Boten, bewoners en belangen

Dijksgracht Oost Ligplaatsencluster

Overzicht van alle relevante informatie ten behoeve van de brede belangenafweging

Document opgesteld door de kerngroep van het Extra Traject

juni 2024



Inhoudsopgave

0 Samenvatting 3
1. Inleiding 3
2. Belangenafweging 3
3. Samenvatting per hoofdstuk 4

1 Inleiding 11
1. Dijksgracht Oost 12
2. Ligplaatsen rondvaartboten 13
3. Het extra traject: opdracht en proces 14
4. 'Status aparte' van dit rapport 16
5. Samenstelling kerngroep Extra Traject Dijksgracht Oost 16

2 Nut en Noodzaak 18
1. Algemene inleiding 19
2. Drie pijlers van het vaarbeleid 19
3. Lange boten: exploitatievergunningen en ligplaatsen 21
4. Aspecten rond de vraag over nut en noodzaak 24
5. Spanningsveld en sturingsmechanismen 25
6. Alternatieve ligplaatsen / tijdelijke ligplaatsen 26
7. Actuele beleidsontwikkelingen – raadsinformatiebrief februari 2024 29

3 Gevolgen voor de leefomgeving/optelsom geluidsoverlast 31
1. Inleiding – het ervaren van geluid 32
2. Geluid algemeen 33
3. Geluid als gevolg van het ligplaatsencluster 38
4. Stapeling en aaneenschakeling van geluid in het gebied 43
5. Vaarbewegingen – drukte op het water 44
6. Cumulatie van ontwikkelingen en gebiedsvisie ontbreekt 47

4 Fiets-voetpad 49
1. Inleiding 50
2 Geschiedenis 51
3 Natuur 51
4. Verkeersveiligheid 52

5 Natuur 56
1. Inleiding 57
2. Compensatiegroen 57
3. Waterbodemvervuiling Dijksgracht Oost 59
4. Dijksgracht Oost en de structuur van natuurbescherming 60
5. En nog terzijde: Groenzone en de mogelijkheid van een openbaar park 64

6 Financiën 65
1. Kostenramingen en budget 66
2. Collegebesluit 2022 – exploitatie aan de markt laten 67
3. Nieuw inzicht 2023 67
4. Versobering en bezuiniging 68
5. Nabije toekomst 68

7 Reflectie: lessen uit project Dijksgracht Oost 69
1. Inleiding 70
2. Visieontwikkeling op buurtniveau: democratisch gat 70
3. Dijksgracht Oost besluitvorming 72
4. Oproep 72

0 Samenvatting

1. Inleiding

Dit document heeft als doel alle relevante informatie aan te leveren die van belang is bij de brede belangenafweging die voorligt bij de behandeling van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost door het college van B&W en de gemeenteraad. Op basis van een motie van de gemeenteraad van 5 april 2023 en een advies van de stadsdeelcommissie Centrum van 4 juli 2023 is besloten een extra traject in te stellen waarin gemeente en bewoners samen komen tot een inventarisering van alle informatie die relevant geacht wordt voor deze brede belangenafweging.

In de kerngroep van dit extra traject participeerden twee ambtenaren van de gemeente, twee personen vanuit de bewoners (vanuit Buurtorganisatie 1018 en vanuit de Werkgroep Dijksgracht Oost / Eilandenoverleg), een onafhankelijk voorzitter en het hoofd van het Stedelijk Team Participatie van de gemeente. In het extra traject is onderzocht welke elementen centraal moeten staan bij de brede belangenafweging, en vervolgens welke objectieve en feitelijke informatie aan de orde zou moeten komen.

2. Belangenafweging

Hoe kunnen belangen worden afgewogen? Feitelijk spelen daarbij drie centrale elementen een rol.

A Wat zouden de voordelen kunnen zijn? Nut en Noodzaak
Wat zouden de voordelen kunnen zijn van het ligplaatsencluster? Waarom en/of in hoeverre is het wenselijk of noodzakelijk dat in de voorgestelde vorm een ligplaatsencluster voor 40 rondvaartboten en 30 dekschuiten wordt gerealiseerd in de Dijksgracht Oost?
Hoe kan je de noodzaak of wenselijkheid concretiseren en in kaart brengen en welke factoren spelen daarbij een rol?

B Wat zouden de nadelen kunnen zijn? Drukte, geluid, natuur, geld
Welke gevolgen heeft de aanleg van het ligplaatsencluster? In hoeverre zal het ligplaatsencluster, juist ook in verband met de vele andere ontwikkelingen in het gebied, leiden tot inbreuk op de leefomgeving van omwonenden?
Wat wordt uiteindelijk de situatie op en rond de Dijksgracht en hoeveel extra drukte zal het betekenen voor de bewoners rond de Dijksgracht Oost en Dijksgracht West?
Wat betekent de aanleg van het cluster voor de bestaande natuur en de structuur van natuurbescherming?

C Wat gaat het hele project kosten?

3. Samenvatting per hoofdstuk

1 - Inleiding

De inleiding geeft een schets van de geschiedenis van het gebied. Het is sinds vele jaren een van de weinige plekken in het centrum van de stad waar het relatief rustig is en waar je 's nachts nog iets van de sterrenhemel kan zien. Inmiddels is er echter sprake van ingrijpende veranderingen, zoals de ontwikkeling van de bouw van Oostenburg Noord, met horeca en terrassen en de Van Gendt Hallen. En ook is er het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. En nu heeft de gemeente dus het voornemen in de Dijksgracht Oost ligplaatsen te creëren voor 40 rondvaartboten en 30 dekschuiten.

De bewoners waren nooit expliciet geïnformeerd over deze plannen die al sinds 2014 binnen de gemeente werden ontwikkeld, maar kwamen er in 2018 bij toeval achter. Binnen de openbare politieke gremia is nooit sprake geweest van een helder transparant besluitvormingstraject en, in het verlengde daarvan, is ook nooit sprake geweest van een behoorlijk participatietraject en ook niet van enige belangenafweging.

De stadsdeelcommissie Centrum heeft vanaf 2021 met grote regelmaat vragen gesteld aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum over de vele aspecten van het hele dossier, onder meer over de nut en noodzaak van het geplande ligplaatsencluster. In 2023 was het college begonnen met de voorbereidingen voor het nieuwe bestemmingsplan, maar de stadsdeelcommissie meende dat er nog onvoldoende antwoorden op alle vragen waren gegeven, en pleitte in april 2023 voor een time out. De gemeenteraad ging daar niet in mee, maar nam wel een motie aan waarin het college werd opgeroepen om bij de behandeling van het bestemmingsplan extra aandacht te besteden aan een brede belangenafweging op basis van alle relevante informatie.

Hierna, in juli 2023, kwam de stadsdeelcommissie met een advies dat feitelijk een concrete invulling betekende van deze motie. Er werd een extra traject ingesteld, waarin bewoners en gemeente samen een document zouden gaan opstellen met alle informatie die nodig is voor het college en de gemeenteraad om een goede belangenafweging te kunnen maken. Die gaat in de kern over de vraag of feitelijk de nut en de noodzaak voor het aanleggen van 40 ligplaatsen voor rondvaartboten en 30 plekken voor dekschuiten in de Dijksgracht Oost zo groot is, dat dat opweegt tegen de nadelen voor de bewoners, in het bijzonder de mogelijke inbreuk op hun leefomgeving.

Het document is opgesteld vanuit de kerngroep van het Extra Traject en de tekst is vastgesteld door twee ambtenaren en twee bewoners. De bewoners zijn al sinds 2018 vanuit verschillende rollen actief ten aanzien van de gemeentelijke plannen voor de Dijksgracht Oost. Er is geen sprake van een formele representatie.
Het document heeft geen formeel goedkeuringstraject binnen de gemeente doorlopen en in die zin heeft het dus een bijzondere status. Het college van burgemeester en wethouders en de verantwoordelijk wethouder zijn zich bewust van deze uitzonderlijke situatie. Verder maakt het document nadrukkelijk geen deel uit van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost. De toelichting, planregels en verbeelding zijn de leidende documenten voor het bestemmingsplantraject en de enige documenten die na vaststelling een juridisch-planologische status hebben. Op deze 'status aparte' van dit document en de relatie met het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan in de inleiding.

2 - Nut en Noodzaak ligplaatsencluster

In dit hoofdstuk wordt allereerst het systeem beschreven van exploitatievergunningen, ligplaatsvergunningen en de op- en afstapplaatsen in de stad. Het is een ingewikkelde structuur en, onder andere vanwege Europese regelgeving maar ook vanwege de wens om op- en afstapplekken in de stad toegankelijk te maken voor een grotere groep reders, heeft de gemeente de afgelopen jaren besloten tot ingrijpende aanpassingen. Deels zijn de aanpassingen in juridische procedures aangevochten door reders, en sommige van die procedures lopen nog.

Voor de besluitvorming over het geplande ligplaatsencluster Dijksgracht Oost gaat het alleen om ligplaatsen voor lange rondvaartboten. De gemeente motiveert dat het cluster noodzakelijk is omdat er een schaarste bestaat aan ligplaatsen voor lange boten en omdat die schaarste de komende jaren zal toenemen.
Bij de introductie van het nieuwe systeem van exploitatievergunningen heeft men het maximum van het totaal aantal uit te geven vergunningen vastgesteld op 550. Alle vergunningen zijn in het nieuwe systeem afgegeven voor bepaalde tijd (meestal 8 jaar). Het aflopen/uitgeven van nieuwe vergunningen vindt iedere twee jaar in tranches plaats. De vergunningen zijn verdeeld in verschillende segmenten, en de boten zijn ingedeeld onder andere per maximum aantal passagiers per boot. Het bestaande beleid voorziet niet in een kader met betrekking tot het (absolute of relatieve) aantal lange boten. Er is dus ook nooit bepaald of het aantal lange boten zou moeten toenemen, gelijk blijven of zou moeten afnemen. In dit document wordt dan ook geconstateerd dat in het huidige systeem geen mogelijkheid bestaat voor de gemeente om desgewenst doelgericht te sturen op het aantal lange rondvaartboten, bijvoorbeeld vanwege de geconstateerde schaarste aan ligplaatsen voor die boten.

Bij de vraag naar nut en noodzaak van het geplande ligplaatsencluster in de Dijksgracht Oost draait het al met al om de volgende drie vragen:

Ten eerste: hoe komt het dat men voorziet dat in de toekomst meer lange boten een ligplaats nodig gaan hebben?
- Uit cijfers blijkt dat de gemeente uitgaat van een **aanzienlijke toename van exploitatievergunningen** voor lange boten. De vraag die voorligt is of die verwachte toename noodzakelijk en gewenst is. Binnen de nieuwe structuur is niets gezegd over af- of toename van vergunningen voor lange boten. Ook is niet duidelijk of een en ander is bezien in het licht van beleidsuitgangspunten op andere terreinen, zoals bijvoorbeeld beleid dat is ontwikkeld ten aanzien van toerisme in de binnenstad.
- Voorts wil de gemeente het beleid ten aanzien van **op- en afstapplaatsen** veranderen. De gemeente wil de exclusieve op- en afstapplaatsen, die door de exclusieve reders óók worden gebruikt als ligplaats voor een aantal boten, meer openbaar maken. Dit om de drukke openbare op- en afstapplekken in de binnenstad te ontlasten. Deze aanpak zou betekenen dat de paar boten die nu bij die op- en afstapplaatsen liggen, elders een ligplaats zouden moeten vinden. Er lopen nog juridische procedures ten aanzien van dit voornemen en vooralsnog is dus niet duidelijk of dit beleid kan worden uitgevoerd.

Ten tweede: moet of wil de gemeente verantwoordelijk zijn om er redelijkerwijs voor te zorgen dat voor alle vergunde lange boten een ligplaats in de stad beschikbaar is?
De gemeente heeft als uitgangspunt geformuleerd dat zij erop toeziet dat er in

redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de vergunde passagiers-vaartuigen. Wil de gemeente zich houden aan deze inspanningsverplichting bij een geconstateerde schaarste aan ligplaatsen voor lange boten?
De gemeente heeft geen beleid geformuleerd of het aantal lange boten in de toekomst zou moeten toenemen of juist zou moeten afnemen. Als men ervan zou uitgaan dat het nodig is dat het aantal stijgt, dan is daarmee ook duidelijk dat er *feitelijk* meer ligplaatsen voor lange boten nodig zijn. In dat geval zou de gemeente zich kunnen beraden of ze, in het licht van deze schaarste, verantwoordelijk wil blijven om in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar te stellen.

Samengevat gaat het bij de vraag over nut en noodzaak van een nieuw ligplaatsen-cluster over de volgende punten:
- De gemeente gaat ervan uit dat het aantal vergunde lange boten zal groeien, en ziet, vooral om die reden, een tekort aan ligplaatsen voor lange boten;
- Het beleid van de gemeente is niet gericht op het sturen op het aantal uit te geven exploitatievergunningen voor lange boten, en dus ook niet op het verminderen noch het vermeerderen van dit aantal boten.
- De gemeente gaat uit van een inspanningsverplichting om te zorgen voor voldoende ligplaatsen.

Tussen deze drie aspecten die aan de orde komen bij de vraag over nut en noodzaak, bestaat een spanningsveld. Het is aan de politiek om te bezien of aanvullend beleid of regelgeving noodzakelijk is, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om gericht op aantallen te sturen.

Ten derde: zijn er ook alternatieve locaties denkbaar?
Het document gaat in op het Oosterdok als alternatieve locatie voor een ligplaatsencluster.

3 - Gevolgen voor de leefomgeving / optelsom geluidsoverlast

Dit hoofdstuk gaat in op geluid en andere gevolgen voor de leefomgeving, zoals drukte op het water.
Bij geluid gaat het enerzijds over het waarnemen en ervaren van geluid. Sommige mensen zijn veel gevoeliger dan anderen, en ook spelen externe omstandigheden een rol zoals het soort geluid en de akoestiek. Daarnaast is van belang hoe en in hoeverre geluid, en ook stapeling van geluid, kan worden gemeten. Dit punt is van belang voor de beoordeling of geluid binnen bestaande juridische normen valt.

Aan de orde is de vraag wat het ligplaatsencluster voor de leefomgeving zal betekenen. Het gaat zowel om het geluid als om de drukte op het water. Relevant is dat er in het gebied veel andere ontwikkelingen plaatsvinden, een optelsom van geluid én van verkeer op het water. Het betekent zowel een stapeling van geluid (meerdere geluidsbronnen tegelijkertijd), als van aaneenschakeling van geluid (meerdere geluids-bronnen die elkaar overlappen of opvolgen). Het zal niet vaak meer helemaal stil zijn.

Geluid
Wat betreft het ligplaatsencluster zelf gaat het enerzijds over het geluid van de rondvaartboten die soms – kortdurend – een boegschroef zullen gebruiken.
Anderzijds is er het geluid van de overslag, waaronder de overslag van schip op schip (cross docking). De gemeente ziet in dat de normale manier van werken zou gaan

zorgen voor te veel overlast voor de omgeving. Om de geluidsoverlast te beperken zijn in het bestemmingsplan dan ook voorwaarden geformuleerd met betrekking tot de uitvoering van het werk. Zo is bijvoorbeeld metaal op metaal niet toegestaan, zoals het gebruik van metalen kettingen bij overslag en aanmeren. Ook mogen bulkgoederen alleen worden overgeslagen in zogenaamde big bags.
Bewoners vinden het problematisch dat niet gegarandeerd is dat de aannemers zich daadwerkelijk aan al deze voorschriften zullen houden. Zij pleiten voor omdraaien van de systematiek van het bestemmingsplan: overslag is in beginsel verboden maar kan middels vergunningen – onder specifieke voorwaarden verleend – worden toegestaan. Daarnaast vragen zij om effectieve controlemaatregelen.

Vaarbewegingen
De gemeente gaat wat betreft de rondvaartboten uit van maximaal 68 vaarbewegingen per dag op drukke dagen. Met de bedrijfsvaartuigen zou het gaan om maximaal 60 vaarbewegingen per dag.
De Van Gendt Hallen zullen hun bezoekers per rondvaartboot van en naar het Centraal Station vervoeren, en op dit moment wordt voorzien dat het in het hoogseizoen zal gaan om 45 rondvaartboten per dag. Dat maakt dus maximaal zo'n 170 grote boten per dag. Daarnaast zijn er de andere ontwikkelingen op Oostenburg Noord. De buurt is autoluw en er is maar zeer beperkte parkeergelegenheid. Er zullen zes terrassen langs de VOC-kade komen, en er is – vooralsnog – geen sprake van een aanmeerverbod langs de kade. Er wordt dan ook verwacht dat veel bezoekers over het water zullen komen en dat er sprake zal zijn van drinkend uitgaanspubliek op de bootjes als de terrassen gaan sluiten. Daarnaast zijn er de bootjes van en naar de jachthavens. De Wittenburgervaart is een doodlopende vaarweg. Alle boten varen dus via Dijksgracht West naar Dijksgracht Oost en dezelfde weg weer terug.

De gemeente voorziet geen nautische knelpunten. Maar bewoners constateren dat er geen document bestaat waarin alle ontwikkelingen, concrete aantallen en schattingen zijn samengebracht. Er is ook geen gebiedsvisie en er is geen analyse wat alle ontwikkelingen in samenhang zullen gaan betekenen voor de bewoners.

4 - Fietspad

Het fietspad speelt in het verhaal een aparte rol. Voor de aanleg van het cluster is het noodzakelijk dat de steigers bereikbaar worden. Het fietspad is voorwaardelijk voor het ligplaatsencluster omdat het de enige ontsluiting is van de steigers.
Maar het fietspad staat ook los van het ligplaatsencluster. Voor de gemeente is het noodzakelijk dat het er komt om te dienen als ontsluiting voor bewoners van Oostenburg Noord. Het zou hen een directe fietsroute moeten bieden naar het centrum en het Centraal Station. In dat licht heeft het stadsdeel Centrum in 2018 het ontwerp vastgesteld en in 2019 de vergunning verleend.
Bewoners maken zich grote zorgen over de veiligheidssituatie op de kruising met de Kattenburgerstraat. Een onafhankelijke audit spreekt wat dat betreft ook over een verhoogd veiligheidsrisico. De bewoners van de Dijksgracht West vrezen voor de gevolgen voor de veiligheid van hun leefomgeving als straks aanzienlijk meer fietsers de route over de Dijksgracht West zouden kiezen naar het station.
Met het ontwerp zou het groen op de kade onderaan het talud moeten worden gekapt dat dient als foerageergebied voor de beschermde gewone dwergvleermuis. Een dergelijke kap wordt in eerste instantie door de Wet natuurbescherming verboden.

De gemeente heeft echter van de provincie ontheffing verkregen, onder voorwaarde dat er geen alternatief mogelijk is, en vervolgens dat de gemeente zorgt voor voldoende compensatiegroen. Daartoe wordt een plasdraszone aangelegd langs de hele kade tussen de Mariniersbrug en de VOC-kade.

5 - Natuur

In dit hoofdstuk wordt nader stilgestaan bij de hierboven genoemde plasdraszone langs de hele noordkant van de Dijksgracht Oost die nodig is als compensatie voor het groen dat op de kade onderaan het talud zal worden gekapt. Daarnaast moet er ook nieuwe begroeiing worden aangelegd aan de overkant van het water, langs de Marinierskade en de Kattenburgkade. In het voorjaar van 2024 is begonnen met de aanleg van de plasdraszone. De gemeente schat dat het twee groeiseizoenen duurt voor de plasdraszone zodanig is gegroeid dat hij als compensatiegroen kan dienen. De gemeente is in 2022 met de aanleg van het groen aan de overkant begonnen, maar er kwam in eerste instantie niet veel op. In 2024 is opnieuw geploegd en ingezaaid.

Al jaren is duidelijk dat rond de Oostelijke Eilanden sprake is van vervuiling van land, waterbodem en slib. Waternet heeft in de zomer van 2023 nader onderzoek gedaan naar de situatie in de Dijksgracht Oost. Daaruit bleek dat de sliblaag in alle monsters sterk verontreinigd was met zware metalen en teerproducten. In de tweede helft van 2024 zal een saneringsplan worden opgesteld, en na akkoord door het bestuur van het waterschap zou in de winter van 2025/2026 begonnen kunnen worden met saneren.

Ook relevant is het feit dat het talud langs de Dijksgracht Oost onderdeel uitmaakt van de ecologische structuur. Daarmee heeft het gebied een beschermde status, met het uitgangspunt dat ontwikkelingen in een dergelijk gebied niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur.
In het concept beleidskader Hoofdgroenstructuur (besproken in de gemeenteraad/ niet vastgesteld) was de Dijksgracht Oost aanvankelijk opgenomen als “groene verbindingszone”. Deze concepttekst is aan bewoners in de inspraakprocedure voorgelegd. Na afloop van de inspraak is binnen de gemeente geconstateerd dat bij de classificering geen rekening was gehouden met het reeds bestuurlijk vastgestelde en vergunde fiets-voetpad op de kade. Op basis daarvan is de tekst alsnog gewijzigd en werd het talud aangewezen als “Groene Verbinding” en “Stadsnatuur verbinding”, conform de huidige grens van de ecologische structuur. De beoogde uitbreiding van het beschermde gebied en de mate van de aanvankelijk geplande bescherming werd dus door deze aanpassing teruggebracht.

De nieuwe tekst is nog niet vastgesteld, omdat er inmiddels, onder meer wegens de vele wijzigingen die na de inspraakprocedure in de concepttekst waren aangebracht, door bewoners van Amsterdam een (raadgevend) referendum was georganiseerd. Daar zal de vraag voorliggen of de tekst van het nieuwe beleidskader zoals die nu voorligt moet worden aangenomen of niet.
De Technische Advies Commissie (TAC) heeft in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan een advies uitgebracht. De TAC beziet de plannen vanuit het *nog niet vastgestelde* nieuwe Beleidskader Hoofdgroenstructuur, waarin het gebied (dus in de na de inspraak gewijzigde versie van het concept beleidskader) de status zou krijgen van *groene verbinding/stadsnatuur*. Vanuit dat toetsingskader komt de TAC in grote lijnen tot een positief advies.

6 - Financiën

In 2021 werd op basis van het schetsontwerp uit de Ruimtelijke Visie een raming gemaakt van alle kosten rond het ligplaatsencluster en fietspad. Aanleg fietspad, kademuur en plasdraszone werd geschat op 7,9 miljoen. Het ligplaatsencluster werd geraamd op 10,6 miljoen. En er werd een spoorpark voorzien van 2,74 miljoen.
In 2023 lag er een definitief ontwerp voor het fiets-voetpad, leidend tot een raming van 10,17 miljoen euro. Op basis van deze raming heeft het college het budget vrijgegeven, gedekt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF), Stadsbehoud en Programma Bruggen en Kademuren (PBK)
De raming voor de aanleg van het ligplaatsencluster was in 2023 opgelopen tot 14,74 miljoen euro. De stijging van de te verwachte kosten is te verklaren door wijzingen in en uitwerking van het ontwerp, gestegen grondstofprijzen en de vrij forse inflatie sinds 2022. De indexatie is naar boven bijgesteld.

De planning voor de ligplaatsen was altijd al gefaseerd vanwege de werkzaamheden van ProRail die pas in 2030 gereed zullen zijn. Daardoor zouden voor 2030 26 ligplaatsen kunnen worden gerealiseerd (raming 11,3 miljoen) en na 2030 de resterende 14 (totaal 14,75 miljoen).
In 2022 waren er al aspecten van het project versoberd. Zo werd besloten het aanvankelijk geplande openbare spoorpark in te richten als een niet toegankelijk “kijkpark”. Indien daarvoor aanvullende dekking bestaat, kan het in de toekomst alsnog ingericht worden als een openbaar toegankelijk park. Ook zouden de steigers goedkoper kunnen worden uitgevoerd en de inkoop efficiënter kunnen worden ingezet. Het college besloot aanvankelijk het ligplaatsencluster in te steken als een commercieel te exploiteren project. Dat zou de te investeren kosten terugbrengen tot 4,3 miljoen euro. Wegens te voorziene grote nadelen is echter besloten dit plan te laten varen.

Met de geplande versoberingen worden de kosten voor het ligplaatsencluster nu geschat op 9,4 miljoen voor de 26 ligplaatsen en na mogelijke voltooiing van 40 ligplaatsen totaal op 12,2 miljoen (huidig prijspeil). Nu men is afgestapt van het plan om het ligplaatsencluster commercieel te exploiteren, wordt gekeken naar andere financieringsbronnen. Naast de eerdere gereserveerde 4,3 miljoen euro vanuit Programma Bruggen en Kademuren en assetmanagement, wordt voor fase 1 (maximaal 26 ligplaatsen) ingezet op dekking vanuit het investeringsstelsel. In het najaar 2024 zal het college bij de behandeling van de begroting daarover een besluit nemen. Of sprake kan zijn van uitbreiding naar de beoogde 40 ligplaatsen, daarover hoeft pas medio 2027/2028 een besluit te vallen.

Eind 2024 wordt een aangepast ontwerp verwacht en zal een nieuwe raming worden opgesteld. Ook worden er keuzes gemaakt over het voorzieningenniveau en de wijze van exploitatie en beheer van het ligplaatsencluster. Bij de behandeling van de begroting wordt besloten of de aangevraagde middelen worden toegekend. Bij dit besluit wordt de mate van rendabiliteit meegewogen.

Het besluitvormingsproces van het bestemmingsplan valt onder de oude wetgeving en dus is er de eis van de financiële uitvoerbaarheid. Er moet dan ook perspectief zijn op uitvoering en dus moet er, bij de behandeling van het bestemmingsplan, ook helderheid zijn dat er voldoende financiële ruimte is of in de toekomst zal zijn.

7 - Belangenafweging en beleid

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de gedachtewisseling binnen de kerngroep van het Extra Traject over het proces van besluitvorming van het project Dijksgracht Oost, de complexiteit van het project en de betekenis van de veelheid aan ontwikkelingen in dit gebied. In algemene zin kwam de vraag op of er bij ontwikkeling van projecten in een buurt of een wijk inhoudelijk wordt stilgestaan bij vragen als: Wat is dit voor buurt en wat zouden hier goede of minder goede ontwikkelingen zijn?

Visieontwikkeling en beleidsontwikkeling op buurtniveau is lastig, en dat heeft te maken met het bestaande bestuurlijk stelsel van de stad en de vastgestelde verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Het nadenken over samenhang van ontwikkelingen binnen een wijk, over toekomstig beleid of een visie op een beperkt gebied, heeft binnen de bestuurlijke structuur niet echt een plek. Het is aan de centrale stad om stadsbreed en op brede thema's beleid te ontwikkelen. Waar relevant kunnen stadsdelen advies uitbrengen.

Al met al is er sprake van een vrij complexe structuur en een ingewikkelde verdeling van taken en verantwoordelijkheden. In het bijzonder is niet altijd helder hoe en op welk moment de stadsdeelcommissie effectief invloed kan hebben op beleidsontwikkeling die raakt aan (gebieden binnen) het stadsdeel. Laat staan dat bewoners weten waar ze terecht kunnen. Ook is niet helder wie nu precies verantwoordelijk is en feitelijk in staat is om ontwikkelingen op stadsdeel-, wijk- of buurtniveau in een groter verband te beschouwen en aspecten af te wegen.

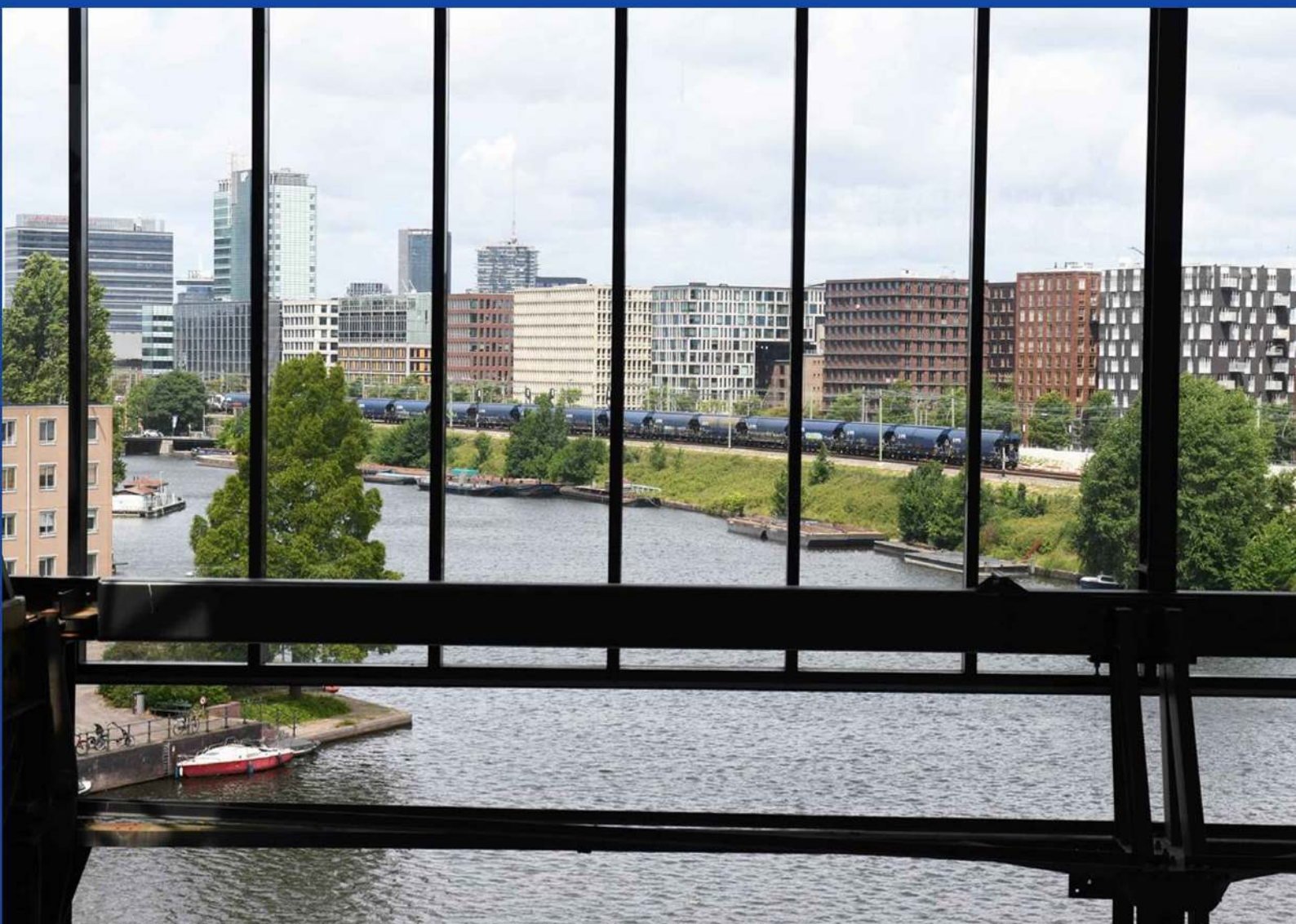
Het dossier Dijksgracht Oost is illustratief. Het college was formeel verantwoordelijk, maar de raad heeft nooit inhoudelijk over het plan gesproken. Bewoners zijn nooit betrokken. De stadsdeelcommissie heeft na vaststelling van de Ruimtelijke Visie door de jaren heen regelmatig vragen gesteld aan het dagelijks bestuur over de kern, de onderbouwing en de noodzakelijkheid van het project. Maar de vragen vielen tussen wal en schip.

De huidige bestuurlijke structuur geeft onvoldoende garanties dat grote projecten – tijdig – worden bezien vanuit een geformuleerde visie op een gebied. De kerngroep van het Extra Traject doet een algemene oproep aan wie het aangaat om ervoor te zorgen dat in Amsterdam regelmatig en systematisch visiedocumenten worden ontwikkeld voor kleine gebieden. Daarmee zou een beeld voor de toekomst kunnen worden ontwikkeld dat in een vroeg stadium van projectontwikkeling een kader kan bieden. Een buurtvisie kan het bestuur helpen gerichter te reflecteren op projecten en hun effecten. En vroegtijdige participatie van belanghebbenden kan later veel problemen voorkomen.

Samenvattend roept het Extra Traject op tot een structurele aanpak waarbij visiedocumenten en participatie centraal staan bij stedelijke projectontwikkeling, om zo een open en democratisch proces te waarborgen en als onderdeel daarvan beter de belangen te kunnen wegen.

1 Inleiding

1. Dijksgracht Oost
2. Ligplaatsen rondvaartboten
3. Het extra traject: opdracht en proces
4. Status aparte van dit rapport
5. Samenstelling kerngroep Dijksgracht Oost



1. Dijksgracht Oost

De Dijksgracht Oost is een bijzonder gebied. Het is een van de weinige plekken in het centrum van de stad waar het relatief rustig is en waar je 's nachts nog iets van de sterrenhemel kunt zien. Het water van de Dijksgracht is breed en de gracht zelf loopt dood, zodat er nauwelijks bootverkeer is. De treinen over de spoordijk langs de Dijksgracht zorgen van oudsher nog voor het meeste lawaai. Vroeger was er het lawaai bij het einde van de gracht van de om de hoek gelegen bedrijven als Werkspoor/ Stork en Van Gendt voor dieselmotoren. Het voormalige industrieterrein en de gebouwen op Oostenburg Noord zijn of worden omgebouwd en veranderen van functie. Enkele oude werkhallen, met monumentale status, zijn herbestemd als culturele hotspot. Andere zijn afgebroken en hebben plaatsgemaakt voor woontorens voor zo'n drieduizend nieuwe bewoners. In de plinten wordt allerhande bedrijvigheid en horeca gepland waardoor er min of meer een binnenstedelijk Amsterdams karakter ontstaat. Aan de kopse kant van de Dijksgracht Oost, naast het spoor, is een nieuw middelgroot hotel verrezen (130 kamers). En de gemeente heeft het plan om in de Dijksgracht, de bijna 500 meter tussen Kattenburgerstraat en VOC-kade, een ligplaatsencluster voor rondvaartboten en dekschuiten aan te leggen.

Al met al is het gebied danig in ontwikkeling. Voor de circa 1.500 min of meer direct omwonenden is dat slikken. Hun rustige woonomgeving is met alle ontwikkelingen van de afgelopen decennia al danig onder druk komen te staan.

Voor deze bewoners is het essentieel dat er stil gestaan wordt bij wat er allemaal gebeurt en ook dat de verschillende perspectieven en inzichten met elkaar in verband worden gezet en als één geheel worden beschouwd. Het is hun leefomgeving, één leefomgeving. Voor hen is het één geheel.
Zij zijn inwoners van Amsterdam en vinden dat de gemeente ook hun belangen moet bewaken en verantwoordelijk is voor het geheel aan ontwikkelingen in een gebied. Maar de bewoners hebben dat de afgelopen jaren niet gezien. Zij missen bij de gemeente een samenhangende visie op het gebied en de ontwikkelingen. Bij de behandeling van vergunningsaanvragen voor nieuwe projecten wordt niet gereflecteerd op de samenhang met andere lopende of komende projecten. De gemeente kijkt niet naar de optelsom van wat er op bewoners afkomt.



Een rondvaartboot op het Oosterdok



5.1, 2, e

Protest tegen het ligplaatsencluster op zondag 28 augustus 2022

Bewoners krijgen het beeld dat het voor de gemeentelijke organisatie steeds gaat om aparte, los van elkaar staande ontwikkelingen en projecten, waarover in afzonderlijke (juridische of politieke) trajecten wordt besloten. En daarbij wordt nauwelijks stilgestaan bij de betekenis van de cumulatie van al deze projecten voor de leefomgeving van de bewoners. En de gemeente heeft nooit gezorgd voor een integrale gebiedsgerichte benadering.

2. Ligplaatsen rondvaartboten

Het is dan ook logisch dat veel bewoners ongerust werden toen ze er in 2018, bij de inspraakbijeenkomsten in verband met het fietspad, min of meer toevallig achter kwamen dat de gemeente doende was in de Dijksgracht Oost een cluster van ligplaatsen te gaan maken voor 40 rondvaartboten en 30 dekschuiten.
De gemeente was zeer terughoudend met informatie en weinig transparant in de communicatie. Zo was er in de *Nota Varen 1* (in 2019) één zin gewijd aan het feit dat er nieuwe ligplaatsen moesten komen. En in de uitgebreidere *Nota Varen 2* (2020) was er één alinea opgenomen waarin werd medegedeeld dat er een cluster van 40 ligplaatsen in de Dijksgracht Oost "wordt gerealiseerd" en dat daarvoor budget was gereserveerd. Het ligplaatsencluster bleek inmiddels een besluit te zijn.

Binnen de openbare politieke gremia was er echter nooit sprake geweest van een helder transparant besluitvormingstraject over het voornemen ligplaatsen te creëren in de Dijksgracht Oost. En zo was er ook nooit sprake geweest van een belangenafweging. De bewoners wisten tot aan 2018 van niks. De alinea's over de ligplaatsen waren aan hen voorbij gegaan, simpelweg omdat zij de lijvige nota's over varen en het water niet hadden gelezen, omdat zij niet wisten, en ook niet waren geïnformeerd, dat daarin iets stond over een project dat zeer grote gevolgen zou kunnen hebben voor hun leefomgeving.

Maar eenmaal alert geworden wilden de bewoners informatie krijgen en ze drongen aan om betrokken te worden bij de verdere plannenmakerij. Inmiddels was 'participatie' een belangrijke pijler van het nieuw aangetreden college geworden. Maar de gemeente gaf geen sjoege.

Tegen het einde van 2022 stelde het college van burgemeester en wethouders de *Ruimtelijke Visie Dijksgracht Oost* vast. Het was het eerste document waarin het hele plan concreet werd beschreven. Maar tijdens één van de informatiesessies werd de bewoners medegedeeld dat er besloten was om geen inspraakmogelijkheid te bieden op dit plan. Op een later moment, namelijk tijdens het bestemmingsplantraject, zouden natuurlijk zienswijzen kunnen worden ingediend. Het stuk werd ter kennisneming aan de gemeenteraad gestuurd.

De buurt voelde zich buiten de deur gezet. De bewoners constateerden dat er feitelijk nooit een helder politiek besluit was genomen. Zij drongen erop aan dat dat alsnog zou gebeuren, inclusief het herstellen van wat was overgeslagen, dus een behoorlijk inspraaktraject. Aankloppen bij de verantwoordelijke wethouders en diensten leverde niets op. Ook het stadsdeel Centrum gaf op veel vragen van bewoners én van leden van de stadsdeelcommissie weinig heldere antwoorden. De buurt liet niet los en eiste inzage in de plannen en effectieve inspraak. Een drukke protestmars zette het verzet nog wat prominenter op de agenda.

De gemeente erkent achteraf dat er nooit een duidelijk aanwijsbaar politiek besluit is genomen, en zo is in het hele traject van de ontwikkeling van het project Dijksgracht Oost dan ook nooit sprake geweest van een formeel en noodzakelijk inspraaktraject. Bewoners hebben geen enkele invloed kunnen hebben op het besluit dat het ligplaatsencluster er moest komen. Voorafgaand aan de vaststelling van de Ruimtelijke Visie zijn enkele (online) bijeenkomsten met bewoners en ondernemers geweest waarin input kon worden gegeven over uitvoeringsaspecten van het project. Het besluit dát het ligplaatsenluster er zou komen, lag toen al vast. De toekomstige bestemmingsplanprocedure werd door de gemeente genoemd als hét moment waarop bewoners hun mening zouden kunnen geven. Na de vaststelling van de Ruimtelijke Visie is een klankbordgroep ingesteld, maar het was voor bewoners én het bestuur duidelijk dat er op dat moment geen mogelijkheid meer was om enige invloed te hebben op het besluit zelf.

3. Het extra traject: opdracht en proces

De stadsdeelcommissie Centrum heeft vanaf 2021 met grote regelmaat vragen gesteld aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum over het hele dossier: over de vervuiling van de wateren rond de Oostelijke Eilanden, over het fietspad, en ook over de noodzakelijkheid van het ligplaatsencluster. In 2023 was het college van burgemeester en wethouders begonnen met de voorbereidingen voor het nieuwe bestemmingsplan, en constateerde de stadsdeelcommissie dat op te veel vragen nog te weinig antwoorden waren om over te kunnen gaan tot behandeling van een bestemmingsplan. In april 2023 vroeg de stadsdeelcommissie dan ook aan de gemeenteraad om het hele proces van het bestemmingsplan *on hold* te zetten omdat nog te veel onhelder was, in het bijzonder over de vraag over de nut en noodzaak van het project. De gemeenteraad legde het verzoek van de stadsdeelcommissie naast zich neer, maar nam wel een motie aan waarin ze het college verzocht *"in de beantwoording van de inspraak en het aan de raad voor te leggen bestemmingsplan Dijksgracht Oost extra aandacht te besteden aan de totale belangenafweging en daarnaast voor die tijd geen onomkeerbare stappen te nemen in de aanleg van ligplaatsen, zodat de raad in staat is een volledige afweging te maken, op basis van alle relevante informatie"*.

De gemeente ging door met de procedure van besluitvorming van het bestemmingsplan, maar de stadsdeelcommissie had nog steeds behoefte aan meer feitelijke helderheid. In juli 2023 kwam de commissie unaniem tot een advies om een **extra traject** in te lassen ter compensatie van de zeer gebrekkige participatie rond het hele dossier Dijksgracht Oost.

> ***Uit het advies van de stadsdeelcommissie (4 juli 2023)*:**
> *"Het dossier Dijksgracht Oost zorgt voor beroering in de buurten van de Oostelijke Eilanden eromheen. Nu ligt het concept bestemmingsplan klaar en willen het stadsdeel en het College verder met het proces en het bestemmingsplan ter inzage leggen. Omdat er voor het besluit tot de ligplaatsencluster in het verleden niet voldoende inspraak is georganiseerd, mist in het proces een transparante en brede afweging van de impact van het project op de buurt.*
>
> *Advies: (...)*
> *De Stadsdeelcommissie adviseert om (...) gezamenlijk met de afdeling democratisering*

van de gemeente te komen tot een kort traject waaraan gemeente, bewoners en relevante andere belanghebbenden deelnemen en waarin de volgende zaken aan de orde komen:

- *vastleggen wat de noodzakelijke informatie is die moet worden gegeven voor de door de raad gevraagde 'volledige afweging, met alle relevante informatie';*
- *vaststellen welke de belangrijkste vragen zijn waarop een antwoord gegeven dient te worden om tot die volledige afweging te komen;*
- *Hierbij in ieder geval alle aspecten aan bod laten komen die nodig zijn voor een brede afweging, waarbij de input van bewoners nodig is voor welke aspecten dat onder meer zijn;*
- *Hierbij (in ieder geval maar niet uitsluitend) de aandacht vestigen op de nut en noodzaak van de ligplaatsen, de alternatieven t.a.v. een spreiding en/of fasering, en de bredere impact van stedelijke ontwikkelingen op geluidsoverlast en leefbaarheid op de oostelijke eilanden; (...)"*

Op basis van dit advies van de stadsdeelcommissie is, met ondersteuning van het Stedelijk Team Participatie, een *extra traject* ontworpen om binnen de lopende procedures meer recht te doen aan de belangen en gevoelens van de buurt. Een kleine kerngroep van zes mensen heeft de taak en de verantwoordelijkheid op zich genomen om binnen het kader van dit **Extra Traject Dijksgracht Oost** een gezamenlijk document op te stellen. In de kerngroep zitten twee actieve bewoners en twee projectverantwoordelijke ambtenaren, aangevuld met de projectleider van Het Stedelijk Team Participatie. Als voorzitter is een onafhankelijke expert in participatie aangetrokken.

In het rapport worden alle relevante feiten die een rol spelen in de ontwikkelingen rond de Dijksgracht Oost, in kaart gebracht. Het is een gezamenlijke *fact finding mission*. Uitgangspunt voor de kerngroep is niet dat men het per se met elkaar eens hoeft te worden. Op sommige plekken wordt informatie uitdrukkelijk vanuit één bepaalde invalshoek geformuleerd, van de gemeente dan wel die van de bewoners, in het bijzonder als het gaat om een inschatting, of een zorg of angst die niet door iedereen wordt gedeeld. Ook gaat het in het document om informatie, dus niet om beoordeling, afweging of besluitvorming. Dat alles is de taak en de verantwoordelijkheid van de politiek.
Er worden in dit rapport dus ook geen conclusies gepresenteerd. Wel is er door de kerngroep steeds in gezamenlijkheid bepaald welke informatie voor de raadsleden noodzakelijk is om tot een volledig geïnformeerde, brede belangenafweging en vervolgens tot een gedegen en onderbouwd besluit te kunnen komen.

Dit rapport biedt de informatie die raadsleden nodig hebben om een afweging te kunnen maken; in het bijzonder om de vraag te kunnen beantwoorden of er, bezien in het licht van de belangen van bewoners en de noodzakelijke bescherming van hun leefomgeving, voldoende nut en noodzaak bestaat voor het aanleggen van 40 ligplaatsen voor rondvaartboten en 30 plekken voor dekschuiten in de Dijksgracht Oost.

4. ‘Status aparte’ van dit rapport

Het gezamenlijk document is niet volgens de gebruikelijke wijze binnen de gemeente gecontroleerd, *gecleared* of goedgekeurd. Specialisten van binnen en buiten de gemeente hebben meegelezen en opmerkingen aangebracht, maar noch ambtenaren of gemeentelijke afdelingen hebben wijzigingen of veranderingen kunnen opleggen. Zij hebben geen doorslaggevende stem gehad bij de vaststelling van de uiteindelijke tekst. Uiteindelijk is in samenspraak besloten wat wel en niet is meegenomen. Soms was het kernteam er snel uit, en soms is lang en intensief gediscussieerd. De gemeente is dus volgend geweest in de totstandkoming van de inhoud. De eindredactie is uit handen gegeven aan een externe tekstschrijver.

De voorliggende tekst is gezamenlijk tot stand gekomen en vastgesteld door de twee participerende bewoners en de twee ambtenaren in de kerngroep, en alleen zij dragen er de verantwoordelijkheid voor. De penvoering van dit document heeft hoofdzakelijk bij de betrokken vertegenwoordigers gelegen. Het college van burgemeester en wethouders is zich bewust van de bijzondere status van dit document.

Het document zal worden gepresenteerd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum, de stadsdeelcommissie, het college van burgemeester en wethouders en aan de gemeenteraad. Zij kunnen deze informatie gebruiken bij de voorgenomen belangenafweging, de advisering en vaststelling van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost. Het document maakt nadrukkelijk geen deel uit van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost. De toelichting, planregels en verbeelding zijn de leidende documenten voor het bestemmingsplantraject en de enige documenten die na vaststelling een juridisch-planologische status hebben.

5. Samenstelling kerngroep Extra Traject Dijksgracht Oost

Voor de actieve bewoners van de Oostelijke Eilanden is dit traject een participatie-traject. Het is het gevolg van hun betrokkenheid en acties van de afgelopen jaren. Bij de start van dit Extra Traject was het, met het oog op effectiviteit en kans van slagen, duidelijk dat in de kerngroep maar een zeer beperkt aantal personen zou kunnen meedraaien. In overleg met de Werkgroep Dijksgracht Oost is besloten wie dat zouden zijn. 5.1, 2, e maakte deel uit van de kerngroep van het Extra Traject vanuit haar rol als voorzitter van Buurtorganisatie 1018 (BO1018) en 5.1, 2, e is voorzitter van het Eilandenoverleg en van de Werkgroep Dijksgracht Oost. 5.1, 2, e woont zelf direct aan de Dijksgracht Oost. Beiden zijn al sinds 2018 actief ten aanzien van de plannen voor de Dijksgracht Oost.

Het gezamenlijk document geeft af en toe hun visie en hun invalshoek en formuleert dat als de stem van “de bewoners”. Het is van belang te benadrukken dat er geen sprake is van een formele representatie. Wel verwoorden zij de mening, het belang en ook het sentiment over de voorliggende plannen dat breed leeft bij bewoners van de Oostelijke Eilanden en de Dijksgracht West. Daarnaast zijn er ook bewoners van de Oostelijke Eilanden, in het bijzonder Oostenburg Noord, die andere belangen en andere standpunten hebben ten aanzien van de voorliggende plannen.
BO1018 is al lang betrokken bij de Dijksgracht Oost vanuit de eigen statutaire opdracht, namelijk bijdragen aan een betere positie voor en effectieve participatie van bewoners. Het Eilandenoverleg is een open platform van, voor en door

bewoners(groepen) van de Oostelijke Eilanden, Het Funen en de Kadijken en komt regelmatig bijeen. Het Eilandenoverleg richt zich in het bijzonder op de kwaliteit van de leefomgeving en de leefbaarheid van de buurt. Een brede groep bewoners van de Oostelijke Eilanden is vanuit het Eilandenoverleg, als Werkgroep Dijksgracht Oost, al jarenlang actief op dit dossier. Alle informatie over het Eilandenoverleg en BO1018 is beschikbaar via mailings en via de website www.Buurtorganisatie1018.nl.

Namens het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam:

5.1, 2, e Projectmanager
5.1, 2, e Omgevingsmanager

Namens bewoners:

5.1, 2, e Buurtorganisatie 1018
5.1, 2, e Werkgroep Dijksgracht Oost / Eilanden Overleg

5.1, 2, e maakte als hoofd van het Stedelijk Team Participatie van de gemeente deel uit van de Kerngroep in het bijzonder om het begrip 'procedurele rechtvaardigheid' te waarborgen.

5.1, 2, e zat als onafhankelijk procesbegeleider de bijeenkomsten voor.

5.1, 2, e, journalist, was bereid de eindredactie van het document te verzorgen. Hij maakte geen deel uit van de kerngroep.

2 Nut en Noodzaak

1. **Algemene inleiding**
2. **Drie pijlers van het vaarbeleid**
3. **Lange boten: exploitatievergunningen en ligplaatsen**
4. **Aspecten rond de vraag over nut en noodzaak**
   Meer ligplaatsen? / minder vergunningen? / inspanningsverplichting gemeente?
5. **Spanningsveld en sturingsinstrumenten**
6. **Alternatieve en tijdelijke ligplaatsen**
7. **Actuele beleidsontwikkelingen – raadsinformatiebrief februari 2024**



1. Algemene inleiding

Wat is het nut of de noodzaak van veertig ligplaatsen voor rondvaartboten in de Dijksgracht Oost? Dat is de centrale vraag die aan de orde komt bij de brede belangenafweging van het hele project.

De gemeente wijst erop dat er behoefte is aan nieuwe ligplaatsen voor lange passagiersvaartuigen (rondvaartboten), onder andere omdat het aantal exploitatievergunningen voor grote boten toeneemt. Daarnaast bestaat de wens om de bestaande situatie van op- en afstapplekken in de binnenstad te wijzigen, met als gevolg dat lange boten dan buiten de binnenstad een ligplaats moeten vinden.

Hieronder wordt eerst ingegaan op de structuur van het vergunningenbeleid varen (exploitatievergunningen / ligplaatsvergunningen / op- en afstapplekken) en de recente (juridische) ontwikkelingen. Daarna kijken we naar de afwegingen die voorliggen om het ligplaatsencluster aan te leggen.

2. Drie pijlers van het vaarbeleid

Het vaarbeleid in Amsterdam omvat drie pijlers:
a. Exploitatievergunningen (het recht om tegen betaling passagiers te mogen vervoeren)
b. Ligplaatsvergunningen (het recht om ergens langere tijd te mogen afmeren)
c. Op- en afstapplekken (het recht om passagiers ergens te laten op- en afstappen)

Ad a Exploitatievergunningen – een nieuw vergunningenbeleid

De gemeente heeft in verband met de leefbaarheid van de stad, de drukte en overlast op en aan het water, besloten om per 2020 een nieuw systeem te introduceren voor de verdeling van de beschikbare exploitatievergunningen voor de passagiersvaart. Er werd een maximum bepaald van het totaal uit te geven vergunningen en daarbij werd overgegaan op een nieuwe indeling in segmenten.

In de Nota Varen 1 (vaststelling gemeenteraad 9 mei 2019) staat over de segmentering het volgende:

Deze segmenten zullen in ieder geval de volgende doelen beogen:

- *Behoud aanbod van historische schepen en beeldbepalende schepen die beide zorgen voor activiteiten passend in de cultureel historische context en bijdragen aan een hoogwaardig beeld en beleving van de grachten.*
- *Een divers beeld geven van verschillende typen en formaten vaartuigen.*
- *Behoud van efficiënt vervoer van bezoekers. Rondvaartboten naar Amsterdams model maken deel uit van de Amsterdamse cultuur en zorgen ervoor dat grote groepen bezoekers op een efficiënte manier de binnenstad ervaren.*

Binnen het nieuwe vergunningenstelsel is dan ook een onderscheid gemaakt tussen verschillende segmenten met als belangrijkste kenmerk het maximaal aantal passagiers per boot. Dat leidt tot segmenten *grote boten* (>50 passagiers), *middelgrote / kleine boten* (≤50 passagiers) en het segment *onbemand* (verhuur van onbemande boten). Daarnaast is er een apart segment voor (zowel grote als middelgrote/kleine) beeldbepalende en historische vaartuigen. Het totaal aantal vergunde boten is met

een raadsbesluit vastgesteld op maximaal 550 vergunningen, verdeeld over de verschillende segmenten. Een exploitatievergunning geeft geen recht op een ligplaats. Wel is een exploitatievergunning noodzakelijk om een ligplaats te kunnen krijgen

Op de uitgifte van exploitatievergunningen is de Europese Dienstenrichtlijn van toepassing. De Dienstenrichtlijn verplicht de gemeente ervoor te zorgen dat ook nieuwe aanbieders tot de markt kunnen toetreden. In dat kader kan in het nieuwe stelsel alleen nog sprake zijn van vergunningen voor bepaalde tijd. Uitgifte gaat per tranche: iedere twee jaar wordt een deel van het totaal aantal beschikbare exploitatievergunningen vernieuwd, waarbij per segment wordt geloot. De systematiek van de uitgifte, inclusief het aantal beschikbare loten per segment per tranche, is uiteengezet in de Regeling op het Binnenwater (2020). In paragraaf 3 van de toelichting op deze regeling wordt onder meer de noodzaak van segmentering toegelicht. Men geeft aan dat nieuw beleid voortkomt uit aandacht voor de drukte en de positie van bewoners in de stad. Er moet een kleinschalig en kwalitatief hoogwaardig aanbod beschikbaar blijven voor rondvaarten voor kleine groepen. En daarnaast wordt gesteld dat het, gelet op de wens het aantal vaarbewegingen niet te laten toenemen, wenselijk is dat er voldoende vaartuigen met een grote capaciteit beschikbaar zijn om grote groepen een rondvaart te bieden. In diezelfde paragraaf wordt toegelicht dat het college kan bijsturen bij de uitgifte van exploitatievergunningen:

> *"...dit systeem van uitgifterondes het college de mogelijkheid [geeft] om doorlopend bij te sturen als zich ongewenste effecten voordoen als gevolg van de uitgifte. Het vastgestelde aantal vergunningen voor elke vergunningronde wordt gebaseerd op de gegevens die bij de vaststelling daarvan bekend zijn. Daarbij wordt op basis van het aantal vergunningen dat in ieder geval nog geldig blijft tot de volgende uitgifteronde bepaald hoeveel vergunningen kunnen worden uitgegeven om te komen tot het ten hoogste gewenste aantal vergunningen, te weten 550, en de gewenste samenstelling daarvan per segment. De uitwerking daarvan kan aanleiding zijn voor aanpassingen in de aantallen of de verdelingsregels in de daarna volgende vergunningrondes."*

Ad b Ligplaatsvergunningen

Een reder moet in het bezit zijn van een exploitatievergunning om mee te kunnen dingen naar een vergunning voor een ligplaats. Ook de ligplaatsen worden volgens een inzichtelijk systeem verloot.
Een exploitatievergunning betekent niet dat er per definitie ook een ligplaatsvergunning beschikbaar is. Het risico is voor de reder. De gemeente heeft wel in allerlei stukken als beleidsuitgangspunt geformuleerd dat ze erop toeziet dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning.
Er bestaat een krapte aan ligplaatsen voor boten langer dan 16 meter. Veel boten kunnen terecht in jachthavens, maar voor lange boten is dat lastig. Ligplaatsen zijn verdeeld in drie lengtecategorieën, namelijk lang (voor vaartuigen > 16 meter), middellang (voor vaartuigen 10-16 meter) en kort (voor vaartuigen <10 meter). Dit onderscheid komt niet helemaal overeen met de segmentering voor exploitatievergunningen – die is immers gebaseerd op een maximum aantal passagiers.
De gemeente voorziet dat om verschillende redenen in de toekomst meer ligplaatsen nodig zijn voor lange boten, hetgeen voor de gemeente een belangrijke reden is om het ligplaatsencluster te ontwikkelen.

Ad c Op- en afstapplekken / juridische procedures ten aanzien van verplaatsing ligplaatsen

In de binnenstad hebben de klassieke reders het gebruik van de zogenaamde **exclusieve op- en afstapplekken**. Deze locaties worden gebruikt voor op- en afstappen van een groot aantal passagiers en dienen tevens als ligplaats voor één of meer rondvaartboten van de betreffende reder. De gemeente wil ook andere reders de mogelijkheid geven van deze exclusieve locaties gebruik te maken. Een aantal van de openbare (niet exclusieve) op- en afstapplekken in drukke gebieden in het centrum zorgt voor veel overlast en die plekken zouden dan ontlast kunnen worden. Om deze verandering te kunnen realiseren, zouden de boten die nu op de exclusieve plekken liggen naar elders moeten verhuizen. Dit zou volgens een schatting van de gemeente uiteindelijk leiden tot een behoefte aan tien nieuwe ligplaatsen.

Vooralsnog is onduidelijk of en hoe dit nieuwe beleid met betrekking tot op- en afstapplekken zijn beslag zal krijgen. Begin 2023 heeft de voorzieningenrechter namelijk uitspraak gedaan in een zaak die door de betreffende exclusieve reders was aangespannen tegen de gemeente Amsterdam. Zij verzetten zich tegen het plan van de gemeente om de door hen gebruikte exclusieve op- en afstapplekken mede beschikbaar te stellen voor andere reders, en verzetten zich dus ook tegen de verplaatsing van de ligplaatsen van hun rondvaartboten. In het voorjaar van 2023 heeft de voorzieningenrechter geoordeeld dat de gemeente deze plannen niet ongewijzigd mag voortzetten. Het is nog onbekend hoe de juridische procedures verder zullen verlopen.

3. Lange boten: exploitatievergunningen en ligplaatsen

De gemeente geeft in verschillende (beleids)stukken drie redenen waarom er in de Dijksgracht Oost een ligplaatsencluster zou moeten komen. De Ruimtelijke Visie van 2021, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en ter kennisneming aan de gemeenteraad gezonden, was het eerste document waarin het project uitvoerig is beschreven. Daarin staat op welke beleidsdoelstellingen de opgave van nieuwe ligplaatsen is gebaseerd. Een jaar later wordt dit in net andere bewoordingen herhaald in een notitie van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum (13 december 2022, *Memo besluitvorming en afweging ligplaatsen Dijksgracht Oost*):

1. **Inspanningsverplichting** De gemeente ziet erop toe dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning;
2. **Op- en afstapbeleid** Het creëren van ruimte voor efficiënt medegebruik door andere reders door het verplaatsen van ligplaatsen op exclusieve locaties;
3. **Open Havenfont** Minder statisch gebruik van het water van het Open Havenfront.

Ontwikkeling aantal exploitatievergunningen

Bij deze drie uitgangpunten, die ook al eerder zo waren geformuleerd, werd niet gerefereerd aan de te verwachte aantallen vergunde lange boten. Men ging toen dus ook niet in op een mogelijke groei van dat segment. Later wordt de te verwachten groei juist genoemd als belangrijke reden om meer ligplaatsen te creëren.

In de afgelopen tien jaar heeft de gemeente, in het bijzonder in *Nota Varen 1* en *Nota Varen 2*, verschillende wensen en beleidsuitgangspunten geformuleerd ten aanzien van het vaarbeleid. Met het bepalen van een vergunningenplafond van maximaal 550 zijn grenzen gesteld aan de groei van de passagiersvaart, en tegelijkertijd werd de diversiteit van de vloot gewaarborgd door de introductie van een systeem van segmentering.

Verdeling in segmenten
De wijze waarop vergunningen worden uitgegeven en de bijbehorende segmentering zijn geregeld in de Regeling op het Binnenwater 2020 (RoB). Het oude systeem kende een onderverdeling in segmenten, met als belangrijk element de verdeling op basis van lengte. In het nieuwe systeem is dat omgezet in segmenten waarbij het onder meer draait om het maximaal aantal passagiers. Dat leidde tot een noodzakelijke vertaalslag, waarbij de indeling van de hele vloot in segmenten, met bijbehorende bestaande aantallen per segment, dus moest worden omgezet naar de nieuwe systematiek - zie de tabel hieronder.

Bij de introductie van het nieuwe systeem heeft de gemeente besloten tot een maximum aantal van 550 uit te geven exploitatievergunningen. Dit aantal is de optelsom van het aantal vergunde en in exploitatie genomen passagiersvaartuigen in de zomer van 2018 (aantal 471) plus het aantal commerciële passagiersvaartuigen dat op dat moment zonder vergunning – maar structureel en tegen betaling – passagiers vervoerde. Dat waren er naar schatting 80.
Om tot het maximum te komen van 550 uit te geven exploitatievergunningen zijn er aan de 471 nog 79 exploitatievergunningen toegevoegd. Die 79 extra vergunningen zijn verdeeld over verschillende segmenten en betekenen een groei van het aantal vaartuigen binnen alle segmenten in het nieuwe systeem. In de overzichten is een stijging te zien van het segment “groot” met 17 vergunningen.

RPA sus	**06-nov-18**	**Beleid – nieuwe segmentering**

Oud segment	**Aantal**	**Inzet extra ruimte**	**Nieuw segment**	**Aantal**	**Aantal**
Bemand groot	145	17	Groot	100	162
			Groot-historisch	40	
			Groot beeldbepalend	22	
Bemand gesloten	64	8	Middel en klein	90	183
Bemand open	111		Middel en klein historisch	70	
			Middel en klein beeldbepalend	23	
Onbemand	151	9	Onbemand	160	160
Restruimte		45	Restruimte	45	45
Totaal	**471**	**79**	**Totaal**	**550**	**550**

Omzetting aantallen van het oude naar het nieuwe systeem

Geen geformuleerd beleid / geen expliciete sturing op aantal lange boten
Bij de vaststelling van dat nieuwe systeem is niet aan de orde gekomen of er beleid zou moeten worden ontwikkeld ten aanzien van het aantal lange boten. Het beleid is daar niet op gericht waardoor niets is bepaald over het exacte aantal lange boten dat er (maximaal dan wel minimaal) zou moeten zijn en de gevolgen voor onder andere de behoefte aan extra ligplaatsen.

Zo is er dus op dit moment geen specifiek beleid ten aanzien van de lengte van de boten, waardoor sturen op lengte van boten nu niet mogelijk is. Ook heeft er nooit discussie plaatsgevonden over de gevolgen van het vaarbeleid voor het aantal benodigde (lange) ligplaatsen.

Wel is expliciet geformuleerd dát er rondvaartboten in de stad moeten blijven. Nota Varen 1 stelt dat rondvaartboten nodig zijn om efficiënt vervoer van bezoekers te behouden. En in de Regeling op het Binnenwater (2020) (de uitwerking van het nieuwe vergunningenbeleid en segmenteringssysteem) staat dat het college *"(...) een minimumaanbod van grote vaartuigen wil behouden om de grote aantallen toeristen zo efficiënt mogelijk te kunnen vervoeren."*

Maar behalve deze algemene opmerkingen is niets gezegd over een gewenste groei dan wel krimp van dit segment lange boten binnen het maximum van de 550 beschikbare exploitatievergunningen. De geconstateerde en door de gemeente voorziene toename van het aantal vergunde lange boten in de komende jaren vloeit dus niet voort uit een beleidskeuze op dit punt. Dit is relevant aangezien de Regeling op het Binnenwater wel ruimte biedt aan het bestuur om desgewenst het aantal vergunningen dat per segment wordt uitgegeven bij een volgende tranche aan te passen.

Van belang is nog om op te merken dat, met de wijziging van de segmentering van 'lange boten' naar grote boten (maximaal aantal passagiers / maxpax) de categorieën niet meer precies één-op-één parallel lopen. Het aantal vergunde grote boten is niet meer per definitie hetzelfde als het aantal lange boten waarvoor een lange ligplaats noodzakelijk is. Het is dan ook daarom niet precies te voorspellen of te sturen hoeveel lange boten er per tranche vergund zullen worden.

Meer exploitatievergunningen grote boten verwacht
De gemeente schat in dat het aantal vergunde lange passagiersvaartuigen (>16 meter) de komende jaren zal stijgen. In 2019 waren er 143 grote boten waarvan 126 langer waren dan 16 meter. Bij de introductie van het nieuwe systeem zijn 17 van de 79 'gelegaliseerde vergunningen' toebedeeld aan het nieuwe segment 'Groot' (meer dan 50 passagiers). De gemeente verwacht dat dit leidt tot 166 'grote boten'
Op basis van het Register Passagiersvaart Amsterdam (peildatum 28 maart 2023), de ROB met de uitgifteregeling en het resultaat van de eerste uitgifteronde per 2024, heeft de gemeente een prognose gemaakt van de aantallen exploitatievergunningen in de toekomst. Men heeft ook ingeschat hoeveel van de vergunde 'grote' boten uiteindelijk 'lange boten' zullen zijn (zie de tabellen hieronder - het blijft gaan om schattingen en die worden dus ook in de tijd aangepast).

In 2022 waren er 115 lange passagiersvaartuigen vergund, in 2023 waren er dat er 128. De laatste schatting van de gemeente is dat er in 2032 (in tabel staat 2030, inmiddels is bekend dat de uitgifterondes met twee jaar zijn opgeschoven) 164 lange boten zullen

zijn. Eerder ging men nog uit van 177 lange boten. Het aantal onbemande boten daalt naar verwachting met 45 boten.
Het is niet precies te voorspellen hoeveel van de ingelote 'grote' boten (meer dan 50 passagiers) straks ook 'lange' boten (>16 meter) zullen blijken te zijn. Niet alle grote boten zijn ook lange boten. Immers, het is aan de reders hoeveel stoelen er in een boot beschikbaar zijn.

In 2022 kwam men tot het volgende beeld:

Exploitatie-vergunningen	Kort (< 10 meter)	Middellang (10-16 meter)	Lang (> 16 meter)	Subtotaal bemand	Onbemand	Totaal
Vloot juli 2022	115	110	115	**340**	205	**545**
Vloot vanaf maart 2024	122	119	143	**384**	197	**581**
Vloot vanaf maart 2030	99	**114**	177	**390**	160	**550**

In 2023 was dat bijgesteld en kwam men tot de volgende inschatting:

Exploitatie-vergunningen naar lengte	Kort	Middel	Lang	Subtotaal bemand	Onbemand	Totaal
Maart 2023	110	**113**	128	**351**	205	**556**
Maart 2024	115	122	144	**381**	197	**578**
Maart 2030 (en verder)	98	128	164	**390**	160	**550**

4. Aspecten rond de vraag over nut en noodzaak

Bij de vraag of het ligplaatsencluster noodzakelijk is, gaat het achtereenvolgens om de volgende aspecten:

i **De redenen dat er behoefte is aan meer ligplaatsen voor lange boten**
- ***Exploitatievergunningen:*** Uit cijfers blijkt dat de gemeente uitgaat van een aanzienlijke toename aan exploitatievergunningen voor lange boten. Is die toename noodzakelijk? Is die toename gewenst en zinvol? Is die toename gestoeld op beleidsafwegingen, en zo nee, zouden die er moeten zijn? Zouden er redenen zijn om te kiezen voor geen (verdere) toename of zelfs afname?
- ***Op- en afstapplaatsen:*** Zal de door de gemeente gewenste (maar wegens juridische procedures nog niet mogelijke) wijziging van het op- en afstapbeleid gaan leiden tot behoefte aan meer ligplaatsen (de gemeente gaat uit dat dat om 10 ligplaatsen gaat)? Wanneer kan een definitief juridisch oordeel verwacht worden en wanneer zal het dus duidelijkheid zijn of de gemeente al dan niet het voorgenomen beleid feitelijk kan gaan uitvoeren? Hieronder, in paragraaf 7, gaan wij in op de recente ontwikkelingen.

ii **Inspanningsverplichting gemeente ten aanzien van ligplaatsen**
- De gemeente heeft een inspanningsverplichting op zich genomen om in redelijkheid te zorgen voor voldoende ligplaatsen voor lange vaartuigen. In hoeverre is de gemeente gebonden aan deze inspanningsverplichting? Een dergelijke verplichting kan onder spanning komen te staan als er sprake is van een schaarste aan ligplaatsen. Die schaarste hangt direct af van het aantal vergunde lange boten.
- Om die reden is het van belang dat helder wordt of de gemeente het – in het licht van verschillende beleidsterreinen – gewenst of zelfs noodzakelijk acht dat het aantal lange boten in de toekomst zal stijgen. Als dat zo is, dan is ook duidelijk dat er *feitelijk* meer ligplaatsen voor lange boten nodig zullen zijn. Dan zal de gemeente zich wellicht moeten beraden of ze, in het licht van deze schaarste, verantwoordelijk wil blijven om in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar te stellen.

iii **Alternatieve locaties**
- Als meer ligplaatsen noodzakelijk zouden zijn, dan zou opnieuw bekeken kunnen worden of, behalve Dijksgracht Oost, ook alternatieve locaties denkbaar zijn. *Zie over dit onderwerp verder hieronder, paragraaf 6.*

5. Spanningsveld en sturingsmechanismen

Tussen de verschillende aspecten die aan de orde komen bij de vraag over nut en noodzaak, bestaat een spanningsveld.
- De gemeente constateert een tekort aan ligplaatsen voor lange boten;
- Er is geen beleid ten aanzien van het gewenste aantal te vergunnen lange boten en er is geen directe sturing mogelijk op het aantal exploitatievergunningen voor lange boten;
- De gemeente gaat uit van een inspanningsverplichting om te zorgen voor voldoende ligplaatsen.

Het is aan de politiek om te bezien of nadere sturing of beleid nodig is. Vragen die daarbij aan de orde kunnen komen zijn:
- Wil men meer rondvaartboten, waarmee (onder andere) de krapte aan ligplaatsen voor lange boten zal groeien?
- En zo ja, is de gemeente dan verantwoordelijk om voor meer ligplaatsen te zorgen? Of legt men de risico's van de krapte aan ligplaatsen (gedeeltelijk) bij de reders?
- Of wil men minder lange rondvaartboten, dus maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat het aantal lange boten niet (verder) zal groeien? Daardoor zal ook de behoefte aan ligplaatsen voor lange boten afnemen.

Discussie binnen de gemeente over sturingsmogelijkheden
In juli 2023 is intern gereflecteerd op de betekenis van de drie eerder genoemde beleidsdoelstellingen (inspanningsverplichting, herinrichting op- en afstapplaatsen en flexibilisering Open Havenfront). Er is een notitie opgesteld waarin wordt gekeken naar mogelijke sturingsinstrumenten, juist ook in het licht van de plannen voor de Dijksgracht Oost.

Deze interne notitie is via een door bewoners gevoerde WOO-procedure openbaar geworden. Bewoners hechten eraan om hier kort in te gaan op de onderwerpen en argumenten die tussen staf en wethouder zijn besproken. In de notitie neemt men verschillende opties onder de loep, bezien vanuit aspecten van het vaarbeleid.

Daarnaast legt men ook een link naar beleidsnota's als de *Visie Bezoekerseconomie en de Aanpak Binnenstad*. Zo wordt geconstateerd dat het uitgangspunt *'het mag niet drukker worden'* in de discussies inmiddels heeft plaatsgemaakt voor *'het moet minder druk worden'*. Vervolgens constateert men ook dat dit nieuwe perspectief zijn beslag moet krijgen in het vergunningensysteem voor passagiersvaart, maar *'dat moet met zorgvuldigheid gebeuren en kost tijd'*.

In de notitie worden verschillende toekomstige beleidskeuzes bekeken. Achtereenvolgens kijkt men naar "het aantal ligplaatsen" en "het aantal exploitatievergunningen lange boten".

- Allereerst ligt de vraag voor wat het zou betekenen als men geheel van de bouw van nieuwe ligplaatsen zou afzien. Wat zou dit betekenen voor nieuwe toetreders en voor bestaande reders? Gezien de gewekte verwachtingen zouden er claims kunnen komen van reders, er zouden alternatieve ligplaatsen elders moeten worden gezocht. Ook zou zonder alternatieve ligplaatsen de voorziene wijziging van het op- en afstapbeleid in de knel kunnen komen.

- Wat als het aantal nieuwe ligplaatsen in de Dijksgracht Oost zou verminderen? Dat zou ervoor zorgen dat de gewenste wijziging van het op- en afstapbeleid wel plaats kan vinden (exclusieve plaatsen), maar nieuwe toetreders zullen dan zelf op zoek moeten gaan naar ligplaatsen.

- Ook bekijkt men de mogelijkheid minder exploitatievergunningen voor lange boten uit te geven. Dit is mogelijk – mits de noodzakelijke politieke besluitvorming plaatsvindt – maar eerst zouden de praktische en juridische consequenties goed in beeld gebracht dienen te worden. Voor zover ons bekend heeft een dergelijk onderzoek (nog) niet plaatsgevonden.

- En tenslotte schrijft men over de optie het Oosterdok te gebruiken voor nieuwe ligplaatsen. Een interne verkenning zou moeten uitwijzen in hoeverre er binnen de gemeente draagvlak is om deze locatie in de toekomst te gebruiken voor grote passagiersvaartuigen. Voor zover bekend heeft deze interne verkenning nog niet plaatsgevonden.

De notitie is, voor zover bekend, niet ter verdere bespreking voorgelegd aan de politieke fora.
Deze punten zouden bij de discussie over nut en noodzaak van het ligplaatsencluster door de politiek kunnen worden betrokken.

6. Alternatieve ligplaatsen / tijdelijke ligplaatsen

Vanaf het begin dat er gesproken werd over de noodzaak ergens in het centrum meer ligplaatsen te creëren voor lange rondvaartboten (vanaf rapport ligplaatsenregisseur uit 2013), is de Dijksgracht Oost voor de gemeente de meest wenselijke locatie geweest. Bij de beschouwing van alternatieve ligplaatsen is in 2019 het Oosterdok in beeld gekomen. Voor dit document ligt uitdrukkelijk de taak om in te gaan op mogelijke alternatieven. Daarnaast zullen er mogelijkerwijs ook tijdelijke ligplaatsen vanaf 2024 gezocht moeten worden.

Welke andere opties zijn ooit bekeken, en wat laat de afweging zien? In de “Memo besluitvorming en afweging ligplaatsen Dijksgracht Oost” van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum (14 december 2022) is aangegeven welke locaties zijn onderzocht. In de memo staat een tabel met plusjes en minnetjes van de locaties die in 2013 door de ligplaatsenregisseur zijn onderzocht voor de realisatie van een ligplaatsencluster. Met de tabel is destijds getracht in één overzicht de voor- en nadelen te tonen van de in de eindrapportage onderzochte locaties voor een ligplaatsencluster. Onderzocht zijn het Marineterrein, Johan van Hasseltkanaal, Houthavens (Nieuwe Houthaven, Houthavens, Oude Houthaven) en Entrepothaven. In 2019 kwam de Charterhaven Oosterdok als mogelijke optie in beeld. Ook deze locatie is meegenomen in de vergelijking.
Per locatie is aangegeven wat de voor- en nadelen zijn om er een ligplaatsencluster te realiseren.
Het Oosterdok was als enige op zich geschikt, maar viel toen af als serieuze locatie omdat deze pas vanaf 2030 beschikbaar zou zijn.

De bevindingen waren samengebracht in een overzicht. Voor de helderheid geven we hier alleen de bevindingen weer met betrekking tot Dijksgracht Oost en Oosterdok.

Locatie	Dijksgracht Oost	Oosterdok
Ruimte voor grote rondvaartboten >16 m	++ 240-400m	++ ~500m
Woonwijk	+/-	+/-
Vermijden nautische knelpunten	++	++
Te verkrijgen/beschikbaar in 2024	++	--
Nautisch ruimte/luw gebied	++	++
Beperken extra scheepsverplaatsingen	++	++
Bereikbaarheid voor schippers	++	++
Veiligheid voor nachtstaalling	+	+
Mogelijkheid voor bevoorrading	+/-	++

De gemeente heeft geen nadere onderbouwing gegeven van de waardering en de toekenning van de plusjes en de minnetjes. Bewoners vinden het relevant toch op een aantal aspecten in te gaan op de beoordeling en te bekijken wat de voor- en nadelen zijn van locatie Oosterdok ten opzichte van locatie Dijksgracht Oost. Daarbij bezien zij ook factoren die door de gemeente niet bij de vergelijking zijn betrokken.

Ligging
De Dijksgracht Oost is voor de reders relatief ver van de binnenstad in een doodlopend stuk water. Schippers kunnen de boten alleen per fiets bereiken, bevoorrading kan niet ter plekke plaatsvinden. De parkeervoorziening in de buurt is zeer beperkt.

Het Oosterdok ligt dichterbij, de steigers liggen er al. Ook biedt het Oosterdok meer ruimte voor grote rondvaartboten dan de Dijksgracht Oost. Er is meer parkeergelegenheid voor de reders.

Woonwijk/overlast bewoners
De omgeving van de Dijksgracht Oost is door de gemeente (in het kader van andere onderwerpen zoals bijvoorbeeld het terrassenbeleid) bestempeld als woonwijk. Geluidsoverlast ter plekke moet dan ook 'acceptabel' blijven. Voor bewoners is er sprake van stapeling van geluid door alle verschillende projecten in het gebied (zie hoofdstuk geluid).

Natuur
Nog onduidelijk is wat de toekomstige status van de Dijksgracht Oost zal zijn binnen de Hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 5 Natuur). De aanleg van het geplande fietspad betekent een aantasting van de bestaande natuur en het leef- en broedgebied van beschermde diersoorten. Rondvaartboten in het Oosterdok hebben geen impact op de bestaande (beschermde) natuur.

Planning /beschikbaarheid
De ligplaatsen in het Oosterdok zijn verhuurd aan charterschepen. De contracten lopen in 2030 af. De gemeente heeft toegezegd in 2024 een begin te maken met een onderzoek naar de mogelijke beschikbaarheid van het Oosterdok in 2030 en het mogelijke politieke draagvlak hiervoor.
Ook bij de Dijksgracht Oost is onduidelijk wanneer het ligplaatsencluster gereed zal kunnen zijn. De plasdraszone moet voldoende gegroeid zijn om het fietspad aan te kunnen leggen. En het is mogelijk dat er na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad door omwonenden beroep wordt aangetekend bij de Raad van State.

Geschikt als op- en afstaplocatie
Naast schaarste aan ligplaatsen zoekt de gemeente ook naar op- en afstaplocaties in het centrum, maar buiten de drukke gebieden. De Dijksgracht Oost is per definitie niet bedoeld en niet geschikt als op- en afstaplocatie. Het Oosterdok is goed bereikbaar en zou desgewenst kunnen dienen als ligplaatslocatie én als op- en afstaplocatie.

Financiën en voorzieningen
Niet is uitgewerkt wat een en ander zal betekenen voor de kosten. De ligplaatsen in de Dijksgracht Oost werden (zonder de kosten van fietspad / plasdraszone) in 2023 geraamd op ongeveer 15 miljoen euro ex btw (zie hoofdstuk 6, Financiën).
Er zijn geen schattingen over de kosten om in het Oosterdok ligplaatsen te maken.
Beschikbaarheid van elektriciteit langs de Dijksgracht Oost is nog onduidelijk. Er ligt nog geen kabel. De gemeente heeft inmiddels bij Liander een aanvraag gedaan voor 27 huisaansluitingen.

Tijdelijke ligplaatsen

Als gevolg van de eerste uitgiftetranche voor exploitatievergunningen voor passagiersvaartuigen, is in maart 2024 een behoefte aan 17 extra ligplaatsen voor lange passagiersvaartuigen ontstaan. Deze behoefte is voor de eerstkomende jaren opgelost door:

- Tijdelijk 8 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toe te staan aan een steiger die eigendom is van Nemo.
- In de Oostkom van het Open Havenfront tijdelijk 9 extra ligplaatsen toe te staan tot de definitieve inrichting van de Oostkom.

Daarnaast is door de gemeente ambtelijk gekeken of naast Arcam (circa 10 ligplaatsen) en aan de Zonnebloemsteiger ter hoogte van Oosterdok (2 tot 4 ligplaatsen) tijdelijk dan wel definitief ligplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Op basis van verschillende bezwaren (cultuurhistorisch/capaciteit/ligging) lijkt deze optie af te vallen.

7. Actuele beleidsontwikkelingen – raadsinformatiebrief februari 2024

Eind februari 2024 ontving de raad een brief van wethouder Scholtes over nieuwe beleidsontwikkelingen in het vaarbeleid. De wethouder constateert dat belangen vaak ver uit elkaar liggen. Op basis van onder andere gesprekken met de reders is een route ontwikkeld om te komen tot een nieuw op- en afstapbeleid. De notitie maakt duidelijk dat er in het bijzonder schaarste bestaat aan (exclusieve en openbare) op- en afstaplocaties.
De wethouder heeft besloten de volgende tranche / uitgifte exploitatievergunningen met twee jaar uit te stellen. Redenen daarvoor zijn onder meer de onzekere uitkomst en in sommige gevallen de nog te verwachten lange looptijd van juridische procedures en daarnaast de complexiteit en de vele tegenstrijdige belangen die er aan de orde zijn. Inmiddels is duidelijk dat, ook wegens noodzakelijke tijd voor bestuurlijke besluitvorming, het tijdig organiseren van de aanvraagronde niet meer haalbaar is. In 2026 zullen er dan ook geen nieuwe vergunningen worden verleend. Alle tranches – zowel de uitgifte als het aflopen van vergunningen – schuiven daarmee twee jaar op. De vergunningen die in 2026 zouden aflopen, lopen nu dus pas in 2028 af.
De raadsinformatiebrief geeft aan welke juridische procedures er op dit moment nog lopen. Procedures bij de Raad van State tegen de omzetting van vergunningen van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd zouden gevolgen kunnen hebben voor het hele stelsel. Andere procedures kunnen gevolgen hebben voor het aantal toe te wijzen exploitatievergunningen.

In de raadsinformatiebrief wordt niet langer gesproken over de inspanningsverplichting van de gemeente om ligplaatsen ter beschikking te stellen. De wethouder benadrukt hier dat het primair de verantwoordelijkheid van reders is om zélf voor een ligplaats te zorgen. Als een reder geen ligplaats in openbaar water heeft, moet hij zelf een plek in een jachthaven of buiten Amsterdam zoeken. *"De gemeente heeft als taak de vrijgevallen ligplaatsen op openbaar water transparant en eerlijk te verdelen. Het streven is om waar mogelijk reders te helpen bij hun zoektocht naar ligplaatsen."*

Er wordt in de notitie niet verwezen naar de behoefte of de noodzakelijkheid van nieuw te creëren ligplaatsen voor lange boten.

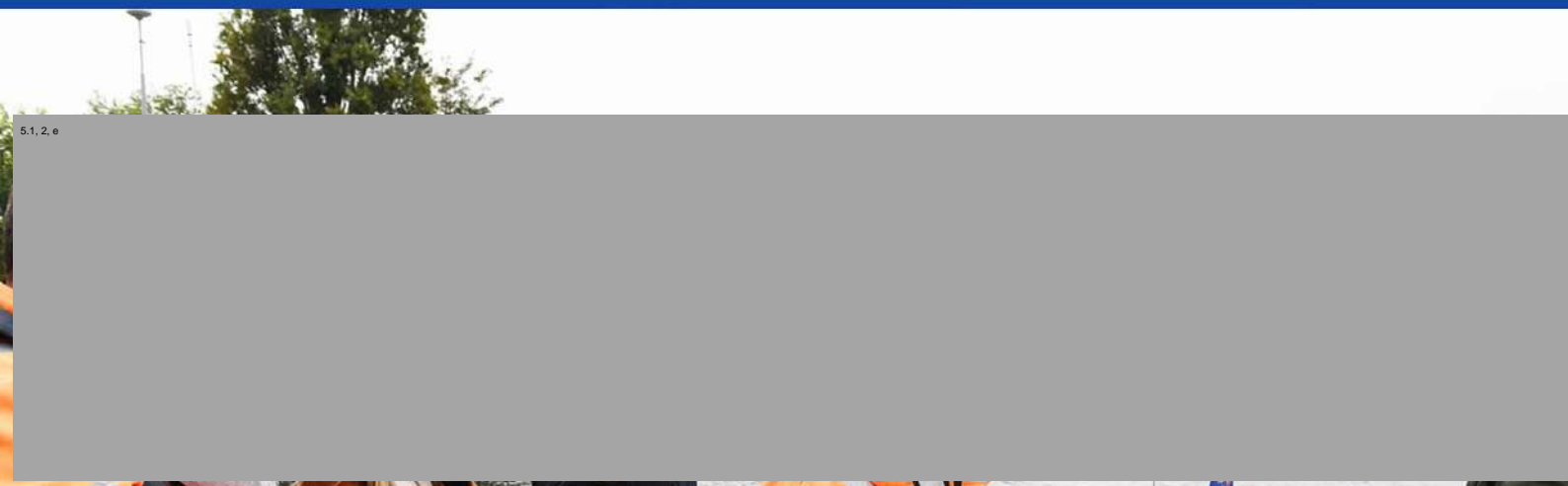
Ten aanzien van het op- en afstapbeleid ligt er de uitspraak van de voorzieningenrechter van maart 2023. Er loopt een hoger beroep tegen dit kort geding. Voordat de gemeente daadwerkelijk stappen kan zetten om te komen tot een nieuw beleid ten aanzien van op- en afstapplekken, moet er eerst een definitieve uitspraak komen over de vraag in hoeverre de gemeente over de exclusieve locaties kan beschikken. Dat traject kan, aldus de wethouder, nog de nodige tijd vergen.

Ondertussen zal de gemeente voor de komende twee jaar wel nieuwe ***exclusieve*** op- en afstapplekken in het Open Havenfront realiseren. Voor 2026 zal de gemeente ter zake nieuw beleid voorstellen.
Wat betreft ***openbare*** op- en afstapplekken wordt geconstateerd dat deze op verschillende plekken in het centrumgebied te veel overlast veroorzaken. Door het creëren van extra exclusieve op- en afstapplekken kunnen deze overlastplekken worden ontlast. Ook is het college gestart met een verkenning van de mogelijkheden om het aantal openbare op- en afstaplocaties buiten het centrumgebied uit te breiden.

3 Gevolgen voor de leefomgeving/optelsom geluidsoverlast

Geluid en andere gevolgen van het ligplaatsencluster voor de leefomgeving en de impact van de andere ontwikkelingen op de leefomgeving

1 Inleiding - het ervaren van geluid
2 Geluid algemeen
3 Geluid als gevolg van het ligplaatsencluster
4 Stapeling en aaneenschakeling van geluid in het gebied
5 Vaarbewegingen - drukte op het water
6 Cumulatie van ontwikkelingen en gebiedsvisie ontbreekt



5.1, 2, e



1. Inleiding – het ervaren van geluid

De grootste zorg van omwonenden is de impact die het ligplaatsencluster zal hebben op hun leefomgeving. Het gaat daarbij niet alleen om het geluid en de drukte die het project met zich mee zal brengen. Het is ook de vraag wat zich in de toekomst mogelijk nog verder zal voordoen aan werkzaamheden, maar van belang is ook de stapeling van geluid dat afkomstig is van andere ontwikkelingen in het gebied.

Essentiële vragen die voorliggen zijn: hoeveel geluid maken de rondvaartboten en hoe vaak varen ze dagelijks heen en weer? Hoeveel geluid wordt door de dekschuiten bij de overslag en werkzaamheden geproduceerd? En is het aannemelijk dat de aannemers zich altijd zullen houden aan de bepalingen uit het bestemmingsplan? En zo niet, wat dan?
Daarnaast: wat brengen de andere ontwikkelingen voor geluidsoverlast met zich mee? Het gaat om Oostenburg Noord met zeventien horecazaken en zes terrassen langs de VOC-kade, de Van Gendt Hallen met het Driftmuseum, de Werkspoorhal en het Programma Hoogfrequent Spoor. Wat betekent dit in totaal?
Voor dit gezamenlijke document heeft de kerngroep overleg gehad (en bezoek ter plekke) met twee geluidsdeskundigen van de Nederlandse Stichting Geluidshinder. Hun opmerkingen zijn in dit rapport meegenomen.

De leefomgeving – wat gaat het voor bewoners betekenen?

Wat kan geluid, ook als het binnen wettelijke normen valt, betekenen voor het fysieke of psychische welzijn van omwonenden? Het is een complex terrein dat niet makkelijk in cijfers is te vatten. Het is ook voor experts lastig een en ander aan heldere en concrete criteria te toetsen. Toch is het voor bewoners belangrijk dat er bij de politieke afweging aandacht is voor deze kant van “al het geluid” in en rond de Dijksgracht Oost.

Het bestemmingsplan gaat in op het onderwerp geluid, en verwijst naar bestaande normen in wet- en regelgeving. In opdracht van de gemeente zijn onderzoeken en rapporten opgesteld en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Daarin wordt getoetst of het te verwachten geluid bestaande normen zal overschrijden. Die normen zijn zeker belangrijk, maar toch is daarmee niet alles gezegd. Als mensen leven in een situatie waarin ze langdurig, zeer veelvuldig overdag en ook ‘s nachts, blootgesteld worden aan verschillende geluidsbronnen (en vaak elkaar overlappend) dan heeft die situatie grote impact op hun welbevinden en mogelijk ook op hun gezondheid. De buurt leeft straks in een omgeving die steeds minder momenten van stilte kent. En al zijn de geluiden net of soms zelfs ruim beneden de maximale norm, ook dan zal dat impact hebben op omwonenden.

Bewoners begrijpen dat de formele juridische benadering noodzakelijk is. Het is vanzelfsprekend belangrijk dat geluidsbelasting onder bestaande wettelijke maximumnormen blijft. Toch leven er bij de omwonenden zorgen dat, als de gemeente uitsluitend op deze “juridische” manier naar de mogelijke geluidsoverlast kijkt, er te weinig rekening wordt gehouden met de werkelijke situatie voor de bewoners. En dat is dat zij wel degelijk, voor de verdere toekomst, iedere dag, en min of meer voortdurend, te maken krijgen met geluid. Dat hun rust en de kwaliteit van hun leefomgeving wordt aangetast, en dat een deel van de bewoners daar ook psychische of fysieke klachten aan zou kunnen overhouden.

Voor bewoners is het goed te weten dat de gemeente in een interne notitie blijk heeft gegeven van begrip voor deze kant van de zaak, en duidelijk heeft gemaakt dat men in grote lijnen de zorg van de bewoners onderschrijft. In maart 2020 schreef men over de positie van bewoners:

> ***Bewonersgroepen Dijksgracht-Oost***
> *De Dijksgracht-Oost is de afgelopen decennia een rustig stukje gracht geweest waar de bewoners slechts werden gehinderd door het treinverkeer aan de overzijde van de gracht. De aanleg van het fietspad, dat onderdeel wordt van een belangrijke fietshoofdroute, en de aanleg van alle ligplaatsen zal dat beeld behoorlijk veranderen. Naar verwachting zullen de aanwonenden allerminst enthousiast zijn over de hiermee gepaard gaande hinder in de vorm van geluid, licht en drukte. Die drukte is er nu overigens al jaren, verhoogd door de bouwactiviteiten op Oostenburg. In de komende jaren zal de drukte er niet minder op worden vanwege de vele activiteiten die nog op stapel staan.(...)*
> *De verwachte drukte komt voort uit twee verschillende soorten activiteiten: de vaarbewegingen en de ligplaatsactiviteiten.*
> *Door de gebruikers van de ligplaatsen zal er op sommige momenten van de dag redelijk intensief heen-en-weer moeten worden gevaren. De rondvaartboten van de rederijen gaan heen-en-weer varen tussen de A-locaties aan het Rokin/ Open Waterfront en de Dijksgracht-Oost. De meeste vaarbewegingen zijn te verwachten tijdens de wisseluren, vermoedelijk rond 8:00 uur, rond 12:00 uur, rond 17:00 uur en na 22:00 uur.*
> *De dekschuiten die gebruikt worden door de waterbouwkundige aannemers. De drukte uit deze bron zal voortduren tot in het volgende decennium. Na voltooiing van dat Programma kunnen de ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen voor transport over water desgewenst worden omgebouwd tot extra ligplaatsen voor rondvaartboten.*

2. Geluid algemeen

Beoordeling van geluidsbelasting /geluidsoverlast
De gemeente beoordeelt bij het opstellen van een bestemmingsplan of de nieuwe situatie voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Er wordt daarbij getoetst aan de grenzen die wet- en regelgeving stellen aan geluid.

Maar niet alles is te meten, te voorspellen, of zelfs te beoordelen. De psychosociale kant van geluidsoverlast (zoals: wat betekent voortdurend geluid? Wat betekent het als het bijna nooit meer stil is?) is minder concreet vast te stellen.
Hierbij is relevant dat het hier gaat om een woonwijk, een rustig gebied. Behalve het verkeer over de Mariniersbrug en behalve de trein op zo'n 100 meter afstand van de huizen, is er op dit moment geen verkeer en geen andere onrust. Daardoor wordt geluid sneller als overlast ervaren dan in een omgeving die vanuit zichzelf al lawaaiiger is. Rijkswaterstaat schrijft over een dergelijke situatie op de website bijvoorbeeld: Niet altijd is een hoge akoestische kwaliteit mogelijk of gewenst. *In een woonomgeving is er een andere akoestische kwaliteit nodig dan op een bedrijventerrein. Daarnaast is de bestaande planologische situatie sterk bepalend voor de omgevingskwaliteit. In een gemengde omgeving kan soms meer geluid geaccepteerd worden dan in een rustige omgeving.*

Onderzoeksbureau DGMR heeft in augustus 2021 voor de gemeente een

geluidsbelevingsonderzoek gedaan en gaat voor normering en criteria uit van de systematiek zoals die wordt gehanteerd door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in de notitie Bedrijven en Milieuzonering. DGMR neemt als uitgangspunt dat de Dijksgracht Oost, omdat het behoort tot centrum Amsterdam, kan worden gedefinieerd als "gemengd gebied". DGMR schrijft in het rapport:

> *De VNG-publicatie kent twee typen omgevingen: rustige woonwijk en gemengd gebied. De nieuwe ligplaatsen voor de rondvaartboten liggen in het centrum van Amsterdam wat gedefinieerd wordt als "gemengd gebied".*

Bewoners constateren dat deze kwalificatie dus gegeven wordt voor een groot gebied – het centrum van Amsterdam – en binnen dat gebied nergens de specifieke omstandigheden van de specifieke locatie in ogenschouw neemt.

De VNG-publicatie geeft een kader om te beoordelen hoe een omgeving getypeerd moet worden – en het gaat in geval van de Dijksgracht Oost om de beoordeling van de huidige, bestaande situatie en niet om de situatie die zal ontstaan met de voorliggende plannen. VNG schrijft met betrekking tot een "gemengd gebied" onder andere dat er dan in het gebied naast wonen ook verschillende andere functies zijn, zoals detailhandel, kantoren en horeca, en ook bedrijfsfuncties (bedrijf: 'een onderneming gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen').
Volgens de VNG-brochure wordt onder het omgevingstype *"rustige woonwijk"* verstaan een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen er bij een "rustige woonwijk" vrijwel geen andere functies voor (zoals bedrijven of kantoren) en langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer.

Op basis van deze omschrijving en deze criteria menen bewoners dat er reden is vragen te stellen bij de toegepaste classificering "gemengd gebied" met betrekking tot deze omgeving. Op dit moment, zo constateren de bewoners, is er sprake van een rustige woonomgeving. Het verkeer dat vanuit de stad komt, raakt aan het gebied alleen op de Mariniersbrug – voor wie vlak bij de brug woont betekent dat verkeersgeluid, voor de woningen verderop valt dat geluid weg. Vanaf de VOC-kade is de afstand ongeveer 500 meter. Daarnaast is er het geluid van het hoger gelegen spoor, op ongeveer 100 meter van de huizen.

Welke classificering wordt aangenomen is relevant voor de maximale geluidsnormen. Voor een *rustige woonwijk* zijn (zie tabel 1 onder het kopje 'Metingen') de maximale normen (langtijd gemiddeld) 45 dB(A), voor *gemengd gebied* is dat 50 dB(A).

Het is niet makkelijk om precies aan te geven 'hoe hard' geluid van een bepaald aantal decibel wordt beleefd, maar er bestaan vergelijkingen. Bijvoorbeeld: 60-70 dB(A) is een gewoon gesprek, 70-80 dB(A) is korte termijn storend (stadsverkeer, het geluid van een stofzuiger) maar langdurige blootstelling kan tot klachten leiden, 80-90 dB(A) is hard (een haardroger, een grasmaaier). Boven 90 dB(A) is sprake van zeer luid geluid. Een toename met 10 dB wordt ervaren als verdubbeling van het geluidsniveau.

Metingen
DGMR maakt helder op welke wijze, en op basis van welke uitgangspunten zij beoordeelt of geluid binnen de normen blijft van het maximaal toelaatbare.
Het volgende overzicht geeft inzicht in gehanteerde systematiek.

Tabel 1: toetswaarden stap 2

Omgevingstype	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{ARLT})	45 dB(A)	50 dB(A)
Maximale geluidsniveaus (L_{ARMAX})	65 dB(A)	70 dB(A)
Verkeeraantrekkende werking	50 dB(A)	50 dB(A)

Voor de ligplaatsen (bedrijf milieucategorie 3.1) geldt formeel een "richtafstand" van 50 meter. "Omdat het dichtstbijzijnde gevoelige gebouw op een afstand van meer dan 50 meter staat, (...) kan verdere toetsing van het aspect geluid in beginsel achterwege blijven". Dat betekent dus dat het bij de Dijksgracht juridisch gezien niet noodzakelijk was nog verder te meten omdat de maximale norm per definitie niet wordt overschreden. Toch gaat het rapport – ten overvloede – in op de maximum geluidsniveaus zoals die in het VNG-rapport zijn opgesteld. "Uitgaande van de strengste norm kan gesteld worden dat een maximaal geluidsniveau van 60 DB acceptabel is."

DGMR gaat ook in op geluidsbeleving. Men stelt dat de wettelijke beoordeling vaak over langere periodes plaatsvindt. "Dit doet niet altijd recht aan de geluidsbeleving van mensen (...). Daarnaast is ook het karakter van het geluid belangrijk. Zo worden tonale of pulserende geluiden, of geluiden met een hoge stijgtijd (snelle toename van het geluidsniveau) als zeer hinderlijk ervaren."

De gemeente is bij het opstellen van het bestemmingsplan uitgegaan van de volgende inschattingen:

Omschrijving	Bronvermogen dB(A)	LA_{MAX} dB(A)	Dagperiode 07.00-19.00 u.	Avondperiode 19.00-23.00 u.	Nachtperiode 23.00-07.00 u.
Rondvaartboten varen	77	99	50 bewegingen	30 bewegingen	--
Rondvaartboten (manoeuvreren/keren)	92	99	50 min.	30 min.	--
Dekschuiten varen	88	95	40 bewegingen	15 bewegingen	5 bewegingen
Dekschuiten (manoeuvreren/keren)	87	95	40 min.	15 min.	5 min.
Overslaan goederen met kraan	86	110	10 uur	--	--
Laadstation (48 stuks)	69	--	6 uur	2 uur	4 uur
Transformatorstation (2 stuks)	73	--	12 uur	4 uur	8 uur
Veegwagen	100	105	60 bewegingen	24 bewegingen	12 bewegingen

***Eén boot leidt tot twee bewegingen, één aankomst en één vertrek.**

Akoestische aspecten
In het staatje hierboven wordt voor de toetsing uitgegaan van het "bronvermogen". Dat is het maximale geluid dat door een bron wordt geproduceerd, gemeten op 1 meter afstand. Het is een eigenschap van de bron zelf. Het vermogen beweegt zich van de bron af, en veroorzaakt een geluidsdruk ("men hoort geluid") die steeds zal afnemen naarmate het punt van waarneming verder van de bron af is. Voor het bepalen van de geluidsdruk speelt ook de omgeving (akoestiek) een rol.
Het staatje laat zien dat juridisch gezien de mogelijke geluidsoverlast van de scheepsvaart binnen de wettelijke eisen valt. Geluid over water draagt echter ver en beleving van geluid is iets anders dan het wettelijke kader. In het rekenmodel is dan ook rekening gehouden met een 100% reflecterende bodem, zo benadrukt DGMR. Dat wil zeggen dat ervanuit wordt gegaan dat het geluid door het water niet wordt geabsorbeerd, maar wordt weerkaatst.

Stapeling /aaneenschakeling van geluid en de betekenis voor de gezondheid
In de Ruimtelijke Visie wordt eveneens aandacht besteed aan de zorg van bewoners over de stapeling van geluid. Bij de paragraaf over de belangenafweging staat het ook genoemd: "*Daar speelt mee dat bewoners bang zijn voor stapeling van geluid (rondvaartboten, dekschuiten, overslag, verhoging van de snelheid op het spoor en ontwikkeling van Sporenburg)* [bedoeld zal zijn Oostenburg Noord] *dat ieder op zich niet veel geluidsbelasting geeft, maar alles bij elkaar leidt tot een mogelijk onaanvaardbaar hoger geluidsniveau.*"

Geluidsbronnen:
Op en rondom de Dijksgracht Oost gaat het straks in ieder geval om de volgende geluidsbronnen: Treinen (personen en goederen), dekschuiten (overslag, aan- en afvoer boten), geluid relaishuis, bootverkeer (naar Oostenburg / Van Gendt Hallen / cafés / jachthavens), rondvaartboten (in- en uitvaren, klein onderhoud), overlast terrassen, late drinkers op bootjes aan de steigers voor de cafés, en doorgaande bouwwerkzaamheden op Oostenburg (Van Gendt Hallen, Werkspoorhal).

Bewoners worden geconfronteerd met twee onderscheidenlijke aspecten:

 # Stapeling van geluid: Wat betekent het als verschillende geluidsbronnen tegelijkertijd hoorbaar zijn, verschillend in aantal decibel, verschillend in frequentie? Wat is het effect, en hoe wordt het ervaren? Twee *verschillende* geluidsbronnen hebben zelden eenzelfde dB-waarde. Als ze tegelijkertijd optreden, dan zal in de meeste gevallen de luidste van de twee de totale decibel-waarde bepalen. Als een van de bronnen veel luider is dan de andere (10 dB luider) dan zal dat wel leiden tot een uiteindelijk hoger aantal decibel. Omdat bronnen nooit even lang hoorbaar zijn, wordt gekozen voor een langtijdgemiddelde waarde (zie hieronder).

Bij geluidsmetingen (dB(A)) spreekt men van een gemeten 'A-gewogen geluidsniveau". Dat betekent dat de toongevoeligheid van het menselijk gehoor wordt betrokken en de verschillen in toonhoogte (frequentie in Hz) bij de beoordeling worden meegenomen. Met deze meetmethode wil men de mate van hinder in beeld brengen. Naast het geluidsniveau en de duur van het geluid speelt daarin ook de aard van het geluid mee. Zo blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek dat lawaai van het spoor bij eenzelfde dB-waarde minder hinderlijk wordt ervaren dan wegverkeerslawaai. Goederentreinen worden daarentegen bij eenzelfde aantal dB's juist veel hinderlijker ervaren. Bovendien maken goederentreinen ook meer geluid en rijden ze vaak in de nacht. De lage

frequenties spelen hierbij een rol. Lawaai van vliegtuigen wordt hinderlijker ervaren dan dat van wegverkeer.
Buiten dat spelen ook nog tonaliteit (geluid dat zuivere tonen bevat – zoals fluiten, piepen, brommen) en impulsgeluid (bijvoorbeeld achteruitrij-piepjes of geluid van een heimachine) een rol.
Als er sprake is van tonaliteit en/of impulsgeluid wordt er – voor beide – 5 dB(A) opgeteld bij de gemeten waarden: de zogenaamde *straffactor.*

 # Aaneenschakeling van geluid. Het zal straks niet vaak meer echt stil zijn. Als de trein voorbij is, is er geluid van overslag, komen er de rondvaartboten naar de ligplaatsen of naar het Driftmuseum, of is er geluid van stemmen op de terrassen langs het water van de VOC-kade.
Uiteindelijk is het ervaren van geluid per persoon verschillend. Een relatief lage geluidsbelasting binnenshuis van 35/40 dB(A) zal voor heel veel mensen geen probleem zijn, maar sommigen zullen juist de doorgaande aanwezigheid van geluiden, geen stille momenten, als storend ervaren.

Meting van stapeling: 'langtijdgemiddelde'
Men kan geluid meten over een zekere tijdsperiode. Daarmee kan bepaald worden wat de *gemiddelde waarde* in dB(A) is van de stapeling van de diverse geluidsbronnen. Deze gevonden dB(A)-waarde geeft globaal aan in hoeverre sprake zal zijn van het ervaren van geluidshinder. Als er in de dagperiode (07.00-19.00 uur) een langtijdgemiddelde gemeten wordt met een waarde boven de 50 dB (Lmax = 50 dB(A)), zal ongeveer 15% van de mensen de geluidssituatie als hinderlijk ervaren. Kortdurend geluid mag maximaal 70 dB bedragen.
Op dit moment zijn de langsrijdende treinen de belangrijkste en luidste bron van geluid voor de bewoners langs de Dijksgracht Oost. Het geluid komt tot hen via het reflecterende water. Er treden *kortdurende* maximale waarden op van L_{MAX} = 70 dB(A). Bewoners hebben aangegeven gemiddeld daar niet al te veel hinder van te ervaren. Geluiden in de avond- (19.00-23.00 uur) en nacht (23.00-07.00 uur) veroorzaken meer hinder dan overdag. Er zijn dan ook voor deze periodes lagere geluidgrenswaarden vastgesteld (avond lager dan dag, nacht lager dan avond) voor de langtijdgemiddelde waarden. Daarnaast is het voor deze periodes ook van belang om te kijken naar de grenswaarden voor geluiden die zich kortdurend voordoen. Het langtijdgemiddelde in de avond is bepaald op 45 dB, kortdurend geluid op maximaal 65, in de nacht zijn deze waarden respectievelijk 40 dB(A) en 60 dB(A).

Hinder en gezondheid
De gezondheidsraad heeft een rapport geschreven (geluid en gezondheid) waarin men ingaat op de "cumulatie van blootstellingen": *"Bij mensen die blootstaan aan meer dan één geluidsbron in de woonomgeving, kan de hinder zich opstapelen. Een gewogen som van de afzonderlijke hinderscores geeft een goede beschrijving van de resulterende hinder. Soms is de gecombineerde hinder van twee geluidsbronnen beduidend groter dan de te verwachten hinder van de meest storende bron alleen."*

Hoeveel mensen hebben last van geluid? Niet ieder mens is even geluidsgevoelig. Onderzoek wijst uit dat bij wegverkeersgeluid van 50 dB(A) – de voorkeurswaarde – 15% van de mensen aangeeft daar last van te hebben. Dat betekent dat de norm die door de overheid als "acceptabel" is gedefinieerd, door 15% als overlast wordt ervaren. Bij ontheffing en bij hogere geluidgrenswaarden die in gevallen kunnen worden toegestaan, heeft 25% van de omwonenden last van het geluid. Dat is dus wat door de

overheid in de formele structuur is ingecalculeerd en geaccepteerd. Wat rest, is ruimte voor de politiek om af te wegen of het noodzakelijk is om burgers – kortdurend of langdurig – bloot te stellen aan meer geluid dan door 1 op de 8 (bij normale waarden) dan wel bij 1 op de 4 (hogere grenswaarden) van de omwonenden als storend wordt ervaren.

Samenvattend
Juridische normen zijn helder en er kunnen noodzakelijke metingen worden gedaan voor de feitelijke concrete beoordeling. Daarmee is echter niet alles gezegd wat de stapeling en aaneenschakeling van geluid betekent voor de omwonenden en de hinder die zij zullen ervaren.
Bewoners menen dat – juist omdat het gaat om een situatie voor vele jaren of decennia – een politieke afweging voor ligt. Een situatie met veelvuldig geluid, overdag, 's avonds en zelfs 's nachts, afkomstig uit zeer veel verschillende bronnen, ook als die onder de bestaande wettelijke maximale normen blijven, zou toch een serieuze factor moeten zijn bij een brede belangenafweging.

3. Geluid als gevolg van het ligplaatsencluster

a. Geluid door boten en overslag

Geluid boten / boegschroef
In oktober 2023 heeft onderzoeksbureau DGMR op de Dijksgracht Oost en Dijksgracht West een geluidsonderzoek uitgevoerd door middel van een simulatie van de boegschroef met een elektrisch passagiersvaartuig. In de praktijk wordt de boegschroef alleen – en lang niet altijd – gebruikt bij manoeuvreren bij aan- en afmeren, in drukke situaties, of afhankelijk van weersomstandigheden (wind). Het gebruik van de boegschroef zorgt voor extra geluid, een metaalachtige en krakende klank. Ook al wordt de boegschroef niet veel gebruikt, het geluidsniveau is vaak behoorlijk als deze op vol vermogen wordt aangezet. Over het algemeen is het gebruik van zeer korte duur.
In het onderzoek zijn maximale geluidsniveaus getoetst aan de maximum toelaatbare normen. Bij deze proef is uitgegaan van de normen die gelden voor 'gemengd gebied'. Het bleek dat er geen sprake was van overschrijding van de op zo'n gebied toepasbare norm.

Duwboot met dekschuit / boegschroef
Bij hetzelfde onderzoek is ter plekke ook een proef gedaan met een rondvaartboot en een duwboot met dekschuit om het geluid van een boegschroef te meten. DGMR heeft de resultaten gebruikt om het geluidsniveau bij omliggende woonboten en woningen te berekenen, maar in het bijzonder ook om te onderzoeken of het te verwachten geluidsniveau binnen de gestelde normen blijft zoals die zijn gegeven in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering.
De conclusie is dat het gemiddelde geluidsniveau (langtijdgemiddeld beoordelingsniveau) bij alle woningen voldoet aan de grenswaarden van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering.
Ook de maximale geluidsniveaus op alle woningen voldoen aan – of liggen zelfs ruim onder – de grenswaarden van de VNG-publicatie, aldus DGMR.

Dekschuiten / overslag / cross docking
Binnen het plan worden 30 afmeerplaatsen voor dekschuiten aangelegd. Aan de westelijke zijde van het plangebied is het volgens het nieuwe bestemmingsplan Dijksgracht Oost binnen een gebied met functieaanduiding swa-2 toegestaan om goederen over te slaan. De goederen worden van de ene dekschuit op de andere overgeslagen zonder dat gebruik wordt gemaakt van de kade (cross docking). In de onderzoeken heeft de gemeente de volgende schattingen gemaakt ten aanzien van de overslag:

1. De gemeente verwacht dat er sprake zal zijn van maximaal 60 vaarbewegingen per dag van transportvaartuigen. De dekschuiten worden getrokken of geduwd door elektrisch aangedreven sleepboten.
2. Voor overslag wordt een elektrische kraan gebruikt die op een schip staat.
3. Het overslaan van de goederen duurt maximaal 30 minuten per boot en zou maximaal 20 keer in de dagperiode (tussen 07.00-19.00 uur) kunnen plaatsvinden.

b. Beperkende maatregelen met betrekking tot overslag noodzakelijk

De gemeente ziet in dat ongecontroleerde overslag, zonder beperkende maatregelen, voor onaanvaardbare geluidsoverlast zal zorgen. Daarom zijn in het bestemmingsplan voorschriften opgenomen met betrekking tot de wijze van overslag.

Hoeveel geluid geven werkzaamheden / overladen van materiaal als alles gebeurt conform de bepalingen in het bestemmingsplan? En hoeveel geluid als een en ander op de traditionele, niet door enig voorschrift gestuurde manier zou gebeuren? Er is in december 2022 door DGMR een notitie opgesteld naar aanleiding van de simulatie van overslag.

De resultaten van de meting van het bronvermogen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Uit rapport DGMR december 2022

Omschrijving	Materiaal	Bronvermogen L_{AMAX} dB(A)
Container zacht plaatsen	Lege container	94
Container normaal plaatsen	Lege container	102
Container hard plaatsen	Lege container	103
Container extra hard plaatsen	Lege container	117
Stalen balk zacht plaatsen	Stalen balk	90
Stalen balk zacht plaatsen	Stalen balk	100
Vallende ketting	Ketting (metaal)	116
Vallende ketting	Ketting (metaal)	119
Vallende ketting extra hard	Ketting (metaal)	121

DGMR beschrijft hoe geluidsniveaus kunnen worden verminderd en adviseert de materialen op zachte matten of houten balken te plaatsen in plaats van direct op een metalen ondergrond. Normaliter worden bij de overslag van zwaardere materialen metalen kettingen gebruikt en laten de werknemers de metalen kettingen ongecontroleerd vallen op het metalen dek. Uit de metingen bij het geluidsonderzoek bleek dat deze vallende kettingen de hoogste maximale geluidsniveaus veroorzaken, met een bronvermogen van 119 dB(A). Dat zou betekenen dat bewoners aan de zuidelijke kade (Kattenburgerkade, Marinierskade) dan te maken krijgen met geluidsniveaus boven de maximale waarde van 74 dB(A). Het gebruik van hijsbanden zou bijvoorbeeld een stiller alternatief kunnen zijn. Wel geeft dat beperkingen voor het type materiaal dat op deze locatie kan worden overgeslagen.

Er is een simulatie geweest op de Dijksgracht Oost waarbij wateraannemers gevraagd werd met bovenstaande voorschriften te werken. Uit de simulatie bleek dat bij deze manier van werken de omgeving weinig geluidsoverlast hoeft te ervaren. Bij de "traditionele" manier van werken bleek het geluidsniveau, en daarmee de overlast, groot.

c Juridische borging

Het uitgangspunt in het bestemmingsplan is: overslag is mogelijk mits daarbij wel een aantal regels in acht worden genomen ("ja, tenzij"). De regels zijn gebaseerd op de simulatie en geluidsmetingen van overslag in 2022 op de Dijksgracht Oost. In het ontwerpbestemmingsplan Dijksgracht Oost zijn onder meer planregels opgenomen met betrekking tot overslag (artikel 4.4.2):

a. op- en overslag mag uitsluitend plaatsvinden met uitstootvrij materieel, van bedrijfsvaartuig op bedrijfsvaartuig;
b. overslag mag uitsluitend plaatsvinden van maandag tot en met zaterdag, tussen 7.00 en 19.00 uur;
c. overslag van metaal op metaal is niet toegestaan;
d. op- en overslag van bulkgoederen is alleen toegestaan in *big bags*;
e. op- en overslag van vuurwerk is niet toegestaan;
f. gebruik van metalen kettingen bij overslag en/of bij het afmeren van bedrijfsvaartuigen, is niet toegestaan.

De gemeente heeft als taak erop toe te zien dat de regels van een bestemmingsplan worden nageleefd. In dit kader zegt de gemeente dat ernaar gestreefd is om de regels in het plan zo helder en realistisch mogelijk op te stellen. Zo zouden ze in hun formulering goed toetsbaar zijn en in praktische zin te handhaven.
Bewoners wijzen er echter op dat het stellen van normen aan de overslag nauwelijks tot geen garanties biedt dat de voorschriften echt zullen worden nageleefd. Zij vrezen dan ook dat er wel degelijk sprake zal zijn van vrij ernstige geluidsoverlast. Daarbij vragen zij zich af of de gemeente wel in staat is te zorgen voor effectieve handhaving wanneer aannemers zich niet aan de voorschriften houden.

Bij reguliere projectwerkzaamheden aan kadeherstel en brugwerkzaamheden worden minder strenge voorwaarden/restricties aan wateraannemers gesteld dan nu in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Er zijn dan ook geen voorbeelden bekend, noch in Amsterdam noch daarbuiten, dat wateraannemers op deze of een vergelijkbare manier, onder vergelijkbare restricties moeten werken. De gemeente heeft de regels

die in het bestemmingsplan zijn opgenomen besproken met de aannemers die nu gebruik maken van de Dijksgracht Oost. In die gesprekken hebben de aannemers niet aangegeven dat het werk volgens deze regels niet uitvoerbaar zou zijn.
Bewoners kregen bij een gemeenschappelijke bijeenkomst echter van de aannemers te horen dat praktisch gezien de geformuleerde voorwaarden niet werkbaar zijn voor hun dagelijkse werkpraktijk. Materialen die gebruikt moeten worden zijn kwetsbaar en zeer slijtagegevoelig.

d Zorgen van bewoners / structuur bestemmingsplan

Bewoners zijn bezorgd over twee aspecten, die beide raken aan de structuur van het bestemmingsplan.

4. In de planregels opgenomen geluidsbeperkende voorschriften voor de aannemers

Bewoners vrezen dat de voorschriften een lege huls zullen blijken te zijn omdat effectieve handhaving niet gegarandeerd is. De gemeente ziet zelf in dat de werkzaamheden zullen leiden tot onaanvaardbare geluidsoverlast als een en ander niet conform alle voorschriften gebeurt. Dat laat zien dat het voor de kwaliteit van de leefomgeving noodzakelijk is dat er op een andere manier garanties komen dat de voorschriften strikt zullen worden nageleefd.

De gemeente wijst op voorliggende procedures. In het geval dat de planregels niet worden nageleefd kunnen omwonenden om handhaving vragen. Vervolgens moet dan formeel door Toezicht en Handhaving van de gemeente Amsterdam handhavend worden opgetreden en wel op het moment dat de gemelde overtreding ook daadwerkelijk plaatsvindt en wordt geconstateerd. Vervolgens ligt er een traject voor om naleving af te dwingen, zoals bijvoorbeeld opleggen last onder dwangsom, daarna een dwangsom.
Bewoners zien aankomen dat dit traject in werkelijkheid bitter weinig soelaas zal bieden – en deze zorg zal door heel veel inwoners van Amsterdam worden herkend die vaak vergeefs hopen op handhavend optreden van de gemeente bij overlast.
Daarbij is een gevolg van dit bestaande systeem dat bewoners als het ware continu een rol van handhaver krijgen, zij het dat hun melding altijd eerst óók nog door de echte handhaver geconstateerd moet worden. Feitelijk wordt het de taak of zelfs de verantwoordelijkheid van de bewoners om voortdurend hun leefomgeving te bewaken en zelf tot actie over te gaan als gestelde normen worden overtreden.
Kortom: omwonenden zijn er, ondanks bestaande procedures, niet gerust op dat de aannemers zich bij de overslag ook daadwerkelijk aan de planregels zullen houden. En de vrees bestaat dat, wanneer dit inderdaad niet gebeurt, de gemeente hier vervolgens niet adequaat op zal handhaven.

Op welke wijze zal dan wél – veel meer – gegarandeerd kunnen worden dat water-aannemers zich tijdens de uitvoering van hun werk (volgens het bestemmingsplan zes dagen per week van 07.00 tot 19.00 uur) zullen houden aan de bepalingen in het bestemmingsplan?

Vanuit de bewoners is geopperd om de systematiek van het bestemmingsplan als volgt om te draaien: ***Overslagactiviteit is in beginsel verboden maar kan middels vergunningen – onder specifieke voorwaarden – worden toegestaan.***

Een dergelijke structuur geeft meer handvaten, en dus ook meer vertrouwen, omdat daarmee een vergunning kan worden ingetrokken. Dat kan gaan werken als een concrete stok achter de deur.
Wellicht kunnen daarnaast ook nog andere effectieve controlemaatregelen worden ontwikkeld. Denk bijvoorbeeld aan een direct, en ter plekke aanwezig, meet- en controlesysteem dat overtreding van de voorschriften (zoals overschrijden van de geluidsnorm) direct kan registreren. Daarmee komt de overtreding simpelweg objectief vast te liggen en hoeven bewoners geen 'handhavers' te worden.

Toekomstige andere vormen van overslag toegestaan onder dit bestemmingsplan

Een andere zorg bij de bewoners is of de planregels zoals deze nu zijn omschreven ook in de toekomst het woon- en leefklimaat wel voldoende zullen beschermen. Het bestemmingsplan staat nu overslag in algemene zin toe, dus, per definitie, straks ook andere vormen van overslag dan die nu worden voorzien. Ook die nieuwe vormen zouden – met inachtneming van het nieuwe bestemmingsplan – kunnen zorgen voor overlast. Er zal dan geen aparte omgevingsvergunning hoeven komen waarin specifieke voorwaarden zouden kunnen worden opgenomen. De overlastbeperkende voorschriften die nu zijn opgenomen zien alleen op (zijn alleen specifiek ontwikkeld voor) de nu voorziene overslag van materialen.
De gemeente kan in toekomstige situaties met andere activiteiten zo nodig wel aanvullende voorschriften formuleren om de omgeving te beschermen. Maar de bewoners vrezen dat in dat geval hun positie wordt verzwakt. Hun informatiepositie zal minder sterk zijn (gemeente is, anders dan bij het verlenen van vergunningen, niet verplicht bewoners tijdig te informeren). Bovendien is de vraag of er dan ook een effectieve mogelijkheid bestaat voor een juridisch traject van bezwaar en beroep, zoals die bestaat ten aanzien van verleende vergunningen. Al met al, zo menen de bewoners, biedt het bestemmingsplan voor toekomstige situaties te weinig handvaten voor noodzakelijke controle of toetsing. Ook daarom zou de systematiek moeten worden omgedraaid: ***overslag is verboden, behalve als deze expliciet en onder voorwaarden is vergund.***

Conclusie:

Bewoners menen dat een andere systematiek van het bestemmingsplan nodig is om te zorgen voor een doelmatige bescherming van de leefomgeving. Zij pleiten voor de systematiek: overslag is in beginsel niet toegestaan. Voor specifieke activiteiten kunnen onder specifieke voorwaarden vergunningen worden verleend. Op deze manier zal er sprake kunnen zijn van adequate en accurate regelgeving, waarbij het bestuur steeds weer gedwongen is afwegingen te maken over de te stellen voorwaarden en bescherming van de leefomgeving van omwonenden.

4. Stapeling en aaneenschakeling van geluid in het gebied

Hierboven is al ingegaan op stapeling en aaneenschakeling van geluid. In dit document willen wij kort specificeren van welke geluidsbronnen in dit gebied sprake is. Voor inzicht in de aantallen vaarbewegingen, zie de paragraaf hieronder.

Ligplaatsencluster
Vaarbewegingen rondvaartboten, duwbakken in en uit, de werkzaamheden mogelijk zes dagen per week van 07.00-19.00 uur.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Bewoners rond de Dijksgracht Oost vrezen voor meer geluidsoverlast door de ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Met dit programma zullen er namelijk meer treinen gaan rijden (ook 's nachts) en met een hogere snelheid. Ter hoogte van de VOC-kade komt een ongelijkvloerse spoorkruising waardoor een deel van de treinen in de *dive-under* zal verdwijnen. Maar de treinen die de onderdoorgang inrijden, zullen eerst langs een muur rijden waardoor, zo vrezen de bewoners, het geluid daar mogelijk juist zal worden versterkt.

Terrassen
Op de VOC-kade komen zes horecaterrassen langs het water. Terrassen geven overlast. Stemgeluid valt niet binnen regelgeving, maar terrassen kunnen wel degelijk een storende factor zijn en het woon- en leefklimaat aantasten.
Voor zover op dit moment (mei 2024) bekend, geldt langs de VOC-kade geen afmeerverbod en kan langs de gehele kade worden aangemeerd. Dat kan leiden tot drinkend en feestend uitgaanspubliek op de bootjes – en vooral vanaf het moment dat de terrassen gaan sluiten.
Om reden van de hierboven reeds genoemde *straffactor* wordt een extra 10 dB gerekend waarmee de hinderlijkheid van muziek geconcretiseerd wordt: muziek is tonaal, impulsachtig en goed herkenbaar. Dat betekent dat voor terrassen van horecabedrijven nagenoeg per definitie een overschrijding van geluidsgrenswaarden optreedt als die muziek bij woningen hoorbaar is. Dat is dan ook de reden dat muziekgeluid op een terras veelal door gemeentes verboden wordt.
Hoewel menselijk stemgeluid formeel alleen aan geluidsgrenswaarden gebonden wordt als het terras afgeschermd ligt van de openbare weg, kan het uiteraard aan de kade toch ook hinderlijk zijn. Het woongebied van Dijksgracht Oost / Wittenburgergracht ligt afgeschermd van doorgaand wegverkeer en er zijn, afgezien van het spoor, in de avondperiode geen andere geluidsbronnen. Het is er 's avonds stil en het geluid van de terrassen zal dan ook zeer hoorbaar zijn voor de direct omwonenden. Om die reden bevelen geluidsdeskundigen aan om het geluid van het publiek op de toekomstige terrassen akoestisch in beeld te brengen.

Verkeer over water naar Oostenburg
Oostenburg Noord is autoluw gebied, slecht bereikbaar per auto en met maar heel beperkte parkeervoorzieningen voor niet-bewoners. Per fiets is de wijk goed bereikbaar, er is redelijk openbaar vervoer maar haltes liggen op enige afstand. Al met al wordt verwacht dat veel bezoekers aan Oostenburg over het water zullen komen.
In de **Van Gendt Hallen** zullen allerlei activiteiten komen. In twee van de vijf Van Gendt Hallen komt het Drift Museum. Men rekent op een half miljoen bezoekers per jaar. Het merendeel van deze bezoekers zal, zo verwacht men, over het water komen. De Van Gendt Hallen zullen zorgen voor een eigen watervervoer, meerdere malen per uur

vanaf het Centraal Station. Ook zullen bezoekers met eigen bootjes of taxibootjes komen. Het is nog onbekend wat er zal gaan gebeuren met de **Werkspoorhal**.
En dan is er ook nog een **jachthaven** met twee verenigingen voor de pleziervaart die in- en uitvaren in het vaarseizoen, en de bootjes met **bezoekers van de cafés** en de terrassen.

Alle boten komen via de Dijksgracht West, langs de woonboten, allemaal onder de Mariniersbrug door, naar de Dijksgracht Oost en een deel vaart door naar Oostenburg Noord. Alles komt (het is een doodlopende vaarweg) via dezelfde weg terug.
Bewoners vrezen dat op drukke dagen bij de Mariniersbrug boten niet goed zicht hebben op de grote boten en kleine bootjes aan de andere kant van de brug, en dat dat zal leiden tot extra geluid (manoeuvreren, waarschuwingen).

5. Vaarbewegingen – drukte op het water

a Vaarbewegingen passagiersvaartuigen

De gemeente heeft gekeken of zich in de toekomstige situatie op het water van de Dijksgracht Oost nautische knelpunten zouden kunnen voordoen. Het gaat dan bijvoorbeeld om filevorming op het water en/of wanneer onvoorziene manoeuvres moeten worden uitgevoerd.
Bij de beoordeling van de toekomstige situatie is de gemeente uitgegaan van de volgende drie verschillende onderdelen van het vaarverkeer:

- Een inschatting van het aantal vaarbewegingen van grote passagiersvaartuigen van en naar de Dijksgracht Oost op basis van de Digitale Gracht (uitleg hieronder);
- Een inschatting van het aantal vaarbewegingen van werkschuiten van en naar de Dijksgracht Oost.
- Een inschatting van het aantal vaarbewegingen van grote passagiersvaartuigen van en naar de Van Gendt Hallen, gebaseerd op informatie uit de ruimtelijke onderbouwing van de Van Gendt Hallen (15 november 2022);

Er is geen schatting gemaakt van de kleine recreatievaart, noch van de aantallen te verwachten boten van en naar (de terrassen van) Oostenburg.

Schattingen van aantallen
De gemeente gaat uit van 40 ligplaatsen voor rondvaartboten in de Dijksgracht Oost.

Digitale Gracht
Om een schatting te maken van de vaarbewegingen, baseert de gemeente zich op recente data uit de Digitale Gracht[1]. Men kijkt daarbij naar zowel het aantal vaarbewegingen op een (drukke) dag als de spreiding van de vaarbewegingen over de dag.

Er zijn telmetingen van de Digitale Gracht uit 2019 (periode vóór corona) die door de gemeente worden gebruikt voor een inschatting van de toekomstige situatie op de Dijksgracht Oost:

Tijdens de absolute piekperiode (wanneer Keukenhof geopend is) is 85% van de rondvaartboten gelijktijdig actief. Gemiddeld over het jaar is dit 40%.

[1] Vanaf 2017 wordt binnen gemeente Amsterdam gewerkt aan het project de Digitale Gracht, een stadsbreed netwerk van verschillende types sensoren en camera's waarmee het mogelijk is om de vaarbewegingen van pleziervaart, passagiersvaart en beroepsvaart te meten en analyseren.

Rondvaartboten varen dagelijks eenmalig uit en eenmalig terug naar de ligplaats. Het uitvaren is verspreid over de ochtend (08:00-13:00) en het invaren is verspreid over de avond (17:00-23:00).

Vertaald naar de **toekomstige situatie** op de Dijksgracht Oost, met 40 ligplaatsen, leidt dat tot de volgende inschatting door de gemeente:

- ***Op een piekdag worden bij 40 ligplaatsen 68 vaarbewegingen per dag verwacht*** (34 uitvarend in de ochtend (8-13) en 34 invarend in de avond (17-23), met een piek van 7 tot 9 vaarbewegingen in een uur.

Ligplaatsen op afstand
Als andere benadering heeft de gemeente gekeken de huidige situatie rond twee bestaande ligplaatsen voor rondvaartboten op enige afstand van de exclusieve op- en afstapplekken. Het gaat dan om twaalf ligplaatsen aan Singelgracht-Europaparking, en vijf ligplaatsen in de Duivendrechtsevaart.

Omzetting van deze tellingen naar de 40 boten van de Dijksgracht geeft de volgende voorspelling:

- **Er worden gemiddeld 38 tot 52 vaarbewegingen per dag verwacht**, met dagelijks twee piekmomenten: tussen 08:00-10:00 gemiddeld 8 uitvarende boten per uur, tussen 18:00-22:00 gemiddeld 3 invarende boten per uur

b Vaarbewegingen bedrijfsvaartuigen

Huidige situatie: Het huidige aantal bedrijfsvaartuigen langs Dijksgracht Oost fluctueert. Zo lagen er bij een schouw op 2 februari 2021 36 schuiten, op 28 januari 2023 waren dit er 16.
Op dit moment worden de bedrijfsvaartuigen in de Dijksgracht Oost ad hoc gebruikt. Exacte metingen in de huidige situatie van het aantal vaarbewegingen zijn er niet. De bedrijfsvaartuigen die momenteel gebruikt worden voor werkzaamheden in de binnenstad, kunnen tijdens de werkzaamheden vaak op de projectlocatie blijven. Ook blijkt dat de Dijksgracht Oost als ligplaats dient voor bedrijfsvaartuigen die tijdelijk niet worden ingezet voor werkzaamheden in de stad. De locatie Dijksgracht Oost leent zich vanwege de nabijheid van het centrum goed voor incidentele inzet van boten, bijvoorbeeld bij calamiteiten.

Toekomstige situatie: Er wordt uitgegaan van 30 ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen-schuiten en de mogelijkheid van *cross docking* (overslag van vaartuig tot vaartuig) ter hoogte van de ligplaatsen. Wat vaarbewegingen betreft komt de gemeente tot de volgende inschatting:

- **De gemeente gaat uit van maximaal 60 vaarbewegingen per dag door bedrijfsvaartuigen.**

c Andere vaarbewegingen - schattingen

 # Van Gendt Hallen:
De Van Gendt Hallen zullen zelf moeten zorgen dat zij bereikbaar zijn voor hun bezoekers (geschat op 500.000 per jaar), en willen dan ook het vervoer van bezoekers

over het water faciliteren. In de Van Gendt Hallen zal een binnenhaven worden gecreëerd waar de boten kunnen aanleggen. In het bestemmingsplan is gerekend met de voorspellingen en berekeningen die destijds door de Van Gendt Hallen werden aangeleverd. Men ging toen nog uit van een geschat aantal bezoekers en ook dat altijd met volle boten zou worden gevaren. Dat leidde tot veronderstelling dat maximaal, alleen op piekdagen met het maximaal aantal bezoekers, sprake zou zijn van 15 passagiersvaartuigen die dagelijks af- en aanmeren. Inmiddels hebben de Van Gendt Hallen duidelijk gemaakt dat er meer boten zullen worden ingezet. Zij gaan nu uit van een vast schema met een voorspelbare en regelmatige dienstregeling van en naar het Centraal Station, en komen met het volgende voorlopige schema:

In het hoogseizoen gaan de Van Gendt Hallen uit van 45 grote boten per dag,
6 boten per uur tussen 09.40 en 16.30 (3 x per uur heen, en 3 x per uur terug),
3 boten per uur tussen 8.40 en 9.40 uur en tussen 16.30 en 17.30 uur (alleen heen/ alleen terug).

In het laagseizoen gaan de Van Gendt Hallen uit van 29 grote boten per dag,
4 boten per uur tussen 9.30 en 17.20 (2x per uur heen en 2x per uur terug)
En in de vroege ochtend nog 1 boot heen, in de late middag nog 2 boten terug.

Dat is dus meer dan waar het ontwerpbestemmingsplan vanuit gaat.

 # Boten en bootjes naar de terrassen van Oostenburg
Er zijn geen schattingen bekend, niet over de aantallen en niet over de vraag tot hoe laat.

 # Werkspoorhallen
Er zijn nog geen schattingen te geven. Er is ook nog niet duidelijk wat daar zal gaan gebeuren. Ook is niet bekend of de gemeente invloed wil of kan hebben op het aantal vaarbewegingen dat de invulling van de Werkspoorhallen teweeg zou kunnen brengen.

 # Jachthavens
Er zijn geen tellingen over de huidige situatie, hoeveel bootjes, in welk jaargetij, door Dijksgracht West – Dijksgracht Oost van en naar de jachthavens varen.

 # Amsterdam Wharf
Deze evenementenlocatie voor 300 bezoekers met een nachtvergunning heeft een eigen steiger en is vorig jaar verkocht aan een nieuwe eigenaar. De plannen voor de exploitatie zijn nog niet duidelijk.

d Nautische beoordeling

Bovenstaand – en nog onvolledig – overzicht is niet door de gemeente uitgewerkt of in kaart gebracht. Bewoners vragen zich af: hoeveel boten zijn te voorzien? Wat zijn de hoogtijdagen? Zijn dat maar enkele dagen, of zijn dat weken of zelfs enkele maanden per jaar? Hoeveel grote boten zullen gemiddeld, en hoeveel op de drukke uren door de Dijksgracht varen, en hoeveel kleine boten zullen daar tussendoor varen? Bewoners menen dat een onderbouwde analyse nodig is om de toekomstige situatie op de Dijksgracht West, rond de Mariniersbrug, Dijksgracht Oost en op de Wittenburgergracht te kunnen beoordelen.

De gemeente voorziet met de verschillende ontwikkelingen en bij de toename van het aantal vaarbewegingen op en nabij de Dijksgracht Oost op basis van alle inschattingen geen nautische knelpunten. De Dijksgracht heeft een breed doorvaartprofiel en het zicht op andere gebruikers van het water is goed. De gemeente wijst erop dat er sprake is van meer ruimte dan op veel andere plekken in de stad waar de drukte aanzienlijk hoger is en ook daar is nauwelijks sprake van nautische knelpunten. Zo zijn in het Open Havenfront, een kleiner wateroppervlakte, constante vaarbewegingen en worden zonder problemen manoeuvres uitgevoerd door lange passagiersvaartuigen bij de op- en afstapplekken. De gemeente gaat ervanuit dat, ook als schattingen bij de Dijksgracht hoger uitvallen, zich geen knelpunten op het water zullen voordoen.

Wat betreft de situatie van het water van de Dijksgracht zijn de volgende aspecten door de gemeente bij de beoordeling van de nautische situatie betrokken:
- De Dijksgracht Oost beschikt over een vaargeul met een A2 profiel: minimaal 24 meter breed, er mag gevaren worden met schepen tot een lengte van 67 meter, een breedte van 7,2 meter en een diepgang van max 2,35 meter.
- De aanwezigheid van particuliere steigers en jachthaven Wsv De Oostvaarders en de Albatros.
- Dijksgracht Oost en aanpalende wateren zijn “doodlopend”; er is geen doorgaande vaarroute beschikbaar voor passagiersvaartuigen, werkschuiten en kleine recreatievaart. Alles wat via Dijksgracht West en Dijksgracht Oost het gebied invaart, vaart via dezelfde route het gebied weer uit.

Daarnaast zijn ook de volgende factoren relevant:
- De rondvaartboten moeten manoeuvreren om aan te meren aan of weg te varen van de dwarsgelegen steigers, terwijl de grote boten van de Van Gendt Hallen en de bootjes van en naar Oostenburg en de jachthaven in beide richtingen langsvaren.
- Ook moeten alle boten straks door de Dijksgracht West en (tweerichtingsverkeer) onder de Mariniersbrug door.

6. Cumulatie van ontwikkelingen en gebiedsvisie ontbreekt

De bewoners zijn bezorgd over de toename van de drukte op het water. De nieuwe situatie kan nog niet goed worden ingeschat of beoordeeld, aangezien er voor veel van de boten geen onderbouwde ramingen zijn over de te verwachten aantallen. In het verlengde is dan ook niet precies te voorspellen wat dit alles betekent voor de geluidsoverlast. Maar wel is duidelijk dat er in de toekomst sprake zal zijn van veel meer drukte, reuring en geluid dan nu.

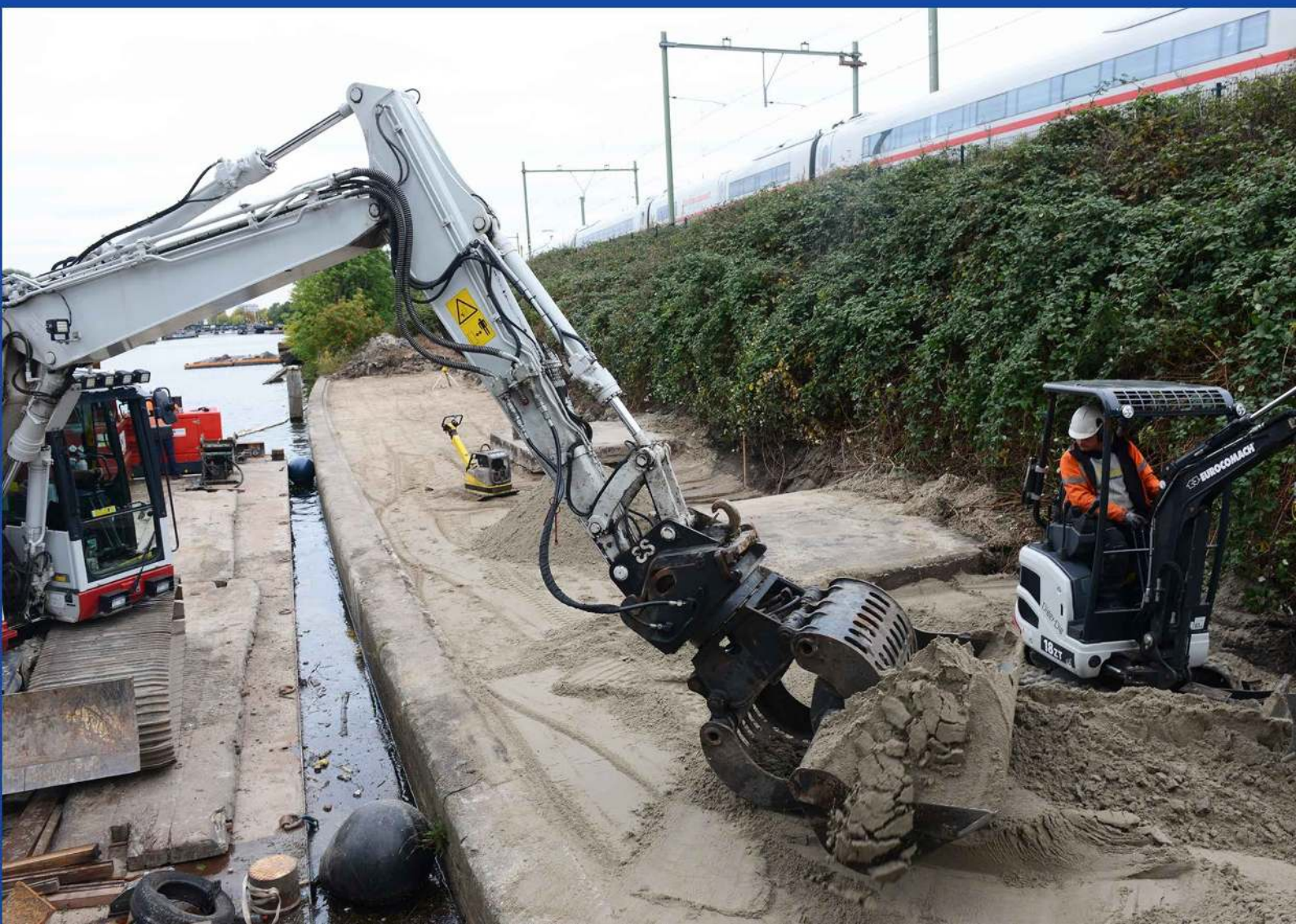
Alle boten zullen heen en weer gaan varen omdat de vaarweg doodloopt in de Wittenburgergracht. Hoe zal straks de situatie in de Wittenburgergracht zijn? Zullen daar straks (rondvaart)boten wachten tot ze de binnenhaven van de Van Gendt Hallen in of uit kunnen? Hoe verhoudt zich dat met de bootjes van en naar de jachthaven? Zal aan weerskanten van de Mariniersbrug toch ook drukte ontstaan, met de rondvaartboten naar de ligplaatsen, de duwboten, en het andere verkeer naar de Wittenburgergracht? Zou het wellicht leiden tot onoverzichtelijke situaties? En: wat betekent dit alles voor de geluidsoverlast?

Dat alles betreft de drukte op het water. Daarnaast vreest men, zoals gezegd, de overlast van de cafébezoekers op de terrassen en op de bootjes, en de meer en sneller rijdende treinen die ook 's avonds en 's nachts de rust zullen verstoren.

Het is de optelsom van dit alles, de cumulatie die de bewoners op zich af zien komen. En, juist in het kader van dit traject en de besluitvorming die voorligt, zijn de bewoners teleurgesteld dat de gemeente geen poging heeft gedaan al deze ontwikkelingen in samenhang te bezien en te beoordelen. Er is geen gedegen helder onderbouwd overzicht gemaakt van het geheel. Er is, noch in de Ruimtelijke Visie, noch in het bestemmingplan, geanalyseerd wat dit alles betekent voor de leefomgeving, en niet is onderbouwd hoe een dergelijke veelheid van ontwikkelingen past bij een visie op de toekomst van dit hele gebied.

4 Fiets-voetpad

1 Inleiding
2 Geschiedenis
3 Natuur
4 Verkeersveiligheid



1. Inleiding

De gemeente wil een fiets-voetpad aanleggen langs het talud van de Dijksgracht Oost, vanaf Oostenburg Noord tot aan de Kattenburgerstraat / Mariniersbrug.
Het fietspad heeft twee functies. Enerzijds is het door de gemeente gewenst omdat het een rechtstreekse verbinding moet bieden aan fietsers en wandelaars vanuit Oostenburg Noord naar het centrum. Anderzijds moet het gaan dienen als enige ontsluiting van de steigers van het ligplaatsencluster.

De gemeente stelt dat het traject van besluitvorming en uitvoering met betrekking tot het fietspad losstaat van de besluitvorming en discussie over het ligplaatsencluster. Het fietspad is in 2018/ 2019 besloten en vergund, en het paste in het vigerende bestemmingsplan. Het ligt grotendeels binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost, maar er is geen nieuwe planologische ontwikkeling aan de orde. Het maakt volgens de gemeente als zodanig dan ook geen deel uit van de brede belangenafweging die voorligt.

Bewoners zien dit anders. Bij de besluitvorming over het fietspad destijds is uitdrukkelijk niet gesproken over de samenhang van fietspad en ligplaatsencluster. Het was toevallig dat bewoners bij een inspraakbijeenkomst over het fietspad op gepresenteerde tekeningen ligplaatsen ingetekend zagen. Op hun vragen werd gezegd dat dat wel plannen waren, maar dat die nu niet aan de orde waren, en dat ze ook niets met de voorliggende besluit fietspad van doen hadden. De ligplaatsen zijn dan ook in het geheel niet betrokken bij de besluitvorming.
Bewoners zijn feitelijk niet in de gelegenheid geweest bezwaar aan te tekenen tegen de verleende vergunning voor het fietspad aangezien de vergunningsaanvraag op een verkeerde postcode was ingeschreven. Daardoor wisten zij niets en hoorden zij niets over het feit dat vergunning was aangevraagd, en later dat die was verleend.

Het fietspad, zoals de gemeente het nu gaat uitvoeren, heeft gevolgen voor de natuur en voor de verkeersveiligheid. Deze aspecten waren bij de beoordeling van 2018 maar ten dele in beeld en zijn dan ook maar ten dele betrokken bij de besluitvorming. Bewoners hebben in de afgelopen jaren meerdere malen vergeefs bij het stadsdeel gepleit voor heroverweging van de voorliggende plannen, en hebben ook een alternatief ontwerp gepresenteerd. Dat alternatieve ontwerp is nooit door de gemeente bekeken of besproken.

Bewoners menen om al het bovenstaande dat het fietspad, met het ontwerp zoals dat er nu ligt, deel zou moeten uitmaken van de brede belangenafweging rond het hele project Dijksgracht Oost. Om die reden hebben zij de gemeente meerdere malen opgeroepen nog niet te beginnen met de eerste fase van de aanleg van het fietspad totdat de brede belangenafweging in de gemeenteraad heeft plaatsgevonden en het besluit over het bestemmingsplan is genomen. De gemeente heeft geen gehoor gegeven aan dit verzoek, vanuit de opstelling dat de besluitvorming is afgerond en de vergunning is verleend. Zij wijst erop dat Oostenburg inmiddels grotendeels bewoond is en de aanleg van het fietspad niet vertraagd mag worden. In maart 2024 is men begonnen met de voorbereidende werkzaamheden.

2 Geschiedenis

Omwonenden hadden sinds 2015 gepleit voor een recreatief fiets- en wandelpad langs de oever van de Dijksgracht Oost, maar kregen hiervoor weinig respons totdat de gemeente in 2018 met een plan en een ontwerp kwam. Achteraf werd duidelijk dat het besluit en de timing samenhing met de plannen voor het ligplaatsencluster.

Er kwam een inspraakprocedure. Vanaf het begin was het voor de bewoners duidelijk dat het een heel ander soort fietspad zou gaan worden dan waar ze al zo lang om hadden gevraagd. Dit pad was bedoeld als "ontbrekende schakel van het Hoofdnet Fiets", en de gemeente wees op het belang van een "snelle en directe fietsverbinding tussen Oostenburg en het Centraal Station".

Bij de inspraak bleek dat veel bewoners blij waren dat hun recreatieve fietspad er eindelijk zou komen, maar er waren ook kritische geluiden te horen, zo blijkt uit de inventarisatie van de inspraakreacties. Zo waren er veel mensen die toen al hun zorgen verwoordden over de veiligheid (onoverzichtelijkheid) van de kruising met de Kattenburgerstraat. Daarnaast zag men niet zozeer dat groen gecompenseerd zou worden, maar zag men in eerste instantie vooral dat groen zou verdwijnen. Van de aanleg van de plasdraszone was toen nog geen sprake.

Bewoners lieten ook weten bezorgd te zijn over de net bekend geworden plannen voor de nachtstalling rondvaartboten en de gemeente beloofde in dit kader de bewoners te betrekken op het moment dat de plannen voor de ligplaatsen concreter zouden worden. Die belofte is niet nagekomen.

Bij de behandeling van het plan bij de stadsdeelcommissie in december 2018 hield het dagelijks bestuur, ondanks inbreng van bewoners op het punt, het ligplaatsencluster expliciet buiten de discussie. De portefeuillehouder gaf slechts aan dat het wel min of meer vaststond dat het ligplaatsencluster er zou komen en het dus ook geen zin had er op in te gaan.
Over het besluit dat er ligplaatsen zouden komen is nooit inspraak geweest en de Ruimtelijke Visie is uiteindelijk opgesteld zonder invloed van de bewoners op de kaders en zonder formele inspraak.

3 Natuur

Al vanaf het begin was duidelijk dat de aanleg van het fietspad gevolgen zou hebben voor de natuur. In de inspraak hadden bewoners en ecologen er al op gewezen dat het te kappen gebied voor (beschermde) dwergvleermuizen mogelijk als foerageergebied diende. Dit punt is niet aan de orde gekomen bij de behandeling van het plan in de stadsdeelcommissie.

De Wet natuurbescherming (Wnb) verbiedt het verwijderen van begroeiing als deze essentieel is (bijvoorbeeld als foerageergebied) voor beschermde diersoorten. Wel kan ontheffing worden verleend als de gemeente kan aantonen dat er geen alternatieven zijn, en vervolgens als nieuwe begroeiing als compensatie is gerealiseerd. De gemeente heeft om aan deze eis te voldoen een aantal opties overwogen en uiteindelijk gekozen voor de aanleg van een plasdraszone langs de hele oever tussen Mariniersbrug en VOC-kade, en aanvullend voor nieuwe begroeiing aan de overkant

langs de Kattenburgerkade en de Marinierskade (zie verder hoofdstuk 5, Natuur).
Een ander element is dat de wateren rond de Oostelijke Eilanden ernstig vervuild zijn. Het slib, dat onder de aan te leggen plasdraszone ligt, is vervuild met zware metalen. en de afgelopen jaren is ook sprake geweest van olie die vanuit de onderkant naar boven kwam.
Waternet heeft in 2023 laten weten dat een saneringsplan zou worden opgesteld voor de wateren rond de Oostelijke Eilanden, inclusief de Dijksgracht Oost, en dat men na vaststelling van het plan (najaar 2024) in 2025 zou gaan saneren. De gemeente heeft desalniettemin vergunning gekregen van Waternet om de damwand te slaan en daarachter zand te storten op het slib en vervolgens beplanting aan te leggen. Bewoners hebben van Waternet nooit een update van de eerder geformuleerde planning ontvangen. Bewoners vrezen dat de vervuiling met de werkwijze van de gemeente niet adequaat is aangepakt (zie verder hoofdstuk 5, Natuur).

4. Verkeersveiligheid

Vanaf het begin hebben bewoners aandacht gevraagd voor de (on)veiligheid van het fietspad en de kruising met de Kattenburgerstraat, en ook de ongewenste gevolgen voor de Dijksgracht West. Aanvankelijk werd het fietspad door de gemeente gepresenteerd als de ontbrekende schakel van Hoofdnet Fiets. Bij de aanvraag ontheffing bij de Wet natuurbescherming formuleerde de gemeente dat het doel van het fietspad was te garanderen dat er een veilige en doorgaande fietsverbinding bestaat tussen de te ontwikkelen bebouwing ten oosten van het plangebied (Oostenburg en Czaar Peterbuurt) en het Centraal Station.

Bewoners van de Dijksgracht West vrezen voor een aanzienlijke toename van het aantal fietsers voor de deur. De gemeente gaat ervan uit dat een deel van de fietsers zal kiezen voor de route langs het Scheepvaartmuseum of over de Piet Heinkade en wil proberen met de inrichting van de kruising en met maatregelen op de Dijksgracht West fietsers te ontmoedigen de Dijksgracht West als doorgaande route te kiezen. Het is echter niet te voorspellen hoeveel fietsers welke route vanaf of naar het station zullen nemen.

Een ander punt dat reden geeft tot zorg, is de kruising van het fietspad met de Kattenburgerstraat. De Centrale Verkeerscommissie (CVC) had het ontwerp in 2018 beoordeeld en verklaarde toen “node akkoord” te gaan. Toch had de stadsdeelcommissie vanaf het begin vragen over de verkeersveiligheid in het bijzonder met betrekking tot de onoverzichtelijkheid van de kruising. Bewoners vroegen het bestuur en de stadsdeelcommissie meermalen om heroverweging van het fietspad omdat volgens hen de situatie van het kruispunt nog altijd veel te onveilig was.

De belangrijkste door de bewoners geformuleerde knelpunten met betrekking tot de kruising waren:

- Het kruispunt met de Kattenburgerstraat is zeer onoverzichtelijk. Fietsers komende vanaf de Dijksgracht Oost, hebben door de pijlers van de brug geen zicht op auto’s die aankomen vanaf de Piet Heinkade, en ook andersom krijgen de auto’s door de pijlers de overstekende fietsers pas op een heel laat moment in beeld. Maar ook maakt de helling van de brug dat de auto’s die vanaf de Kattenburgerstraat komen, de overstekende fietsers pas op het laatste moment kunnen zien.
- In het ontwerp is een “opstelvak” voorzien in het midden van de weg, tussen de

rijbanen, bedoeld als rustpunt en uitkijkpunt voor overstekende fietsers. Daar kunnen zij wachten en kijken of de weg vrij is om over te steken. Het opstelvak is ongeveer 3x3 meter voor iedere rijrichting, dat betekent op basis van bestaande normen dat er plek is voor maximaal vier wachtende fietsers.

- In 2018, toen het besluit genomen werd over het fietspad, was de situatie van de fietsers in de stad heel anders dan nu. Het grote percentage elektrische fietsen / fatbikes vandaag de dag maakt dat de snelheidsverschillen zeer groot zijn. Ook het weggedrag van fietsers is veranderd. Elektrische fietsen zullen met gemiddeld veel grotere snelheid aankomen en ook meer risico´s nemen bij oversteken.
- De gemeente geeft een schatting van het te verwachten aantal dagelijkse fietsers op het fietspad. Deze schatting is niet onderbouwd. Aanvankelijk ging men uit van 5.000 - 10.000 fietsers per dag, later werd deze schatting teruggebracht tot 2.000 - 3.500 fietsers per dag.
- Er was voorzien dat de veegwagens van de gemeentereiniging vanaf de stalling op Oostenburg Noord het fietspad nemen als standaardroute naar de binnenstad. Inmiddels is besloten dat er geen veegwagens over het fietspad langs de Dijksgracht Oost zullen rijden.

Het bestuur van het stadsdeel verklaarde in vergaderingen met de stadsdeelcommissie “geen mogelijkheden te zien de veiligheid van het kruispunt te verbeteren”. Het bestuur benadrukte dat de situatie wellicht niet ideaal was, maar wel veilig genoeg werd geacht. Ook de Centrale Verkeerscommissie had immers in 2018 zijn fiat gegeven, en in 2023 had ook de opvolger van de CVC, het Toetsteam, positief geadviseerd.

Bewoners van de Dijksgracht West brachten met enige regelmaat hun zorgen naar voren over wat de plannen gaan betekenen voor hun straat. De Dijksgracht West is in 2015 opnieuw ingericht, na een lang en intensief traject van overleg tussen bewoners en gemeente. Het is een fietsstraat, maar functioneert als een woonerf voor de woonbootbewoners, een gezamenlijk buitengebied dat een belangrijke rol speelt voor de sociale cohesie. Het is de straat waar kinderen spelen en fietsen. Voor auto’s is het een doodlopende weg. Er is enig autoverkeer van bewoners, en verder voor de bevoorrading van de instellingen (Hanneke’s Boom, Mediamatic, Klimhal, etc). Het is mogelijk vanaf de Dijksgracht West door te fietsen, over de Oosterdoksdraaibrug, linksaf over de Oosterdokskade naar de Oostertoegang. Er is een klein aantal (lokale) fietsers die nu die route neemt. De aansluiting Oosterdoksdraaibrug met de Oosterdokskade is, zeker bij drukte, niet gemakkelijk. Maar bewoners voorzien dat straks een groot aantal fietsers (en veel elektrische fietsen), komende vanaf het fietspad langs de Dijksgracht Oost, de Dijksgracht West zal kiezen als route naar het station, met als gevolg grote verkeersonveiligheid op hun stoep.

Naar aanleiding van besprekingen in de stadsdeelcommissie bevestigde het dagelijks bestuur dat het geplande doorgaande fietspad geen “Hoofdnet Fiets” zou worden, maar onderdeel van “Groennet Fiets”, dit conform het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Daarmee blijft bij de bewoners echter de zorg bestaan dat de eventuele maatregelen van de gemeente straks niet effectief zullen blijken om fietsers te ontmoedigen, en dat de Dijksgracht West toch als directe fietsverbinding tussen Oostenburg en het Centraal Station zal gaan functioneren. Dat zou leiden tot aanzienlijk meer fietsers over de Dijksgracht West, met alle gevolgen voor de veiligheid van dien.

Onafhankelijke audit
In het kader van het extra traject is vanuit bewoners het initiatief genomen tot een onafhankelijke audit over de veiligheid van enerzijds de kruising Dijksgracht/ Kattenburgerstraat, anderzijds de te verwachten situatie op de Dijksgracht West. De gemeente stemde in deze bijzondere situatie van het extra traject in met het initiatief en was bereid volledig mee te werken en ook de kosten te dragen. Het resulteerde in een uitgebreid rapport van een onafhankelijk verkeersadviesbureau *(Verkeersatelier).* Hierin werden de al zo vaak door de bewoners geformuleerde zorgen bevestigd.

In de opzet van de verkeersveiligheidsaudit is gekeken naar ontwerpkenmerken die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. De audit kijkt naar risico's die betrekking hebben op verkeersveiligheid en niet naar andere aspecten, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, inpasbaarheid. Het is de verantwoordelijkheid van een gemeente om belangen te wegen, om de mate van onveiligheid te beoordelen en af te zetten tegen andere belangen, en te besluiten of een aanpassing van een ontwerp wenselijk of noodzakelijk is, en ook om te besluiten wat te doen als aanpassing van een ontwerp niet mogelijk is.

Met betrekking tot de kruising is volgens de onderzoekers sprake van een verhoogd veiligheidsrisico dat wordt veroorzaakt door een opeenstapeling van factoren. Een centraal element is dat het zicht op doorgaand, wachtend en overstekend verkeer bij het oprijden en bij het oversteken van de kruising, beperkt is. Ook is er gebrek aan voldoende opstelruimte voor de fietsers in het midden van de weg. Het feit dat er ook veegwagens gepland waren, en dat die ook zouden oversteken en afslaan, zou de situatie verder compliceren. De bestaande situatie op de Dijksgracht West levert op dit moment geen veiligheidsproblemen op. Pas bij een toename van het aantal fietsers en/of autoverkeer komt de verkeersveiligheid daar in het geding.

Zoeken naar oplossingen en verdere planning van de gemeente
Naar aanleiding van de audit heeft het stadsdeel toegezegd geen veegwagens op het fietspad toe te laten. Verder zal, in overleg met omwonenden, naar oplossingen worden gezocht om het nu ook door de onafhankelijke audit geconstateerde verhoogde veiligheidsrisico op te lossen. Vanuit bewoners bestaat echter de vrees dat die oplossingen er simpelweg niet zullen zijn, zoals het dagelijks bestuur dat zelf vanaf het begin ook al meerdere malen heeft aangegeven. De kruising zal, zo vrezen de bewoners, onvermijdelijk leiden tot ongelukken en mogelijk als *Black Spot* te boek komen te staan.

Het stadsdeel komt dus met aanpassingen in het ontwerp. Het dagelijks bestuur zegt dat het zich bij het uiteindelijke oordeel of met die aanpassingen de kruising veilig genoeg zal zijn, zal baseren op het oordeel van het Toetsteam. Ook dit geeft bewoners weinig vertrouwen in de toekomst, daar datzelfde Toetsteam het ontwerp, dat nu toch in een onafhankelijke audit als onveilig is beoordeeld, eerder nog "veilig" achtte.

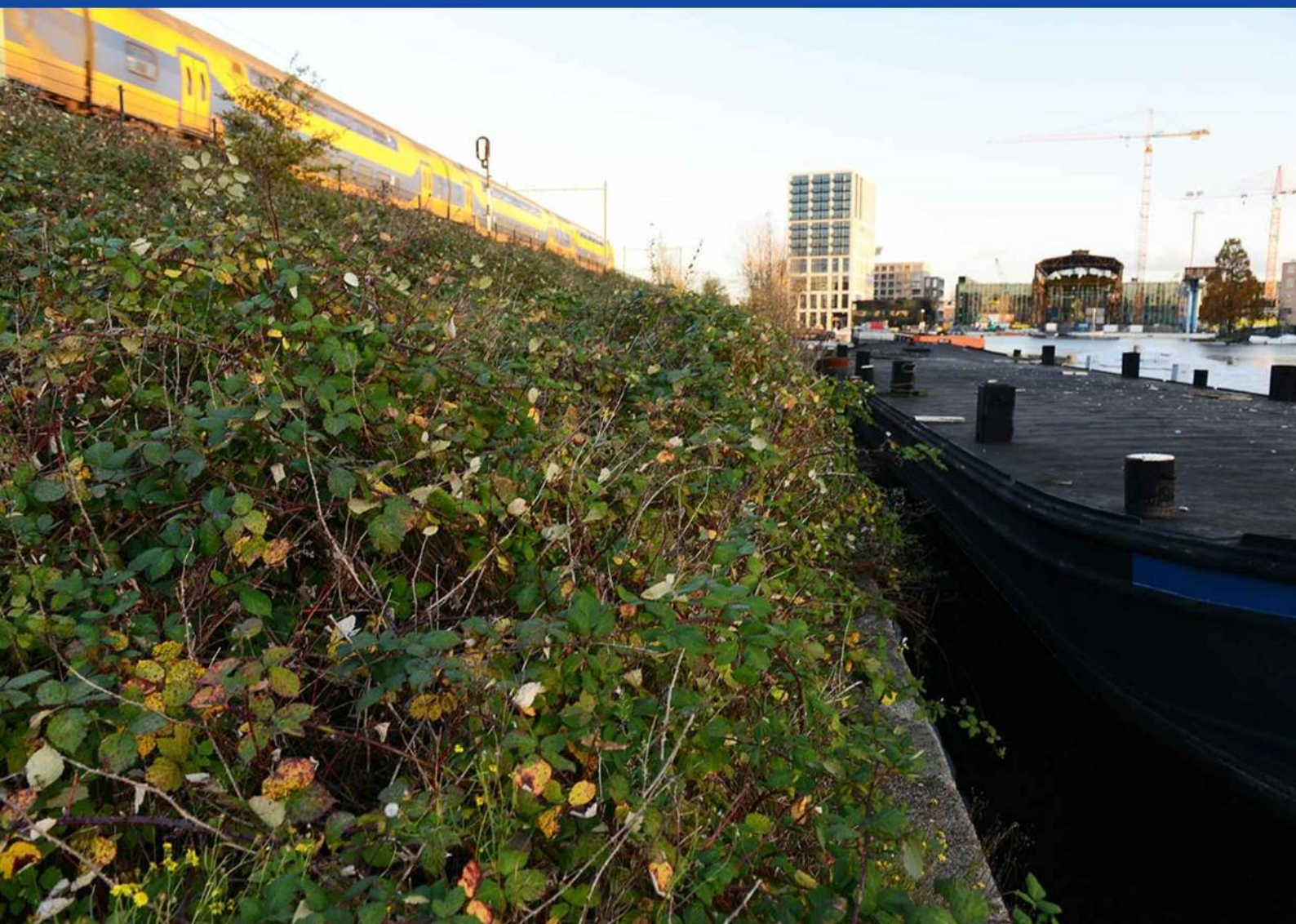
Bewoners menen dat de gemeente had moeten wachten met de voorbereidende werkzaamheden (de aanleg van de plasdraszone, met een damwand die feitelijk niet meer verwijderd kan worden), in ieder geval totdat er een nieuw ontwerp zou liggen dat concreet (en onafhankelijk getoetst) zou leiden tot vertrouwen dat het fietspad, de kruising én de Dijksgracht West straks daadwerkelijk veilig zullen kunnen worden.

Daarbij menen de bewoners dat, gezien de essentiële rol die het fietspad speelt bij het ligplaatsencluster, het besluit om het in deze vorm te gaan aanleggen – zelfs ook nu het al besloten en vergund is – toch ook onderdeel moet zijn van de brede belangenafweging. Ook daarom betreuren de bewoners dat de gemeente daar niet op heeft willen wachten.

Volgens de bewoners zou ook heel wel een heel ander soort fietspad denkbaar zijn geweest, met minder aantasting van bestaande natuur, minder te maken met de vervuiling, en voor veel minder geld. Een door de bewoners aangedragen ontwerp is door de gemeente nooit bekeken, omdat het besluit immers gevallen was.

5 Natuur

1 Inleiding
2 Compensatiegroen
3 Waterbodemvervuiling
4 Dijksgracht Oost en de structuur van natuurbescherming
5 En nog terzijde: Groenzone en de mogelijkheid van een openbaar park



1. Inleiding

Het ligplaatsencluster en het fietspad hebben impact op de bestaande natuur. In dit hoofdstuk zullen wij achtereenvolgens op verschillende aspecten ingaan.

Fietspad
Er is een fietspad gepland onderaan het talud langs de noordzijde van de Dijksgracht Oost. Het besluit daarvoor is al genomen in 2018 (zie verder hoofdstuk 4).
Doel: Het fietspad is relevant voor de discussie over het ligplaatsencluster. Het is voorwaardelijk voor de ligplaatsen omdat het de enige toegang zal zijn tot de steigers en de ligplaatsen. Los daarvan vindt de gemeente dat het fietspad noodzakelijk is voor de ontsluiting van Oostenburg Noord.
Ontheffing Wnb: Voor de aanleg van het fietspad is het noodzakelijk dat het bestaande groen langs het talud wordt verwijderd. Dat groen fungeert als foerageergebied van de beschermde gewone dwergvleermuis. De gemeente moest dan ook bij de provincie ontheffing vragen van de Wet natuurbescherming (Wnb), en daarbij motiveren dat er geen alternatieven zijn die minder of geen effect hebben op het foerageergebied. De gemeente motiveerde bij de aanvraag dat het fietspad noodzakelijk is als schakel in het Hoofdnet Fiets tussen Oostenburg Noord en het Centraal Station.
Compensatiegroen: De ontheffing is verleend onder de voorwaarde dat compensatiegroen zou worden aangelegd. Dus voordat foerageerlocaties gekapt mogen worden, moeten alternatieve foerageerlocaties zijn gerealiseerd die vanaf dat moment als foerageergebied kunnen dienen. Feitelijk komt het erop neer dat wat is weggehaald, ook weer moet worden teruggebracht. De gemeente legt daarom een plasdraszone aan, en moet daarnaast zorgen voor nieuwe begroeiing op de oevers aan de overkant.
Aan de orde zijn vragen als: hoe staat het met de compensatiebegroeiing? Hoelang duurt het voor de plasdraszone en de begroeiing langs de kades aan de overkant genoeg gegroeid zijn, en hoe en door wie wordt dit beoordeeld?

Waterbodemvervuiling
Het slib van de waterbodem over de hele Dijksgracht is ernstig vervuild, aldus Waternet na onderzoek in 2023. Rond de zomer van 2024 zal door het bestuur van Waternet een saneringsplan worden vastgesteld. De sanering staat in de planning voor 2025.

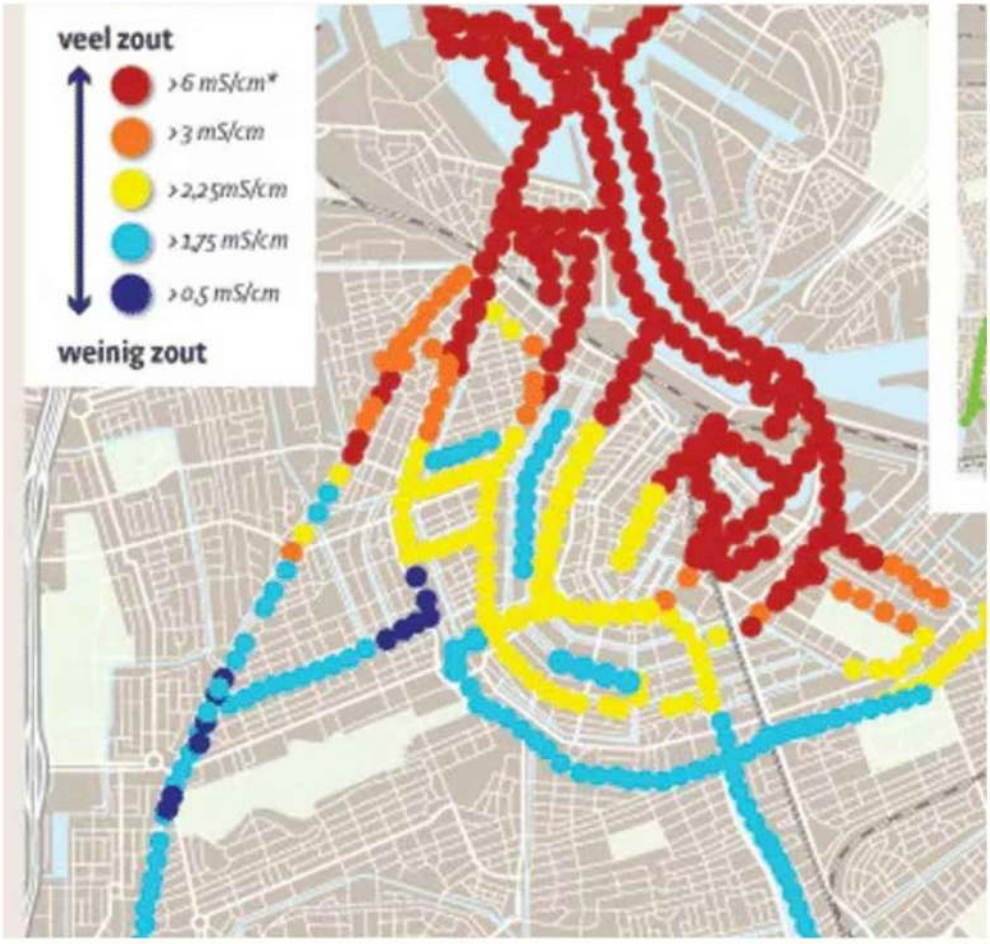
Structuur Natuurbescherming
Het talud langs het spoor is onderdeel van de Ecologische Structuur. Het fietspad grenst daaraan en voor het fietspad moet een deel worden gekapt. Uiteindelijk moet het talud worden herbeplant. Wat betekent het systeem van natuurbescherming en het referendum over het Concept Beleidskader Hoofdgroenstructuur voor het project?

2. Compensatiegroen

Aanleg, groei en planning
Het nieuwe groen moet komen in een plasdraszone langs de kade van de Dijksgracht Oost, ten minste 2,5 meter breed en met een oppervlakte van ten minste 1300 m2. Het talud moet na de kap en na aanleg van het fietspad weer ingezaaid en beplant worden. Daarnaast zal langs de Marinierskade en de Kattenburgerkade over een minimale lengte van 500 meter en minimaal 5 meter breed een haag moeten komen van

inheemse bloemdragende struiken, met rondom de haag inheems bloemrijk zaaigoed. In 2022 is er al gewerkt aan de haag en is ingezaaid, maar met teleurstellend resultaat. Eind 2022 zijn nieuwe struiken geplant die niet zijn aangeslagen. Medio 2023 is een deel van de puinlaag onder het gras verwijderd, en daar is in september / oktober bloemrijk gras ingezaaid. Begin 2024 was er niet veel opgekomen. In het voorjaar van 2024 is opnieuw geploegd en ingezaaid en er zijn hekken geplaatst om te voorkomen dat de strook belopen zou gaan worden.

De gemeente verwacht dat het één à twee groeiseizoenen duurt voordat de plasdraszone én de begroeiing langs de Kattenburgerkade en de Marinierskade zodanig is gegroeid dat die volledig kan dienen als compensatie voor het te verwijderen groen. De bewoners hebben hun twijfels of dat gaat lukken. Het Kennisdocument Gewone dwergvleermuis, opgesteld door de organisatie BIJ12 (zie hieronder) spreekt over een gemiddeld benodigde groeiperiode van twee tot drie jaar voor een vervangend foerageergebied. De gemeente gaat er op basis van ervaringen in de binnenstad met vergelijkbare projecten vanuit dat de plasdraszone twee groeiseizoenen nodig heeft om voldoende te kunnen groeien.
Bewoners wijzen erop dat de omstandigheden in de Dijksgracht Oost verschillen met die in de gracht. Zo is er bijvoorbeeld meer wind over het water dan in de grachten, en ook is volgens Waternet het zoutgehalte van het water in de stad niet overal hetzelfde. Het water in de buurt van het IJ is 6x zouter dan in de zuidelijke grachten.



Bron: Waternet, 2011

De gemeente is begonnen met de aanleg van de plasdraszone in maart 2024. Er is gestart met het plaatsen van de damwanden, vervolgens wordt zand en klei aangebracht en daarna gaat de beplanting erin.
De bewoners zijn niet gelukkig met het feit dat de gemeente is gestart met de realisatie van de plasdraszone. Zij geven aan dat het bestemmingsplanproces en het bijbehorende extra traject zou kunnen leiden tot nieuwe inzichten of besluiten. Zo is de toekomstige veiligheidssituatie van de kruising van het fietspad met de Kattenburgerstraat een punt van zorg (zie verder hoofdstuk 4, Fietspad). De bewoners geven mee dat de investering in een plasdraszone als alternatief foerageergebied niet nodig zou zijn als de gemeente had besloten te wachten tot de realisatie van de groenzone door ProRail (voorzien vanaf 2030). Het fiets-voetpad had in dat geval na 2030 kunnen worden gerealiseerd.

Toets
De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (vergunningverlener in het kader van de Wet natuurbescherming) beoordeelt de geplande compensatie alleen aan het begin van het traject: dat is bij de toets in het kader van de behandeling van de ontheffingsaanvraag. Daarna is het aan de initiatiefnemer (in dit geval de gemeente) om de compensatie te realiseren en in stand te houden. Het is ook de gemeente die beoordeelt of de compensatie voldoende is gegroeid. Als daar twijfel over bestaat, kan er een handhavingsverzoek worden ingediend bij de omgevingsdienst om de staat van de compensatie ter plekke te controleren.
Bij de Dijksgracht Oost zal de beoordeling plaatsvinden door de gemeentelijke ecoloog en mogelijk door het door de gemeente betrokken ecologisch bureau. Indien uit de beoordeling blijkt dat de compensatie voldoet, kan gestart worden met het verwijderen van het groen op het talud. De gemeente heeft met bewoners afgesproken om vooraf de beoordeling van het foerageergebied te delen met de omgevingsdienst, en daarbij de omgevingsdienst te vragen om de situatie zelf op locatie te komen beoordelen. De compensatie wordt getoetst aan de eisen die er bestaan ten aanzien van de habitat van de betrokken soort. In dit geval gaat dat in het bijzonder om (wel) voedselaanbod en (geen) lichtverstoring. De basale norm met betrekking tot het voedselaanbod is, kort weergegeven, dat alles wat is verwijderd, ook wordt gecompenseerd.
BIJ12 is een uitvoeringsorganisatie van het Interprovinciaal Overleg. Ze heeft als taak onder andere het ondersteunen van provincies bij de uitvoering van natuurbeheer. Zo heeft BIJ12 onder andere een “kennisdocument” opgesteld over de beschermde gewone dwergvleermuis. In het kader van het extra traject heeft de gemeente toegezegd dat bewoners te zijner tijd BIJ12 kunnen vragen een rol te spelen bij de uiteindelijke toets.

3. Waterbodemvervuiling Dijksgracht Oost

Waternet heeft onderzoek gedaan naar vervuiling in de wateren rond de Oostelijke Eilanden.
Op 4 juli 2023 schreef Waternet in een brief aan omwonenden:

> *“(...) Dijksgracht Oost: Uit het onderzoek blijkt dat de sliblaag in alle monsters wel sterk verontreinigd is met concentraties boven de interventiewaarde. De interventie-waarde voor het slib wordt overschreden door de aanwezigheid van zware metalen en PAK (teerproducten). De vaste bodem onder het slib is niet verontreinigd. (...) De resultaten geven voldoende aanleiding om een saneringsplan uit te werken. In*

het saneringsplan staat hoe we de verontreiniging aanpakken. We kunnen waar mogelijk het verontreinigd slib verwijderen of afdekken. In dit plan werken wij uit waar en hoe we de waterbodem kunnen saneren met de beschikbare financiële middelen.
Welke factoren zijn van invloed op het saneringsplan? *De mate van verontreiniging, of de kademuur eventuele afgraving aankan, de omgeving, beschikbare ruimte, kosten in verhouding tot de financiële middelen.*
Wanneer is het saneringsplan definitief? *De saneringsplannen worden in de 2e helft van 2024 voorgelegd aan het bestuur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Als zij akkoord gaat met de aanpak, dan zou de sanering in de winter van 2025/2026 kunnen starten. Deze planning kan nog wijzigen door andere saneringsopgaves in de stad."*

De gemeente is in maart 2024 begonnen met het intrillen van een damwand in de bodem van de Dijksgracht. Achter de damwand wordt zand gestort, en daarop komt grond en beplanting. De gemeente is van mening dat de invloed van de werkzaamheden op de bodemvervuiling beperkt zal zijn. Er zal volgens de gemeente enige omwoeling van bodemmateriaal plaatsvinden, maar dit materiaal zal daarna opnieuw bezinken naar de bodem. De ecologische toestand in de definitieve situatie na de aanleg van de plasdraszone is volgens gemeente beter dan vóór aanleg van de plasdraszone. Bewoners wijzen erop dat de volledige sanering van de bodem door Waternet door het aanleggen van de plasdraszone niet meer mogelijk is. De damwanden zullen nooit meer verwijderd kunnen worden zonder dat, bij wegvallen van de afdekkende lagen, het vervuilde slib alsnog vrijkomt.
Bewoners zijn er niet gerust op dat de plasdraszone en ook aanleg van het fietspad niet zal leiden tot vrijkomen van vervuiling. Zij wijzen erop dat niet is uitgesloten dat ook die grond op het talud vervuild is. Ook op andere plekken in of langs de Dijksgracht Oost en elders, zoals aan het eind van de kade bij het Inntel hotel, en ook in de Wittenburgervaart, is in het verleden vervuiling vrijgekomen.

4. Dijksgracht Oost en de structuur van natuurbescherming

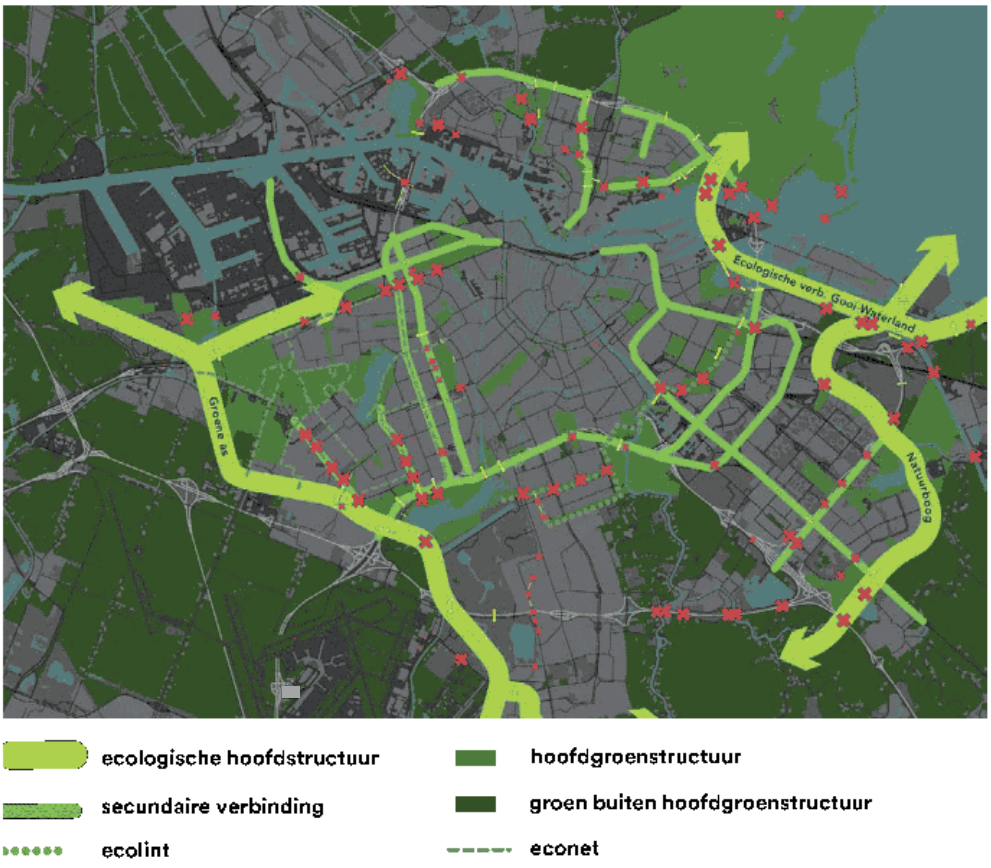
In februari 2011 werd de structuurvisie *"Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam"* vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. In deze structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. Die nadere precisering kwam in 2012 met de ***Ecologische Visie***.

Deze ***Ecologische Visie*** is onder meer gericht op het bevorderen van de biodiversiteit. Met de vaststelling door de raad in juli 2012 is de visie onderdeel geworden van de Structuurvisie Amsterdam 2040 die, zoals gezegd, al in februari 2011 was vastgesteld. De Ecologische Visie is als het ware de nadere uitleg van de structuurvisie.

In de Ecologische Visie is het talud langs de Dijksgracht Oost bestempeld als onderdeel van de ***ecologische structuur***.



Kaartje ecologische structuur (https://maps.amsterdam.nl/ecopassages/)



Uit: Structuurvisie Amsterdam 2040, vastgesteld door de gemeenteraad februari 2011, Pagina 305

De Dijksgracht Oost werd, met de vaststelling van de Ecologische Visie, binnen de ecologische hoofdstructuur beschouwd als 'secundaire verbinding'. De Ecologische Visie werd na vaststelling feitelijk onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op pagina 139 van de Ecologische Visie wordt ingegaan op de rol en betekenis van deze verbindingszones. Amsterdam formuleert het daar als volgt:

"Amsterdam wil de ecologische structuur respecteren en, in overleg met de betrokken stadsdelen en taludbeheerders, verder verbeteren. Daarom zal de ecologische structuur van Amsterdam nader worden uitgewerkt in een ecologische visie, die na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van deze structuurvisie zal worden beschouwd."

Ook wordt in de Ecologische Visie gesproken over de betekenis van de ecologische structuur bij besluitvorming:

"Status ecologische visie en beleid: Na vaststelling van de raad zal deze ecovisie als een onderdeel van de structuurvisie worden beschouwd. Als ruimtelijke plannen aan B & W ter toetsing worden voorgelegd, dan is deze ecovisie een van de stukken die wordt gebruikt als toetsingsinstrument bij ruimtelijke plannen en als richting bepalend beleidsdocument. (...)
Als ruimtelijke plannen in aanmerking komen voor centraal stedelijke toetsing, dan zullen die plannen met deze ecovisie beoordeeld worden. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan.
Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig."

Met de Amsterdamse Ecologische Structuur is ecologie beter beschermd in de toetsings- en planvormingscyclus van gebiedsontwikkelingen. Het belang van de natuur staat in deze gebieden altijd bovenaan. De gemeente formuleerde het in 2016 aldus:

"Met de vaststelling van structuurvisie 'Amsterdam 2040: economisch en duurzaam' vroeg de Raad om een uitwerking en precisering van een specifieke Ecologische structuur. Na de vaststelling door de Raad in 2012 wordt de ecologische visie en de daarbij behorende ecologische structuur als een uitwerking van de structuurvisie beschouwd. Dat betekent dat ruimtelijke plannen aan deze visie zullen worden getoetst. Daarbij wordt gelet op het volgende beleidsuitgangspunt: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de Hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig."
Bron: gemeente Amsterdam, natuurwaarden in kaart, 2016

In 2020 kwam de ***Groenvisie 2020-2050*** (vastgesteld door de gemeenteraad 21 december 2020), Hierin werd vastgelegd dat de ecologische structuur wordt opgenomen in de Hoofdgroenstructuur, en dat die voor het opstellen van de Omgevingsvisie zal worden geactualiseerd.
Er staat (pagina 62) :

"De huidige Hoofdgroenstructuur (HGS), zoals die is opgenomen in de Structuurvisie 2040, wordt geactualiseerd zodat deze kan worden opgenomen in de Omgevingsvisie. In het Omgevingsplan worden vervolgens meer details opgenomen over de HGS. We streven met de nieuwe HGS naar een aaneengesloten netwerk. Waar dat mogelijk is integreren we de Ecologische structuur, de Hoofd-bomen-structuur, het Groennet en de Groene straten- en padenkaart in de nieuwe HGS."

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Dit document fungeert als het wettelijk verplichte instrument van de nieuwe Omgevingswet. Deze omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040, maar daarbij zijn twee uitzonderingen geformuleerd, namelijk a) het hoogbouwbeleid en b) de Hoofdgroenstructuur (zoals deze integraal was opgenomen in de structuurvisie). Op deze twee onderwerpen blijft het bestaande beleid van kracht tot ter zake vervangend beleid is vastgesteld.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 staat wel het volgende:

> *"Bovendien voegen we de bestaande ecologische structuur van Amsterdam toe aan de hoofdgroenstructuur, zodat er aandacht is voor mens én dier. Deze ecologische structuur stamt uit 2012 en kende tot nu toe een eigen beschermingsregime. Door deze in de hoofdgroenstructuur op te nemen krijgt deze dezelfde status."*

Er kwam vervolgens een concept *Beleidskader Hoofdgroenstructuur* (besproken in de gemeenteraad januari 2023 – niet vastgesteld). Daarin was de volledige Dijksgracht Oost opgenomen als "Groene Verbindingszone". Het concept beleidskader is met die tekst aan bewoners voorgelegd in de inspraakprocedure.

Daarna is binnen de gemeente geconstateerd dat bij de classificering geen rekening was gehouden met het reeds (2019) bestuurlijk vastgestelde en vergunde fiets-voetpad op de kade. Op basis daarvan is in de volgende tekst, het definitief Beleidskader Hoofdgroenstructuur (nog niet vastgesteld), de classificering aangepast. In de nu voorliggende tekst is het talud aangewezen als "Groene Verbinding" en "Stadsnatuur verbinding", conform de huidige grens van de ecologische structuur. De beoogde uitbreiding van het beschermde gebied en de mate van bescherming is door de aanpassing teruggebracht.

Bewoners vinden dat dit punt relevant is voor het ligplaatsencluster. Bij de heroverweging en vaststelling van het ontwerp fietspad in de stadsdeelcommissie in 2023, is niet betrokken dat de komst van het fietspad ertoe zou leiden dat de voorgenomen beschermde status van de natuur rond de Dijksgracht Oost zou worden teruggedraaid. Een grotere mate van bescherming zou impact hebben gehad op de komst van het fietspad, en vervolgens dus ook op de komst van het ligplaatsencluster.

De raad heeft het *Beleidskader Hoofdgroenstructuur* nog niet vastgesteld, omdat vanuit Amsterdamse bewoners inmiddels een raadgevend referendum is georganiseerd over het toekomstige beleidskader. Amsterdammers kunnen dan zeggen of ze voor of tegen de nieuwe hoofdgroenstructuur zijn. Het referendum vond plaats op donderdag 6 juni 2024, tegelijkertijd met de verkiezingen voor het Europees parlement. Tot het moment dat een nieuw *Beleidskader Hoofdgroenstructuur* is vastgesteld, gelden nog de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie 2040 en dus ook de status van bescherming voor de Dijksgracht Oost.

De Technische Advies Commissie (TAC) heeft in het kader van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost een advies uitgebracht (februari 2023 – bijlage 20 bij het bestemmingsplan). De TAC is specifiek ingesteld om adviezen te geven en plannen te toetsen aan de Hoofdgroenstructuur. De TAC constateert in haar advies dat de plangrenzen van het bestemmingsplan Dijksgracht Oost en de Ruimtelijke Visie buiten de Hoofdgroenstructuur vallen. Vervolgens beziet de TAC de plannen vanuit het *nog niet vastgestelde* nieuwe Beleidskader Hoofdgroenstructuur, waarin het gebied – dus

na de wijziging in verband met de komst van het fiets-voetpad – aangewezen zou worden als *groene verbinding / stadsnatuur*. Vanuit dat toetsingskader komt de TAC in grote lijnen tot een positief advies.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de Dijksgracht Oost is het gebied bezien als gebied dat ***niet*** valt onder de ecologische structuur / hoofdgroenstructuur met bijbehorende bescherming. Er is nog geen nieuw beleidskader vastgesteld, en dus geldt nog het oude beleid. Dat betekent dat het talud langs de Dijksgracht Oost op dit moment als verbindingszone bescherming geniet onder de ecologische structuur en de Ecologische Visie.

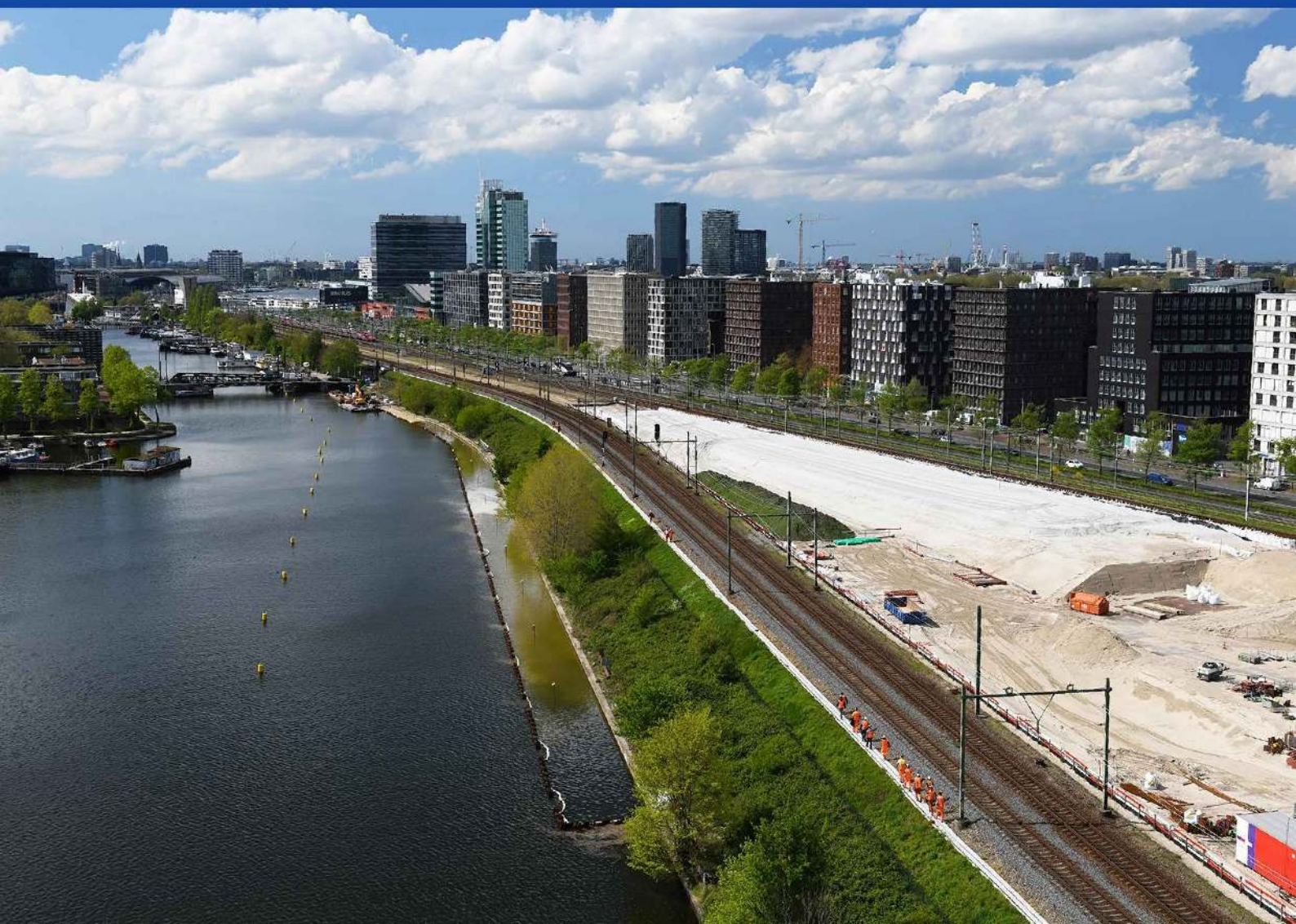
Wat er met de voorliggende plannen voor de Hoofdgroenstructuur zal gebeuren, is nog onduidelijk. Het kan zijn dat na het referendum de voorliggende tekst wordt gewijzigd of van tafel gaat. Het gevolg van dat alles is onzeker, ook of een en ander gevolgen zal hebben voor de beschermingsstatus van de Dijksgracht Oost en omgeving en voor het project ligplaatsencluster Dijksgracht Oost.
Dit punt verdient aandacht bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Dijksgracht Oost.

5. En nog terzijde: Groenzone en de mogelijkheid van een openbaar park

In het gebied rond de Dijksgracht Oost is er nog een ontwikkeling die betrekking heeft op groen. Door de aanleg van de *dive-under* ontstaat langs het spoor aan de zijde van de Dijksgracht Oost meer ruimte. Het terrein is in eigendom is bij ProRail, dat het na afronding van de werkzaamheden zal inrichten als groenzone. Hiervoor is een ontwerp opgesteld.
De gemeente heeft de wens om van deze groenzone een openbaar park te maken. Mocht dat tot de mogelijkheden behoren, dan moeten er naast groen ook paden komen, evenals openbare verlichting en straatmeubilair. Een park heeft beheer en onderhoud nodig, maar de gemeente heeft vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd, niet voor aanleg en niet voor onderhoud. Er zijn formele afspraken nodig tussen gemeente en ProRail over gebruik, inrichting, beheer en onderhoud van het park en over de financiële kanten van de zaak.

6 Financiën

1. Kostenramingen en budget
2. Collegebesluit 2022 – exploitatie aan de markt laten
3. Nieuw inzicht 2023
4. Versobering en bezuiniging
5. Nabije toekomst



Dit hoofdstuk geeft inzicht in de geraamde kosten van het project Dijksgracht Oost en laat zien hoe de financiën zich door de tijd hebben ontwikkeld.

1. Kostenramingen en budget

In 2021 zijn de totale kosten in beeld gebracht op basis van het schetsontwerp (SO) zoals dat was opgenomen in de Ruimtelijke Visie. Het betreft de kosten van het fietspad, inclusief het herstel van de kademuur en de aanleg van de plasdraszone, en daarnaast de kosten voor het ligplaatsencluster en het spoorpark.

In 2023 lag er een definitief ontwerp (DO) voor het fiets-voetpad. Op basis hiervan is een nieuwe raming gemaakt van de kosten van het fietspad, de groencompensatie (de plasdraszone) en de kademuurwerkzaamheden. Het DO is vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en vervolgens heeft het college op basis van de raming het budget vrijgegeven.

Ook is in 2023, nog steeds op basis van het schetsontwerp uit de Ruimtelijke Visie, een herziene raming gemaakt van het ligplaatsencluster. De kosten voor de laad-voorziening zijn ten opzichte van 2021 verder uitgewerkt.

Het overzicht hieronder geeft de geraamde kosten weer per deelproject, onderverdeeld per jaar.

Kosten per project	2021 schetsontwerp raming	2023 uitvoeringsbesluit definitief ontwerp fietspad	2023 raming schetsontwerp ligplaatsen
Fietspad			
Aanleg fietspad	1,01 miljoen	3,82 miljoen	-
Groencompensatie	2,03 miljoen	4,85 miljoen	-
Herstel kademuur	4,87 miljoen	1,50 miljoen	-
Subtotaal fietspad	**7,9 miljoen**	**10,17 miljoen**	-
Ligplaatsencluster	10,63 miljoen	-	14,75 miljoen
Totaal fietspad/ ligplaatsencluster	**18,5 miljoen**	**24,92 miljoen**	
Spoorpark	2,74 miljoen	-	niet van toepassing

Het spoorpark is in de raming van 2023 niet meer meegenomen omdat er komende jaren geen zicht is op uitvoering. Het spoorpark zou op zijn vroegst in 2030 kunnen worden aangelegd. De jaarschijven in de begroting reiken niet verder van 2028.

Het is duidelijk dat de kosten in de afgelopen jaren zijn gestegen. Dit is te verklaren door wijzingen in en uitwerking van het ontwerp, gestegen grondstofprijzen en de vrij forse inflatie sinds 2022. De indexatie is naar boven bijgesteld.

2. Collegebesluit 2022 – exploitatie aan de markt laten

Begin 2022 heeft het college ingestemd met het vervolg van de Dijksgracht Oost, uitgaande van de raming uit 2021 op basis van het schetsontwerp in de Ruimtelijke Visie. Het college heeft er toen voor gekozen het project in te steken als een commercieel te exploiteren project. Dit zou betekenen dat een marktpartij een deel van de investering op zich zou nemen waarbij die dan ook de opbrengsten zou ontvangen. Uit een uitgevoerde businesscase van adviesbureau Royal HaskoningDHV uit 2021 bleek dat dit rendabel zou zijn op voorwaarde dat de gemeente de onrendabele top zou financieren. Die onrendabele top zou neerkomen op 4,3 miljoen euro. Dit zou betekenen dat de gemeente, naast de kosten voor het fiets-voetpad (10,17 miljoen) verantwoordelijk is voor 4,3 miljoen euro ten behoeve van het ligplaatsencluster. Het restant van de kosten zou dan gefinancierd worden vanuit de businesscase, dus door een marktpartij.

3. Nieuw inzicht 2023

Na vervolgonderzoek is duidelijk geworden dat het door de markt laten exploiteren van het ligplaatsencluster toch te veel bezwaren met zich mee brengt. De belangrijkste argumenten om van het idee af te stappen waren:

- Doordat de grond in eeuwigdurende erfpacht uitgegeven dient te worden voor een dergelijke constructie, verliest de gemeente grip op toekomstige ontwikkelingen.
- De gemeente heeft weinig grip op welke vaartuigen daar dan gaan liggen.
- Met een exploitant heeft de reder geen vrije keuze van energieleverancier, aangezien de exploitant verantwoordelijk is voor de infrastructuur. Dit strookt niet met het huidige beleid rondom laadvoorzieningen dat begin 2024 is vastgesteld.

De gemeente legt dus toch zelf het ligplaatsencluster aan en doet daarmee zelf de volledige investering. Dat leidt tot hogere investeringskosten. Deze investering zou op termijn rendabel te maken zijn door het vragen van een vergoeding voor de voorzieningen, het heffen van precario en, in lijn met de recent vastgestelde laadstrategie, de verkoop van de elektravoorziening aan de gebruikers (de zogenaamde koop/terugkoopregeling). Men gaat daarbij uit van een terugverdientijd binnen de levensduurtermijn van de steigers. Dit wordt momenteel verder uitgewerkt.

In 2023 werd de dekking als volgt opgebouwd :

Fiets-voetpad: De 11 miljoen euro voor het fiets-voetpad, inclusief de kademuur, de groencompensatie (plasdraszone) en het spoorpark werd gedekt vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF), Stadsbehoud (onderhoud kademuur) en Programma Bruggen en Kademuren (PBK).
In het najaar van 2023 heeft het college ingestemd met het vrijgeven van het projectbudget van 10,7 miljoen euro voor het fiets-voetpad, kademuur en groencompensatie. Dat is net iets meer dan de raming. Dit bedrag is dus als budget vrijgegeven en wordt besteed aan de werkzaamheden die in maart 2024 zijn begonnen.

Ligplaatsencluster: geraamde kosten op basis van het schetsontwerp Ruimtelijke Visie: 14,75 miljoen. Dat is 11,3 miljoen voor fase 1 (26 ligplaatsen) en in totaal 14,75 miljoen voor alle 40 ligplaatsen.

4. Versobering en bezuiniging

Begin 2022 waren al aspecten van het plan versoberd. Zo werd besloten het beoogde spoorpark in eerste instantie in te richten als een niet toegankelijk “kijkpark”. Omdat de kosten voor de gemeente zijn gestegen door de eerder genoemde redenen is binnen de gemeente verdere versobering en besparing onderzocht. Zo zouden de steigers smaller en minder fraai kunnen worden uitgevoerd en de inkoop efficiënter kunnen worden ingezet.

Wegens de werkzaamheden van ProRail, die tot 2030 aan het laatste stuk van de kade aan het werk zou zijn, zou de uitvoering altijd al gefaseerd plaatsvinden. Eerst zou begonnen worden met 26 van de 40 ligplaatsen. De laatste 14 zouden pas na 2030, na voltooiing van het werk van ProRail, worden aangelegd.
Nu wordt echter ook expliciet vanuit de financiële situatie naar deze planning gekeken en overweegt men de scope van het ligplaatsencluster in eerste instantie te verkleinen naar 26 ligplaatsen voor de passagiersvaartuigen. Zo zal eerst financiële dekking kunnen worden geregeld voor fase 1 (maximaal 26 ligplaatsen). Of er sprake kan zijn van uitbreiding naar de beoogde 40 ligplaatsen, daarover hoeft pas medio 2027/2028 worden besloten.

Met de geplande versoberingen worden de kosten geschat op 9,4 miljoen voor de 26 ligplaatsen en na mogelijke voltooiing van 40 ligplaatsen tot 12,2 miljoen (huidig prijspeil). Ten opzichte van het collegebesluit in 2022 betekent dit nog steeds een forse stijging aan kosten, waar de eerder gereserveerde 4,3 miljoen niet toereikend voor is. Er zijn dus andere dekkingsbronnen nodig.

Eerder werd die 4,3 miljoen euro voor een groot deel gedekt vanuit het Fonds Stadsverbetering (voormalig SMF), aangevuld vanuit Programma Bruggen en Kademuren (PBK) en assetmanagement. Nu, als gevolg van het besluit van de gemeente zelf de ontwikkeling van het cluster ter hand te nemen, wordt er naast dekking uit PBK en assetmanagement, ingezet op dekking vanuit het investeringsstelsel. In het najaar 2024 zal het college bij de behandeling van de begroting daarover een besluit nemen.

5. Nabije toekomst

Eind 2024 wordt een aangepast ontwerp verwacht en op basis daarvan wordt een nieuwe raming opgesteld. Ook worden er keuzes gemaakt over het voorzieningen-niveau en de wijze van exploitatie en beheer van het ligplaatsencluster.
Bij de behandeling van de begroting in het najaar wordt door het college een besluit genomen of de aangevraagde middelen ook worden toegekend. Bij dit besluit wordt de mate van rendabiliteit meegewogen.

Het besluitvormingsproces van het bestemmingsplan valt onder de oude wetgeving en dus is er de eis van de financiële uitvoerbaarheid. Er moet dan ook perspectief zijn op uitvoering en dus moet er, bij de behandeling van het bestemmingsplan, ook helderheid zijn dat er voldoende financiële ruimte is of in de toekomst zal zijn.

7 Reflectie: lessen uit project Dijksgracht Oost

1. Inleiding
2. Visieontwikkeling op buurtniveau: democratisch gat
3. Dijksgracht Oost besluitvorming
4. Oproep



1. Inleiding

In het proces van het Extra Traject heeft de kerngroep met enige regelmaat ook op een wat abstracter niveau van gedachten gewisseld over de achtergrond van het project ligplaatsencluster Dijksgracht Oost. Er is gesproken over de geschiedenis, het proces van besluitvorming, de complexiteit van het project en de betekenis van de veelheid aan ontwikkelingen in dit gebied.

Zo kwam bijvoorbeeld de vraag op: hoe kijken wij, en hoe kijken de verantwoordelijken binnen de gemeente, nou eigenlijk naar dit ligplaatsencluster in het kader van alle ontwikkelingen in het gebied? Bestaat er een gebiedsgerichte visie of een gebiedsgericht beleid dat handvaten biedt om een plan in brede zin te beschouwen of te toetsen? En in het verlengde kwam de vraag op: hoe en waar, en op basis waarvan, wordt binnen het bestuur en binnen de Amsterdamse politiek in een vroeg stadium nagedacht over hoe een plan zich verhoudt met de omgeving en de ontwikkelingen aldaar? Bestaan er beleidskaders die helpen projecten in onderling verband te beschouwen? Is er een kader dat relevant zou kunnen zijn voor de Dijksgracht Oost?

Bestaande bestemmingsplannen zijn gericht op de feitelijke inrichting en uitvoering van een specifiek project en zijn niet in eerste instantie bedoeld als leidraad of aanknopingspunt voor het ontwikkelen van een meer omvattende visie. En er zijn beleidsstukken, bedoeld als brede-visiedocumenten, die indirect raken aan het gebied van de Oostelijke Eilanden maar die bieden weinig houvast. Voorbeelden zijn de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam' die in 2011 werd vastgesteld. Vervolgens werd In 2021 de 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050' vastgesteld waarin verder vooruit wordt gekeken. Deze documenten bieden geen precieze beleidsuitgangspunten voor de ontwikkeling van de verschillende wijken en buurten in stad. De omgevingsvisie schetst in grote lijnen waar we met de hele stad en in relatie met de gebieden om de stad, op moeten koersen en wat als houvast kan dienen voor de ontwikkeling in de komende 30 jaar. Er staat bijvoorbeeld: *"Naar 2050 willen we de kracht van de diversiteit binnen de stad versterken door de verschillende delen van de stad op eigen voorwaarden en naar eigen behoeften verder te ontwikkelen. Niet als opzichzelfstaande werelden, maar als integraal onderdeel van het geheel."*

Deze visiedocumenten zijn te breed en te algemeen om te kunnen dienen als richtinggevend document voor ontwikkelingen in buurten of wijken van de stad, bijvoorbeeld ten aanzien rond de Oostelijke Eilanden.

2. Visieontwikkeling op buurtniveau: democratisch gat

De indruk bestaat dat er weinig momenten zijn waarop er binnen de gemeente (college, raad, dagelijks bestuur van het stadsdeel en stadsdeelcommissie) inhoudelijk wordt stilgestaan bij vragen als: Wat is dit voor buurt, wat gebeurt hier, wat zouden hier goede ontwikkelingen zijn en wat zouden minder gunstige ontwikkelingen zijn dit gebied? Wat zouden we willen? En: Aan welke uitgangspunten dienen toekomstige ontwikkelingen te voldoen?

Visieontwikkeling en beleidsontwikkeling op buurtniveau is lastig. Het heeft, lijkt het, te maken met de bestaande bestuurlijke structuur van de stad en de vastgestelde verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Vanuit de centrale stad

(college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad) vindt beleidsontwikkeling plaats waarbij men zich veelal richt op (stads-)brede thema's zoals bereikbaarheid, toerisme en verduurzaming. Dit beleid heeft een effect op de hele stad, maar er wordt daarbij niet expliciet gekeken naar de kleinere gebieden.
Als binnen de gemeente plannen of projecten op stadsdeelniveau (buurt- of wijkniveau) worden ontwikkeld, worden die in eerste instantie niet binnen de raad besproken. De raad lijkt daar vanuit de bestuurlijke structuur niet het geëigende orgaan voor te zijn, en daarbij is haar tijd schaars. In een later stadium is het plan uitgewerkt en zijn de kaarten meestal geschud. Er zal dan niet veel ruimte meer zijn voor bredere vragen of reflectie, bijvoorbeeld of dat project, op die plek, eigenlijk wel passend is, of wat de gevolgen zullen zijn voor de omgeving.

Het nadenken over de samenhang van ontwikkelingen binnen een wijk, over toekomstig beleid of een visie op een beperkt gebied, heeft binnen de bestaande bestuurlijke structuur, met een verlengd bestuur en een stadsdeelcommissie zonder mandaat, niet echt een plek.
Bewoners die geconfronteerd worden met concrete stedelijke plannen voor hun gebied en die vragen hebben over de samenhang van ontwikkelingen binnen een wijk, kloppen in de regel aan bij "hun" stadsdeelcommissie, maar die heeft geen bevoegdheid om beleid te formuleren of vast te stellen. Haar bevoegdheid beperkt zich tot het, gevraagd of ongevraagd, advies uitbrengen "over aangelegenheden die het stadsdeel betreffen". Deze adviezen zijn in beginsel gericht aan het dagelijks bestuur (DB) van het stadsdeel. De taak van het DB is, zoals vastgelegd in de Verordening op de stadsdelen, ziet in het bijzonder op de uitvoering van de door het college vastgelegde kaders. Ook adviseert het DB, na bespreking in de stadsdeelcommissie, het college van burgemeester en wethouders over plannen en voorliggende besluiten die direct relevant zijn voor het stadsdeel.

Maar al met al is er toch sprake van een vrij complexe structuur en een ingewikkelde verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de centrale stad en de stadsdelen. In beginsel heeft het stadsdeel de verantwoordelijkheid om ontwikkelingen op stadsdeel-, wijk- of buurtniveau in een groter verband te beschouwen en aspecten af te wegen. Het is echter de vraag of het bestuur voldoende mandaat heeft en ertoe in staat is om daadwerkelijk inhoud te geven aan die verantwoordelijkheid. En daarbij is het voor de stadsdeelcommissie vaak onhelder hoe en op welk moment ze effectief invloed kan hebben op stedelijke beleidsontwikkeling die gevolgen heeft voor (gebieden binnen) het stadsdeel.

Naast deze bestuurlijke structuur bestaat er een ambtelijke praktijk van gebiedsteams, gebiedsmanagers en gebiedsgericht werken. Deze structuur kan eraan bijdragen dat prioriteiten uit een gebied geïdentificeerd én geagendeerd worden bij de stedelijke directies. De praktijk is echter weerbarstig want de effectiviteit is afhankelijk van omstandigheden, van personen en van de ambtelijke dynamiek. En daarbij is niet gegarandeerd dat tijdens een traject sprake zal zijn van openheid en democratische controle. Ook participatie, tijdige toegang voor bewoners tot discussies of beleidsvoorbereiding, is niet gegarandeerd.

Dit alles leidt tot de constatering dat er sprake is van een democratisch gat. Binnen de bestuurlijke structuur van de stad is er geen gremium dat, bij het realiseren van legitieme stedelijke opgaven en ambities, daadwerkelijk verantwoordelijk én in staat is om beleid te ontwikkelen dat specifiek gericht is op een stadsdeel, wijk of buurt.

3. Dijksgracht Oost besluitvorming

De gang van zaken rond het dossier Dijksgracht Oost is illustratief. Het college was formeel verantwoordelijk voor het vaststellen van het project. De gemeenteraad heeft, anders dan vanuit de verdeling van verantwoordelijkheden verwacht had mogen worden, nooit inhoudelijk over het project gesproken. De raad werd pas over de uitgewerkte plannen geïnformeerd toen ze de – door het college vaststelde – Ruimtelijke Visie ter kennisneming kreeg toegestuurd. De raad zag geen reden het te bespreken. Daarmee was het formele traject van besluitvorming afgerond, zonder inspraakmogelijkheid voor bewoners of betrokkenheid van andere belanghebbenden. De stadsdeelcommissie heeft door de jaren heen over de Dijksgracht Oost vaak vragen gesteld aan het DB. Deze vragen, onder andere over de onderbouwing van het kennelijke besluit en de noodzakelijkheid dat het ligplaatsencluster er zou moeten komen, vielen tussen wal en schip. Het DB liet weten niets te kunnen ("mijn handen zijn gebonden", aldus het DB), en verwees de vraagstellers naar de wethouder. Vervolgens werden de bewoners door de gemeenteraad teruggestuurd naar het stadsdeel en ook de wethouder liet het daarbij.

Pas op het moment dat het bestemmingsplan in procedure zou komen werd, dankzij een advies van de stadsdeelcommissie, het uitzonderlijke extra traject in het leven geroepen, met de focus op de komende belangenafweging rond de vaststelling van het bestemmingsplan. De belangen zullen daar dus worden afgewogen, maar wat daarbij nog altijd wordt gemist is een brede visie op dit gebied, een samenhangend toekomstbeeld, een resultaat van een open discussie met inbreng van belanghebbenden.

4. Oproep

De huidige bestuurlijke structuur geeft onvoldoende garanties dat grote projecten – tijdig – worden bezien vanuit een geformuleerde visie op een gebied of op een wijk of buurt met een relatief beperkte omvang. Het proces van besluitvorming rond het project Dijksgracht Oost laat zien dat het problematisch is als er geen duidelijke vaststaande route bestaat om ervoor te zorgen dat een dergelijk stedelijk project begint met de ontwikkeling van een visie op gebiedsniveau. Zo'n route zou ook standaard plek moeten geven aan een open en transparant debat en aan participatie van belanghebbende bewoners en ondernemers.

Binnen de gemeente bestaat de overtuiging dat bewoners in de toekomst in toenemende mate een rol moeten spelen bij de ontwikkeling van projecten in de stad en mee moeten doen met de inrichting van de buurt. Het hoofdstuk "Samen Stad maken" uit de Omgevingsvisie 2050 is daarvan een belangrijk voorbeeld. Deze visie op meer directe en actieve betrokkenheid van bewoners stemt hoopvol. Maar tegelijkertijd is onvermijdelijk dat een dergelijk voornemen in de complexe werkelijkheid van de bestuursstructuur niet een, twee, drie zoden aan de dijk zet.

Vanuit het Extra Traject Dijksgracht Oost doen wij dan ook een oproep om, in het bijzonder als er projecten op stapel staan die impact hebben op de omgeving, regelmatig en systematisch visiedocumenten te ontwikkelen voor kleine gebieden van Amsterdam. Met deze visiedocumenten kan een gewenst toekomstbeeld worden geschetst en kunnen kaders worden geformuleerd waarbinnen – bij de ontwikkeling

van projecten – de verschillende relevante aspecten in kaart worden gebracht en afgewogen. Dan kan worden stilgestaan bij vragen als: wat gaat dit project precies betekenen, hoe verhoudt het zich met andere ontwikkelingen en wat betekent het zoal voor de buurt? Formeel komen degelijke vragen nu pas aan de orde bij een bestemmingsplanprocedure. En dat is te laat voor een werkelijke toets en open gedachtewisseling, met inbreng van alle betrokkenen.

Een buurtvisie kan eraan bijdragen dat men gerichter reflecteert op specifieke projecten, niet alleen wat betreft de geformuleerde doelstellingen en verondersteld nut of belang van dat project, maar ook met betrekking tot andere, bijkomende effecten. En als er in een vroeg stadium beleid of een visie wordt ontwikkeld, zal per definitie sprake zijn van participatie. Daarmee is betrokkenheid van belanghebbenden in een vroeg stadium gewaarborgd en kan veel narigheid later worden voorkomen. De nieuwe gemeentelijke participatieverordening sluit daar goed bij aan.

Hoe de besluitvorming rond de Dijksgracht Oost is verlopen en wat er in dit proces niet goed is gegaan, is een les voor de toekomst bij de totstandkoming van stedelijke projecten.
Wij roepen de gemeente, allen die betrokken zijn bij het inrichten van ons democratische systeem en ook degenen die verantwoordelijkheid dragen voor de ontwikkeling van grote projecten, op om zich door het bovenstaande te laten inspireren en echt werk te maken van het, samen met bewoners en ondernemers, opstellen van buurtplannen. Deze buurtplannen zouden vervolgens integraal onderdeel uit moeten maken van de besluitvorming binnen het stadsdeel, college en raad. Dit zal helpen het democratisch gat te dichten en biedt een waarborg dat in het proces rond de ontwikkeling en besluitvorming van een project, het belang van de bewoners wordt meegewogen.

Colofon

Ingenieursbureau
gemeente Amsterdam
5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Bewoners
5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Hoofd Stedelijk Team Participatie
gemeente Amsterdam
5.1, 2, e

Voorzitter
5.1, 2, e

Fotografie
5.1, 2, e

Vormgeving
Vorm de Stad

Juni 2024

