Gemeenteraad
p/a directeur Ruimte en Duurzaamheid,
Postbus 2758,
1000 CT Amsterdam.

Amsterdam 13 december 2023

Betreft: ZIENSWIJZE met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Dijksgracht Oost

Met onderstaande dienen wij, Stichting Buurtorganisatie 1018, buurtorganisaties, Inntel Hotel, leden van de Werkgroep Dijksgracht Oost en een aantal bewoners uit Amsterdam, een zienswijze in met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan Dijksgracht Oost.
Wij geven eerst een samenvatting van de belangrijkste elementen van het dossier. Daarna volgt de volledige zienswijze.

Samenvatting

In deze zienswijze op het concept-bestemmingsplan gaan wij, met het oog op de voorliggende brede belangenafweging, in op het hele plan Dijksgracht Oost. De kernvragen zijn: is er een noodzaak? Antwoord: nee, er is geen noodzaak. Wie behalve de gemeente wil dit? Antwoord: niemand. Hoeveel overlast zal het veroorzaken? Antwoord: veel. Het kost al met al ongeveer 27 miljoen euro. Is dat goed besteed publiek geld? Dat lijkt ons een cruciale vraag. Dus: Waarom moet dit eigenlijk allemaal?
De gemeenteraad heeft nooit stilgestaan bij dit hele plan en de samenhang met alle aspecten die in het gebied aan de orde zijn. Een inhoudelijke en transparante politieke discussie is noodzakelijk.
Hieronder een samenvatting van de drie belangrijkste punten.

a. Geen noodzaak voor ligplaatsen

De gemeente zegt dat de ligplaatsen voor 40 lange rondvaartboten noodzakelijk zijn en verwijst naar een groeiend gebrek aan ligplaatsen voor lange boten. Het vaar- en ligplaatsenbeleid geeft heldere kaders over het maximum aantal uit te geven exploitatievergunningen, aantallen zij ook per segment vastgesteld. Die aantallen liggen vast. De gemeente stelt daarbij dat zij zich “in redelijkheid zal inspannen om te zorgen voor voldoende benodigde ligplaatsen”. Door gebrek aan noodzakelijke sturing groeit echter het aantal vergunde lange boten gestaag. Doordat de gemeente heeft verzuimd zich nauwgezet aan haar eigen beleidsuitgangspunten te houden (m.b.t. maximum aantal uit te geven vergunningen lange boten) en de boel heeft laten gaan, is zij zelf er verantwoordelijk voor dat er te veel lange boten vergund zijn - en dus te weinig ligplaatsen beschikbaar zijn.
Om die reden heeft men maar besloten nieuwe ligplaatsen te creëren in de Dijksgracht, zonder dat er enig oog was voor alle daarbij komende bezwaren en negatieve effecten, zoals de gevolgen voor de leefomgeving van omwonenden. Er is nooit enige inspraakmogelijkheid geboden, en er is ook nooit serieus een politieke afweging gemaakt over de financiële kant van de zaak. Het hele project ligplaatsen met alles erbij is begroot op ongeveer 27 miljoen euro.

Onze conclusie is: er is geen noodzaak voor nieuwe ligplaatsen. De gemeente moet zich bezinnen op haar positie en moet de tering naar de nering zetten. Dat kan op twee manieren. Ofwel men neemt zijn verantwoordelijkheid en gaat nu bij het uitgeven van vergunningen wel serieus sturen op de lengte van boten. Ofwel men herbezint zich op de gestelde verantwoordelijkheid om voor ligplaatsen te zorgen. Waarom zou de gemeente eigenlijk de sector op deze manier moeten of willen faciliteren? De gemeente zou het aan de reders moeten laten om ligplaatsen te vinden of te creëren.

b. Fietspad en plas-dras zone

Het fietspad hangt samen met de haven, want het is de enige toegang tot de steigers vanaf de wal. Los daarvan wil men het fietspad als ontsluiting van Oostenburg Noord. Met de aanleg van het fietspad moet de natuur op het talud gekapt worden, het foerageergebied van beschermde dieren. Daarom is de gemeente verplicht langs de hele kade van 450 meter, in het water, achter een damwand nieuwe begroeiing aan te leggen, een zogenaamde plas- dras zone. Pas als die zone voldoende gegroeid is mag de aanleg van het fietspad beginnen.
Men zou kunnen wachten tot ProRail zijn werk heeft afgerond (schatting: 2028) en het geplande spoorpark aan de kant van Oostenburg Noord kan dienen als compensatie. Dan is die hele plas-dras zone niet meer nodig. Dat zou een besparing opleveren van ongeveer 4 miljoen euro. Het hele fietspad is begroot op 10 miljoen euro.

Het is gebleken dat men eigenlijk zelf geen beeld heeft welke rol dit fietspad precies moet krijgen en welke route men het meest geschikt acht voor het doorgaande fietsverkeer. Dat is van belang omdat er grote zorgen zijn over de veiligheid van fietspad en in het bijzonder over de situatie op de kruising met de Kattenburgerstraat, vlak achter het spoorviaduct. Bewoners zijn helemaal niet blij met het voorliggende plan. Zij pleiten, en dat al vanaf 2012, voor een rustig recreatief – en trouwens veel goedkoper - voet / fietspad dat niet bedoeld is als doorgaande route.

c. Overlast voor omwonenden / samenhang met andere ontwikkelingen

Het wordt druk en lawaaiig op Dijksgracht West en Dijksgracht Oost. Bewoners in de woonboten in de Dijksgracht West en de bewoners van de Oostelijke eilanden krijgen het aan alle kanten voor de kiezen. De veertig rondvaartboten zullen 7 dagen per week in en uit varen. Op de dertig dekschuiten zal 6 dagen per week van 7-19.00 uur overslag / cross docking van bouwmaterialen plaats kunnen vinden. Het bestemmingsplan bepaalt dat de werkzaamheden op een wijze moet gebeuren die de ernstigste geluidoverlast moet verminderen. Maar de gemeente heeft al laten weten dat effectieve handhaving er niet van zal komen en er worden dan ook geen garanties gegeven.
Dit alles komt bovenop wat er al is en nog komt: het toekomstige Project Hoogfrequent Spoor met ook ‘s nachts meer en sneller rijdende treinen - en met een toegestaan geluidsplafond dat hoger ligt dan de voorkeurswaarde; de nieuwe wijk Oostenburg Noord met zeven terrassen langs het water van de VOC-kade en met aanmeermogelijkheden voor late feestvierders; de van Gendthallen met voor het museum alleen al een verwacht half miljoen bezoekers van wie het merendeel per boot(je) zal komen. Alle boten varen vanaf het Oosterdok langs de woonboten op de Dijksgracht West, en onder de Mariniersbrug. En geluid over het water draagt ver.
Voor de aanwonenden langs de Dijksgracht Oost stapelt alle geluid op elkaar, en het zal gaan betekenen dat het daar zowat nooit meer stil is. Een dergelijke situatie geeft een groot risico op (ernstige) gezondheidsklachten.

De conclusie van deze zienswijze is:

- De leefomgeving voor omwonenden wordt al ernstig aangetast door alle ontwikkelingen in het gebied. Daar moet dit havenproject met alle overlast niet nog eens bij.
- Er is geen noodzaak voor deze nieuwe ligplaatsen. De gemeente heeft zich niet aan de uitgangpunten van het eigen vaarbeleid gehouden en moet de ontstane problemen anders oplossen dan – en voor heel erg veel geld – een haven in een woonwijk ontwikkelen.
- Behalve de gemeente is er niemand die positief is over dit hele project.
- Het voorgestelde fietspad was nooit en is nog altijd niet wat bewoners willen. Het leidt tot aantasting van bestaande natuur en tot onveiligheid.

Onze oproep:

Trek dit concept bestemmingsplan in.
En stop per direct met de voorbereidende werkzaamheden, i.c. de aanleg van de plas-dras zone, voor het geplande fietspad.

ZIENSWIJZE - INHOUDSOPGAVE

1.	**Inleiding**	3
2.	**Scope bestemmingsplan (passagiersschepen / woonboten)**	4
3.	**Ruimtelijk onderbouwing**	6
4.	**Participatie / inspraak**	13
5.	**Nut en noodzaak ligplaatsen**	14
6.	**Overlast DGO zelf en in relatie tot andere ontwikkelingen**	19
7.	**Fietspad**	24
8.	**Natuur**	29
9.	**Financiën**	30
10.	**Samenvatting op hoofdpunten – oproep**	32

1. Inleiding: zienswijze gaat breder dan uitsluitend het bestemmingsplan

De Bestemmingsplanprocedure inzake dossier Dijksgracht Oost moet feitelijk een brede belangenafweging behelzen over het hele gebied waarin het project zich bevindt.

Deze notitie dient als zienswijze op het voorliggende ontwerpbestemmingsplan, maar behelst meer dan alleen datgene wat in het bestemmingsplan wordt geregeld. Op 5 april 2023 nam de gemeenteraad een motie aan waarmee is vastgesteld dat er bij de behandeling van het bestemmingsplan een brede belangenafweging zal plaatsvinden.
Bovendien stemden de betrokken bestuurders (de wethouder en het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum) in juli 2023, conform het advies van de Stadsdeelcommissie van 4 juli 2023, in met een extra traject. In het advies staat onder meer:

- dat wordt vastgelegd wat de noodzakelijke informatie is die moet worden gegeven voor de door de raad gevraagde “volledige afweging, met alle relevante informatie”;
- dat wordt vastgesteld welke de belangrijkste vragen zijn waarop een antwoord gegeven dient te worden om tot die volledige afweging te komen;
- en dat hierbij (in ieder geval maar niet uitsluitend) de aandacht wordt gevestigd 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;

Het advies geeft daarbij ook aan dat dit extra traject eerst zal worden doorlopen, dus dat eerst alle informatie zal worden verzameld, voordat het bestemmingsplan ter inzage zal worden gelegd. Hoewel het advies is aangenomen en overgenomen door het bestuur, wilde de gemeente niet wachten met het in procedure brengen van het concept bestemmingsplan omdat ervan uitgegaan wordt dat per 1 januari de nieuwe Omgevingswet in werking zal treden. Wel is beloofd dat deze procedurele aanpak de facto geen afbreuk doet aan de uitwerking en betekenis van het extra traject en ook is beloofd dat de informatie die daarin zal zijn opgenomen, deel zal uitmaken van de toegezegde brede belangenafweging ten aanzien van het hele project. Deze zal plaatsvinden tegelijk met / gekoppeld aan de behandeling van de zienswijzen en de beoordeling van het bestemmingsplan.

Bij die brede belangenafweging zal dan voor het eerst serieus nagedacht worden over het hele voorliggende project: ligplaatsen voor 40 rondvaartboten, 30 dekschuiten met overslag en zgn cross docking, fietspad met grote gevolgen voor natuur en vragen over de verkeersveiligheid, en dat alles in relatie tot alle andere ontwikkelingen (zoals Project Hoogfrequent Spoor, Oostenburg Noord met horeca, aanlegplekken, groot museum en zeer vele bezoekers, erg veel bootjesverkeer) die van grote invloed zullen zijn op de leefomgeving van bewoners in dit gebied.

Er is, met uitzondering van het fietspad (maar zonder dat de ligplaatsen erbij betrokken waren), nooit enige vorm van inspraak geboden, tot en met het moment dat de Ruimtelijke Visie was vastgesteld. De leden van de gemeenteraad hebben nooit serieus gesproken over het project, laat staan in samenhang met de andere ontwikkelingen. En, bizar maar waar, er is nooit concreet, gemotiveerd, een besluit genomen of, en zo ja waarom, dit er allemaal moet komen.

Het bovenstaande betekent dat de discussie die straks gevoerd moet gaan worden niet in de eerste plaats moet gaan over de vraag wat formeel is toegestaan, wat de wettelijke kaders zijn of waar de formele juridische beperkingen liggen. Voorafgaand daaraan zou men moeten nadenken over de vraag: wat willen wij eigenlijk als gemeente? Niet alles wat mag is immers per definitie wenselijk. Dat is de politieke vraag die in dit dossier nooit besproken is.
Een belangrijk punt in deze hele discussie is dat de Oostelijke Eilanden in het recente verleden afscheid hebben genomen van de industrie, en dat in het gebied woonwijken zijn ontstaan met als sluitstuk de ontwikkeling van Oostenburg Noord als woon- werkeiland. En nu is aan de orde dat industriële functies en grote en ingrijpende projecten zoals overslag, een grootschalige stalling voor rondvaartboten, horeca van grootstedelijke proporties en een groot nieuw museum, hier opnieuw een plek krijgen. Het debat over de wenselijkheid van dit alles is niet gevoerd en is ook niet vastgelegd in een gebiedsvisie. Er is geen open debat geweest, geen inspraak, geen gedachtewisseling. Wat betekenen al die plannen eigenlijk, voor dit unieke stukje stad, voor de leefomgeving. Wat kost het ons en wat brengt het ons?
Dat debat en die politieke afweging zijn in onze ogen, noodzakelijk.

In het onderstaande zullen wij niet alleen ingaan op specifieke punten uit het bestemmingsplan, maar ook in bredere zin op allerlei aspecten van het hele project. In dit verband willen wij graag nog aangeven dat de feitelijke informatie die straks nog in het document van het extra traject ter tafel zal komen, voor zover aanhakend bij de in deze zienswijze naar voren gebrachte punten en argumenten (bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, alle informatie over geluid / geluidsstapeling, gedachten over andere structuur in het bestemmingsplan, verkeersveiligheid) als ingelast moet worden beschouwd in deze zienswijze. Wij zijn ons ervan bewust dat tijdsplanning en politieke behandeling in dit dossier ingewikkeld zijn – dat is nu eenmaal zo. Maar juist in dit dossier moet gegarandeerd worden dat de inhoudelijke behandeling en de integrale afweging zo volledig mogelijk zullen plaatsvinden.

2. Scope bestemmingsplan (passagiersschepen / woonboten)

Om rondvaartboten een ligplaats te kunnen geven dient, anders dan nu door de gemeente wordt beweerd, er wel een bestemmingswijziging te komen.
Het nieuwe bestemmingsplan zou niet de mogelijkheid moeten schrappen dat woonboten in dit gebied kunnen liggen.

In het voorliggende concept bestemmingsplan staat in paragraaf 1.3.1 het volgende, in het kader van deze zienwijze in twee aparte punten gesplitst:

a) M.b.t. bedrijfsvaartuigen staat uitgebreid gemotiveerd dat ***"ter plaatse naast woon- ook bedrijfsschepen zijn toegestaan en dat het realiseren van ligplaatsen met steigers voor bedrijfsvaartuigen (waaronder passagiersvaartuigen en dekschuiten) dus in het geldende bestemmingsplan past."***

b) *M.b.t. woonboten staat in paragraaf 3.2.3 staat:* ***"De functie steigers ten behoeve van woonschepen komt in het bestemmingsplan Dijksgracht Oost niet meer voor. Daar komt bij dat deze functie feitelijk nooit is gebruikt en niet meer past binnen het gebruik zoals voorgesteld in het bestemmingsplan Dijksgracht Oost."***

Ad a) bestemmingsplanwijziging noodzakelijk voor ligplaats bedrijfsschepen?
De gekozen stellingname is opmerkelijk. In de Ruimtelijke Visie, en daarnaast in diverse (interne en externe) stukken, werd juist uitgebreid gemotiveerd waarom het huidige bestemmingsplan géén ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen (zowel passagiersvaartuigen als dekschuiten) toelaat.

In 2020 adviseerde de dienst Ruimte en Duurzaamheid de wethouder met de volgende tekst:

> *De ligplaatsen zijn getoetst op inpasbaarheid binnen het bestemmingsplan. Ruimte& Duurzaamheid concludeerde recent op basis van nieuwe inzichten over het gewenste gebruik, dat het bestemmingsplan géén ligplaatsen toelaat voor bedrijfsvaartuigen (zowel passagiersvaartuigen als dekschuiten); alleen woonschepen/woonarken zijn toegestaan.*

In de Ruimtelijke Visie staat het volgende:

> *Nu de planverbeelding en de planregels niet goed op elkaar aansluiten, moet in het belang van de rechtszekerheid voorrang worden gegeven aan de planregel. Reden hiervan is dat in het algemeen aangenomen moet worden dat de regels de bedoeling van de planwetgever het meest nauwkeurig weergeven. Planregels moeten dan ook letterlijk worden uitgelegd. Nu er in de planregels enkel gesproken wordt over woonschepen/woonarken volgt dat alleen deze ter plaatse zijn toegestaan, ook al staat in de legenda van de verbeelding bij de desbetreffende aanduiding het woord bedrijfsschepen. Het begrip 'bedrijfsschip' komt overigens, in tegenstelling tot de andere op de planverbeelding en in de planregels gehanteerde begrippen, niet voor in de begripsbepalingen (artikel 1). Ook in de toelichting staat dat de Dijksgracht bestemd is voor ongeveer 80 woonschepen. Bedrijfsschepen worden niet genoemd. Dit ondersteunt de conclusie dat ter plaatse geen bedrijfsschepen zijn toegestaan. Het realiseren van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten past daarmee niet in het geldende bestemmingsplan. Om deze mogelijk te maken, zal er planologische besluitvorming moeten plaatsvinden via een aanpassing van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan.*

En:

> *Gezien het voorgaande zijn de voorziene ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten, de drijvende eilanden, het realiseren van laad- en losplekken, de overslaglocatie en het spoorpark in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. (…) Hiervoor zal een nieuwe juridisch planologische grondslag moeten komen. Dit kan op twee manieren: via een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan. Vooralsnog ligt de voorkeur bij een bestemmingsplan. Reden hiervan is dat een bestemmingsplan globaal en flexibel kan worden opgezet, terwijl er bij een omgevingsvergunning sprake moet zijn van een concreet (bouw)plan. Voor iedere afwijking van de omgevingsvergunning zal opnieuw een omgevingsvergunning verleend moeten worden.*

De gemeente is van gedachten veranderd en vindt het inmiddels toch niet nodig het bestemmingsplan te wijzigen voor de rondvaartboten. Er wordt geen motivering gegeven voor deze verandering.
Het lijkt ons, op basis van de heldere argumentatie die de gemeente zelf geeft, dat het noodzakelijk is het bestemmingsplan te wijzigen om de bedrijfsschepen hier ligplaatsen te kunnen bieden.

> ***Conclusie: Het huidige bestemmingsplan staat geen ligplaatsen bedrijfsvaartuigen toe. Een bestemmingsplanwijziging is voor het voorliggende plan noodzakelijk.***

Ad b): geen woonboten meer toegestaan
Het is onwenselijk dat men de ligplaatsen voor woonboten uit het bestemmingsplan schrapt. Het is bekend dat er in de stad in ieder geval behoefte is aan tijdelijke plekken voor woonboten die, in het kader van herstel kades en bruggen, voor enige tijd elders moeten liggen. De constatering, als onderbouwing van het besluit, dat deze functie 'nooit is gebruikt' is niet relevant. Nog nooit gebruikt is geen reden om het uit te sluiten.

Curieus is voorts de opmerking dat *'de functie niet meer past binnen het gebruik zoals voorgesteld in het bestemmingsplan Dijksgracht'.* Dat is een cirkelredenering. Het bestemmingsplan stelt woonboten niet meer toe, met als reden dat woonboten straks niet meer passen bij het gebruik zoals dat in het bestemmingsplan wel wordt voorgesteld.

Conclusie
Bestemming woonboten moet niet uit het bestemmingsplan worden geschrapt. Waarom zou je dat nou zo expliciet onmogelijk willen maken?

3. Ruimtelijke onderbouwing

Integrale visie en belangenafweging van alle ontwikkelingen

Hoewel men het heeft over 'integrale visie' gaat het alleen over de ligplaatsen.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid / belangenafweging

Geen behoorlijke belangenafweging. De gemeente is vóór, alle andere betrokkenen tegen.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit wordt niet beschermd of gewaarborgd. Wat erover gezegd wordt zijn loze en betekenisloze zinnen.

Natuurbescherming

Een uniek stuk natuur in Amsterdam moet wijken. Men gaat er zelfs toe over het concept Beleidskader Hoofdgroenstructuur nog ***na*** de inspraak te wijzigen waarmee dit gebied de beloofde formele bescherming op de valreep toch nog onthouden wordt.

- **Integrale ruimtelijke visie / weging alle ontwikkelingen**

Wij menen dat de gegeven ruimtelijke onderbouwing niet voldoet. Het bestemmingsplan heeft het over de ontwikkelde "integrale visie", en verwijst (paragraaf 8.1 3) terug naar de Ruimtelijke Visie van 2022.

Wat is nu precies die "integrale visie"? Hoe kijkt de gemeente naar alle verschillende ontwikkelingen en wat is de visie op wat die ontwikkelingen in onderlinge samenhang voor dit gebied gaan of moeten gaan betekenen? De Ruimtelijke Visie opent met de volgende alinea:

> *Aan de Dijksgracht Oost komen diverse projecten en (bestuurlijke) wensen samen met elk hun effect op de omgeving, tijdspad en ruimtelijk beslag. Deze ontwikkelingen kunnen het beste in samenhang beschouwd te worden. Thans ontbreekt een integrale ruimtelijke visie waarin alle ontwikkelingen gewogen worden. Doel is om te komen tot een integrale kwaliteitsimpuls voor het gebied, door hiervoor kaders en randvoorwaarden mee te geven, waarbij de verschillende ontwikkelingen invulling krijgen en waarbij toevoeging van functies en kwaliteit in de openbare ruimte centraal staat, als samenhangend element tussen de ontwikkelingen. Dit ruimtelijk kader vormt tevens de onderbouwing voor de planologische procedures om de gewenste functies mogelijk te maken.*
> *Door het slim combineren van de voorliggende opgaven kan de Dijksgracht Oost duidelijker onderdeel van de stad worden en een bijdrage leveren aan de groei van de stad en de verdichtingsopgave.*

Deze tekst leidt dus tot de concrete vraag: geeft dit stuk inderdaad "een integrale ruimtelijke visie waarin alle ontwikkelingen gewogen worden"? En zien wij dat de plannen inderdaad leiden tot een "een integrale kwaliteitsimpuls waarbij toevoeging van functies en kwaliteit in de openbare ruimte centraal staat als samenhangend element tussen de ontwikkelingen"?
Wij zien het niet. Er is wel een opsomming van de projecten die zijn of worden ontwikkeld in het gebied, maar juist een analyse van de samenhang ontbreekt. De notitie heeft als enig belangrijk richtpunt dát de

ligplaatsen er moeten komen. Verschillende andere ontwikkelingen die grote impact hebben op de leefomgeving, worden wel genoemd, maar er vindt geen enkele beschouwing plaats wat de optelsom betekent, onder andere voor omwonenden.
De Ruimtelijke Visie en het voorliggende concept bestemmingplan bieden weinig handvatten om de hierboven geciteerde kerntekst concreet handen en voeten te geven. Het meest concreet zijn nog de volgende alinea's:

pag 41 *Ruimtelijk perspectief*

Vanuit de stedenbouwkundige afdeling verantwoordelijk voor het gebied komt het advies om de ruimte van de Dijksgracht maximaal te benutten voor het realiseren van ligplaatsen voor passagiersvaart en waterbouwkundige aannemers. Hierbij wel een aantal basisuitgangspunten in acht nemende als visueel voldoende afstand houden tot de VOC-kade en de Mariniersbrug.
(…)
Ondanks dat de ligplaatsen hier een grote impact hebben op de directe omgeving is vanuit cultuurhistorisch oogpunt de Dijksgracht te verkiezen boven (extra) ligplaatsen in de oude stad en het Unesco werelderfgoed. De Dijksgracht heeft een rijke historie als gebied met veel water gerelateerde bedrijvigheid. Daarnaast is de (ruimtelijke) druk op de historische stad al vele malen hoger dan die op de omgeving van de Dijksgracht.

pag 44 *Vanuit stedenbouwkundige context heeft het de voorkeur het (invloedsgebied van) het Unesco historisch erfgoed zo veel mogelijk te ontzien van ligplaatsen. Vanuit deze afweging is een maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht Oost te verkiezen boven ligplaatsen in het historische stadshart.*

Dit alles is in onze ogen geen overtuigende argumentatie, het is zelfs nogal brutaal om een verondersteld ruimtelijk belang in het centrum (weghalen van rondvaartboten daar) alleen al daarom als voldoende reden te beschouwen om de komst van die boten aan de Dijksgracht te bestempelen als een "integrale kwaliteitsimpuls" van dat gebied. Nog erger: men doet zelfs alsof dat per definitie een valide reden is om te pleiten voor **maximalisatie** van het aantal ligplaatsen.
In alinea's op pagina 42 en verder gaat het steeds over "een integrale ruimtelijke visie'". Het is dan wel opmerkelijk dat het daar ***enkel en alleen*** over de ligplaatsen gaat. Wat men hier bedoelt met het woord ***integraal*** is onhelder. Er wordt namelijk juist geen enkele beschouwing gewijd aan de samenhang met alle andere ontwikkelingen in het gebied.

Het wordt duidelijk dat men met het begrip "integrale ruimtelijke visie" bedoelt dat men kijkt naar de inrichting van de voorgenomen ligplaatsen. Men schrijft namelijk in het ontwerp bestemmingsplan:

De discussie over de ruimtelijke visie concentreert zich op de locatie en het aantal ligplaatsen. Verschillende opties zijn uitgewerkt en tijdens de participatie met verschillende partijen besproken en aangepast. Hieronder worden de verschillende tussenstappen toegelicht. Bij de start van het proces om tot een integrale ruimtelijke visie te komen lag er een technisch voorkeursmodel voor de ligplaatsen. 27 ligplaatsen voor dek- en ruimschuiten aan de oostkant en 40 ligplaatsen voor de grote passagiersvaart aan de westkant van de Dijksgracht Oost.

Tenslotte komt de Ruimtelijke Visie tot een conclusie, gevat in de belangenafweging:

De belangrijkste tegenstelling is die tussen maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht Oost t.b.v. het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het historische stadshart versus de belangen voor een goede woon- en leefomgeving.
Vanuit de het grotere belang van de stad heeft het de voorkeur de ruimte op de Dijksgracht Oost maximaal te benutten met in achtneming van een aanvaardbare impact op de woon- en leefomgeving.
Maximalisatie van het aantal ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen is aanvaardbaar als in acht genomen wordt dat de vloot vanaf 2025 uitstootvrij dient te zijn wat in de praktijk betekent elektrisch varen, zonder uitstoot van uitlaatgassen en zonder bulderende motoren. Dit blijkt ook uit het gehouden 'geluidsbelevingsonderzoek'. (…)

De belangenafweging schiet tekort. Het gaat, zo staat dat er, feitelijk om de belangenafweging tussen enerzijds het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het historische stadshart versus de woon- en leefomgeving van de bewoners van oostelijke eilanden. Het beweerde voordeel mist ook maar het begin van een behoorlijke onderbouwing, afgezien van het noemen van de magische term 'Unesco erfgoed'. Onder die noemer zouden men nog wel heel wat andere plannen kunnen bedenken. Het tweede, het nadeel voor de bewoners, mist ook een behoorlijke analyse, vooral omdat er feitelijk niet wordt ingegaan op de stapeling van inbreuken op de leefomgeving waar dit project simpelweg nog even bij wordt gevoegd. Er is nergens iets te vinden dat lijkt op een integrale visie aan de hand waarvan een belangenafweging kan plaatsvinden.

Terzijde zij hier nog vermeld dat de tekst 'zonder bulderende motoren' ook onjuist is. Bij het geluidsonderzoek, bijgevoegd bij het bestemmingsplan, was de boegschroef niet meegenomen. De boegschroef was helemaal niet gebruikt, had dus ook niet geklonken en is dan ook niet betrokken. In oktober 2023 is alsnog een geluidsmeting gedaan van de boegschroef. Bij het schrijven van deze zienswijze was het betreffende rapport nog niet beschikbaar. Dit punt zal wel verder behandeld worden in het rapport van het extra traject, en daar verwijzen wij hier dan ook alvast naar. Zie verder hieronder ook onder hoofdstuk Geluid.

- ***Maatschappelijke uitvoerbaarheid / belangenafweging***

In paragraaf 8.1.3. van het bestemmingsplan wordt ingegaan op wat betrokkenen vinden van de integrale visie (bedoelt men de Ruimtelijke Visie??) . Men verwijst hier naar enkele digitale sessies tussen april en juli 2021 waarin betrokken bewoners en ondernemers zijn gehoord. Men stelt, samengevat*:*

- Het fiets- en voetpad en het spoorpark worden positief ontvangen in de buurt. Wel vinden bewoners het veel te veel is wat op het gebied afkomt. Men voelt zich onvoldoende betrokken bij de planvorming en besluitvorming. De buurt wil dat het geplande aantal ligplaatsen minder wordt voor een rustiger beeld maar vooral minder geluidsoverlast.
- De buurt is blij met de komst van een toekomstig Spoorpark, indien deze publiek toegankelijk wordt.
- De buurt staat neutraal tegenover de voorgestelde compensatiemaatregelen voor vleermuizen.
- Veel reders willen niet weg van hun huidige ligplaats. Zij maken zich zorgen over het lage voorzieningenniveau en de bewegingsvrijheid. Zij vrezen dat hun vloot verdeeld wordt over meerdere locaties, niet handig is voor hun bedrijfsvoering en leidt tot hogere kosten. Nieuwkomers op de markt zijn wel blij met een plek dichtbij het centrum.
- De waterbouwkundige aannemers maken bezwaar tegen het restrictieve beleid dat alleen samenwerkingspartners van het programma Bruggen en Kademuren gebruik mogen maken van de ligplaatsen. Zij vrezen hierdoor minder slim, efficiënt noch flexibel te kunnen werken, hetgeen leidt tot hogere kosten.
- Onderaannemers vrezen dat zij niet meer aan de Dijksgracht Oost mogen liggen en dus elders een ligplaats moeten zoeken. Aan de Dijksgracht Oost liggen ook aannemers die andersoortige werkzaamheden doen. Ook zij zijn bang dat ze weg moeten. Denk aan: de calamiteitendienst voor bruggen- en kademuren en Mokum Maritiem die afval ophaalt en overslaat aan de Dijksgracht Oost.
- Ondernemers uit de buurt: Het Inntel hotel vreest voor de kwaliteit van het uitzicht. Zij pleiten voor een goede inpassing in het gebied met voldoende zicht op het water en geen overlast gevende voorzieningen op de kade.

Enkele opmerkingen:

Ad a) Is onjuist. Neen, het fiets- en voetpad wordt helemaal ***niet*** positief ontvangen. Omwonenden hebben altijd gepleit voor 'een' fietspad. Dan gaat de gemeente er kennelijk gemakshalve van uit dat dat voor ieder fietspad geldt. Dat is onjuist. Dit fietspad heeft zeer onwenselijke aspecten en veel omwonenden zijn hier dan ook verre van gelukkig mee (zie verder hoofdstuk 7).
Ad b) Geen adequate formulering. Hierbij hoort de immers opmerking dat de kans dat het spoorpark publiek toegankelijk wordt inmiddels minimaal blijkt te zijn. Spoorpark als kijkgroen is niet iets om positief over te zijn.
Ad c) Gekleurde formulering. Het essentiële punt is dat omwonenden heel erg negatief zijn over het verdwijnen van de natuur op het talud. Dus staat men negatief tegenover het feit dat er überhaupt compensatie moet worden aangelegd. En dan staat men vervolgens neutraal tegenover de keuze om de helaas noodzakelijke compensatie op deze manier vorm te geven.
Ad d) de vraag is of reders überhaupt gedwongen kunnen gaan worden te vertrekken (zie hoofdstuk 5).

Ad e, f en g: hieruit blijkt dat geen van de nieuwe gebruikers erg positief is. In het kort: zij willen dit allemaal niet.

En verderop staat nog dit zelfde overzicht, met betrekking tot een belangenafweging

> ***De tegenstellingen en afweging van belangen***
> *Het participatieproces dat heeft plaatsgevonden op grond van de verschillende modellen heeft een aantal zaken nog duidelijker gemaakt. Verschillende partijen hebben tegengestelde belangen, met name waar het gaat over de ligplaatsen voor de bedrijfsvaartuigen. Hieronder een korte opsomming.*
> - *Er is een bestuurlijke wens voor de realisatie van 70 ligplaatsen, 30 voor dek- en ruimschuiten t.b.v. het programma kades & Bruggen en 40 ligplaatsen t.b.v. de (grote) passagiersvaart.*
> - *De omwonenden van de Dijksgracht Oost zien het liefst geen toename van het aantal ligplaatsen en als het al nodig is dan minimaal. Er is angst voor het verlies van het vrije, ruime uitzicht, maar vooral ook voor geluidsoverlast door de toename van het aantal vaarbewegingen en de overslag van goederen. 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] *dat ieder op zich niet veel geluidbelasting geeft, maar alles bij elkaar leidt tot een mogelijk onaanvaardbaar hoger geluidsniveau.*
> - *De ondernemers in de passagiersvaart zien graag een hoog voorzieningenniveau bij de ligplaatsen zodat er volwaardige ligplaatsen gerealiseerd worden t.b.v. een optimale bedrijfsvoering.*
> - *Voor de waterbouwkundige aannemers is het belangrijk dat er voldoende plek en vrijheid is om dekschuiten te stallen en overslag mogelijk is van goederen als prefab kade onderdelen van de binnenvaart naar de dek- en ruimschuiten.*
> - *Voor het stadsdeel is het belangrijk dat de historische binnenstad ontlast wordt. Elke ligplaats extra aan de Dijksgracht Oost betekent een ligplaats minder in het stadshart waar de bewoners zuchten onder de toeristische drukte.*
> - *Vanuit stedenbouwkundige context heeft het de voorkeur het (invloedsgebied van) het Unesco historisch erfgoed zo veel mogelijk te ontzien van ligplaatsen. Vanuit deze afweging is een maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht Oost te verkiezen boven ligplaatsen in het historische stadshart.*
> - *Waternet heeft bedenkingen bij de aanleg van de drijvende eilanden en is bang voor een verslechtering van de waterkwaliteit.*

Wat staat hier? Voor wie en waarom is het positief, en voor wie en waarom negatief?

Voor?

* De gemeente is voor. Men wil 70 ligplaatsen, waarvan 40 ligplaatsen voor lange rondvaartboten. En waarom? Omdat men vanuit stedenbouwkundige context men graag minder ligplaatsen in het centrum heeft. Daarom is maximalisatie van het aantal ligplaatsen op de Dijksgracht nodig. Het gaat dan in het bijzonder om verandering van het op- en afstapplaatsen beleid. Zie voor deze punten, en de te maken kanttekeningen bij deze uitgangspunten. (Zie verder hoofdstuk 5)

Tegen?

* Omwonenden zijn tegen rondvaartboten in dit gebied, en tegen actieve overslag van bouwmaterialen. En zij vrezen de stapeling van geluidsoverlast De gekozen woorden zijn hier niet erg adequaat. Het is zelfs weinig om bijvoorbeeld de overslag van materialen op de dekschuiten, en toegestane ***verhoogde*** geluidsnorm m.b.t. het spoor te omschrijven als stapeling van geluid ´ *die ieder op zich niet veel geluidbelasting geeft..".* Verder staat er: "omwonenden zien het liefst geen toename van het aantal ligplaatsen.". Vreemd geformuleerd, al klopt het wel. Het zijn er nu nul, en dat zou zo moeten blijven.
* Reders zijn tegen. Zij willen een groot voorzieningenniveau. Dat gaat er niet komen. En veel reders willen, zoals elders ook staat vermeld, helemaal niet naar deze locatie.
* Natte aannemers zijn tegen. Zij hebben laten weten niet uit de voeten te kunnen met de restricties die daar zullen gelden.
* Waternet is bezorgd over de water kwaliteit.

Kortom: de gemeente wil het. Anderen willen het niet. Dat zijn dan 'de tegenstrijdige belangen' die volgens de gemeente aan de orde zijn. De belangen worden opgesomd, een afweging wordt niet gemaakt. De motivering is minimaal.
De essentiële vraag die dan overblijft is of de ligplaatsen werkelijk noodzakelijk zijn - zie daarvoor hoofdstuk 5.

- **Ruimtelijke kwaliteit**

De Dijksgracht Oost is al jaren en jaren een unieke plek, een gebiedje in de binnenstad dat ruig gebleven is. Waar het s nachts donker is, waar geen mensen komen, en waar een grote variëteit aan (ook beschermde) diersoorten een leefgebied heeft.

Ook de gemeente vindt het een uniek gebied, maar verwoordt het anders:

Dijksgracht Oost is een unieke locatie die potentieel ruimte biedt aan 70 bedrijfsvaartuigen (passagiersvaartuigen en dekschuiten). Het gebied is centraal gelegen en ligt naast een vaargeul.

En: *Het vaarwater van de Dijksgracht is uniek gelegen omdat het vanaf het IJ via het Oosterdok eenvoudig te bereiken is*.

En: *De ruimte in de regio Amsterdam is schaars. Het huidige stukje kade is verwilderd en ontoegankelijk, waarmee het momenteel een vergeten stuk van de stad lijkt. (…) Daarnaast vinden op en rondom de Dijksgracht veel ontwikkelingen plaats waardoor er een hogere druk ligt op de beschikbare ruimte, die in andere delen van Amsterdam al grotendeels is gevuld*

Voor zover men de bijzondere natuur-situatie ziet, komt men niet verder dan de opmerking dat het "een vergeten stuk van de stad lijkt". De laatste geciteerde zin geeft te denken. Men zegt feitelijk: Er vinden in dit gebied al talrijke ontwikkelingen plaats, het wordt er drukker en voller en onrustiger. Dus ligt er een hogere druk op – hier toch nog niet ?- de beschikbare ruimte. En in andere delen van de stad is die ruimte er niet meer. Dus wat? Er staat geen 'dus'. Kennelijk is de conclusie: dus zullen we die hier dan maar helemaal opvullen? Dat is inderdaad de gedachte. Dat lezen we namelijk in de hierboven al geciteerde paragraaf:

Vanuit het grotere belang van de stad heeft het de voorkeur, de ruimte op de Dijksgracht Oost maximaal te benutten, met in achtneming van een aanvaardbare impact op de woon- en leefomgeving.

Wat mag er? Het bestemmingsplan kijkt naar het beschikbare juridische kader, en constateert dat er juridisch gezien geen belemmeringen zijn om de functie en het wezen van de Dijksgracht Oost ingrijpend te veranderen. Ons gaat het echter niet in eerste instantie over de vraag "wat mag, en waar zijn de juridische beperkingen?" Primair ligt de vraag voor: wat willen wij, als Amsterdam, met dit gebied? Wat is voor ons essentieel? Wat is de keus? Hoe waarderen we bepaalde aspecten (zoals wilde natuur) en wat zou behouden moeten blijven? Die vragen zijn nooit aan de orde geweest. Het zijn de elementen die van belang zijn als we denken over ruimtelijke kwaliteit.

Wat wil je? De basale begrippen bij het onderwerp Ruimtelijke kwaliteit zijn gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. De nota Ruimte uit 2004 van het ministerie van VROM heeft aan deze begrippen betekenis gegeven. Het begrip gebruikswaarde wordt gevormd door: bruikbaarheid en functionele samenhang; toekomstwaarde door aanpasbaarheid; duurzaamheid en beheerbaarheid; en belevingswaarde door diversiteit, identiteit en schoonheid.
De discussie over de betekenis van het begrip Ruimtelijke kwaliteit is in de loop van de tijd verder gegaan, onder meer leidend tot zes bouwstenen van ruimtelijke kwaliteit: de landschaps-ecologische waarde, de historische, huidige functionele en toekomstige waarden, de belevingswaarde en spirituele waarde.

Noch in de het onderliggende stuk Ruimtelijke Visie, noch in het bestemmingsplan zien we een serieuze reflectie op deze begrippen in het licht van het voorliggende plan. Het begrip ruimtelijke kwaliteit komt wel een aantal malen voor in het bestemmingsplan. Zo meldt men dat men met de situering van het voorzieningengebouw rekening zal houden *met de ruimtelijke kwaliteit, ecologische waarden, cultuurhistorische waarden en/of stedenbouwkundige structuur van het gebied.* Het woord en/of in deze zin valt op. Daarmee lijkt het erop dat men het niet als een inhoudelijke doch slechts als procedurele aangelegenheid beschouwt. Ook hier ontbreken concrete handvatten als kader bij het verdere ontwerp.

Onder 8.1.3. (ruimtelijke visie) de alinea:

> *Door de ligplaatsen hoogwaardig vorm te geven, losse objecten op de steigers zo veel als mogelijk in te pakken en de noodzakelijke nutsvoorzieningen te combineren met een openbare toiletvoorziening en vorm te geven als een aantrekkelijk en deels openbaar toegankelijk gebouw wordt de ruimtelijke kwaliteit hiervan gewaarborgd.*

Ook deze tekst getuigt niet van een zorgvuldige beschouwing van wat het begrijp ruimtelijke kwaliteit hier - een gebied dat z'n kwaliteit vindt in natuur en water - behelst.

Voorzieningengebouw
Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt ook gebruikt bij tekst over het geplande voorzieningengebouw (ruimtelijke ontwerp, paragraaf 2.4):

> *Het voorzieningenbouw wordt gerealiseerd op water en is primair bedoeld als ruimte t.b.v. de exploitatie van de ligplaatsen zoals een beheerdersruimte en verder voor de benodigde installaties voor uitstootvrij varen. Het gebouw is maximaal 208 m² (13 meter breed, 16 meter lang, maximaal 4 meter hoog). Voor het voorzieningengebouw is binnen het plangebied geen bouwvlak vastgelegd. Bij de definitieve situering ervan worden de ruimtelijke kwaliteit, ecologische waarden, de cultuurhistorische waarden en de stedenbouwkundige structuur van het gebied in acht genomen.*

In paragraaf 4.3.1 van de regels staat vervolgens dat de maximale hoogte van 4 meter met nog eens maximaal 2 meter mag worden overschreden. En vervolgens mogen de maximale maten nog eens met 10% worden overschreden. Daarmee staat het bestemmingsplan dus een hoogte van 6.60 voor het voorzieningengebouw toe. Om een idee te geven: Het spoor zal ter plekke op ongeveer 5.50 komen te liggen.
Terzijde: natuurlijk mag in dat geval dan niet 'in onevenredige mate' afbreuk worden gedaan aan de kernwaarden als ruimtelijke kwaliteit, de ecologische waarden, cultuurhistorische waarden en/of stedenbouwkundige structuur van het plangebied. Maar gezien het feit dat nu al niet wordt stilgestaan

bij de kwalificaties ter plekke van die ruimtelijke kwaliteit is niet duidelijk wanneer er sprake zou kunnen zijn van 'onevenredige afbreuk'.

Bij dit alles komt het volgende. Het bestemmingsplan schrijft (3.2.3)

> *Het gebruik van het water ten behoeve van op- en overslag is in het vigerend bestemmingsplan niet expliciet geregeld maar is wel inherent aan het gebruik van steigers met bedrijfsschepen. De afgelopen decennia is de Dijksgracht-Oost immers gebruikt om varend materieel van aannemers te kunnen stallen en sporadisch ook over te slaan. In het voorliggend bestemmingsplan wordt de ruimte voor op- en overslag ingeperkt door middel van een specifieke aanduiding in de planregel 4.4.2, Specifieke vorm van water - 2*.
> *Een voorzieningengebouw, primair bedoeld is als ruimte t.b.v. de exploitatie van de ligplaatsen zoals een beheerdersruimte en verder voor de benodigde installaties voor uitstootvrij varen, is niet geregeld binnen de bestemming "Water" van het bestemmingsplan "Oostelijke Handelskade".* ***Er is echter sprake van een naar aard en omvang zodanige kleine functiewijziging, dat niet gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling****.*
> [nadruk toegevoegd] *Het voorzieningengebouw van maximaal 208m² (13m breed, 16m lang, maximale hoogte 4m) dat tussen de ligplaatsen is voorzien, neemt nauwelijks meer ruimte in beslag. Deze functiewijziging is niet substantieel en in relatie tot het bestemmingsplan ook niet van een zekere omvang.*

Ook deze alinea wekt verbazing. Aard en omvang. Men stelt dat een strak rechthoekig gebouw met een plat dak, 16 meter lang langs het water, naar men mag aannemen met een relatief dichte gevelwanden, mogelijk ruim 6,50 meter hoog, vergeleken kan worden met de platte dekschuiten (so wie so al 1,5 meter lager liggend) in het water met overslag en af en toe wat stalling van materialen. Het is niet vol te houden dat een voorzieningengebouw van zo'n 1000 m3 "nauwelijks meer ruimte in beslag neemt". Het geplande gebouw betekent weldegelijk een inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit, en is ook weldegelijk 'van een zekere omvang'.

- ***Natuurbescherming***

In de ruimtelijke visie wordt gemeld dat op de oever het grootste deel van de natuur zal verdwijnen. Ook meldt men dat dat betekent dat het foerageergebied van de beschermde vleermuis verdwijnt en dat er dus compensatie moet worden aangelegd, en men schrijft wat het wettelijk kader natuurbescherming vereist. Geen enkel woord echter over wat het betekent voor de stad, en voor de directe omgeving, dat met de aanleg van dit project een uniek (want het enige in centrum Amsterdam) wild stil en donker stukje natuur verdwijnt dat nu leefgebied is van beschermde vogels.

In paragraaf 3.5.3 gaat men in op de status van het gebied in de stad.

> *Het vervangend beleid is thans vastgelegd in het Beleidskader Hoofdgroenstructuur. Tot en met 13 februari 2022 lag dit document ter inspraak. Op 25 oktober 2022 heeft het college van B&W ingestemd met de Nota van Beantwoording en het aangepaste Beleidskader Hoofdgroenstructuur. De verwachting is dat de gemeenteraad het nieuwe beleidskader op 25 januari 2023 vaststelt. (…) Het plangebied ligt buiten de groene verbinding (langgerekte groenblauwe gebieden in de stad met een belangrijke verbindende functie en verschillende verschijningsvormen). Zie hieronder de uitsnede.*

Deze paragraaf is merkwaardig. Het bestemmingsplan is op 2 november 2023 ter inzage gelegd, maar men schrijft hier toch dat het nieuwe Beleidskader Hoofdgroenstructuur naar verwachting in ***januari 2023*** zal zijn vastgesteld. Die vaststelling heeft zoals veel Amsterdammers weten, niet plaatsgevonden. Onder hoofdstuk natuurbescherming (5.4.1 – Amsterdams beleid) schrijft men gelukkig wel dat veel mensen in de stad menen dat het nieuwe beleidskader te weinig bescherming biedt voor de natuur. In juni 2024 zal ook een raadgevend referendum hierover worden gehouden.

Relevant bij dit alles is dat in het concept van het Beleidskader Hoofdgroenstructuur het groene gebied langs de Dijksgracht Oost aanvankelijk was opgenomen als beschermd gebied. ***Nadat*** de inspraakprocedure was afgerond is echter een interne interventie gepleegd vanuit het project Dijksgracht Oost en is er alsnog voor gezorgd dat dit gebied niet langer als beschermd gebied geldt in de voorgestelde (maar dus nog niet vastgestelde) Hoofdgroenstructuur. Daarmee heeft dus deze verandering in het voorliggende concept geen onderdeel kunnen zijn van inspraak.
Juist in dit dossier, met z´n totale gebrek aan participatie en inspraak, is dat pijnlijk. Het laat ook iets zien over de insteek van een gemeentebestuur dat beweert natuurbescherming hoog in het vaandel te hebben. Maar dat nu het antwoord op de vraag of een bepaald stuk natuur beschermd moet worden kennelijk in hoge mate laat afhangen van de eigen wens om die natuur te slopen om er iets anders te kunnen ontwikkelen.
Ook bij deze ontwikkelingen met betrekking tot Dijksgracht Oost zien wij geen 'integrale kwaliteitspuls'. Er is sprake van besluitvorming zonder een integrale afweging van belangen.

Samenvattend:

De belofte om te komen tot een integrale ruimtelijke visie waarin alle ontwikkelingen gewogen worden, en ook de opmerking dat het doel van het project is het gebied een "integrale kwaliteitsimpuls" te geven, blijken loze woorden te zijn. Het lijkt erop dat het enige doel is, dat alle argumenten er enkel en alleen op gericht zijn, dat de Amsterdamse politiek overtuigd raakt van dit project.

Een behoorlijke ruimtelijke onderbouwing ontbreekt. Er is geen overkoepelende integrale visie op de ruimtelijke kwaliteit ***van het gebied***, geen reflectie op de betekenis van de verschillende ontwikkelingen in het gebied, de samenhang, en de vraag wat het aanleggen van deze ligplaatsen feitelijk, ruimtelijk, betekent en wat de impact is op natuur en op de leefomgeving.

4. Participatie / inspraak

Er is behalve met betrekking tot het fietspad, in het geheel geen inspraakmogelijkheid geboden tot en met het moment dat de Ruimtelijke Visie is vastgesteld

Over participatie kunnen we kort zijn. In het concept bestemmingsplan staat een aantal malen dat er participatietrajecten zijn doorlopen. Met uitzondering van het fietspad is er echter geen ruimte voor werkelijke inspraak geboden tot het moment dat de ruimtelijke visie was vastgesteld. Vanaf april 2021 zijn een paar ***informatie***bijeenkomsten geweest. Deze paar bijeenkomsten (soms bleken bewoners zelfs per abuis te zijn uitgenodigd, want was de avond alleen bedoeld voor de reders en aannemers) kunnen niet onder de noemen 'participatietraject' worden geschaard. En bij de informatieavond over de Ruimtelijke Visie werd door de aanwezige projectleider simpelweg gesteld: "Er is besloten dat er geen inspraak zal zijn."
Amsterdam heeft zich bij het ontwikkelen van dit hele project niet gehouden aan de eigen inspraak-verordening waarbij het centrale uitgangspunt is: "inspraak is regel, geen inspraak is uitzondering". De gemeente bestaat het nu om in het bestemmingsplan zelf te motiveren dat inspraak niet nodig was omdat dit "bij een bestemmingsplanprocedure" niet aan de orde is. In het licht van het hele verhaal getuigt dit niet voor veel respect voor de bewoners die sinds 2018 voortdurend en vasthoudend tegen een al maar dichte deur aan hebben gebonkt. Inspraak is namelijk weldegelijk geëigend bij het traject van planontwikkeling en besluitvorming dat aan een bestemmingsplanprocedure vooraf gaat. De tekst van de gemeente toont wederom hoe weinig besef men heeft van het belang van de eigen gemeentelijke uitgangspunten inzake inspraak en participatie en ook niet wat het betekent voor bewoners als zij jarenlang worden genegeerd.

Conclusie: Alle suggesties in het bestemmingsplan dat er wel ruimte is geweest voor inspraak of participatie of enige andere formele inhoudelijke bemoeienis van omwonenden, laat staan van inspraak in de zin van de inspraakverordening, staan er ten onrechte.

5. Nut en noodzaak ligplaatsen

Vaar- en ligplaatsenbeleid
Alternatieve ligplaatsen
Tijdelijke ligplaatsen

De gemeente heeft niet aannemelijk kunnen maken dat de ligplaatsen aan de Dijksgracht Oost noodzakelijk zijn.
De ligplaatsen in het Oosterdok die in 2030 beschikbaar komen, zijn een zeer goed , in veel opzichten zelfs een veel beter, alternatief voor de Dijksgracht Oost.
Er zijn ook tijdelijke ligplaatsen beschikbaar die in de tussentijd en wellicht ook nog wel langer ruimte kunnen bieden voor ligplaatsen.

Het bestemmingsplan geeft geen concrete onderbouwing voor het project. Waarom zijn deze ligplaatsencluster voor lange rondvaartboten eigenlijk nodig? Er is nooit op enig moment een helder voornemen geformuleerd waarin is onderbouwd waarom men de Dijksgracht Oost zou willen gaan bestemmen voor ligplaatsen. En ook niet is onderbouwd waarom er nooit enige behoorlijke transparante besluitvorming heeft plaatsgevonden.
Het enige dat er is geweest, in al die jaren tot het moment dat de Ruimtelijke Visie was opgesteld, is dat in enkele stukken in één enkel zinnetje gewag is gedaan van een wens, een ambitie of een voornemen om ligplaatsen in de Dijksgracht Oost te leggen. Er is nooit een fatsoenlijk kenbaar en onderbouwd besluit genomen.

Op allerlei plekken geeft de gemeente aan dat het m.b.t. de ligplaatsen om drie beleidsdoelstellingen gaat.

 # Vaar – en ligplaatsenbeleid

Beleidsuitgangspunten ligplaatsenbeleid:
Heel in het kort gaat het bij het ligplaatsenbeleid om drie factoren in het vaarbeleid:

- Er is een nieuwsysteem voor het uitgeven van exploitatievergunningen. Het gaat om tijdelijke vergunningen met een looptijd van ongeveer 9 jaar. Ze worden in tranches iedere 2 jaar via loting verdeeld. Het maximum van het totaal aantal exploitatievergunningen is vastgesteld op 550. Segmentering gaat per max aantal passagiers (grote boten hebben meer dan 50 passagiers, middel en klein minder dan 50 passagiers). Ieder segment heeft een vastgesteld aantal uit te geven vergunningen per tranche (zie Regeling op het Binnenwater 2020 , par 3.5).
- Er is een systematiek voor de verdeling van ligplaatsen. Loting gaat per segmentering van lengte van boten (lang, middellang en kort). De categorieën lang en kort vallen niet per definitie helemaal samen met groot en klein van de exploitatievergunningen
- Er zijn op- en afstapplaatsen in de stad. Een aantal daarvan wordt nu exclusief gebruikt door reders die ter plekke ook ligplaatsen voor hun boten hebben. De gemeente wil deze op- en afstapplekken beschikbaar maken voor anderen. Daarmee vervallen ligplaatsen voor deze exclusieve reders. Deze reders verzetten zich tegen deze plannen van de gemeente. De rechter heeft in een voorlopige voorziening de reders in het gelijk gesteld. Het wachten is op rechterlijke toets in een bodemprocedure.

In dit verband is nog relevant op te merken dat de gemeente zichzelf de ruimte heeft gegeven waar nodig altijd te kunnen bijsturen m.b.t. het maximum aantal uitgegeven exploitatievergunning per segment. In de Regeling op het Binnenwater van 2020 (10-3-2022) staat het zo geformuleerd:

Het hanteren van een systeem met uitgifterondes ***geeft het college de mogelijkheid 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 daarna volgende vergunningrondes.***

Aangevoerde onderbouwing

De gemeente onderbouwt nut en noodzaak van ligplaatsen vanuit drie uitgangspunten:

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

Verder presenteert de gemeente allerlei overzichtjes met allerlei aantallen huidige en te verwachten boten. Het gaat dan nu bij dit project om ligplaatsen voor lange boten. Die cijfers zijn inconsistent, en, in aanmerking nemende de systematiek van het systeem, dikwijls onbegrijpelijk dan wel strijdig met vastgesteld beleid.

Ten aanzien van de drie uitgangspunten de volgende opmerkingen:

Ad 1: voldoende ligplaatsen

De cijfers die men her en der naar voren brengt over het aantal benodigde lange ligplaatsen zijn inconsistent, maar wat wel overal uit blijkt is dat juist het aantal vergunningen voor lange boten (waarvoor de ligplaatsen schaars zijn) tussen 2022 en 2030 zeer sterk stijgt. Men gebruikt een ‘rekenmodel’ om in te schatten hoeveel van de straks vergunde ‘grote’ boten (meer dan 50 passagiers) straks ook lange boten (meer dan 16 meter) zullen blijken te zijn. Dit is uiteindelijk altijd een verrassing want hangt af van welke boten worden ingeloot.

Men schrijft:

Vanaf maart 2024 treedt de eerste tranche van het nieuwe stelsel voor exploitatievergunningen passagiersvaartuigen in werking. Er worden maximaal 550 exploitatievergunningen uitgegeven. Het aantal grote passagiersvaartuigen (>16 meter) zal naar verwachting stijgen van 115 nu naar 177 in 2030. Al deze passagiersvaartuigen hebben een ligplaats nodig.

In zes jaar een stijging met ongeveer 50%. Waarom stijgt dat aantal zo ? Is dit nu een noodzaak? Heeft de gemeente niet zelf de touwtjes in handen? De gemeente heeft toch, zelfs uitdrukkelijk onderdeel van vastgesteld beleid, een sturende rol? Je kan toch moeilijk beweren dat de uitgegeven exploitatievergunningen over de gemeente heen komen gevallen, als ware het slecht weer.

Deze steeds weer genoemde sterke toename vergunde lange boten is onbegrijpelijk omdat deze ontwikkeling ook helemaal niet strookt met de volstrekt heldere structuur, namelijk het vastgelegde maximaal aantal uit te geven exploitatievergunningen ***per tranche*** per segment en daarbij de expliciete beleidsruimte van de gemeente om te kunnen bijsturen. Waarom heeft de gemeente, toen men zag dat, om wat voor reden ook, het aantal lange boten zou gaan groeien, niet gestuurd op aantal grote (dus kans op lange) boten? Waarom heeft men dit laten gebeuren (of zelfs geregeld?) heeft men dus de schaarste aan ligplaatsen laten toenemen? Is de ontwikkeling niet onderkend? Veronachtzaamd? Of zag men gewoon geen reden aanleiding om in te grijpen? Omdat men zich gemakshalve rijk rekende met een nog niet vastgesteld plan van 40 ligplaatsen in de Dijksgracht Oost?

Een sessie met ambtenaren van het programma varen eind november 2023 bracht op sommige punten interessante informatie. De belangrijkste punten die de huidige situatie kenschetsen zijn de volgende.

- De ambtenaren vertelden dat men al in 2016 min of meer ervan uitging dat de locatie Dijksgracht Oost wel gebouwd zou worden. Inderdaad stond het hele plan nog niet vast, maar, zo dachten zij: '*Het komt wel goed en het loopt wel los.'*
- Waar er beleidsmatig gekozen werd voor minder open sloepen (overlast genererend), vulde men die vrijgekomen ruimte - op basis van het gegeven van max van 550 vergunningen - automatisch of gemakshalve op met lange boten. Geen acht slaand op het feit dat men daarmee over het vastgestelde maximum aantal voor dit segment heenging.
- Er wordt überhaupt nooit een beleidsmatige discussie wordt gevoerd over het aantal vergunde lange rondvaartboten tegen het licht van beleid met betrekking tot aantallen toeristen.
- Er werd gesproken over een 'beginsel' dat de gemeente huldigt op dit gebied, namelijk dat men "zo min mogelijk wil inbreken op de markt". Onderbouwing ontbreekt.

Daarnaast zijn de volgende -soms hierboven reeds genoemde- punten essentieel in de huidige situatie:

- Om de feitelijke situatie op het water doenlijk te houden en het aantal boten te beperken (dus: zo veel mogelijk passagiers samen in een boot rondvaren) zijn lange boten noodzakelijk ("effectief gebruik van het water")
- Maar ook zijn er verschillende markten voor varen in de grachten: "hospitality" (kleine boten, groepen) en 'single tickets' (toeristen en dagjesmensen, rondvaartboten). Daarom is er in de segmentering / aantal beschikbare vergunningen ook een verschil (max passagiers meer of minder dan 50)

Het is alles bij elkaar een complex verhaal. En het past niet allemaal samen in één systeem. Essentieel is dat de gemeente zich beroept op het beleidsuitgangspunt dat ze "in redelijkheid" moet zorgen voor voldoende ligplaatsen passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning. Het is geen juridische verplichting, het is een opdracht die de gemeente zichzelf gesteld heeft.
Het is die toezegging die tot een klem leidt, want er zijn nu en de komende tijd, als gevolg van onvoldoende grip op de uitvoering van beleid, te weinig ligplaatsen beschikbaar om die belofte gestand te doen. Er moeten dus keuzes gemaakt worden.

Meer ligplaatsen? Dat is wat de gemeente nu doet. Het is echter niet redelijk dat de gemeente deze klem, dit uit de hand lopen, ic. dit gebrek aan efficiënte sturing op eigen vaststaande beleidsuitgangspunten, oplost door gewoon maar een industrieel project in een woonomgeving te projecteren, en dus bewoners op te zadelen met een vergaande inbreuk op hun leefomgeving.

Wat dan? De geformuleerde uitgangspunten blijken simpelweg niet goed te combineren. Je kan niet alles hebben. Dan zijn er twee opties – het is het één of het ander.

*1 Het aantal exploitatievergunningen lange boten moet omlaag. Dat betekent dat de gemeente een systeem zou moeten ontwikkelen waarbij concreet gestuurd wordt op de beperking van het aantal lange boten, passend bij het beschikbaar aantal ligplaatsen. Dat betekent dus 'ingrijpen in de markt'.

*2 De andere optie, wellicht meer voor de hand liggend, is dat de gemeente de zichzelf opgelegde inspanningsverplichting heroverweegt. Waarom trekt de gemeente zich het lot aan van een heel segment in de grote toeristenindustrie? Waarom heeft de gemeente zich eigenlijk moreel verplicht om voor de benodigde ligplaatsen te zorgen? Is dat politiek of maatschappelijk noodzakelijk? Dat lijkt ons niet. De toeristenindustrie is een enorme markt, laat die zijn eigen dynamiek. Alles is te koop. Waarom zouden de reders niet zelf voor ligplaatsen kunnen zorgen?
Als de gemeente daar op enigerlei manier aan wil meewerken of zou willen participeren (als het lucratief zou kunnen zijn) dan kan ze altijd nog zien. Maar dan kan er eerst een heldere open belangenafweging plaatsvinden, zonder enige druk vanuit een beweerde "noodzaak". En dan kunnen de belangen van Amsterdammers ook daadwerkelijk worden meegewogen.

De conclusie is in ieder geval dat de feitelijke structuur en het vastgestelde beleid geen kader bieden voor (aanzienlijke) groei van aantal lange boten in de komende paar jaar. Daarbij heeft het bestuur zichzelf uitdrukkelijk de ruimte gegeven om bij te sturen op aantallen uit te geven vergunningen per segment als zich ongewenste ontwikkelingen voordoen.
Dat dat kennelijk nooit gebeurd is, is betreurenswaardig, maar dat leidt op zich niet tot de onderbouwing van de bewering dat het noodzakelijk is hier in de Dijksgracht ligplaatsen voor lange boten te maken. Als er onvoldoende ligplaatsen beschikbaar zouden blijken te zijn, dan is dat een zaak voor de reders om op te lossen, niet voor de gemeente.
Ook op dit moment, in de huidige situatie, is er geen noodzaak om ligplaatsen te creëren in de Dijksgracht Oost. Een volledige belangenafweging – zie ook verderop in deze zienswijze, en daarbij hoort ook de financiële paragraaf – maakt duidelijk dat het een onnodig en zelfs ondeugdelijk plan is.

Ad 2. Efficiënt gebruik van op- en afstapplekken

Men wil de “exclusieve” op- en afstapplaatsen in de toekomst ook beschikbaar maken voor andere reders. De ligplaatsen die nu gekoppeld zijn aan deze op- en afstapplekken zullen dan grotendeels naar elders moeten.
Allereerst is relevant dat deze wens nog niet zomaar tot werkelijkheid kan komen. In maart 2023 heeft de voorzieningenrechter bepaald dat dit plan vooralsnog stil moet komen te liggen. Het wachten is op beoordeling van de zaak in de bodemprocedure. Het bestemmingsplan wijdt aan dit alles geen woord.

Hoe deze situatie zich verder zal ontwikkelen, wat de rechter uiteindelijk zal bepalen, of wat er wellicht anders voor andere plannen kunnen ontstaan, daarover is vooralsnog geen helderheid. Ook weet niemand wanneer zo´n uitspraak er zal zijn, en dus ook niet wanneer wellicht andere gemeentelijk voorstellen geformuleerd zullen worden. Door alle onduidelijkheid heeft de wethouder ook besloten de uitgifteronde exploitatievergunningen voor 2026 voorlopig uit te stellen.
Maar hoe het ook zij: het gaat hier om een wens. Om nut. Niet om noodzaak. En er is geen urgentie in de tijd – als je dit al wilt gaan doen, dan kan dat ook heel best over een paar jaar. In die zin legt dit argument maar betrekkelijk weinig gewicht in de schaal bij de noodzakelijke belangenafweging.

Conclusie: omzetten op- en afstapplaatsen / verplaatsen ligplaatsen is een wens. Geen noodzaak. En het is op dit moment volstrekt onduidelijk of en hoe deze wens vorm zal kunnen krijgen.

Ad 3. Minder ligplaatsen Open Havenfront

In 2012 is door stadsdeel Centrum een motie aangenomen voor minder statisch gebruik van het water nabij het Open Havenfront, Damrak en Rokin. Daarvoor zou een deel van de ligplaatsen moeten worden verplaatst naar een ander gebied.
Dit punt is 11 jaar geleden geformuleerd en het is duidelijk dat men er inmiddels wat anders tegen aankijkt. Het komt ook niet geconcretiseerd terug in de onderbouwing voor de ligplaatsen op de Dijksgracht Oost.

 # Alternatieve ligplaatsen

In het licht van de brede belangenafweging binnen het hele project ligplaatsencluster Dijksgracht Oost, is het aan de orde om te kijken of er ook geschikte alternatieve ligplaatsen voorhanden zijn.
Aanvankelijk keek men niet naar het Oosterdok als mogelijkheid maar sinds 2021 werd ook die optie meegenomen in het hele overzicht.

In december 2022 ging het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum in een notitie in op alternatieve ligplaatsen, en men presenteerde het onderstaande overzichtje van plusje en minnetjes.

Locatie	Dijksgracht Oost	Marine-terrein	Johan van Hasselt-kanaal	Hout-havens	Entrepot haven	Oosterdok
Ruimte voor grote rondvaartboten > 16 m	++ 240~400m	+ ~150m	++ 400m	++ 400m	++ 600m	++ ~500m
Woonwijk	+/-	+/-	+	--	--	+/-
Vermijden nautische knelpunten[1]	++	-	--	-	--	++
Te verkrijgen/ beschikbaar in 2024	++	+/-	+/-	-	+/-	--
Nautisch ruimte/ luw gebied	++	-	+	+/-	+/-	++
Beperken extra scheepsverplaatsingen	++	++	--	-	--	++
Bereikbaarheid voor schippers	++	++	+	++	++	++
Veiligheid voor nachtstalling	+	+	+	+	+	+
Mogelijkheid voor bevoorrading	+/-	++	++	++	++	++

Het Oosterdok is tot 2030 niet beschikbaar wegens lopende huurovereenkomsten. Dat liet aanvankelijk de locatie als mogelijk alternatief afvallen. Maar de tijd tikt door. Hoewel de plek inmiddels al lange tijd wordt genoemd als mogelijke alternatieve locatie wordt tot op de dag van vandaag door het bestuur gezegd “dat men nog geen enkel idee heeft wat er na 2030 met het Oosterdok gaat gebeuren.”
Dit gebrek aan gedachtenvorming stelt teleur. 2030 is inmiddels veel dichterbij dan toen men begon na te denken over de Dijksgracht Oost als locatie voor ligplaatsen – zeker in aanmerking nemende dat de ligplaatsen in de Dijksgracht Oost naar het zich laat aanzien niet veel eerder beschikbaar zullen zijn dan in 2027. Al meerdere jaren weet men dat er veel bezwaren zijn tegen de Dijksgracht, en toch zet men geen stappen om te onderzoeken hoe, of beter: ervoor te zorgen dat, deze locatie beschikbaar kan komen.

Het staatje laat zien dat, met uitzondering van het moment van beschikbaarheid, het Oosterdok veel beter scoort dan de Dijksgracht Oost. En dan zijn er ook nog merkwaardige kwalificaties. Zo wordt bij de Dijksgracht Oost vreemd genoeg niet gesteld dat de locatie aan een woonwijk ligt, is het maar de vraag of men in de nabije toekomst de Dijksgracht Oost nog wel als “nautisch luw gebied” kan bestempelen en tenslotte de vraag: is het reëel om de bereikbaarheid voor de schippers (bij de Dijksgracht is dat uitsluitend per (bak)fiets!) “ideaal” te noemen? En dan zijn er andere punten in het geheel niet betrokken, zoals de afstand die de boten moeten varen van de op- en afstapplaatsen naar de ligplaatsen (Oosterdok is veel dichterbij) en de overlast voor de bewoners langs de vaarroute (Dijksgracht West), en ook zijn de gevolgen voor de natuur (kap talud, het leefgebied allerlei dieren etc – zie hoofdstuk 8, natuur) helemaal niet genoemd.
Wat ook niet in het staatje staat is de beschikbaarheid van stroom. Bij de Dijksgracht Oost is het nog maar de vraag of Liander op tijd voldoende stroom kan garanderen, terwijl bij het Oosterdok de steiger én de voorzieningen al klaar zijn. En last but not least: er wordt geen enkele aandacht besteed aan de financiële kant van het hele verhaal. Zie daarover hoofdstuk 9, Financiën.

Tijdelijke ligplaatsen

Met de kennelijk ontstane krapte voor lange ligplaatsen is de gemeente inmiddels op zoek gegaan naar tijdelijke plekken per maart 2024. Naar verluidt zijn die inmiddels beschikbaar gesteld. Er zou openheid moeten worden betracht om hoeveel ligplaatsen het precies gaat, hoe lang in ieder geval is gegarandeerd voor hoeveel plekken op welke locaties, en ook waar hoeveel plekken wellicht ook voor langere termijn of zelfs definitief beschikbaar zouden kunnen zijn.

6. Overlast: DGO zelf en in relatie tot andere ontwikkelingen

Geluid algemeen
Geluid rondvaartboten
Boegschroef niet meegenomen
Overslag/ Dekschuiten
Restricties m.b.t werkwijze - geen handhaving geen garanties
Toegestane activiteiten– bestemmingsplan geeft geen beperking
Andere geluidsoverlast en drukte
PHS , Horeca en terrassen op Oostenburg Noord, Drukte op het water, Transformatorhuis
Stapeling en aaneenschakeling van geluid
Verticaal maar ook horizontaal: continu geluid

Geluid algemeen

De wet en regelgeving om woonhuizen/wijken te beschermen tegen geluid en trillingen is complex. Niet alleen is relevant wat er volgens wet- en regelgeving mag, ook zou de gemeente binnen de totale belangenafweging die voorligt, moeten afwegen of de te verwachten geluidsoverlast van het project, gekoppeld aan al het geluid dat afkomstig is uit andere ontwikkelingen in de buurt, aanvaardbaar is voor een woonwijk en wat mogelijke gevolgen zijn voor gezondheid en welzijn van omwonenden.

Wat voor gevolgen heeft geluidsoverlast?
Wat is er te zeggen over geluidsoverlast? Het is lastig want het ervaren van geluid is afhankelijk van nogal wat factoren (onder andere het soort geluid, de frequente en de boventonen, de lengte van rust tussen het lawaai, etc.) en is ook subjectief. Algemeen gaat men ervan uit dat 100 dB zeer onprettig is en grote onrust kan veroorzaken. 120 dB doet pijn en kan leiden tot beschadiging van het gehoor. Een toename van 10 dB betekent ongeveer “een verdubbeling” van de waargenomen geluidssterkte. Langdurige geluidsoverlast kan schadelijk zijn voor het gehoor. Zelfs wanneer het geluid niet hard is, maar wel constant, kan dit gevolgen hebben voor concentratievermogen, voor het dag- en nachtritme en voor de algehele gezondheid.

Mogelijke fysieke gevolgen van langdurige geluidsbelasting van het gehoor:
- Vanaf 40 dB: leer- en concentratieproblemen
- Vanaf 60 dB: schade aan het gehoor na langdurige blootstelling
- Vanaf 65 dB: 20% hoger risico op hart- en vaataandoeningen bij langdurige blootstelling
- Vanaf 85 dB: bereik waar beschadiging aan het gehoor ontstaat bij langdurige blootstelling
- Vanaf 120 dB: gehoorbeschadiging mogelijk direct na blootstelling.

Voor meer specifieke informatie over de relatie tussen geluid en gezondheid verwijzen wij hier naar een rapport van het RIVM: *Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) -* ***Het doel heiligt de middelen*** *RIVM-rapport 2019-0227 (166 pagina’s)* (https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf*)*. Het rapport is in eerste instantie toegesneden op geluid afkomstig van wegen, treinen en vliegtuigen, maar veel aspecten raken aan de vragen die zich voordoen bij de beoordeling van de toekomstige situatie langs de Dijksgracht Oost.

Geluid rondvaartboten / boegschroefgeluid niet meegenomen in onderzoek

Anders dan het bestemmingsplan wil doen geloven op basis van het Geluidsbelevingsonderzoek uit de Ruimtelijke Visie, is het boegschroef-geluid destijds bij de simulatie niet meegenomen. Daarbij is onduidelijk wat bedoeld wordt met “agressiever” varen dan normaal. Het is ook de vraag of de onderzoeksopzet voldoet aan de criteria die horen bij het gebruik van die data voor een bestemmingsplan.

In 2023 erkende de gemeente dat het boegschroefgeluid geen onderdeel heeft uitgemaakt van de geluidsrapporten en dat die omissie moest worden hersteld. In oktober is dan ook apart nog een simulatie gedaan mét boegschroeven, en veel aanwezigen werden verrast door de hoeveelheid lawaai. Het verslag van het onderzoek is niet tijdig genoeg afgekomen om te kunnen worden meegenomen in deze zienswijze. Het zal deel uitmaken van het document in het kader van het extra traject.

 # Geluid dekschuiten.

Voor omwonenden zijn verschillende aspecten relevant, namelijk
A **hoe** er werkzaamheden plaatsvinden (welke overlast er is te verwachten, welke regels er worden gesteld, en hoe kan worden gegarandeerd dat die worden nageleefd),
B **wanneer** de werkzaamheden mogen plaatsvinden, en
C **welke** overslagactiviteiten het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Ad A Hoe vinden werkzaamheden plaats
Er is in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan naar de geluidsproductie bij overslag van goederen. De conclusie van het rapport luidt:

> *Naar aanleiding van de simulatie met overslagactiviteiten van goederen bij Dijksgracht Oost stellen wij vast dat de tijdgemiddelde en maximale geluidsniveaus niet leiden tot onaanvaardbare situaties. Voorwaarde hierbij is dat de overslagactiviteiten op een beheerste wijze moeten worden uitgevoerd en dat het gebruik van metalen kettingen niet wordt togestaan. Overslagactiviteiten met hijsbanden zorgen voor significant lagere geluidsniveaus ter plaatse van de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen*

Daar staat dus met zoveel woorden dat als de werkzaamheden ***niet*** op “beheerste wijze” worden uitgevoerd en/of als er ***wel*** metalen kettingen worden gebruikt, er wel reden is te vrezen voor onaanvaardbare situaties. Maar daarbij is het nog opmerkelijk dat de metingen ook vrij hoog uitkomen bij speciaal voorzichtig of zacht werken. In het bestemmingsplan staat het zo onder elkaar:

tabel 1: piekniveaus bij het plaatsen van verschillende materialen

Activiteit	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 normaal plaatsen	Stalen balk	100
Vallende ketting	Ketting (metaal)	116
Vallende ketting	Ketting (metaal)	119
Vallende ketting extra hard	Ketting (metaal)	121

Zacht plaatsen van één stalen balk geeft al 90 dB brongeluid. Een vallende ketting, staal op staal, levert 121 dB. Niet te doen, vindt kennelijk de gemeente zelf ook.
De bewoners zijn aan de andere kant van het water. Iedereen weet: geluid over het water draagt ver. De demping van geluid over water is in beginsel bijna nul. De demping wordt veroorzaakt door de lucht – vochtige lucht (mist) dempt meer dan droge lucht.

Bij voorbereidende besprekingen zag de gemeente zelf ook in dat het allemaal niet overhoudt. In de notulen van de projectgroep van 20 september 2022 staat:

1 **Geluidsonderzoek**

Voor lange termijn worden gemiddelde grenswaardes worden toegepast. Hier is sprake van gemengd gebied.

- Overdag (7:00 – 19:00)
  De grenswaarde is 50 dB(A). De meting komt uit op 49 dB(A), dus onder de grenswaarde. Maar er is motivatie nodig waarom dit conform een goede ruimtelijke ordening is en dit een aanvaardbaar woon-/leefmilieu is.
  Omdat het zo dicht op de grenswaarde zit, geldt een zware motiveringsplicht.
  Voorstel is in de planregels opnemen dat er tijdens laden/lossen van bepaalde zwaardere materialen vangmatten worden gebruikt of rubberen dekking. Er moet gekeken worden of dit realistisch is.
- Avond (19:00 – 23:00)
  De grenswaarde is 45 dB(A). De meting komt uit op 47 dB(A), dus boven de grenswaarde. De oorzaak is het gebruik van de kraan voor laden/lossen.
  Voorstel is in de planregels venstertijden voor laden/lossen op te nemen, bijv. alleen overslag van 7:00 – 19:00.

Een andere mogelijkheid is bepaalde materialen toestaan/uitsluiten. Dat moet een limitatieve opsomming zijn. Desnoods kan een maximaal aantal overslagen per dag worden ingesteld.

De voorgestelde maatregelen lijken werkbaar. Ze zijn nodig omdat we over de normgrenzen gaan of er dicht tegenaan zitten.

De in 2022 nog noodzakelijk geachte motivering ontbreekt echter in het bestemmingsplan. De marge tussen grenswaarde en gemeten waarde is minimaal, en dan gaat het nog over '***gemiddelde*** grenswaardes' waarbij het dus de vraag is of bewoners dan niet regelmatig toch met hogere waarden zullen worden geconfronteerd.

Men is inderdaad overgegaan tot het formuleren van de eisen voor de werkzaamheden. Er worden aan de aannemers restricties opgelegd met betrekking tot de wijze van werken: overslag van metaal op metaal is niet toegestaan, gebruik van metalen kettingen bij overslag en/of bij het afmeren van bedrijfsvaartuigen is niet toegestaan, op- en overslag van bulkgoederen is alleen in big bags toegestaan en tenslotte is ook op- en overslag van vuurwerk niet toegestaan.

Geen garanties dat werk gedaan wordt conform de bepalingen

De praktijk zal echter weerbarstig zijn. De aannemers hebben, tijdens een van de gemeenschappelijke informatiebijeenkomsten, al aan de bewoners verteld dat deze voorschriften door hen niet werkbaar zijn. Werken met hijsbanden is bijvoorbeeld onbegonnen werk: ze gaan vrijwel meteen kapot. Zij zeiden ook: "zulke activiteiten moet je niet willen in een woonwijk".

In gesprekken heeft de gemeente de bewoners reeds laten weten dat er ***geen garanties*** gegeven kunnen worden dat inderdaad conform de voorschriften gewerkt zal worden. Effectief handhaven is niet aan de orde. Men is voornemens af en toe ad hoc controles uit te voeren. De essentiële vraag is dan ook wat de in het bestemmingsplan gestelde restricties in de praktijk zullen betekenen. Het bestemmingsplan biedt geen regels en geen zekerheid waarmee daadwerkelijk bescherming gegarandeerd is tegen de overlast die werken ***zonder*** de specifieke voorwaarden met zich mee brengt en die, ook in de ogen van onderzoeksbureaus én gemeente, niet aanvaardbaar is. Dat kan dus niet.

Hoe kan dit wél worden gegarandeerd? Er zou op zijn minst moeten worden geregeld dat overtreding van de gestelde regels zonder al te veel vertraging zal leiden tot ingrijpen van de kant van de overheid, en dat de betreffende aannemer gelast kan worden de werkzaamheden te staken. Overtreding moet kunnen leiden tot intrekking van de afgegeven vergunning.
Dit kan worden bereikt door de gehanteerde structuur om te draaien tot een systeem van "nee, tenzij". De genoemde werkzaamheden zouden in het bestemmingsplan moeten worden verboden, waarbij dan bepaald wordt dat specifieke vergunningen kunnen worden verleend voor overslag van bouwmaterialen voor de kades en de bruggen of Cross-docking, doch alleen onder strikte voorwaarden. Overtreden van de voorwaarden leidt dan tot intrekken van de verleende vergunning.

Dat zou een manier kunnen zijn die bewoners garanties kan bieden en het vertrouwen kan geven dat er geen sprake zal zijn van ontoelaatbare overlast. De gemeente zou daarbij een voorstel voor een concrete uitwerking aan het bestemmingsplan moeten toevoegen – bijvoorbeeld een continu meetsysteem, een sensor, of een andere betrouwbare manier van continue monitoring – waarmee ook garanties worden gegeven ten aanzien van de wijze van handhaven, en hoe snel en adequaat gehandeld kan worden (ic intrekken van vergunning) bij overtreding van de gestelde normen.

Ad B: wanneer wordt er gewerkt? 6 dagen per week 12 uur per dag zoveel overlast is niet redelijk
*Het bestemmingsplan staat werken toe ma t/m za, 6 dagen per week, van 7 tot 19 uur. Alleen op zondag is het – wat overslag betreft – stil. Relevant is, dat het hier niet gaat om een tijdelijke situatie, een bouwproject of iets dergelijks. Nee, het is voor altijd. Alleen al om die reden is dit een zeer zware belasting voor bewoners.

* De gekozen tijden hebben ook effect op de natuur. De beschermde dwergvleermuis (zie hoofdstuk 8, Natuur) krijgt een foerageergebied tussen langs de steigers. De regelgeving vraagt stilte en donkerte voor deze dieren. De gemeente schrijft: "*Aan het begin van de actieve periode van vleermuizen gaat de zon op rond 7.00 uur en gaat de zon onder rond 20.00 uur. Hier is dus geen sprake van overlap tussen vleermuisactiviteit en de periode waarin overslag plaatsvindt. Vanaf half/eind september is in de vroege ochtend sprake van enige overlap, in de avond geldt dit vanaf half oktober. Deze overlap betreft maximaal 1,5 uur in de ochtend en 1,75 uur in de avond, tegen het einde van oktober, en is daarmee zeer beperkt."*
Het is een niet erg natuurvriendelijke benadering om te stellen dat het maar "zeer beperkt" is als beschermde dieren een paar uur in hun slaapplaats moeten wachten tot het donker genoeg is om te gaan jagen. Bovendien: dan is het harde geluid van de overslag hopelijk voorbij, maar het lijkt onwaarschijnlijk dat het dan direct ook donker is en stil.

Ad C: andere vormen van overslag moeten worden uitgesloten. "Overslag verboden tenzij.."
Het bestemmingsplan gaat nu uit van de plannen die er liggen: overslag ten behoeve van materiaal voor de kades en de bruggen. Maar feitelijk geeft de tekst van het bestemmingsplan veel meer ruimte. Men heeft het over "*overslag van bedrijfsvaartuig op bedrijfsvaartuig van (bouw)materiaal voor waterbouwkundige werkzaamheden en logistieke dienstverlening;"*
Logistieke dienstverlening is een zeer open formulering waar veel onder kan vallen. Daarmee ligt open wat er in de toekomst allemaal mag, en wellicht dus andere activiteiten die weer andere vormen van overlast genereren. Overslag van afval – met stankhinder? Overslag van gevaarlijke stoffen? Het bestemmingsplan zou geen ruimte moeten bieden voor andere, mogelijk zeer ongewenste, activiteiten en ook hier tot een systeem moeten komen van 'nee tenzij". Als het nodig mocht zijn dat daar andere vormen van overslag komen, dan zou een en ander via een bestemmingsplanwijziging apart moeten worden geregeld. Dus ook hier pleiten wij voor : alle vormen van overslag zijn verboden, behalve als ze specifiek, en onder specifieke voorwaarden, worden vergund.

 # Andere bronnen van geluidsoverlast en drukte

De omgeving heeft met nog meer bronnen van geluid te maken.
PHS: Allereerst is er de ontwikkeling op het spoor. Bij het Project Hoogfrequent Spoor is het maximaal toelaatbare geluidsplafond door ProRail verhoogd (en uiteindelijk door de Raad van State goedgekeurd) om de plannen uit te kunnen voeren.
Terrassen: Op de VOC-kade zullen zeven horeca-terrassen langs het water komen. Terrassen geven overlast. Stemgeluid valt niet binnen regelgeving maar terrassen zijn een storende factor en ze tasten, zoals iedereen weet, weldegelijk het woon- en leefklimaat aan. Langs de gehele kade wordt aanmeren toegestaan wat zonder twijfel zal leiden tot uitgaanspubliek dat op de bootjes feest zal vieren, en dan vooral vanaf het moment dat de terrassen gaan sluiten.
Transformatorhuis: Dergelijke voorzieningen maken niet zelden geluid. Hoe groot is het risico dat dit geplande transformatorhuis een mogelijk storend geluid (bv een lage zoem) zal produceren? Het

bestemmingsplan zou concrete informatie moeten geven hoeveel geluid er - maximaal - geproduceerd zal worden.
Toegang Oostenburg: Oostenburg is voor bezoekers nauwelijks per auto toegankelijk. Wie als bezoeker niet op de fiets of te voet komt zal vooral per bootje komen. In twee van de vijf Van Gendthallen komt, is inmiddels bekend geworden, een ambitieus museum. Men rekent alleen al voor dit museum op een half miljoen bezoekers per jaar. Het merendeel van deze bezoekers zal over het water komen. De gemeente suggereert voor het gemak dat die bezoekers in volle rondvaartboten zullen arriveren, en voorspelt vanuit dat uitgangpunt zo min mogelijk boten. Dat scenario is echter zeer onwaarschijnlijk. Het past namelijk niet in het beleid van rondvaartboten om op die manier als een soort watertaxi te gaan functioneren. Hoe het wel zal gaan is op dit moment nog de vraag, maar het lijkt niet onwaarschijnlijk dat veel bezoekers met kleinere boten zullen komen of met watertaxi-achtige constructies, eventueel georganiseerd door de Van Gendthallen zelf. Al deze boten en bootjes zullen tussen de in- en uitparkerende rondvaartboten doorvaren.
En dan is er ook nog **een jachthaven** met twee verenigingen voor de pleziervaart die in en uitvaren in het vaarseizoen.

Al deze boten (rondvaartboten, dekschuiten, toeristenboten, uitgaanspubliek, pleziervaart, bezoekers Oostenburg Noord) zullen **via Dijksgracht West varen, langs de woonboten, allemaal onder de Mariniersbrug door, naar Dijksgracht Oost en deel ervan dus door naar Oostenburg Noord.** En dezelfde weg terug. Bij het in alle drukte manoeuvreren bij de Mariniersbrug – waarbij geen goed zicht is op de boten aan de andere kant van de brug – zal waarschijnlijk zowel de scheepstoeter als de boegschroef regelmatig worden gebruikt.

Afdeling Nautisch beheer van de gemeente stelt dat, wegens de breedte van de Dijksgracht Oost, niet verwacht wordt dat er zich nautische problemen zullen voordoen. Dat is zal best waar zijn, ook al is het water niet overal even breed en is het ook zo dat, anders dan op veel andere plekken in de stad, hier ***álle*** boten heen én weer moeten varen omdat we hier te maken hebben met een doodlopend stuk water. En aan weerskanten van de Mariniersbrug zal er, en zeker op drukke dagen, sprake zijn van ingewikkelde situaties. Maar los van dit alles gaat het ook om iets anders. En dat is dat de situatie voor de bewoners van de woonboten in de Dijkgracht West, de bewoners langs de Dijksgracht Oost, op Kattenburg en Wittenburg, en ook de nieuwe bewoners op Oostenburg Noord, zeker op mooie dagen te maken krijgen met een druk, vol en lawaaiig water voor de deur wat tot aantasting van hun leefomgeving zal leiden.

 # Stapeling en aaneenschakeling van geluid

Het bestemmingsplan gaat in op de cumulatie van geluid, en gaat uit van een rekensom op basis van gemeentelijk beleid. Het is niet helemaal te begrijpen wat dat betekent, vanuit de veelheid en verscheidenheid aan geluidsoverlast die op bewoners af komt, de verschillende soorten geluid, verschillende geluidsfrequenties, en verschillende lengte dat het geluid achter elkaar te horen is.
Het lijkt erop dat men slechts met een juridische blik naar dit hele vraagstuk kijkt en dat doet geen recht aan de feitelijke situatie voor de omwonenden. Heel uiteenlopende frequenties (hoge tonen, lage tonen, schril of gierende geluid, dreunend of drillend geluid) opgeteld kunnen samen weldegelijk tot meer overlast leiden.

Dat alles gaat over de stapeling. Er is echter ook een ander element, en dat is dat mensen continu aan lawaai worden blootgesteld. Aaneenschakeling van geluid, een situatie dat verschillende vormen van geluid zich aaneenrijgen. Een situatie dat het bijna nooit meer stil is. Dat men overgeleverd is aan geluid, waar men geen weerstand meer aan kan bieden. De trein, de bootjes, de stalen balken, de rondvaarboot die aanmeert, de boegschroef en de schreeuwende drinkers.
Het is algemeen bekend dat voortdurende geluidsoverlast zeer slecht is voor de gezondheid. Dit alles samen kan je bewoners van een woonwijk niet aandoen.

7. Fietspad

Het fietspad dat de gemeente wil gaan aanleggen is de ontsluiting van de haven, maar zou ook nodig zijn als ontsluiting en doorgaande fietsroute. Met het fietspad moet bestaande unieke natuur moet verdwijnen.
In 2018 is het besluit genomen, de gevolgen van natuur waren niet bekend. Ligplaatsen werden niet betrokken. Algemene verkeersituatie was heel anders dan nu.
De gemeente wil begin 2024 beginnen met aanleg van plas-dras zone langs de hele vaart. Bewoners hebben grote bezwaren tegen het geplande fietspad. Zij wilden het nooit, en willen het nog steeds niet. Zij willen al sinds 2012 een rustig, niet-doorgaand, recreatief pad.

Het fietspad maakt feitelijk geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Het besluit is in 2018 genomen en het project is in 2019 vergund. Toch behoort het onderdeel te zijn van de brede belangenafweging rond het hele project Dijksgracht Oost.
Het fietspad werd gepresenteerd als de ontbrekende schakel in hoofdnet fiets: van Oostenburg Noord via Dijksgracht Oost en Dijksgracht West naar het station. Ook zouden veegwagens (onbekend aantal) van het fietspad gebruik moeten gaan maken.
De afgelopen jaren zijn er in toenemende mate zorgen over dit plan, met betrekking tot de verkeersveiligheid op het pad en in het bijzonder op de kruising met de Kattenburgerstraat. De situatie van verkeer, de aantallen, en de snelheid en het gedrag van fietsers is niet meer vergelijkbaar met die van 2018. De mogelijke consequenties voor verkeer op de Dijksgracht West hebben destijds geen rol gespeeld bij de besluitvorming, en ook was toen nog niet bekend welke ingrijpende gevolgen het fietspad zal hebben voor de bestaande natuur ter plekke.

Wat staat er in het bestemmingsplan?
Het bestemmingsplan gaat op veel verschillende plekken, steeds in een ander verband, in op het fietspad. Wij citeren hieronder een aantal alinea´s (er is nog veel meer) uit allerlei paragrafen in het bestemmingplan.

Wie willen het / voor wie is het / welke route wordt voorzien?
Een aantal citaten uit het bestemmingsplan:
- *Het fiets- en voetpad staat al lang op de wensenlijst van zowel het stadsdeel als van de bewoners en ondernemers en draagt bij aan het completeren van het hoofdnet fiets.*
- *Het fietspad wordt een schakel in het hoofdnet fiets, o.a. tussen Oostenburg en het Centraal Station en voorziet in een extra ontsluitingsroute voor de nieuwe bewoners, bezoekers en ondernemers.*
- *Het nieuwe fietspad wordt voldoende breed om twee richtingen fiets toe te laten. De doorstroming voor de fiets is daarmee gewaarborgd. Daarnaast kan deze route een alternatief zijn voor het drukke kruispunt De Ruyterkade en Oostertoegang bij de (nieuwe) pontaanlanding.*

Wie gebruiken het / welke route
- *De fietsroute zal voornamelijk gebruikt worden door bewoners van Oostenburg en bezoekers van de voorzieningen op Oostenburg (o.a. horeca). Daarnaast komt een deel van de gebruikers uit het Oostelijk Havengebied en een klein deel uit de Czaar Peterbuurt.*
- *Eerst werd verwacht dat er gemiddeld ca. 5.000 tot maximaal 10.000 fietsbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden. Hoe deze schatting tot stand is gekomen, is niet meer te achterhalen. De huidige verwachting is bijgesteld naar ca. 2.000 tot 3.500 fietser bewegingen per etmaal.* ***Deze bijstelling heeft plaatsgevonden aan de hand van het volgende. Voor de hoofdstroom blijven de Piet Heijnkade en de Prins Hendrikkade veel snellere routes.***
- *Het fietsnetwerk in Amsterdam bestaat uit verschillende niveaus: (…)Hoofdnet Fiets (geen voorrang als fietsers andere verkeersdeelnemers kruisen), Regionaal fietsnetwerk (Plusnet - fietsers krijgen voorrang als ze andere verkeersdeelnemers kruisen zodat daar de doorstroming optimaal is) en de Drukste fietsroutes. Dijksgracht Oost behoort tot Hoofdnet fiets en is een ontbrekende schakel in de ontsluiting van de wijk.*

Inrichting en veiligheid

- *Ten behoeve van het fiets- en voetpad is in 2018 een ontwerpplan Langzaam verkeersroute Dijksgracht Oost vrijgegeven voor inspraak. Reacties van belanghebbenden en andere deskundigen op het ontwerpplan waren overwegend positief. Naar aanleiding van deze reacties is het ontwerp aangepast op de volgende punten:*
    - *Fietspad is met de nieuwe regelgeving verboden voor brom en snorfietsers;*
    - *Fietspadbreedte is 4.0 m;*
    - *Voetgangersstrook van 2.30 m;*
    - *Geen kade uitbreiding bij de aansluiting op de Kattenburgerstraat in verband met behoud architectonische elementen en zichtlijnen van de Mariniersbrug (Rijksmonument);*
    - *Aparte voetgangersentree vanaf de Kattenburgerstraat voor behoud van architectonische elementen van het landhoofd.*

- ***Schoonmaakauto's en veegwagens van de reiniging, Bromfiets, snorfiets, fiets, canta's en scootmobielen*** *(…) Op het fietspad is medegebruik mogelijk door voertuigen van de reiniging. Op de route worden geen snelheid remmende maatregelen zoals drempels aangebracht. Het fietspad wordt uitgevoerd in (rood) asfalt. Het asfalt en de breedte van 4,00 meter geven een comfortabele fietsroute. Bij het passeren van reinigingsvoertuigen kan er enige hinder zijn, maar de route is voldoende breed om goed te kunnen passeren.*
  Omdat het een fietsroute betreft zijn de snorfiets, de bromfiets en canta's verboden op dit fietspad. Brommobielen dienen op de rijbaan te rijden en mogen niet op een fietspad rijden. Scootmobielen en andere voertuigen voor mindervaliden zijn wel toegestaan op dit fietspad.
- *Afdeling V&OR Verkeerstactiek heeft een monitoringsvoorstel gedaan om na realisatie tellingen te verrichten i.v.m. aantallen gebruikers in de verschillende richtingen in relatie tot de verkeersveiligheid en (toekomstige) projecten in de omgeving. Er zal binnen afzienbare tijd na oplevering een evaluatie plaatsvinden van de bevindingen uit deze monitoring om indien nodig passende maatregelen te treffen voor verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming.*

Er is nogal wat af te dingen op deze teksten.

 # bewoners willen dit juist niet

Het is pertinent onjuist, wat gemeente maar volhoudt te zeggen, dat bewoners positief hebben gereageerd op het aan te leggen fiets/voetpad., daarbij verwijzend naar inspraak in 2018. Bewoners hebben sinds 2012 gepleit voor een recreatief fietspad voor fietsers en wandelaars. Géén doorgaand fietsverkeer, géén route naar CS en géén aansluiting met Dijksgracht West / Oosterdokkade. Wél bankjes.

 # De noodzakelijke helderheid ontbreekt over gebruik en gewenste route

* Uit al deze alinea's wordt niet duidelijk wat men nu als meest wenselijk route voor de fietsers beschouwt. Is het fietspad bedoeld als de ontbrekende schakel naar het station (men blijft zeggen: ontbrekende schakel in Hoofdnet Fiets) of wordt dit een bijroute naast de hoofdroute langs Piet Hein kade en Prins Hendrik kade? Dat zijn tegenstrijdige beweringen. Helderheid is noodzakelijk voor de beoordeling van de veiligheid van pad en kruising, en later voor de wijze van inrichting en de bebording. Het bestuur is daar tot op heden, bij voorbeeld in discussies met de Stadsdeelcommissie, uiterst vaag over ("wij kunnen de fietsers ook niet dwingen welke route zij willen nemen").
* Gaat men inderdaad koersen op hoofdroute Piet Heinkade en Prins Hendrik kade? Men komt immers tot een veel lagere schatting aantal fietsers dan eerder gedaan, met als onderbouwing dat men ervan uitgaat dat de hoofdstroom over de Piet Hein kade en de Prins Hendrikkade zal blijven gaan. Men verzuimt echt nog wel duidelijk te maken hoe men precies komt tot de schatting van te verwachten aantallen fietsers, c.q. hoe men de (hoeveel?) verwachte aantallen over Piet Hein Kade en Prins bij de berekeningen betrekt.
* Woonbootbewoners langs de Dijksgracht West vinden een doorgaande route langs hun boten naar het station zeer onwenselijk. De Dijksgracht West is een woonbuurt en om meerdere redenen volstrekt ongeschikt als doorgaand fietspad.

* En ook: wie van het CS naar trein of pont wil, is het meest gediend met de fietsstallingen aan de Noordzijde van het CS. Dan fietst men dus verreweg het beste langs de PH-kade.
* Het is onbegrijpelijk waarom men dan wel weer de voorliggende fietsroute (Dijksgracht Oost, Dijksgracht West, Oosterdokskade) als goed alternatief ziet voor “het drukke kruispunt De Ruyterkade en Oostertoegang bij de (nieuwe) pontaanlanding”. Los van de verwarring (“doorgaande route is heel goed”) is het ook onzin. Alle fietsers die naar de noordkant van het CS willen zullen, hoe ze ook rijden, altijd bij dit drukke kruispunt uitkomen. Het geplande fietspad biedt hier geen soelaas.

*** Noodzakelijke maatregelen**: Het DB heeft eerder (toezeggingen in de SDC) gesteld het eens te zijn met de opstelling dat doorfietsen via Dijksgracht West zeer onwenselijk is. Tot nu toe is deze toezegging niet helder op schrift gezet, samen met een uiteenzetting welke concrete maatregelen zullen worden genomen om de oversteek bij de Mariniersbrug zodanig lastig te maken dat alleen fiets-bestemmingsverkeer de moeite neemt om de Dijksgracht West te nemen. Een dergelijke uitwerking van de gedane toezegging is noodzakelijk.

*** Groennet of hoofdnet?** Het bestuur heeft inmiddels aangegeven dat het pad geen onderdeel meer zal zijn van ‘hoofdnet fiets’, maar het zal behoren tot **‘groennet fiets’.** Voor zover wij begrijpen betekent die andere benaming echter niets voor de inrichting en gebruik.

* **Veegwagens –**nog altijd is onbekend hoeveel, hoeveel tegelijk gaan rijden - zorgen voor onveiligheid (zie hieronder: fietspad en kruising) maar produceren ook heel wat geluid. Daarover zwijgt het bestemmingsplan. Het DB zegt inmiddels naar “minder” te streven. Het zouden er so wie so, en vastgelegd, nul moeten zijn.

 # Veiligheid

* Sinds 2021 zijn omwonenden steeds negatiever, want bezorgder over de veiligheid van het aan te leggen fiets/voetpad. Het gaat dan niet alleen om het sinds 2018 zeer sterk toegenomen aantal elektrische fietsen, maar vooral ook over de gevaarlijke oversteek en de toename van het aantal fietsers dat waarschijnlijk gebruik zal maken van de Dijksgracht West in het verlengde van de Dijksgracht Oost.
* De veegwagens van 1,80 breed zijn ongeveer zo breed iedere fietsbaan (2 meter). Bij het inhalen zullen de veegwagens dus altijd op de andere weghelft komen. De benaming “enige hinder” neemt de te verwachten situatie niet serieus.
* Uitdrukkelijk “geen snelheidsbeperkende maatregelen”. Inderdaad want men heeft het over asfalt. Asfalt geeft een comfortabele rijweg en bevordert snel fietsen. Dat is precies *niet* bevorderlijk voor de veiligheid in een situatie waar het snelheidsverschil tussen de snelsten (fatbikes / speed pedelecs) en de langzaamsten) (ouderen, kinderen) enorm is.

- ***Kruising***

De kruising wordt door velen, ook door de gemeente zelf, als een punt van zorg gezien. Omwonenden vrezen dat het uiteindelijk een black spot zal blijken te zijn. Al in 2018 waarschuwden het GVB en de politie voor de onveiligheid. Auto’s die na het stoplicht van de Piet Heinkade afslaan en de Kattenburgerstraat inrijden, zetten juist onder het spoorwegtalud enige vaart, de veegwagens en de overstekende fietsers (ze slaan linksaf, of steken over door naar Dijksgracht West) staan midden op de straat op het kleine “opstel vak” (3x3 meter) net achter de pilaren van het viaduct. De auto’s zien hen niet, zeker niet in het donker, en zij zien de auto’s te laat.
Het bestuur heeft al in 2018 gezegd, en zegt dat nog steeds, dat de veiligheid van de kruising nooit ideaal zal worden, maar dat dit “het meest optimale ontwerp” is en dat dat volgens hen veilig genoeg is.

- ***Electrische/ snelle fietsen***

Sinds 2018 hebben zich nogal wat ontwikkelingen voorgedaan die destijds niet werden voorzien. In 2018 werd nog maar heel beperkt (m.n. door senioren) van een simpele elektrische fiets gebruik gemaakt. Anno 2023 is de elektrische (bak-)fiets en zeker ook de fatbike populair onder alle generaties

weggebruikers. In 2022 was 57% van de nieuw verkochte fietsen elektrisch en dit percentage zal zonder twijfel verder toenemen. In 2018 heeft inbreng vanuit omwonenden ervoor gezorgd dat de gemeente ermee heeft ingestemd dat het fietspad niet toegankelijk zal zijn voor “snelle” voertuigen als Canta’s, bromfietsen en snorfietsen. Men vond ook dat gebruikers van het fietspad niet harder moeten kunnen rijden dan 25 km per uur. De huidige elektrische fietsen (fatbikes, pedelecs, etc.) rijden echter sowieso (veel) harder dan 25 km/u, en de veegwagentjes van de gemeente kunnen zelfs 60 km per uur. Het is iedereen bekend dat grote snelheidsverschillen en ook asociaal rijgedrag van de snelsten zorgt voor veiligheidsproblemen op de fietspaden.

- ***Aantallen gebruikers op welke routes***

Aanvankelijk werden veel hogere aantallen te verwachten fietsers genoemd. Deze waren kennelijk onjuist – men weet zelfs niet meer waar ze op gebaseerd waren. Nu komt men tot veel lagere aantallen omdat de hoofdstroom fietsers, zo stelt men, over Piet Heinkade en Prins Hendrikkade zal gaan. Een gedegen onderbouwing van deze nieuwe schatting is volgens ons noodzakelijk waarbij ook iets gezegd wordt over de verhouding tussen verschillende soorten (en snelheden) fietsen. Daarbij moet ook duidelijk worden welke route volgens het bestuur de bedoeling is. Gaat de gemeente dan ook doelbewust sturen? Bijvoorbeeld: als men besluit dat de hoofdroute over de Piet Hein kade moet gaan, worden fietsers dan met heldere en effectieve maatregelen zo veel en effectief mogelijk daartoe gedwongen? Of laat de gemeente het maar gaan en zien we wel waar het schip strandt?

- ***Monitoring*?**

Het bestemmingsplan heeft het in verband met de te verwachten onveilige situaties over “monitoring”. En zo nodig zullen “passende maatregelen” genomen worden “*voor verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming”.* Nu de gemeente telkenmale aangeeft dat de situatie wellicht niet optimaal is, maar dat dit het meest doenlijke ontwerp is, is dit een betekenisloze toezegging. Er zijn kennelijk helemaal geen zinvolle maatregelen en aanpassingen te bedenken om de situatie veiliger te maken. Als ze al te bedenken waren geweest, dan waren ze - hopen wij - toch al wel in het ontwerp opgenomen.

- ***Sociale veiligheid***

Vanwege de plas-dras zone / foerageergebied van de dwergvleermuis (zie hieronder paragraaf natuur) moet verlichting op het pad schaars zijn en alleen naar beneden gericht. Een dergelijk pad langs het water, zonder bebouwing of reuring, leidt onvermijdelijk tot sociale risico’s. Is het ook vanuit deze zorg terecht dit fietspad te beschouwen en in te richten als veilige doorgaande route? Hoe is het om s avonds op een schaars verlicht stil pad langs het water te fietsen? Is het verantwoord om dit als hoofdroute naar het station te beschouwen?

- ***Nader onderzoek***

In dit verband zij hier nog vermeld dat er nog meer informatie zal komen over de (on)veilige situatie van fietspad en kruising.

a) De Stadsdeelcommissie heeft nog een aantal vragen gesteld, waarop nog antwoorden zullen komen.
b) In het kader van het ‘extra traject’ wordt nog door een onafhankelijk onderzoeksbureau een audit uitgevoerd over de verkeerssituatie van fietspad, kruising en de situatie op Dijksgracht West. Het rapport wordt eind januari verwacht. Wij verzoeken u om dit rapport als ingelast te beschouwen bij deze zienswijze en te betrekken bij de brede belangenafweging.

 # natuur

Toen men in 2018 een besluit nam over het fietspad, was nog niet bekend dat met de kap van de begroeiing op het talud het foerageergebied van de beschermde dwergvleermuis zou worden aangetast. En dus ook niet dat, behalve compenserende begroeiing langs de Marinierskade en de Kattenburgkade, er een plas dras zone moet worden aangelegd over de hele 450 meter tussen Mariniersbrug tot Oostenburg Noord.

 # Voorstellen vanuit de bewoners:

Ontmoedig sowieso effectief het doorgaande verkeer over de Dijksgracht West

Het kruispunt Mariniersbrug zou zo veel mogelijk vermeden moeten worden door fietsverkeer. Om zowel het gebruik van de gevaarlijke oversteek én het fietsverkeer over de Dijksgracht West te beperken, zal het fietsverkeer komende van de Dijksgracht Oost af moeten buigen naar de Piet Heinkade en zo door te fietsen naar de achterzijde van het CS. De gemeente zou hiertoe effectieve maatregelen moeten treffen.

Constructief voorstel voor een recreatief voet-/fietspad

Als betrokken bewoners pleiten wij voor een recreatieve rustige fiets/wandelverbinding tussen Oostenburgen en de Mariniersbrug. Wij hebben dit voorstel in een schets verbeeld.



Dit ontwerp laat precies dat zien waar bewoners vanaf 2012 voor gepleit hebben: een fijn recreatief fiets/wandelpad. Deze schets willen wij graag samen met de gemeente uitwerken.

Een korte toelichting:

* Het voet/fietspad op het water kan, onder andere door de keuze van de verharding, zo ontworpen worden dat het minder geschikt is voor snel fietsverkeer. Het biedt mogelijkheden om een andere aansluiting te realiseren op de kruising met de Kattenburgerstraat. Als het pad daar met een bocht omhoog buigt zal het zorgen voor een natuurlijke afremming. Voor voetgangers is een trap van het pad naar de Kattenburgerstraat een optie.
* Anders dan het voorliggende ontwerp hoeft de begroeiing op het talud niet gekapt. Er is dus ook geen plas-dras zone nodig.
* Aanleg van dit recreatieve pad zal dan ook aanzienlijk goedkoper zijn dan het voorliggende plan.
* Het pad is niet geschikt voor veegwagens. In het huidige ontwerp zijn ze een storende factor. Het DB heeft ook al meegedeeld dat men ernaar streeft het aantal veegwagens zo veel mogelijk (zo mogelijk tot nul) te zullen terugbrengen.
* Het beperkt de ingrepen in het water – daarmee minder risico's in verband met bestaande watervervuiling.
* Met dit voet/fietspad is er desgewenst toch nog de mogelijkheid van ligplaatsen voor rondvaartboten maar het zou ook heel geschikt zijn om woonboten aan te leggen, bijvoorbeeld boten die in het kader van herstel bruggen en kades tijdelijk een andere ligplaats nodig hebben.

8. Natuur

Het besluit om een vrij uniek stuk natuur in Amsterdam op te geven, verdient op zijn minst een volledige politieke afweging. Ook is relevant dat er in de loop van 2024 nog een referendum komt over de Hoofdgroenstructuur, waarvan de uitkomst gevolgen kan hebben voor de Dijksgracht Oost.

 # Politieke afweging voorafgaand aan juridische toets
Zoals reeds vermeld leidt de aanleg van het fietspad tot kap van de begroeiing op het talud die dient als foerageergebied van de beschermde dwergvleermuis. Dat is echter niet het enige. We hebben hier te maken met een van de weinige stukjes wilde natuur in het centrum van Amsterdam. Het is er donker, en er is, met uitzondering van de trein, geen verkeer en er komen geen mensen. Er is nauwelijks verstoring. Het is een bijzondere biotoop waar heel wat meer woont dan alleen de beschermde dwergvleermuis. Er broeden beschermde vogels, er wonen allerlei amfibieën. Het is in die zin een “uniek stukje” Amsterdam. Wil je die natuur behouden, of is het werkelijk noodzakelijk die op te geven? Die vraag zou meegenomen moeten worden in een brede belangenafweging. Het gaat dan niet in eerste instantie om een juridische toets, niet om de vraag wat is toegestaan op basis van wet- en regelgeving. Het gaat primair om een politieke afweging die raakt aan het uitgangspunt dat we de natuur in de stad willen beschermen. Daarom ook is hier de discussie over de Hoofdgroenstructuur (zie hieronder) ook zo essentieel, en is relevant hoe de Amsterdammers zich straks in een referendum hierover gaan uitspreken.

 # QuickScan
Er is een zogenaamde QuickScan gedaan m.b.t het gebied (zie bijlage 17 bij het bestemmingsplan). De QuickScan meldt “een eenmalig veldbezoek” waarbij men niet aangeeft op welk moment van het jaar dat heeft plaatsgevonden, en ook niet of dat eenmalig veldbezoek een week of een kwartiertje heeft geduurd. De foto’s suggereren dat het bezoek in de winter heeft plaatsgevonden. De bevindingen zijn opmerkelijk. Her en der meldt men dat in geraadpleegde literatuur, nl in de Databank Fauna en Flora, sprake is van waarnemingen van bepaalde soorten. En vervolgens schrijft men dat “tijdens het veldbezoek” deze soorten niet zijn waargenomen. Het zijn zinnen die weinig wetenswaardigs bieden aan wie wil weten wat het nou precies betekent als je dit stuk natuur gaat vernietigen.
Het rapport lijkt helemaal niet geïnteresseerd te zijn in de vraag welke dieren er een leefgebied hebben. Er is geen uitgebreide scan gedaan van de aanwezige natuur. Het gaat de onderzoekers alleen om de grenzen van de wet. Uit een broedvogelscan, afgedwongen door bewoners vlak voor het verwijderen van de eerste 50 m groen, blijkt dat dit een gebied is waar beschermde vogels broeden. Die informatie is nou net niet te vinden in de QuickScan. Het rapport stelt slechts dat het “mogelijk” is dat de ingreep (lees: het verwijderen van het groen op het talud) verstorend is. Ook zegt men dat het *kan zijn* dat het stuk dient als broedgebied is van vogels. En dan volgt: *“Indien werkzaamheden in het broedseizoen plaatsvinden, dient een broedvogelscan uitgevoerd te worden voor aanvang*.” Als dat zo is, dan mag er niet gekapt worden. Voor die tekst heb je geen QuickScan nodig – dat staat in de wet.

De kern van het hele verhaal is: het is toegestaan om buiten het broedseizoen beschermde vogels weg te jagen door het leefgebied te vernietigen. Dat mag. Maar onze vraag is: wil je dat ook? Wil je dat, als bewoners van Amsterdam, als bestuur van Amsterdam, als gemeente die het zegt goed voor te hebben met schaarse bijzondere natuur binnen de gemeentegrenzen? Die vraag vraagt een open discussie en een politieke afweging.
Dit alles maakt duidelijk dat dit rapport niet is opgesteld omdat men nieuwsgierig is naar wat er in dit gebied leeft, broedt en scharrelt. Nee, dit rapport is opgesteld om te dienen als juridisch document en om te kijken of het juridische mogelijk is om deze bestaande natuur te vernietigen. Dat is hoe het vaak gaat met QuickScans die door gemeentes worden gebruikt. Zie bijvoorbeeld de uitzending van Pointer (zie https://pointer.kro-ncrv.nl/gemeenten-mountainbike-mbt-projecten-quickscan-natuur) . Hieruit blijkt dat gemeentes de QuickScan vaak inzetten voor het doel dat zij nastreven: natuur weghalen om daar iets heel anders te kunnen ontwikkelen.

 # Compensatie
Om het foerageergebied te compenseren moet langs de Kattenburgerkade en de Marinierskade een geschikte groenstrook komen. Langs de kades aan de overkant is in het voorjaar 2022 speciaal groen ingezaaid. In oktober 2023 groeit daar nog helemaal niets. Een dorre strook zand.
Maar voor de compensatie veel belangrijker is de plas-dras zone langs het fietspad, 5 meter breed, 450 meter lang. Daartoe zal eerst een damwand worden aangelegd. Daarachter wordt gemiddeld een laag van 2 meter zand gestort omdat de bodem van de Dijksgracht te diep is voor de beoogde beplanting.
De plas-dras zone heeft in ieder geval 2 seizoenen en wellicht zelfs 3 seizoenen nodig om “voldoende” groen op te leveren om als foerageergebied voor de vleermuis te kunnen dienen. Pas daarna kan men beginnen met het kappen van het groen en het aanleggen van het fietspad. Het kan ook zijn, zo zeggen ecologen, dat het helemaal niet aanslaat.
Vanwege deze benodigde tijd heeft de gemeente besloten al in februari 2024 te beginnen met het plaatsen van de damwand De gemeente heeft nog geen beeld wat te doen als de plas dras zone helemaal niet gaat groeien.

 # Onomkeerbare stappen
Wij constateren dat er geen behoorlijke politieke afweging is gemaakt of het noodzakelijk is dat dit stuk groen moet wijken voor al deze plannen. Die afweging is in onze ogen noodzakelijk. De aanleg van het fietspad is valt binnen de discussie over de wijzigingen in de Hoofdgroenstructuur (zie hierboven, Hoofdstuk 3, Ruimtelijke onderbouwing / natuurbescherming). Alleen al daarom zou er gewacht moeten worden om ook maar iets te doen dat onherroepelijk is, of anders zou kunnen betekenen dat nogal veel geld over de balk wordt gegooid.
Ook al het beginnen met de aanleg van de plas-draszone betekent feitelijk een onomkeerbare en onherroepelijke stap. Men zal later vast beweren dat er na het aanleggen van de plas-dras zone feitelijk geen weg terug meer is, met als argument dat de gemeente op die manier het reeds geïnvesteerde geld in het water gooit. En daarbij zal het weer verwijderen van de geslagen damwand tot problemen leiden omdat dan de ernstige vervuiling in de bodem naar boven zal komen.

 # Conclusie
Met dit fietspad moeten beschermde diersoorten wijken omdat hun leefgebied verdwijnt. En het is nog maar de vraag of de beschermde dwergvleermuis gecompenseerd wordt en rond deze locatie verder kan bestaan. Men gaat, zonder deze afwegingen en zonder dat de kosten ook maar bekend waren, laat staan een rol hebben gespeeld bij de belangenafweging, bijna blind dit hele traject in. Het ligt voor de hand dit punt te betrekken bij de brede belangenafweging en te wachten met de aanleg van de plas-dras zone

9. Financiën

De gemeente is op zijn zachtst gezegd terughoudend met het beschikbaar maken van financiële informatie over het project. In alle stukken zijn alle bedragen weggelakt, ook waar het slechts om niet uitgesplitste begrotingsposten gaat. Toch heeft, binnen het kader van het extra traject, de gemeente onlangs globale financiële informatie openbaar gemaakt. Het gaat om een document van november 2021 met daarin een analyse van de geraamde kosten van het project Dijksgracht Oost en mogelijke bezuinigingen. Wat kost het als we wat wel, of als we wat niet gaan doen.
Daarnaast heeft de gemeente ons ook recente schattingen gegeven. Hoewel de bouwkosten in de afgelopen twee jaar sterk zijn gestegen, zijn sommige schattingen opmerkelijk genoeg gedaald ten opzichte van 2021. Hieronder geven wij wat van deze schattingen, gebaseerd op beide documenten. In het document van 2021 zijn de kosten het meest uitgesplitst. Alle bedragen zijn ex BTW.
Het lijkt ons essentieel dat de kosten een belangrijke rol spelen bij de algehele belangenafweging.

In 2021 berekende men vier varianten, naast het afblazen van de hele operatie. Uitstel betekent sowieso versobering, omdat het spoorpark dan kan zorgen voor de benodigde groen-compensatie en het aanleggen van de plas dras zone dus niet meer nodig is.

***Het hele project (2022-2028),** wordt geraamd op 27 miljoen euro.
Bouwrijp maken van de locatie, aanleg ligplaatsen en voorzieningen, aanleg infrastructuur, fietspad/voetpad, herstel kademuur, groencompensatie/plas-dras zone, Aanleg spoorpark.
***Versobering (2022 – 2028)** wordt geraamd op ca € 18.3 miljoen
Versobering betekent: niet zelf de aanleg en exploitatie van 40 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen ter hand nemen maar dat alles op de markt zetten.
Wel al het andere: bouwrijp maken van de locatie, aanleg van voorzieningen voor 30 bouwvaartuigen, aanleg van laadinfrastructuur, fietspad en voetpad, herstel kademuur, groencompensatie / plas-dras zone. Spoorpark als kijkgroen
***Versoberd – uitgesteld (2028 – 2030)** voor ca € 15,6 miljoen
Idem als hierboven. Aanleg ligplaatsen op de markt zetten.
Alleen hoeft de groencompensatie niet meer aangelegd te worden, omdat het Spoorpark die rol overneemt. De prijsindexatie door het verder uitstellen groeit verder.
***Alleen het fietspad (uitgesteld: 2028 – 2030)** ca € 10,4 miljoen
Op basis van het genomen uitvoeringsbesluit voor het fietspad, inclusief herstel kademuur, ca. 50 meter kademuurvervanging en het bouwrijp maken, het Spoorpark als kijkgroen, en het nemen van een aanwijzingsbesluit voor de aannemers met bouwvaartuigen.

Het verschil tussen de tweede en de derde optie geeft de raming voor de plas-dras zone. Het uitstel in tijd maakt die aanleg niet meer nodig omdat het spoorpark dan zorgt voor de groencompensatie. Dus:
***Plas-dras zone** 2,7 miljoen,

De recente schattingen in 2023 geven een iets ander beeld:

***Fiets/voetpad , plasdras en kademuur** samen ongeveer 10 miljoen euro
Waarvan 1,4 miljoen voor de kademuur, 4,1 miljoen voor de plas-dras zone, en 4,6 miljoen voor het fietspad
***Ligplaatsencluster (steigers en voorzieningen voor de grote passagiersvaartuigen) 14,7 miljoen**
Men kijkt nog naar de mogelijkheid , en ook naar wat daarmee bespaard zou kunnen worden, om de bouw en exploitatie van de ligplaatsen aan de markt te laten.
****Geen plas-dras zone aanleggen – grote bezuiniging***
Als we ervan zouden uitgaan dat men 4,6 miljoen euro zou willen besparen door geen plas dras zone aan te leggen, maar te wachten tot het spoorpark voldoende compensatie kan bieden, dan zou het fietspad , en dus de haven, op zijn vroegst rond 2026 of 2027 klaar voor gebruik zijn. In dat geval is het nog maar een korte tijd tot in 2030 in het Oosterdok ligplaatsen beschikbaar kunnen komen.
In dat geval zou de gemeente kunnen overwegen om van die gigantische besparing iets extra's voor de natuur en voor de buurt te doen. Bijvoorbeeld: het openbare spoorpark als mooi park met groen, lucht en licht voor de o zo stenige nieuwe buurt Oostenburg Noord?

Bij de brede belangenafweging zouden alle relevante en geüpdatete cijfers op tafel moeten liggen. Is dit hele project, met al z'n nadelen, zoveel geld waard? De nut en noodzaak is in dezen essentieel.

10 Samenvatting op hoofdpunten / oproep

- **Aantasting leefomgeving:** De leefomgeving van omwonenden wordt al in ernstige mate aangetast door talrijke andere ontwikkelingen in het gebied. Daar moet dit havenproject met alle overlast niet nog eens bij.
- **Bestemmingsplan biedt geen bescherming:** Het voorliggende plan betekent op meerdere punten veel overlast voor omwonenden. Regels die de gemeente stelt om overlast te beperken zullen al te vaak een loze letter blijken te zijn omdat de gemeente al heeft aangegeven niet effectief te kunnen handhaven en geen garanties te kunnen geven.
- **Er is geen noodzaak voor ligplaatsen:** Er bestaat, anders dan de gemeente al zo lang wil doen geloven, geen noodzaak om in de Dijksgracht Oost extra ligplaatsen te creëren. Dat er te veel exploitatievergunningen voor rondvaartboten zijn afgegeven, en in het verlengde daarvan een tekort zou zijn ontstaan aan ligplaatsen lange boten, is uitsluitend het gevolg van gebrek aan noodzakelijke sturing van de gemeente op eigen vastgesteld beleid. Het gaat niet aan om dan zo maar een haven met 40 ligplaatsen in een woonwijk te creëren. Er zijn nogal wat andere opties. Ook wil men met dit bestemmingsplan ruimte bieden voor overslag van bouwmaterialen terwijl er vanuit de markt geen vraag is naar deze ligplaatsen.
- **Belangenafweging:** Er heeft geen behoorlijke belangenafweging plaatsgevonden. Uit de tekst in het bestemmingsplan blijkt dat de gemeente weliswaar zegt dit plan te willen, maar dat er verder niemand positief is over het project.
- **Ruimtelijke onderbouwing:** De onderbouwing, waaronder ook de ruimtelijke onderbouwing, van het hele plan schiet tekort. Er wordt geen invulling gegeven datgene wat de gemeente zelf in dit kader als belangrijkste doelen formuleert.
- **Fietspad:** Bewoners zijn tegen de komst van dit fietspad. Zij willen, en dat willen zij al meer dan tien jaar, een rustig recreatief fietspad dat geen doorgaande route is. Het voorliggende plan leidt tot onveiligheid en tot vernietiging van unieke natuur.
- **Financiën:** Het hele project zou zo'n 27 miljoen euro moeten gaan kosten – ervan uitgaande dat het niet duurder zal worden dan aanvankelijk gedacht.

Onze oproep:

- **Trek dit concept bestemmingsplan in.**
- **En stop per direct met de voorbereidende werkzaamheden, i.c. aanleg plas-dras zone, voor het geplande fietspad.**

Deze zienswijze wordt onderschreven / ingediend door

Stichting Buurtorganisatie 1018
Werkgroep Dijksgracht Oost
Belangenvereniging Dijksgracht te Water
Bewonerscommissie Groot Kattenburg
Inntel Hotel
En individuele personen die zich keren tegen de voorliggende plannen

De handtekeningen zijn separaat bijgevoegd

Contactadres : Buurtorganisatie 1018
info@buurtorganisatie1018.nl

