



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/TAC

Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

B&W - voor deze het dagelijks bestuur van
het stadsdeel Centrum
t.a.v. de heer J.P. Zigenhorn
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Datum 22 februari 2023

Behandeld door Secretariaat TAC
Telefoon 06 19272535 06 / 06 23457013
secretariaatTAC@amsterdam.nl

Onderwerp Ontwerp Bestemmingsplan en Ruimtelijke Visie Spoorpark Dijksgracht Oost

Geachte heer Zigenhorn,

Op 4 december 2022 heeft u een advies gevraagd voor het concept ontwerp 'Bestemmingsplan Dijksgracht Oost' en de daaraan ten grondslag liggende 'Ruimtelijke Visie Dijksgracht Oost'. Dit op basis van een bestuurlijke toezegging in de commissie MOW van 27 oktober 2022.

Beleidskader

De TAC is gehouden haar adviezen te baseren op de richtlijnen zoals vastgelegd in het vigerend instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur van de Structuurvisie Amsterdam 2040 – 'Economisch Sterk en Duurzaam'. Hierin is er geen sprake van Hoofdgroenstructuur binnen de plangrenzen van bestemmingsplan Dijksgracht Oost en de Ruimtelijke Visie Dijksgracht Oost, noch voor het groen grenzend daaraan. Toetsing op het vigerende beleid hiervan is dus niet mogelijk.

In het nieuwe (nog niet van kracht zijnde) beleidskader Hoofdgroenstructuur geldt voor de groenstrook tussen het voorziene fiets- voetpad en het spoortalud het groentype 'groene verbinding' met het label stadsnatuur. Deze bevindt zich net buiten de begrenzing van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost met de daarbinnen voorziene ontwikkelingen op het water en de kade. Wel maken zowel groenstrook als spooreplacement onderdeel uit van de Ruimtelijke Visie Dijksgracht Oost, welke in januari 2022 al bestuurlijk is vastgesteld en de basis vormde voor het voorliggende bestemmingsplan.

Initiatieven en (her)inrichtingsvoorstellen binnen het groentype 'groene verbinding' zijn inpasbaar als deze niet ten koste gaan van de drie hier geldende prioritaire (recreatie, beleving en leefklimaat) en overige (gezondheid, duurzaam en natuur) groenwaarden en bijdragen aan de versterking van één of meer van deze prioritaire waarden.

- De recreatieve waarde van groene verbindingen is groot door het bieden van ruimte voor wandel-, fiets- en vaarroutes binnen de stad en van de stad naar het omliggende landschap. Daar waar een groene verbinding breed genoeg is, is er ook ruimte voor sport- en speelvoorzieningen en andere recreatieve functies welke het openbare karakter ondersteunen.
- Het groen is goed zichtbaar en draagt bij aan de beleving ervan en een prettig leefklimaat (zoals hittedemping).
- Groene verbindingen onttelen een groot deel van hun waarde aan continuïteit.

Gezien het stadsnatuurlabel staat hier het verbindende element voor flora en fauna centraal en is de natuurwaarde van het groen prioritair aan de andere groenwaarden. Paden zijn bij voorkeur onverhard of half verhard. Ook het beheer is specifiek gericht op de aanwezige of te ontwikkelen natuurwaarden.

Het Plan

Concept Ontwerp Bestemmingsplan Dijkgracht Oost

Het plangebied van bestemmingsplan Dijkgracht Oost heeft betrekking op de noordoostrand van stadsdeel Centrum. De begrenzing wordt gevormd door het water tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade. In het noorden ligt de grens op de oever van de Dijkgracht en in het zuiden in het water tegen de Marinierskade, Kattenburgerkade en de Windsrooskade.

Sinds een aantal decennia maken waterbouwkundig aannemers gebruik van het water langs deze kade om dekschuiten en ander varend materieel tijdelijk aan te meren. De kade langs het spoor is verwilderd en ontoegankelijk en bevat een smalle groenstrook. Het voorliggende bestemmingsplan maakt op deze kade en in het water de volgende ontwikkelingen mogelijk:

- Een fiets- voetpad met verlichting op de kade tussen de Mariniersbrug en Oostenburg (vergund in 2019). Deze ontsluit de nieuwe woningen op Oostenburg en achterliggende wijken met een directere verbinding met het centrum en Amsterdam Centraal. Het huidige talud wordt smaller vanwege de minimale vereiste breedte van een fiets-wandelpad. Hierdoor moet het huidige struweel verwijderd worden. De routing wordt op gemeenteground gerealiseerd om de openbaarheid ervan richting toekomst te garanderen.
- Het foerageergebied voor de Gewone Dwergvleermuis op de Dijkgracht Oost verdwijnt hierdoor. Daarom zijn tijdens de uitvoeringswerkzaamheden compenserende maatregelen nodig in de vorm van groenverbetering langs de Marinierskade en Kattenburgerkade, plus een plasdraszone langs de kade van de Dijkgracht Oost en bloemrijk gras op het spoortalud.
- Langs de plasdraszone wordt een ligplaatsencluster gerealiseerd met verbrede steigers voor 40 grote rondvaartboten met laadvoorzieningen en 30 dekschuiten voor onder meer watergebonden bouwwerkzaamheden in de binnenstad.
- Een tijdelijke overslagfaciliteit voor goederen en zand (50x80 m²) op het water.
- Een voorzieningengebouw in het water voor transformatoren voor uitstootvrij varen en een beheerdersruimte voor de exploitatie van ligplaatsen. De oppervlakte bedraagt maximaal 208 m² (16 x 13 x maximaal 4,5 meter hoog). Gebruik als verblijfsruimten voor personeel en cateringmogelijkheden wordt uitgesloten.

Met uitzondering van de specifieke aanduiding voor op- en overslag en het voorzieningengebouw zijn deze ontwikkelingen passend binnen het er nu nog geldende bestemmingsplan.

Ruimtelijke Visie Spoorpark

De ruimtelijke inpassing van de ontwikkelingen op en langs het water van de Dijkgracht zijn in de ruimtelijke visie Dijkgracht Oost in samenhang bekeken. Naast de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen zijn er twee groene ontwikkelingen buiten de bestemmingsplan begrenzing die in relatie tot de toekomstige Hoofdgroenstructuur relevant zijn.

Tussen het nieuwe fiets- en wandelpad langs de kade van de Dijkgracht en de damwand van het spooreplacement blijft een strook van circa 3,5 meter over. Deze strook krijgt een nieuwe groeninrichting (bloemrijk gras) welke ook aantrekkelijk is voor de vleermuizen. Deze (vanuit de nieuwe Hoofdgroenstructuur voorziene) 'groene verbinding met stadsnatuur-laag' blijft daarmee intact. Op termijn wordt deze strook onderdeel van de inrichting van een park.

De realisatie van het Spoorpark Oostenburg op een deel van het spooreplacement Dijkgracht wordt mogelijk omdat het aantal benodigde sporen met de helft zal verminderen. ProRail is voornemens om na afronding van deze werkzaamheden (medio 2029) een casco park aan te leggen van ongeveer 1 ha op de vrijgekomen grond van het spooreplacement en talud. Dit park zal diverse hoogteverschillen hebben. ProRail geeft aan dit park om veiligheidsredenen te willen omheinen en altijd de mogelijkheid te willen behouden om het park (deels) weer in gebruik te nemen voor spooruitbreiding. De gemeente hoopt hier echter in samenspraak met bewoners en gebruikers een openbaar toegankelijk park van te kunnen maken. Verdere bestuurlijke afspraken hierover worden medio 2027 verwacht. Deze ontwikkeling is mede daarom losgekoppeld van het voorliggende bestemmingsplan.

Advies

In het vigerende beleidskader Hoofdgroenstructuur maakt het (bestemmings)-plangebied Dijkgracht Oost geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Daarom heeft de TAC formeel geen stem en komt ze uit op een neutraal advies rondom inpasbaarheid. Hiermee hopen we desondanks een bijdrage te leveren aan het optimaal benutten van de Hoofdgroenstructuurwaardige vergroeningskansen die er liggen.

Op basis van toetsing aan het nog niet van kracht zijnde nieuwe Hoofdgroenstructuur, zou de TAC een positief advies hebben afgegeven aan de voorgestelde planontwikkeling waar de groene verbinding met stadsnatuur label onderdeel van is. Op grond van de door u verstrekte informatie (*TAC-formulier van 1 december 2022, Ruimtelijke Visie Dijkgracht Oost 3 januari 2022, het concept ontwerpbestemmingsplan Dijkgracht Oost bestaande uit planregels, toelichting en verbeelding van 30 november 2022, omgevings-vergunning fiets- voetpad van 14 april 2019, de Ontheffing Wet natuurbescherming van 20 december 2021 en de Quick Scan Flora & Fauna van 27 februari 2022*) zijn we namelijk enthousiast over de voorgestelde ontwikkelingen. Gezien de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving en het feit dat het emplacement nog weinig gebruikt wordt, zijn we verheugd over de kansen die voorliggende planvorming biedt om dit onduidelijke stuk stad een nieuwe betekenis te geven. Een facelift die tegelijkertijd potentie biedt voor uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur in dit schaars met groen bedeelde gedeelte van de stad.

De TAC kan zich vinden in het voorzieningenprogramma te water. We zien vanuit de impact op de toekomstige Hoofdgroenstructuur (en nu nog hier vigerende Amsterdamse Ecologische Structuur) geen reden dit te beperken. Ook is de meerwaarde van de fiets- voet verbinding overtuigend gemotiveerd.

Dat voor de aanleg van de fiets – voet verbinding groen geamoveerd moet worden is onvermijdelijk; daar staan voldoende kwaliteitsimpulsen in het groen tegenover. Mits goed ontworpen en uitgevoerd qua beplantingskeuze en met nauwgezette aandacht voor het beheer ervan, worden de prioritaire groenwaarden van de 'groene verbinding' afdoende gewaarborgd. De plasdraszone kan samen met het groentalud (en toekomstige spoorpark) zorgen voor een aangename groen-blaauwe verblijfsruimte en doorgaande route. Als aandachtspunt geven we mee dat de verlichting veiligheid moet bieden aan passanten – mens en dier – wat dus specifiek vraagt om vleermuisvriendelijke afstelling. We steunen de keuze voor een plasdraszone in plaats van drijvende natuureilanden, die - overeenkomstig de uitkomst van het participatietraject - het zicht op het water en het gebruik van het water minder belemmert. Wel constateren we dat een plasdraszone weliswaar voor insecten interessant is maar desalniettemin minder voor de dwergvleermuizen. Deze vleermuissoort heeft namelijk bomen en struiken of struweel nodig, waarvoor talud en spoorpark potentie bieden. Wellicht biedt de plasdras zone aanvullende foerageermogelijkheden voor deze dieren. Het belangrijkste knelpunt voor de vleermuizen vormt echter de Mariniersbrug. We adviseren hier vleermuisgeleiding toe te passen, zodat de vleermuizen hier hun vliegroute ongestoord kunnen vervolgen.

Enthousiast zijn we over de visie op het spoorpark. Specifiek willen we Prorail complimenteren voor hun ruimdenkendheid in deze. De vergroeningsscenario's van het gedeeltelijk vrijkomende spooreplacement zien er veelbelovend uit. Een nieuw park in dit gedeelte van de stad is uniek te noemen, waardevol voor de nieuwe bewoners van Oostenburg, maar ook als welkome groene steppingstone voor de stad. De TAC acht het daarvoor wel van belang dat het niet slechts om kijkgroen gaat en dat de ambitie het park openbaar toegankelijk te maken zonder hekwerken, ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Helemaal mooi zou zijn als er ook overeenstemming bereikt zou kunnen worden over een definitieve status ervan. Gezien de gelaagdheid en de ligging op het zuiden en aan het water biedt dit park namelijk een grote recreatieve potentie, bijvoorbeeld in de vorm van zittribunes. Met een goed ontwerp kan dit nu nog onduidelijke talud een aantrekkelijke stedelijke groenvoorziening worden, die bovendien als voorbeeld kan dienen voor taluds in andere transformatiegebieden in de stad, zoals in Havenstad. Bijzondere aandacht vraagt vanuit de ecologische opgave de overgang van het spoortalud met damwand naar de groenstrook langs het fiets- wandelpad. In combinatie met een goede beplantingskeuze (welke wat ons betreft verder gaat dan inzaaien met bloemrijk gras), kan de groene stadsnatuur verbinding hier kwalitatief worden ingevuld en gewaarborgd.

Tot slot attenderen we graag op te leren lessen van het Brasapark. Hier was eveneens sprake van oplevering van een casco ontwerp door een partij waarvan de gemeente vervolgens de verdere invulling en het beheer op zich nam. Door verschil van doelstellingen en het niet vroegtijdig betrekken van de vraag wat er nodig was om hier een aantrekkelijk stadspark te realiseren, zijn in het Brasapark kansen gemist. Dit zien we als zonde van wederzijds gedane investeringen en de erin gestoken energie om het park van de grond te krijgen. Het is aan de gemeente om nu alvast te anticiperen op haar eigen rol. Dit gaat om het in een vroeg stadium uitwerken van een concreet ontwerp en het formuleren van ruimtelijke randvoorwaarden. Zodat deze als uitgangspunt kunnen dienen voor het casco ontwerp en er in samenspraak toegewerkt kan worden naar een vergroeningsvoorstel waar iedereen trots op kan zijn. Beide ontwerpen moeten naadloos op elkaar aansluiten op aspecten als aansluiting op de omgeving, situering van de entrees naar het park, de beoogde padenstructuur en wijze van overbrugging van de hoogteverschillen - om de gebruikswaarde van het Spoorpark voor mens en dier ten volle te benutten. Ditzelfde geldt voor het tijdig organiseren van de voor de uitvoering en het beheer benodigde financiële middelen, zodat op het moment van overdracht aan de gemeente ook daadwerkelijk met de uitvoering kan worden begonnen en essentiële onderdelen hierbinnen geborgd zijn.

Wij bieden onze expertise aan om op het moment dat er een verdere uitwerking van het ontwerp voor het spoorpark ligt ons licht hierover te laten schijnen.

Hoogachtend,

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is 'M.C. van Schendelen' and the signature on the right is 'N. Bosch'. Both signatures are written in a cursive, flowing style.

Dr. M.C. van Schendelen

Drs. ing. N. Bosch

Voorzitter
Technische Adviescommissie
Hoofdgroenstructuur

Secretaris TAC