordt over de nieuw ingerichte boulevard tijdelijk een fietspad gemarkeerd. Deze markering wordt verwijderd wanneer het fietspad aan de waterzijde in zijn geheel aan de huizenzijde komt te liggen. Insprekers stellen voor het twee- richtingenfietspad aan de huizenzijde direct te realiseren, zodat er geen tijdelijke markering hoeft te worden aangelegd.

Insprekers merken op dat er onvoldoende opstelruimte voor fietsers is bij de kruising met de Odebrug.

Antwoord

Het voortzetten van het tweerichtingenfietspad en opheffen van ventweg en enkelzijdig fietspad aan de waterzijde is ook een wens van de gemeente. Het SP maakt deze herinrichting in de toekomst mogelijk. In 2009 heeft de gemeenteraad echter uit financiële overwegingen besloten om de herinrichting van het oostelijke deel van de Prins Hendrikkade voor onbepaalde tijd uit te stellen.

Dat het tijdelijke fietspad zonde van geld is, moet in perspectief gezien worden. Het is niet de bedoeling om tijdelijk een volledig uitgerust fietspad aan te leggen en op termijn weer te slopen. Het plan is om op de definitieve bestrating van de boulevard een markering van enkele meters aan te brengen. Hierdoor ontstaat een tijdelijke verbinding die aansluit op het bestaande fietspad aan de noordzijde.

De kruising Prins Hendrikkade-Odebrug, die in het Stedenbouwkundig Plan is weergegeven, is conform de huidige situatie. De afwikkeling van het fietsverkeer de kruising levert in de huidige situatie problemen op. Daarom onderzoekt de gemeente op dit moment hoe dit het best kan worden aangepast. De eventuele aanpassing van de kruising maakt geen onderdeel uit van het SP Oosterdok.

Hoe gaat het verder?

Het concept Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West en het Verplaatsingsplan worden samen met deze Nota van beantwoording ter besluitvorming voorgelegd aan het College van B&W en de gemeenteraad. Na goedkeuring door de raad wordt het SP uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp en daarna tot een Definitief Ontwerp. Parallel aan het ontwerpproces wordt een nieuw bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden.

Bijlage 1: Inspraakreacties



De "Muur"

oosterdok@zuidelijkeijoever.amsterdam.nl

Aan: Projectbureau Zuidelijke IJ-oever
Postbus 1269 – 1000 BG - Amsterdam
E-mail:

Betreft: Inspiraak Oosterdok West

Reactie op het stedenbouwkundig plan voor het Oosterdok-west



"Plezierboot", moet weg uit het Oosterdok



De "Muur" van de Prins Hendrikkade

Sinds mensenheugenis liggen er varende schepen in Amsterdam. Deze stad is immers altijd een havenstad geweest. Veel van die oude (zeilende) schepen behoren inmiddels tot het z.g.n. Varend Erfgoed.

Ik wil er voor pleiten om gezichtsbepalende schepen, zoals de tjalk aan de Oosterdoksdam, te behouden voor het Oosterdok.

In het SP voor het Oosterdok-West zullen de woonschepen worden geclusterd bij de pieren om zoveel mogelijk lege kades te creëren. Ik ben van mening dat dit er raar uit zal zien, alsof een tsunami de schepen op een hoop heeft gegooid.

De hoge gebouwen op het ODE -eiland zijn trapsgewijs gebouwd en dat is niet voor niets.

De geleidelijkheid van het toenemen van de bouwhoogte doet natuurlijker aan.

Als je vanaf het ODE-eiland naar de stad kijkt richting Kraansluis zul je straks veel water zien en een immens hoge grijze kademuur. De gevels aan de Prins Hendrikkade en de Schreierstoren vallen nauwelijks meer op.



De "Muur" van het Oosterdok



Schilderij van W.A. Knip – begin 20-ste eeuw

Dit in tegenstelling tot het beeld dat wij krijgen via schilderijen en foto's van het vroegere open havenfront. Levendig, aantrekkelijk, een drukte van belang.

Jammer als dit een dooie boel zou worden.

Gelukkig zijn er nog varende woonschepen. Tezamen met de enkele niet bewoonde historische bedrijfsvaartuigen in het Oosterdok kan de omgeving van de Kraansluis de allure krijgen van een Museumhaven zoals bij de IJ-tunnel.



Nog varende woonboot



Woonboot moet verplaatst worden

Voorstel :

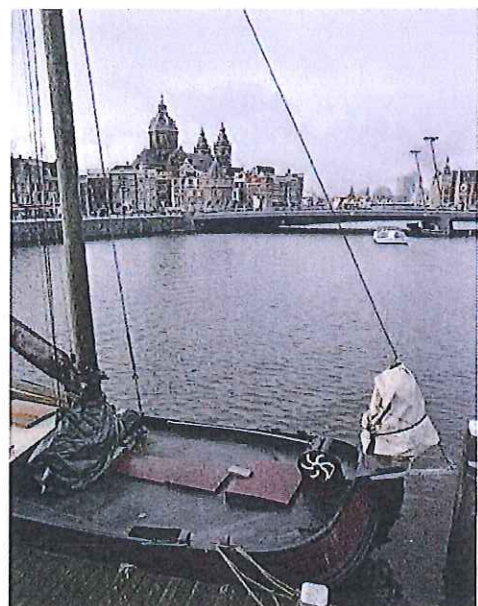
Breid het ligplaatsplan uit langs de hoge kade ten oosten en westen van de Kraansluis. (Brug PH-kade over de Waalseilandgracht).

Leg beeldbepalende schepen (varend erfgoed) met de kop op de wal. De lelijke hoge grijze kade zal minder opvallen.

De wandelaars op de hoge kade zitten "loge" met zicht bovenop de schepen en toch nog uitzicht over open water.



Meer sfeer



Vanaf de hoge kade heb je ruim zicht over de schepen en het water

De reiziger, komende vanaf het Centraal Station, zal dit “cultuurhistorisch ensemble” met de oude stad meer waarderen dan een Prins Hendrikkade met een hoge kale kademuur. Het zal sowieso een uitdaging zijn om dit stukje PH-kade weer een menselijke maat te geven.

“Behoud door ermee te varen” geldt voor menig historisch bedrijfsvaartuig. Ze zijn te groot voor jachthavens en bij de beroepsvaart aanmeren mag niet.

Amsterdam, koester deze schepen! Ze horen bij de sfeer van weleer die Amsterdam nou juist zo aantrekkelijk maakt om er te wonen en te bezoeken.

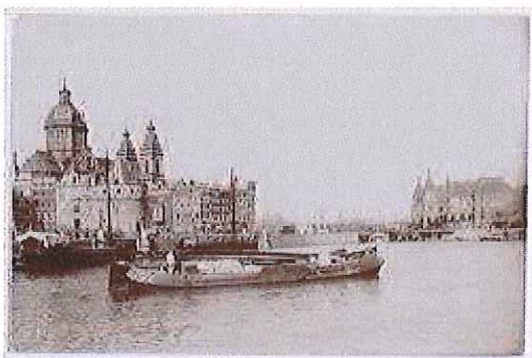
Tijdens de voorlichtingsavond heb ik van de havendienst begrepen dat stadsdeel Amsterdam-Oost al een regeling heeft om historische schepen aan speciale steigers te laten afmeren.

Guido Ganzeman

E-mail:guido@ganzeman.com

Tel.: 0653562198

Samen met de stad een Historisch Ensemble



Projectbureau Zuidelijke IJoever
 Inspraak Oosterdok West
 T.a.v. P. Moons / M. Romans
 Postbus 1269
 1000 BG Amsterdam
 email: oosterdok@zuidelijkeijoever.amsterdam.nl

Noordwijk, 17 december 2012

A.H. Van der Zalm
 De Ruijterstraat 35
 2202 KH Noordwijk
 email: ahvdzalm@hotmail.com
 mob: +31(0)655-38 59 12

Betreft: inspraakreactie Oosterdok West/ Familie van der Zalm, Prins Hendrikkade 505, 1011 TE Amsterdam

Geachte mevrouw Romans en de heer Moons,

Door deze maak ik namens familie Van der Zalm een inspraakreactie kenbaar met betrekking tot het "Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West" en verplaatsingsplan dat per 8 november tot en met 19 december 2012 ter inzage is gelegd.

Op vrijwel alle punten kunnen wij ons verenigen met het conceptplan. Echter niet m.b.t. de herindeling waarbij het principe "anciënniteit" wordt gehanteerd.

Het betreft Prins Hendrikkade 505, 1011 TE te Amsterdam van de Familie Van der Zalm. Wij zijn het niet eens met het anciënniteiten principe. De heer A.P.M. van der Zalm is ruim 35 jaar bewoner geweest en is daarmee waarschijnlijk het langst woonachtig geweest op de huidige aangegeven plek met vrije ligging, uitzicht en vrije uitvaartmogelijkheid.

Een aantal bewoners heeft ons te kennen gegeven dat zijn recht niet meer geldt/is vervallen omdat hij is overleden. Zij gaan nu uit van de woonduur van de, thans nog woonachtige, bewoners. Blijkbaar zijn zij van mening dat zij het meeste recht hebben. Zij gaan hiermee voorbij aan onze rechten.

Wij kunnen ons hier in het geheel niet in vinden. Het overlijden van de heer A. van der Zalm doet niet af aan zijn rechten of die van de erven. Zeker niet nu de erven van A. Van der Zalm de woonmogelijkheid willen voortzetten.

Familie Van der Zalm verzoekt u met bovenstaande rekening te houden en zijn tot een nadere toelichting graag bereid.

U ontvangt dit schrijven zowel per mail als per post. Kunt u mij informeren of u mijn bescheiden in goede orde ontvangen heeft. Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

Antoinette van der Zalm

Projectbureau Zuiderlijke IJ-oever
 OVV Inspraak Oosterdok West
 Postbus 1269
 1000 BG Amsterdam

Oosterdok@Zuiderlijkeoever.Amsterdam.nl
MRomans@pmb.amsterdam.nl
PMoons@pmb.amsterdam.nl

Bezwaarschrift

Geacht Projectbureau Zuiderlijke IJ-oever,

Met verbazing heb ik het Stedenbouwkundig plan bestudeerd. Zeer teleurgesteld ben ik over het feit dat de verplaatsing van mijn woonark een enorme achteruitgang is voor mijn woonsituatie en waarde van mijn bezit. Er is geen rekening gehouden met mijn woonsituatie en ik heb niet het idee dat er echt alles aan gedaan is om de verplaatsing zo gelijkwaardig mogelijk te houden.

Mijn woonsituatie:

Woonark "De Swanneblom" is gelegen aan de westkant van de Oosterdoksdam, met als adres Oosterdokskaade 36B 1011 AE Amsterdam. De woonark heeft de volgende kenmerken:



- Wij hebben een vrij gelegen woonark met een geweldig vrij uitzicht op het zuiden en het westen. Een eigen ingang, afsluitbaar hek en grote voorsteiger/vlonder.
- Direct uitzicht op zeer historische gebouwen, nog geen 100 meter afstand zoals Schreierstoren, Nicolaas kerk, voormalig scheepvaarthuis (nu Amrath hotel), Centraal Station en het historisch centrum.



- Er is als het ware sprake van een "privé meertje" voor de deur (zie foto boven) met aanlegplek voor eventueel meerdere boten die als terras en speelplaats voor onze kinderen kan dienen.
- Bij de ingang van het woonschip is een ruime vlinder waar onze kinderen veilig kunnen spelen en die dient als opslag voor de fietsen van ons gezin, apparatuur en brandhout voor de open haard.
- Veilige parkeerplaats voor de auto op +/- 30 meter afstand.
- Mogelijkheid om direct voor de deur zware apparatuur e.d. te laden en te lossen.
- De ark is gebouwd op de deze plek en ligging. Dus indeling (ramen, terras, buitendeuren e.d.) gebaseerd op lichtinval van de zon.
- Waardevermindering door verandering van situatie, van vrij liggend/uitzicht/voorzieningen naar tussen de vele schepen/stelgers.



Nieuwe situatie volgens het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok-West:

Er is geen rekening gehouden met onze lokatie/ligging/uitzicht/voorzieningen/waarde.

We worden zomaar tussen de woonschepen geplaatst ipv vrijwel identiek aan de oude locatie/situatie met nagenoeg dezelfde voorzieningen.

NB. Ik ben niet tegen verfraaiing en vernieuwing van de omgeving, ook niet dat andere schepen erop vooruit gaan.

Verder wil ik opmerken dat:

- Onze woonark minimaal de laatste 10 jaar al onverkoopbaar is door de onzekere situatie en dat zal waarschijnlijk nog vele jaren zo blijven. Er is geen bank die een hypotheek wil verlenen op een woonark in een onzekere situatie als deze. Dit zorgt voor een flinke stress en onzekerheid, terwijl WOZ-waarde wel hoog ingeschaald wordt en betaald moet worden.
- 2 jaar geleden Dhr. Vd Wiel en Dhr. Moons aan boord zijn geweest voor een gesprek over de verplaatsing tzt en zij zich verbaasden over de vrije ligging, uitzicht en voorzieningen.
- Ik meerdere brieven heb geschreven, met voorbeelden en mogelijkheden om het woonschip naar een ongeveer gelijkwaardige plaats te laten verplaatsen. (een brief zit in de bijlage) Hier is wél vele malen om gevraagd door Dhr. Moons, maar nooit antwoord op gegeven.
- In brieven/schrijven/notulen met/van de Gemeente Amsterdam/BBA heb ik staan dat de verplaatsing van onze woonark naar de nieuwe locatie, vrijwel identiek zal zijn aan de oude locatie/situatie. Echter we zouden komen te liggen aan de meest westelijke pier, ± 30 meter naar Oostelijke richting verschoven op ongeveer dezelfde plaats en richting.

Ik maak bezwaar op deze situatie en ga dus zeker niet akkoord met het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok-West.
Hopelijk heeft u zo een goed beeld van mijn bezwaar.

Ik wens u fijne feestdagen en een gezond 2013!
Met vriendelijke groet,

Eus Nieuwenhuis

Eus Nieuwenhuis
Oosterdokskade 36-b
1011 AE Amsterdam
0653 295166
eus@eus.nl

Maaïke Romans

Van: Aart van Rooy <ajvanrooy@gmail.com>
Verzonden: dinsdag 18 december 2012 14:33
Aan: Maaïke Romans; Paul Moons
Onderwerp: Tav dhr Moons bezwaren SP Oosterdok

Geachte heer Moons,

In de geschetste situatie is er te weinig ruimte om alle schepen in de toekomst een ligplaats te bieden die de huidige situatie reflecteert.

Ik wil u erop wijzen dat De Beagle aan de ene kant vrij uitzicht heeft en dat zich aan de andere kant een kade bevindt.

In de nieuwe situatie wil ik geen schepen naast mij hebben. dat is nu ook niet het geval. Ik wil er daarom op aandringen om de geschetste situatie te wijzigen en pieren en of steigers langer te maken zodat u mij een gelijkwaardige ligplaats kunt bieden.

Verder lijkt het erop dat schepen dicht bij de Prins Hendrikkade komen te liggen. In de huidige situatie ligt De Beagle het verste van de Prins Hendrikkade af. In de geschetste situatie is of lijkt de afstand tot de prins Hendrikkade een stuk kleiner. U begrijpt mijn bezwaar, ik wil absoluut niet dicht bij de Prins Hendrikkade liggen, liever verder. Ook nu lijkt het me een goed idee om kijken naar mogelijkheden om de pieren groter en langer te maken zodat er meer ruimte is voor de schepen en er een grotere afstand tot de Prins Hendrikkade gecreëerd kan worden. Ik ben dan ook benieuwd of het eventueel verplaatsen van de woonschepen dicht naar de Prins Hendrikkade wel in overeenstemming is met de Europese regelgeving mbt fijnstof/huisvesting in of nabij fijnstof/verplaatsing van wooneenheden richting bronnen van fijnstof.

Ook wordt er in het SP Oosterdok een vergelijking gemaakt met Hoboken in New York. Ik denk dat in Hoboken, in New York, de bussen er niet met 50 of vaak meer kilometer per uur doorheen jagen. Als er dan toch zonodig, door ons Amsterdamse Hoboken, bussen moeten rijden, lijkt het me niet meer dan logisch dat deze niet harder dan 30 km/u mogen rijden. Een verschil van seconden voor de bussen, een verademing voor de buurt.

Verder ben ik faliekant tegen een touringcar halte bij het Amrath hotel. Ik hoef u niet uit te leggen waarom. Als daar zo nodig een touringcar halte moet komen, maak die dan maar aan de hotel kant. Niet aan kant waar de schepen liggen dus.

Dus even in het kort; veel meer ruimte voor de schepen, een 30 km/u zone op de Prins Hendrikkade en touringcar halte aan de andere kant.

Met vriendelijke groet,
Aart van Rooy

--
<http://www.amsterdam.nl/pmb/algemene-onderdelen/overige/email-proclaimer/>

Projectbureau Zuidelijke IJoever
 Inspraak Oosterdok West
 Postbus 1269
 1000 BG Amsterdam

INSPRAAKREACTIE SP OOSTERDOK WEST MBT PARKEREN (HOOFDSTUK 4.7, PAG 28)

Het bestuur van het VOG (Vereniging van Oosterdokgebruikers) verwacht dat, anders dan in het SP is vermeld, de 35 parkeervakken die op de lage kade worden teruggebracht na de sloop van het parkeerplatform **NIET toereikend** zijn voor het opvangen van de parkeerbehoefte in het plangebied.

Zie hoofdstuk 4.7 op pagina 28 van het SP Oosterdok West:

'In het plangebied zijn op de lage kade en het touringcarplatform ca. 86 parkeerplaatsen voor auto's en 34 parkeerplaatsen voor touringcars. Door de sloop van het touringcarplatform verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen in het plangebied. Op de lage kade (van pier 0 tot aan de Kikkerbilsuis worden maximaal 35 parkeervakken teruggebracht voor bewoners en bedrijven uit het plangebied. Naar verwachting zijn deze parkeerplaatsen toereikend voor het opvangen van de parkeerbehoefte ter plaatse. Parkeren is alleen toegestaan in de parkeerstrook op de lage kade en niet op de pieren. Omdat de auto's direct naast de keermuur staan zijn ze vanaf de hoge kade niet of nauwelijks zichtbaar. Het uitzicht op het water en het nautische karakter van de pieren wordt hierdoor niet verstoord. De pieren en hellingbaan blijven vrij van parkeren. Voor de parkeerplaatsen geldt betaald parkeren, waarbij vergunningverlening op grond van de Parkeerverordening van toepassing is. De plaatsen worden onderdeel van het parkeerareaal van het omringende vergunninggebied CE-01.'

Het bestuur van het VOG verwacht juist een **HOGЕ parkeerdruk** op de 35 parkeervakken op de lage kade. Er komen namelijk ongeveer 50 vergunningen bij. Daarbij is Stadsdeel Centrum **NIET** van plan de opgeheven parkeervakken op het platform en de in het verleden opgeheven parkeervakken in vergunninggebied CE1 elders te compenseren.

Het bestuur van de VOG doet daarom hierbij het verzoek om aan de passage in het SP op pagina 28, hoofdstuk 4.7 mbt het parkeren op de lage kade de volgende zin toe te voegen:

'Mocht de parkeerdruk op de lage kade hoger worden dan nu verwacht, dan bestaat de mogelijkheid parkeervakken op de pieren te realiseren zonder dat het nautische karakter van de pieren wordt verstoord'.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de VOG,

J. de Geus (voorzitter)
 Prins Hendrikkade 511
 1011 TE Amsterdam

Aan het Projectbureau Zuidelijke IJoevers

Bezwaarschrift betreffende: inspraak Oosterdok-West

Opgesteld door
 Ondernemersvereniging Nieuwmarkt
 Ondernemersvereniging Antoniesbreestraat
 Chinese Ondernemersvereniging
 Stichting Chinatown
 Kin-ping Dun, eigenaar Toko Dun Yong
 Ondernemersvereniging Damstraat-Hoogstraten
 Ondernemersvereniging Zeedijk
 Jet Willers, mede namens enkele bewoners Lastage

Om tegemoet te komen aan de wens van de Raad om de stad een betere visuele en gevoelsmatige verbinding met het IJ terug te geven (POR Zuidelijke IJoevers) werkt het Stedebouwkundig Plan Oosterdok-West onder andere een verlegging van de verkeersstromen uit, wat onder andere moet resulteren in een smallere Prins Hendrikkade, veiliger busbanen en een wandelboulevard aan de waterzijde.

VERKEER

Met het plan wordt ook uitvoering gegeven aan de “knip” in de Prins Hendrikkade. Er blijven daardoor voor het hele (ruim te nemen) bedieningsgebied van Noordelijke Burgwallen en Nieuwmarkt feitelijk drie aanvoerroutes over: via de Valkenburgerstraat-Breestraten, via de Amstel-Kloveniersburgwal en via de Prins Hendrikkade-Geldersekade.

Voor alle verkeer komend vanaf de door de knip afgedwongen route via de stadshartlus (d.i. vanuit zuidelijke en zuidwestelijke richting) wordt de westzijde van de Geldersekade hierdoor de belangrijkste aanvoerroute voor de Noordelijke Burgwallen en de Nieuwmarkt. Het zal zich op Rokin en Damrak moeten voegen bij het grote aanbod touringcars op die route. Dat is dus een voor dit gebied zeer onwenselijke route, want tijdrovend en veel schadelijker voor de leefbaarheid in het stadshartlusgebied. Daarbij verwachten wij extra verkeersproblemen op het Spui, het Singel tussen Spui en Munt (nu al amper filevrij) en Munt, ook nog met extra onveilige situaties voor fietsers op al die kruispunten.

Onze bezwaren hiertegen zijn:

1. De verkeersdruk van het vrachtwagenverkeer op de zeer smalle westzijde van de Geldersekade zal enorm toenemen. Dit is voor bewoners zeer nadelig vanwege onveiligheid en overlast aan lawaai, fijnstof en extra uitlaatgassen. Voor de ondernemers in de Noordelijke Burgwallen en rond de Nieuwmarkt zullen door deze smalle route nog grotere problemen ontstaan met bevoorrading dan er nu al zijn. Venstertijden voor laden en lossen lossen de nadelen niet op, integendeel: door het comprimeren van de noodzakelijke verkeersbewegingen wordt de overlast in de venstertijden navenant vergroot.
2. De verkeersdruk op de Kromme Waal en de Kalkmarkt zal eveneens veel groter worden. Voor het verkeer komende vanaf de ODE-brug zijn dit zijn immers de eerste afslagmomenten naar Nieuwmarkt en Burgwallen. Ook voor de Lastage als geheel betekent dit een toename van verkeersdruk, die in dit fijnmazige gebied onmiddellijk tot grote overlast leidt. Chauffeurs die deze wegen kennen, waaronder zeker alle taxi's, zullen

niet via de Valkenburgerstraat omrijden. Dit zal via het Rusland ook zeker de te verwachten sluiproute vanaf de noordzijde naar de Dam worden.

3. De kenners van het wegnnet rijden nu al minstens anderhalf uur per week rond om een parkeerplek te zoeken. *) De van buiten komende bezoekers van het gebied zullen zich – de meesten niet bekend met de situatie en blindvarend op de instructies van hun tom-tom, die geen rekening houdt met de hoofdnetwensen van de Amsterdamse stadsbestuur – voortdurend vastrijden in hun zoektocht naar hun bestemming en een parkeerplek. Dat is nu al het geval en zal alleen maar erger worden. Een onnodige uitlokking van, alweer, lawaai, fijnstof en uitlaatgassen in een gebied dat er al meer dan genoeg van heeft.
4. Uit het oogpunt van leefbaarheid is dit zeer onwenselijk. De stadshartlus is 19 maal langer dan de “knip”route en dus een bron van grotere vervuiling. Al deze te voorziene uitkomsten gaan lijnrecht in tegen het plan van wethouder Eric Wiebes om de leefbaarheid in het stadscentrum te verbeteren.

Wij zouden graag in overleg treden om de consequenties van het verkeersplan op de Nieuwmarktbuurt, Noordelijke Burgwallen en Lastage te bespreken. Wij hebben niet de indruk dat deze van tevoren goed overwogen zijn, dus ze zijn het waard om nog eens onder de loep te nemen. *Het voorliggende plan zal tot een afnemend ondernemersklimaat leiden, bewoners tot wanhoop drijven en bezoekers aanleiding geven om Amsterdam te mijden. Graag willen wij over vijf jaar een “Dat hebben we toch gezegd” niet hoeven uitspreken.*

PARKEREN

Het kortelings schrappen van de bouw van een parkeergarage in het Oosterdok steekt ons nog steeds als een graat in de keel.

In de startnotitie van het Stedebouwkundige Programma van Eisen wordt melding gemaakt van een aantal redenen om te komen tot de bouw van een parkeergarage, waarbij leefbaarheid en het autoluw maken van de omliggende buurt belangrijke argumenten waren. Na 6 jaar overleg was overeenstemming bereikt over plaats en omvang van de garage: in het water van het Oosterdok, capaciteit 350 plekken. In het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening dient er een weergave te zijn van de resultaten van deze inspraak, maar die ontbreken in het voorliggende SPvE. Het huidige voorstel toetst deze uitgangspunten niet.

De belangrijkste overweging van het Stadsdeel om de garage niet te bouwen lijkt uitsluitend een financiële te zijn: bezuinigingen en leegstand bij andere garages, zoals blijkt uit de Toelichting bij de Conceptnotitie Heroverweging parkeergarage Oude Binnenstad van 2 oktober j.l. In het SPvE is echter geen sprake van een zelfstandig en gefundeerd onderzoek naar de haalbaarheid van de Oosterdokgarage.

Kort nadat het SPvE ter visie is gelegd is de mobiliteitsnota van de centrale stad voor inspraak vrijgegeven, waarvan de inhoud en de strekking niet verwerkt is in het SPvE. Volgens de parkeernota zouden in het verleden opgeheven parkeerplaatsen gecompenseerd worden, evenals plekken die volgens het plan alsnog kunnen worden opgeheven. Dit zou uit het oogpunt van leefbaarheid ook in de rede liggen. Omdat het stadsdeel absoluut niet wil compenseren lopen de standpunten van het stadsdeel en de centrale stad hieromtrent niet parallel, sluiten althans nu niet op elkaar aan. Wij pleiten dus voor toetsing ook op dit punt en uitstel van de besluitvorming van het SPvE op dit moment.

De bestaande ODE-garage wordt in de bovengenoemde Toelichting een goed alternatief genoemd, maar ligt voor gebruik door bezoekers en bewoners van Lastage en Nieuwmarkt in het geheel niet voor de hand. Deze garage kan ook niet fungeren als oplossing voor het laad- en losverkeer van ondernemers van de Noordelijke Burgwallen, Nieuwmarkt en Chinatown. Voor beide groepen geldt simpel: te ver weg. De garage staat nog steeds grotendeels leeg. Zelfs de lage tarieven veranderen daar niets aan, de afweging looptijd-omrijtijd zal altijd doorslaggevend zijn.

De vergroting van de leefbaarheid in het gebied is zeker gebaat bij een legere, schonere en mooiere openbare ruimte, aantrekkelijk voor bezoekers. Het idee om in bestaande stedelijke (en Q-park) garages een aantal plaatsen te bestemmen voor bewoners lijkt ons buitengewoon doeltreffend. Het zal helpen een grotere acceptatie te verkrijgen voor het voortschrijdend autoluw maken van Lastage, Burgwallen en Nieuwmarkt. Ook kunnen hierdoor parkeerplaatsen bestemd worden voor kortparkerende bezoekers.

De zuidelijke Lastage is gebaat met de Stadhuisgarage, maar de Noordelijke Lastage en Burgwallen niet. Als die autoluw worden bieden ook de Rokin-garage en de garage bij Amsterdam CS voor hun bewoners geen oplossing. Het mogelijke aantal parkeerplaatsen in de garages zal naar verwachting te gering zijn om acceptabele compensatie te bieden voor opgeheven en op te heffen parkeerplaatsen.

Voor dit drukbezochte en dichtbewoonde gebied is dan geen logische garage voorhanden en bij te weinig compenserende plekken in garages zal de parkeerdruk onacceptabel hoog blijven. Wij pleiten dus sterk voor het alsnog plannen van de Oosterdokgarage en zullen dat bij elke toepasselijke gelegenheid blijven doen.

FIETSEN

Het voorstel om op de Prins Hendrikkade een tijdelijk fietsspad in te richten over de toekomstige boulevard aan de waterzijde is zonde van tijd en geld. Er kan naar ons inzien met beperkte middelen heel goed een definitief tweezijdig fietsspad aan de huizenzijde worden ingericht vanaf het Kattenburgerplein tot en met het Scheepvaarthuis. De grootste lengte daarvan valt weliswaar buiten dit plan, maar met enige bestuurlijke souplesse lijkt ons een dergelijke oplossing goedkoper, minder ingrijpend en snel te verwezenlijken.

Verder voorzien wij grote problemen voor fietsers op de kruising met de ODE-brug. Uit de tekening (p. 18) blijkt niet dat er rekening gehouden is met voldoende fietsopstelruimte voor de stoplichten. Dit ondanks het feit dat er wel ruimte genoeg voor lijkt te zijn. Laat op dit drukke kruispunt niet de volstrekt onveilige Victoriahotel-situatie ontstaan en zorg dus dat fietsers hier elkaar ruim kunnen passeren. De ene fietser komt nu eenmaal sneller of met minder zwalken op gang dan de ander.

Amsterdam, 18 december 2012

*) Jos van Ommeren, vervoerseconoom van de VU, heeft een berekening gemaakt over de kosten van het zoekend rijden van parkeervergunninghouders in de Binnenstad. Zijn berekening kwam uit op ca. € 1,30 per dag meer benzinekosten, prijspeil 2009. Dat betekent ongeveer *1 liter benzine per dag per parkeervergunningsauto* in de binnenstad. ("Parkeren bewoners veel te goedkoop", Het Parool d.d. 7-11-2009)



Verplaatsingsplan woonboten Oosterdok West

november 2012

1. Inleiding

Aanleiding

In 2000 is het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJ-oever vastgesteld (POR). Dit plan legt vast hoe de openbare ruimte tussen het centrum en het IJ moet worden ingericht. Het POR heeft tot doel de verbinding tussen de stad en het water te herstellen. Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Oosterdok West is een uitwerking van het POR. Het bevat twee stedenbouwkundige ingrepen die de oorspronkelijke contouren van het water weer zichtbaar moeten maken: de sloop van de Oosterdoksdam en de sloop van het touringcarplatform. Als gevolg van deze ingrepen moeten 13 woonboten die nu aan de Oosterdoksdam, het touringcarplatform en Pier 1 liggen een nieuwe ligplaats krijgen (zie bijlage 1: woonboten Oosterdok West).



Luchtfoto Oosterdok september 2011

Stedenbouwkundig plan Oosterdok West

In het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West is een ligplaatsenplan opgenomen. Het ligplaatsenplan is het vertrekpunt voor het Definitief Ontwerp (DO). In het DO staat o.a. welke boot op welke plaats ligt en hoe de steigers komen te liggen.

In het ligplaatsenplan zijn totaal 19 ligplaatsen opgenomen: 13 voor de woonboten die in het kader van het SP worden verplaatst, 2 voor woonboten die ingevolge het Bestemmingsplan Oosterdokseiland moeten worden verplaatst¹ en 4 extra plaatsen. De vier extra plaatsen zijn bedoeld voor schepen van pier 2, 3 of 4. De toewijzing van deze ligplaatsen maakt geen onderdeel uit van dit verplaatsingsplan.

¹ De woonboten uit het bestemmingsplan Oosterdokseiland worden mogelijk verplaatst naar stadsdeel Centrum. Als dat gebeurt is sprake van een ligplaatsenruil. Na indeling van de woonboten uit het plangebied, kunnen er twee ligplaatsen door stadsdeel Centrum worden toegewezen.

Verplaatsingsplan

De indeling van de ligplaatsen maakt onderdeel uit van het definitief ontwerp en wordt in samenspraak met de betrokken bewoners bepaald. Het verplaatsingsplan beschrijft hoe de verplaatsing van de boten wordt georganiseerd en welke procedure er wordt gevolgd voor de toewijzing van de ligplaatsen.

Niet alle boten kunnen direct van hun huidige ligplaats naar de toekomstige ligplaats worden verplaatst. Eerst moeten de dam en het touringcarplatform worden gesloopt en moeten de nieuwe ligplaatsen worden aangelegd. In deze tussentijd moeten de boten naar een tijdelijke ligplaats. Ook de indeling van de tijdelijke ligplaatsen maakt deel uit van het verplaatsingsplan.

Het verplaatsingsplan wordt vastgesteld als bijlage bij het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West.



Impressie pier 1 nieuwe inrichting.

2. Fasering en planning uitvoering

De data die in onderstaande planning worden genoemd kunnen in de toekomst afwijken. Wijzigingen in de planning worden zo tijdig mogelijk met de bewoners gecommuniceerd.

2.1. Uitvoering

De uitvoering verloopt in de volgende stappen:

1. *Inrichting pier 1 (laatste kwartaal 2014)*
Pier 1 wordt ingericht met 8 ligplaatsen. Aangenomen wordt dat de twee arken die nu aan pier 1 liggen, tijdens de aanleg van de steigers even opzij worden geschoven, om vervolgens weer een (tijdelijke of permanente) ligplaats aan pier 1 in te nemen.
2. *Verplaatsing naar tijdelijke ligplaatsen (2^e kwartaal 2015)*
De woonboten van het platform en de dam worden verplaatst naar pier 1 of een tijdelijke ligplaats elders.
3. *Sloop dam en platform (2^e en 3e kwartaal 2015)*
4. *Bouw pier 0 en inrichting ligplaatsen (3e kwartaal 2015)*
5. *Verplaatsing naar definitieve ligplaatsen (4e kwartaal 2015)*
Als de 11 ligplaatsen aan pier 0 gereed zijn kunnen alle schepen die een tijdelijke ligplaats hebben ingenomen naar hun permanente ligplaats verhuizen.

2.2. Communicatie en inspraak

Er zijn verschillende momenten waarop bewoners kunnen inspreken of waarop gezamenlijk wordt gesproken over de plannen en ligplaatsverdeling. Deze momenten zijn in onderstaande uiteengezet.

Stedenbouwkundig Plan (incl. verplaatsingsplan en globaal steigerplan)

Informatieavond over start proces	september '12
Informatieavond over inhoud van de plannen	oktober '12
Inspraakperiode en - bijeenkomst (6 weken)	nov/dec '12
Inspreekmoment raadscommissie	voorjaar 2013

Bestemmingsplan

Ter visie legging (6 weken)	2e kwartaal 2013
Inspreekmoment raadscommissie	3e kwartaal 2013
Beroepstermijn (6 weken)	4e kwartaal 2013
Het indienen van zienswijzen bij de tervisielegging en het indienen van beroep gaat schriftelijk.	

Ligplaatsverdeling

Bijeenkomst voor bespreken van de ligplaatsverdeling	4e kwartaal 2013
Bezwaartermijn per ligplaatsvergunning (6 weken)	2e kwartaal 2014

Uitwerking maaiveldontwerp en steigerplan

Informatieavond	4e kwartaal 2013
Bezwaartermijn omgevingsvergunning (6 weken)	4e kwartaal 2014

3. Nieuwe ligplaatsen

3.1. Ligplaatsenplan

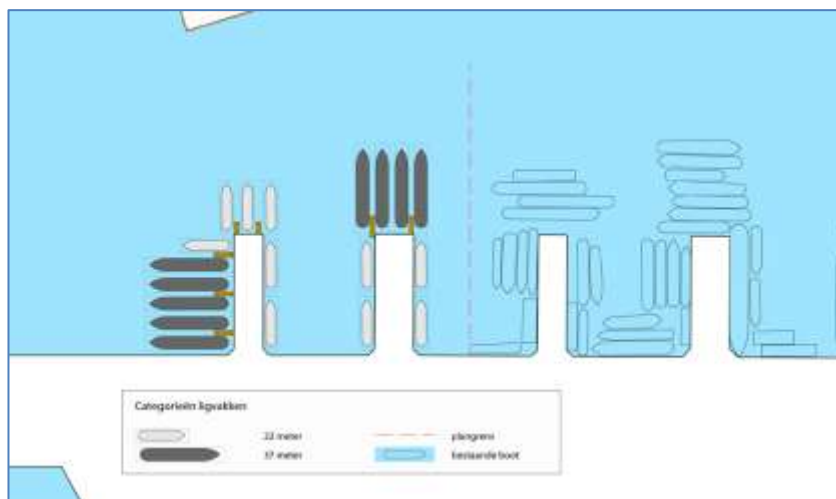
In het Stedenbouwkundig Plan Oosterdok West is een basismodel ligplaatsenplan uitgewerkt. Op onderstaande impressie is te zien hoe 19 woonboten een plek kunnen krijgen aan de twee pieren.



Impressie ligplaatsen pier 0 en 1

De woonboten zijn in het ligplaatsenplan onderverdeeld in twee categorieën: woonboten tot 22 meter lengte en woonboten van 22 tot 37 meter lengte. De vakken zijn 6 meter breed, onafhankelijk van de lengte. De vakverdeling is als volgt:

- Vak 22 x 6 meter (10 plaatsen)
- Vak 37 x 6 meter (9 plaatsen)



Ligplaatsenplan pier 0 en 1

De bootvakken worden in het bestemmingplan opgenomen.

In het bestemmingsplan maakt een contour om de bootvakken zichtbaar tot waar de woonboten kunnen liggen.

Objecten

Op de (definitieve) ligplaatsen zijn alleen ontheffingsvrije objecten toegestaan, of objecten waarvoor een ontheffing is verleend. De ontheffingsvrije objecten dienen te voldoen aan de regelgeving die het bevoegd gezag hierover stelt (Stadsdeel Centrum, aanwijzingsbesluit ontheffingvrije objecten, 25 maart 2008).

Pleziervaartuigen

Per bootvak is maximaal één pleziervaartuig toegestaan. Dit wordt vastgelegd in het Bestemmingsplan. De afmetingen voor pleziervaartuigen worden geregeld in de VOB en na overdracht aan het stadsdeel geldt de nadere regelgeving die Stadsdeel Centrum heeft opgesteld.

3.2. Definitief ontwerp maaiveldinrichting

Nadat de boten een definitieve ligplaats toegewezen hebben gekregen, kan het definitief ontwerp worden afgerond. Hierin wordt o.a. bepaald waar de nutskasten, fietsvoorzieningen, etc. een plek krijgen in de openbare ruimte.

De inrichting van zowel het maaiveld als de pieren en steigers moet worden getoetst door Waternet aan de regelgeving van waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Afmetingen zijn van belang voor de uitvoering van het (beheer en) onderhoud op het water (baggeren). Voor verschillende aspecten (steigers, bomen nabij het water en dergelijke) moet een watervergunning worden verleend.

3.3. Alternatieve ligplaatsen

Om woonbootbewoners een alternatief te kunnen bieden is ook gezocht naar mogelijke ligplaatsen op andere locaties. Alleen op het Westerdokseiland waren twee ligplaatsen beschikbaar. De eigenaren van de woonboten zijn uit fase 1 zijn december 2009 uitgenodigd om zich in te schrijven voor een van deze ligplaatsen. Eén ligplaats is vergeven aan een eigenaar uit het Open Havenfront.

Bijlage 2 geeft een overzicht van de onderzochte locaties die niet beschikbaar zijn gebleken.

3.4. Tijdelijke ligplaatsen

Voor de sloop van de dam en het platform (2^e kwartaal 2015) moeten de woonboten een tijdelijke ligplaats innemen. Het is mogelijk om binnen het Oosterdok 15 tijdelijke ligplaatsen te maken: 3 á 4 aan de Oosterdokskade (t/o het Conservatorium) en 12 aan pier 1 (8 definitief en 4 tijdelijk).

Om pier 1 in te richten moeten de twee arken voor een periode van ca. 1 maand worden verplaatst naar een tijdelijke ligplaats. Streven is om dit met zo weinig mogelijk overlast op te lossen, bijvoorbeeld door eerst de steigers te maken waaraan deze arken kunnen liggen. Samen met de bewoners wordt een oplossing gezocht.

Tijdelijk ligplaatsen Marinierskade

Waternet beheert in de Mariniershaven in de Dijksgracht acht ligplaatsen die als wisselplaatsen dienst doen voor gemeentelijk projecten waarvoor woonboten tijdelijk moeten worden verplaatst. Als aan pier 1 onvoldoende geschikte ligplaatsen kunnen worden gerealiseerd, kunnen ca. vier boten een plaats innemen aan de Marinierskade. Eén plaats biedt ruimte voor een schip van circa 36.50 meter.

4. Verplaatsingsprocedure

4.1. Toewijzingsprocedure

Toewijzing van de definitieve ligplaatsen in het Oosterdok vindt plaats op basis van de volgende stappen:

1. *Ligplaatsenplan*
In overleg met (een deel van) de betrokken bewoners is het basismodel ligplaatsenplan opgesteld. Dit ligplaatsenplan is opgenomen in het SP Oosterdok. Na besluitvorming door de raad wordt het SP doorvertaald in een nieuw bestemmingsplan. Op dat moment kan worden gestart met de indeling van de nieuwe ligplaatsen.
2. *Voorkeuren kenbaar maken*
Bewoners/eigenaren krijgen van de gemeente het ligplaatsenplan toegestuurd en kunnen maximaal 5 voorkeuren indienen voor een ligplaats.
 - De bewoners moeten kiezen voor een bootvak binnen hun categorie (ingedeeld op grootte).
 - De bewoner/eigenaar op wiens naam de ligplaatsvergunning staat, kan zijn/haar voorkeuren opgeven.
 - Bewoners die geen voorkeuren indienen worden een tweede maal (schriftelijk) verzocht dit te doen. Indien bewoners geen voorkeur opgeven krijgen zij een ligplaats toegewezen.
3. *Concept ligplaatsverdeling*
Waternet maakt een voorlopige indeling door de voorkeuren te toetsen op de onderstaande criteria:
 - I. Kwaliteit huidige ligplaats
De kwaliteit van de nieuwe ligplaats wordt vergeleken met de kwaliteit van de huidige ligplaats. Bewoners hebben voorrang bij de keuze voor een ligplaats met dezelfde kwaliteiten. Deze kwaliteiten betreffen:
 - Vrije ligging aan het water
 - Ligging aan de kade/pier
 - Ligging aan de kade/pier en het water(De kwaliteiten van de huidige en nieuwe ligplaatsen zijn vooraf door de gemeente vastgesteld en gecommuniceerd naar de bewoners.)
 - II. Woonduur
Wanneer meerdere boten met dezelfde kwaliteiten een bepaalde ligplaats kiezen, heeft woonduur voorrang. Voorrang wordt verleend aan de langst liggende eigenaar dan wel bewoner van de boot of ligplaats, aan te tonen door aanvraagdatum eerst verkregen ligplaatsvergunning in het plangebied of met een uittreksel uit het bevolkingsregister. De oudste datum van deze twee is geldend.
4. *Bespreking concept ligplaatsverdeling*
De indeling – inclusief knelpunten - wordt besproken op een bewonersbijeenkomst.
 - Bewoners kunnen in onderling overleg ligplaatsen ruilen.
 - Aan het eind van de vergadering wordt een definitieve ligplaatsverdeling vastgesteld.

5. *Verlening ligplaatsvergunning*
De bewoners krijgen een ligplaatsvergunning voor de nieuwe ligplaats en de oude vergunning wordt ingetrokken.
6. *Bezwaar en beroep*
Bewoners die de ligplaats niet accepteren kunnen tegen de beslissing bezwaar maken.

Toewijzing tijdelijke ligplaatsen

De toewijzing van de tijdelijke ligplaatsen vindt plaats in overleg met de woonbootbewoners op basis van onderstaande uitgangspunten en in onderstaande volgorde:

- De woonboot is qua maatvoering geschikt voor de tijdelijke ligplaats.
- Voorrang wordt verleend aan de bewoner/eigenaar die vanwege bouw/sloop het eerst van zijn huidige plaats dient te vertrekken. Deze datum is gekoppeld aan de sloopdatum van de huidige ligplaats.
- Indien boten een definitieve ligplaats aan pier 1 krijgen, hebben zij voorrang bij het verkrijgen van een tijdelijke of definitieve ligplaats aan pier 1.
- Voorrang wordt verleend aan de langst wonende eigenaar/bewoner van de boot, aan te tonen door aanvraagdatum eerst verkregen ligplaatsvergunning in het plangebied of met een uittreksel uit het bevolkingsregister. De oudste datum van deze twee is geldend.

4.2. Ligplaatsvergunning

De woonbootbewoners willen juridisch de zekerheid dat zij terug mogen keren naar het Oosterdok, wanneer zij tijdelijk op een andere plek moeten liggen. Daarom worden de definitieve ligplaatsen toebedeeld, voordat de woonboten naar hun tijdelijke ligplaats worden verplaatst.

Wanneer een boot voor een langere periode naar een tijdelijke ligplaats gaat, kan Waternet besluiten dat de woonboot een ligplaatsvergunning voor de tijdelijke ligplaats nodig heeft. Een woonboot mag niet gelijktijdig over twee vergunningen beschikken en dus kan de definitieve ligplaats in het Oosterdok nog niet worden vergund. In dat geval moeten gemeente en eigenaar in een juridisch geldige overeenkomst vastleggen welke definitieve ligplaats de eigenaar toegewezen heeft gekregen in het Oosterdok. De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen van deze overeenkomst.

4.3. Onkostenvergoeding

- Iedere eigenaar van een woonboot en/of bedrijf in en rond het Oosterdok dat wordt verplaatst ontvangt van de gemeente € 3.500, - als bijdrage in de onkosten voor één enkele verplaatsing.
- Voor een verhuizing waarbij eerst een tijdelijke en vervolgens pas de definitieve ligplaats ingenomen kan worden ontvangt de eigenaar van de woonboot een bedrag van € 5.200, - (€3.500 bij de eerste verplaatsing, €1.700,- bij de tweede verplaatsing).

Uit de onkostenvergoeding kunnen o.a. de kosten van huisaansluitingen, afmeervoorzieningen, inzet van een eventuele sleepboot, bootaanpassingen, verhuisberichten en dergelijke worden betaald. De vergoeding is gebaseerd op vergelijkbare verplaatsingen in het Oostelijk Havengebied en het Westerdok.

Als een boot op de huidige ligplaats nog niet is aangesloten op de riolering, dan kan de eigenaar bij Projectbureau Schoonschip een subsidie aanvragen voor noodzakelijk

aanpassingen om aan te sluiten op de riolering. Aanpassingen om de boot aan te sluiten op de riolering, worden niet aangemerkt als kosten als gevolg van de verplaatsing.

De situatie kan zich voordoen dat een eigenaar zijn woonboot dusdanig moet aanpassen, dat de onkostenvergoeding niet toereikend is. Het gaat dan om noodzakelijk aanpassingen op gebied van bereikbaarheid en afmeervoorziening, die noodzakelijk zijn om de boot geschikt te maken voor de nieuwe ligplaats. De eigenaar kan het projectbureau een extra bijdrage vragen in de onkosten. Het projectbureau beoordeelt in redelijkheid of sprake is van een noodzakelijke aanpassing en in hoeverre de verplaatsingsvergoeding tekort schiet. De vergoeding voor de verbouwing bedraagt maximaal de hoogte van de kosten die gemaakt moeten worden om de woonboot, op sobere en doelmatige wijze binnen de huidige staat en stijl te kunnen verbouwen. De bewoner is verantwoordelijk voor de vergunningaanvraag en afstemming van de verbouwing met Welstand.

De aanvraag kan tot 3 maanden na verplaatsing worden ingediend.

4.4. Nutsvoorzieningen

De ligplaatsen worden voorzien van gas, elektriciteit, water, telefonie en riolering. De schepen aan de Prins Hendrikkade hebben op dit moment geen gasaansluiting. De schepen aan de Oosterdoksdam wel.

Tijdelijke ligplaatsen moeten zijn uitgerust met aan de oorspronkelijke ligplaats gelijkwaardige voorzieningen, maar hier kan in overleg van worden afgeweken.

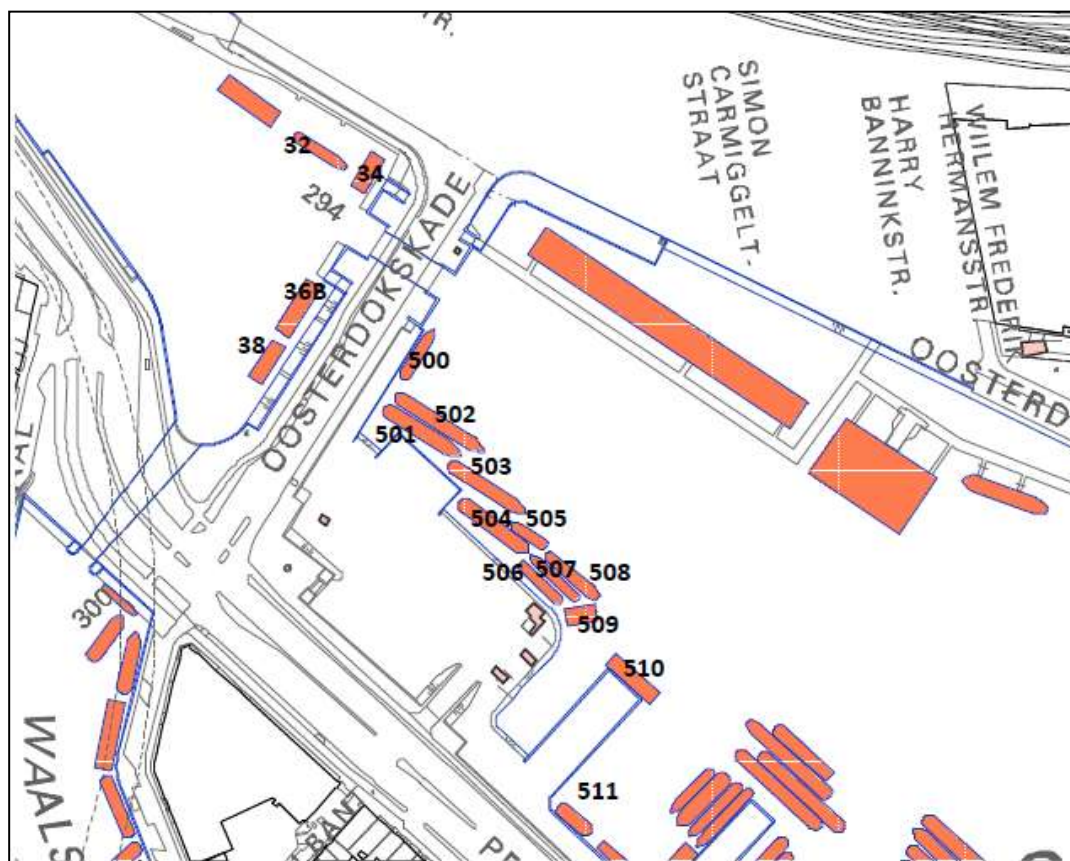
De bewoners dienen zelf zorg te dragen voor de huisaansluitingen (de verbinding tussen het aansluitpunt en de boot) en zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen van de aansluiting op de nutsvoorzieningen.

4.5. Communicatie

In het Besluit Bezuinigingen POR (30-09-09) is afgesproken dat de herinrichting van het steigers/pieren in overleg met de woonbootbewoners zal plaatsvinden. Dit gebeurt o.a. in de klankbordgroep, informatiebijeenkomsten en individuele gesprekken.



Bijlage 1: Boten Oosterdok West



Adres Oosterdokskade

32	M. Wilhelmina	20,50 x 3,47 x 2,10	woonboot (verplaatst naar tijdelijke ligplaats)
34	Budy	21,35 x 6,50 x 2,65	woonark (verplaatst naar tijdelijke ligplaats)
38	't Haasje	16 x 5,30 x 3,10	woonark
36B	Swanneblom	20,60 x 5,45 x 3,20	woonark

Adres Prins Hendrikkade

500	Beagle	21,66 x 3,79 x 3,85	woonboot
501	Johanna	31,50 x 5,40 x 4,00	woonboot
502	Maria	36,56 x 5,36 x 4,00	woonboot
503	3 Gebroeders	31,70 x 5,05 x 4,00	woonboot
504	Maria	29,50 x 5,00 x 3,85	woonboot
505	wordt vervangen		
506	Tanja 2	Geen ligplaatsvergunning	
507	Tanja	24,17 x 4,60 x 3,70	woonboot
508	Ikhnaton	24,50 x 4,30 x 3,50	woonboot
509	Petra	9,40 x 5,20 x 4,10	woonark
510	Jan van Arkel	20,00 x 5,00	woonark
511	D'Olifant	16,30 x 5,50	woonark

Bijlage 2: ligplaatsenonderzoek

Overige ligplaatsen in het Oosterdok

Op nadrukkelijk verzoek van de bewoners van het Oosterdok is onderzocht in hoeverre er - naast de locaties in de Mariniershaven en de Dijksgroen - nog andere definitieve of tijdelijke ligplaatsen gecreëerd kunnen worden. Voorkeur ging daarbij uit naar ligplaatsen in het Oosterdok. Gekeken is naar:

- *Gebied van de Stichting Beheer Oosterdok (SBO)*
De SBO beheert water rondom de NEMO-pier. In het erfpachtcontract met SBO zijn woonboten juist uitgesloten en dus juridisch nu niet mogelijk.
- *Kikkerbilsuis*
Gekeken is of aan de zijde van de Prins Hendrikkade, direct ten oosten van de Kikkerbilsuis een ligplaats kan worden gerealiseerd. Gezien de hoge investering en de beperkte kwaliteit van deze ligplaats wordt deze locatie ongeschikt geacht. Vanwege de aangrenzende hoofdvaarroute heeft de locatie een hoge golfslag. Omdat de diepte zeer beperkt is zijn relatief dure toegangsvoorzieningen en baggerwerkzaamheden noodzakelijk.

Ligplaatsen buiten het Oosterdok

Er is tevens gezocht naar ligplaatsen buiten het Oosterdok.

- *Centrum*
Buiten de Marinierskade is er vooralsnog geen mogelijkheid in Stadsdeel Centrum. Binnen het stadsdeel ligt al een verplaatsingsopgave, waardoor het stadsdeel geen tijdelijke of definitieve ligplaatsen voor het Oosterdok kan vrijmaken.
- *IJburg - Sluishuis*
Er is grote onzekerheid over de planning van het Sluishuis. Pas daarna wordt het idee voor ligplaatsen verder uitgewerkt.
- *IJburg - Cas Oordhuyskade*
Hiervan is de planning nog onzeker.
- *Stadsdeel West (destijds: Westerpark)*
Westerpark heeft ligplaatsen tekort.
- *Stadsdeel Oost (destijds: Oost Watergraafsmeer)*
Aantal plekken zijn bevroren en er is een herschikking van de schepen voor ogen.