

ADRES AAN DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM

Cc: Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, Openbare ruimte en Groen, Water.
DB en stadsdeelcommissie stadsdeel Centrum,
Danny Konings, gebiedsmakelaar stadsdeel Centrum.

Amsterdam, 01 augustus 2022

Geachte leden van de gemeenteraad

Met dit raadsadres verzoeken wij u om een pas op de plaats te maken in het proces rond de Dijksgracht oost en alsnog een open participatietraject in te gaan met betrokkenen.

Het dossier Dijksgracht Oost leidt bij veel omwonenden tot grote ongerustheid. Het is een traject waarin heel veel is misgegaan, nog steeds heel veel misgaat, en dat, als er niet wordt ingegrepen tot onherstelbare schade zal leiden.

De kern van de zaak is dat de gemeente in de Dijksgracht Oost een haven wil creëren, een nachtstalling voor 40 rondvaartboten en dertig dekschuiten met materiaaloverslag voor herstelwerkzaamheden aan kaden en wallen in Amsterdam, met 24/7 in- en uitvarende boten. Het nieuw aan te leggen fiets/voetpad langs de oever moet straks tevens ruimte bieden aan de karretjes die gebruikt worden voor het schoonhouden van de stad en die 's avonds gestald worden op Oostenburg. Geleidelijk aan is het plan uitgedijd tot een omvangrijk project dat ernstige schade berokkent aan leefomgeving van omwonenden en aan een ongerept groengebied (hoofdgroenstructuur van de stad) met een bijzondere vogelpopulatie en beschermde diersoorten.

Het lijkt er inmiddels op dat alleen het bestuur van de gemeente zelf van mening is dat dit een zinvol project is, maar het waarom van die opstelling is niet helder. Voor alle andere betrokken partijen (omwonenden, hotel, reders, aannemers) heeft het plan heel veel nadelen (voor de gebruikers) en leidt het tot grote overlast (voor de omwonenden en het hotel) en vernieling van het leefgebied (planten en dieren).

De opstelling van de gemeente is niet goed te begrijpen. Wat **is** nou eigenlijk precies het doel en het belang van de gemeente? De eerste voorstellen dateren van ruim tien jaar geleden, en destijds werd e.e.a. in verband gebracht met de te verwachten toename van de aantallen toeristen. Maar beleidsuitgangspunten op dat gebied zijn inmiddels bijgesteld, waardoor de besluitvorming van destijds in een ander licht komt te staan. Wat is NU dit belang, om juist op DEZE plek al deze vaartuigen af te meren, en een woonbuurt op te zadelen met deze ernstige overlast waardoor voor altijd de rust en nachtrust zal worden verstoord? Hoe en waar heeft de belangenafweging plaatsgevonden waaruit zou blijken dat de gemeente een belang heeft dat zo zwaar weegt dat het de inbreuk op zwaarwegende belangen van anderen - en van de natuur - rechtvaardigt?

1 Wat ging er mis, wat gaat er mis, wat is er mis?

1a Besluitvorming, doelstelling, participatie en communicatie

Waar wanneer en hoe is er over dit project besloten? Een ambtelijk traject is tot politiek besluit geworden, zonder heldere onderbouwing en met ongefundeerde beweringen over de achtergrond van de besluitvorming, in een traject waarbij bewoners doelbewust zijn buitengesloten, zonder enig debat binnen de gemeenteraad, en met totaal negeren van aanbevelingen van de stadsdeelcommissie centrum. Hieronder een korte samenvatting van het traject dat uiteindelijk in 2022 tot een collegebesluit heeft geleid.

In april 2018 zien bewoners tijdens een inspraakavond over de nieuw aan te leggen fietsroute op de tekeningen ineens onbekende zaken ingetekend. Het bleek te gaan om stallingsplaatsen voor rondvaartboten. Bewoners zijn bezorgd en de gemeente belooft met informatie te komen. Vanaf dat moment hollen omwonenden hijgend achter de feiten aan.

Het blijft stil. Navraag van bewoners leidt tot het antwoord: “wij hebben niets. Als er iets is hoort u wel”. Op verzoek van de bewoners is er in januari 2020 een overleg met de gemeente. De gemeente belooft onder andere een nader onderzoek naar alternatieve locaties. Daarna niets.

In februari 2020 werd de **Nota Varen 2** vastgesteld. Daarin één zin over de Dijksgracht: *De gemeente heeft al eerder aangekondigd dat er ongeveer veertig ligplaatsen voor het segment Groot bijkomen aan de Dijksgracht Oost in 2022.* De nota werd behandeld in de gemeenteraad. De zin is niet aan de orde gekomen.

Bewoners gingen navraag doen: waar heeft de gemeente dat idee van de ligplaatsen dan eigenlijk al eerder aangekondigd? Vele malen naar gevraagd, nooit een antwoord. Ook WOB-procedures leverden niets op. De conclusie lijkt te zijn: dan is er dus waarschijnlijk niks. De zin “al eerder aangekondigd...” lijkt een leugen.

Tijdens een (zoom) informatiebijeenkomst in mei 2021 laten de ambtenaren weten dat “er besloten is dat geen inspraak geboden zal worden op de plannen Dijksgracht Oost”.

Vervolgens verscheen in september een **Nota Ruimtelijk Visie Dijksgracht**. Daarin een gedetailleerde uitwerking van het verhaal. Het document werd in september 2021 voorgelegd aan de stadsdeelcommissie Centrum voor advies: *“Het stadsdeelbestuur en stadsdeelcommissie wordt in dit geval vóór besluitvorming over de ruimtelijke visie door college om advies gevraagd, zodat bewoners een mogelijkheid hebben om bij de stadsdeelcommissie in te spreken en het college van B&W een beter gewogen besluit kan nemen”*. Het klinkt mooi. De stadsdeelcommissie formuleerde in haar advies een aantal specifieke punten:

1. Participatieplan en Impact Assessment/Bewoners Effect Rapportage

De stadsdeelcommissie dringt erop aan dat er een grondig participatieplan wordt opgesteld, waar een Impact Assessment of Bewoners Effect Rapportage onderdeel van is. In het participatieplan dan wel de Bewoners Effect Rapportage worden onder andere ook opgenomen:

- Bij de start een gedegen verantwoording van de keuze voor de locatie van de Dijksgracht Oost.
- Goede en transparante communicatie over het proces en de inhoudelijke beslissingen.
- De wijze waarop de buurt wordt betrokken.
- Overlastmetingen waar bewoners bij betrokken worden.

De stadsdeelcommissie wil hiervan op de hoogte worden gehouden.

2. Aantal ligplaatsen

De stadsdeelcommissie adviseert het aantal te realiseren ligplaatsen afhankelijk te maken van de uitkomsten van overlastmetingen, met name geluidsoverlast. Er moeten grondige metingen worden uitgevoerd, op regelmatige basis, bijvoorbeeld jaarlijks tijdens de uitvoeringsfase of per cohort van 10 boten extra, gekoppeld aan evaluaties op gezette momenten.

Indien uit de metingen dermate negatieve resultaten blijken in termen van overlast voor de buurt, zou moeten worden afgezien van overige te realiseren ligplaatsen. Het getal van 70 ligplaatsen moet niet als vaststaand criterium gehanteerd worden.

Ook van de ontwikkelingen op dit punt wil de stadsdeelcommissie op de hoogte worden gehouden.

3. Overlastbeperkende maatregelen

Vaast eventuele beperking op de hoeveelheid ligplaatsen, adviseert de stadsdeelcommissie ook andere overlastbeperkende maatregelen in te voeren, zoals onder andere:

- Het zo veel mogelijk beperken van de vaarbewegingen tussen 22.00 en 07.00 uur.
- Het beperken van het type overslag dat op de dekschuiten mag plaats vinden en dit verbinden aan bepaalde tijdstippen overdag.
- Het niet toestaan van werkgerelateerde activiteiten op de dekschuiten.
- Het tot een minimum beperken van bevoorrading voor de rondvaartboten ivm nog meer vervoersbewegingen op het fietspad.

Daarnaast doet de commissie de suggestie om blijvend te zoeken naar alternatieve locaties voor ligplaatsen waarbij de wethouder wordt verzocht hierover in overleg te treden met de Haven van Amsterdam.

Het DB neemt de punten niet over. Het belooft een onderzoek naar alternatieve ligplaatsen – waarover tot op de dag van vandaag nooit meer werd gehoord. Het DB adviseerde positief op de visienota. De aanbevelingen van de SDC verdwenen – daar heeft nooit meer iemand iets over gehoord.

In januari 2022 werd de visienota door het college vastgelegd. Op 10 februari stond het plan ‘ter kennisneming’ op de agenda van de commissie MLW *“als onderlegger voor het nog op te stellen bestemmingsplan Dijkgracht”*.

Omwonenden waren niet geïnformeerd, niet over het feit dat met deze nota, met deze *‘onderlegger voor het nog op te stellen bestemmingsplan’*, het besluit voor eens en voor altijd vast zou komen te staan. En zo is het plan, ingepakt in een ‘visienota’, buiten zicht van bewoners, zo maar tot een politiek besluit geworden.

Besluitvorming/ samenvattend:

Het besluit van de gemeente bestaat uit één zin in de nota varen 2, die terugwijst naar eerdere besluitvorming – die niet blijkt te bestaan

Vervolgens heeft het college de vastgestelde Visienota ter kennisgeving aan de Raad gestuurd. De Raad heeft daar verder geen gedachte aan gewijd.

Alleen de stadsdeelcommissie heeft zijn zorgen geuit en voorstellen geformuleerd om wat pijn weg te nemen. Over die voorstellen is nooit meer iets gehoord.

• Participatie

Bewoners zijn nooit fatsoenlijk over de plannen geïnformeerd, niet over de uitwerking, de impact, de geluidsoverlast, de inbreuk op de natuur. Er is geen enkel inspraaktraject geboden - sterker: er is zelfs formeel besloten dat er geen inspraak geboden zou worden.

Er heeft nooit een open debat plaatsgevonden, er is geen sprake van fatsoenlijk democratische besluitvorming waarin feiten en argumenten worden verzameld, besproken en gewogen.

Bewoners zijn niet betrokken Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden van bezwaren waarop het bestuur op zijn minst inhoudelijk, open en eerlijk had behoren te reageren, en waarmee ze, gezien de ernst van de inbreuk op de leefomgeving, ook concreet rekening hadden moeten houden.

Het plan vindt zijn ambtelijke oorsprong in 2015 met een projectopdracht. Daarin werd wel voorzien dat er “veel weerstand onder bewoners zal zijn”. En vervolgens staat er dat daar “iets aan gedaan moet worden”. Inmiddels is duidelijk wat men daaraan ging doen: iedereen is gewoon buiten de deur gehouden.

Extra schokkend is dat men in het ‘Visiedocument’ kan lezen dat bewoners ‘inbreng’ hebben gehad. Ook de website van de gemeente zegt dat de ruimtelijke visie in 2021 **met inbreng van buurtbewoners** is opgesteld.

- **Doelstelling en Belangenafweging**

Nergens is een open basisdocument over het hele plan. Er is nergens een behoorlijke motivatie, een fatsoenlijke omschrijving van de noodzaak, de doelstelling, een achterliggend beleidsstuk waarover binnen politieke kaders en met alle belanghebbenden gesproken zou kunnen worden.

In Nota Varen 1 valt (verwijzend naar het coalitieakkoord van 2018) wel iets te lezen over de noodzaak verplaatsen van op- en afstaplocaties “buiten het centrum te plaatsen”, maar niets over de nachtstalling.

Waarom is er zo’n grote urgentie? Waarom is de Dijksgracht Oost, met bewoners die hier ongelofelijke hinder van gaan ondervinden, een betere locatie dan andere locaties? Hoe kunnen belangen worden gewogen? Telkenmale is gevraagd naar de concrete doelstelling. Bij de laatste vergadering van de stadsdeelcommissie benadrukte de portefeuillehouder van het DB dat de boten van Damrak en Rokin om visuele redenen (stadsschoon) moeten worden verplaatst. Is verplaatsing naar een woonwijk dan een beter alternatief? Daarbij is ook nog wel relevant dat het uiteindelijk gaat om facilitering van een commerciële sector. Waarom zouden hun wensen om ‘niet te ver uit het centrum’ te liggen zwaarder moeten wegen dan de ernstige aantasting van de leefbaarheid van een woonbuurt?

De gemeente heeft verzuimd alle belangen die er spelen in kaart te brengen. Belangen van bewoners zijn niet fatsoenlijk geïnventariseerd. Het visiedocument noemt wel de **bezwaren van bewoners**, maar als understatement geformuleerd: (“*Er bestaat weinig draagvlak voor de komst van 70 ligplaatsen, vooral uit angst voor geluidsoverlast van de vaartuigen en de overslagfunctie van de logistieke bouw hub*”) maar gaat daar vervolgens simpelweg aan voorbij (*ten aanzien van de bezwaren tegen het cluster als zodanig constateert het college dat er helaas geen geschikte alternatieven voor handen zijn*). Daarna worden vage beweringen gedaan over ‘geluid beperkende voorwaarden in de verhuurovereenkomsten’ en over ‘periodieke geluidsmetingen’ – toezeggingen die bitter weinig vertrouwen wekken bij bewoners omdat ze erg weinig zekerheid bieden.

In het Visiedocument valt het woord **belangenafweging**. Het gaat dan om de afweging tussen ‘*het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het historische stadshart versus de belangen voor (sic!) een goede woon en leefomgeving.*’ En in dat verband wordt dan gesproken over ‘**aanvaardbare impact op de woon- en leefomgeving**, waarbij het bestuur op eigen houtje, zonder verdere inspraak of input bepaalt wat aanvaardbaar is, in een situatie dat straks 24/7 grote niet aflatende overlast te verwachten is.

De afweging is duidelijk door de stad gemaakt vanuit het al genomen besluit dat de boten daar moesten komen te liggen. Een schijn-afweging. Een doorgedrukt besluit. En zo komt tot een simpele conclusie: ja hoor, het is aanvaardbaar. De bewoners hebben het nakijken.

- **Onwaarachtige informatie en communicatie vanuit het bestuur:**

Al jaren worden alle uitingen vanuit het bestuur van de gemeente inzake dit traject, alle discussie, notities, debatten en wat niet al meer, gekenmerkt door onheldere berichtgeving, gemanipuleerde feiten waarmee een onwaarachtig beeld van de werkelijkheid wordt opgeroepen, en vooral door het feit dat al maar halve en vooral ook hele onwaarheden naar voren worden gebracht. In een recente notitie van het DB-centrum wordt er geheel ten onrechte gesuggereerd dat er toch weldegelijk participatie heeft plaatsgevonden, en wordt vervolgens blijmoedig gemeld dat een permanente klankbordgroep is opgericht die “de mogelijkheid biedt om de omgeving periodiek bij te praten over de ontwikkelingen”. De tekst van het bestuur maakt

in ieder geval helemaal duidelijk dat de klankbordgroep de bewoners niets zal kunnen bieden (*“Ruimte voor de klankbordgroep om invloed uit te oefenen (...) op de scope van het project is beperkt. (...) Het kan zijn dat dit niet aansluit bij de verwachting van (een deel van) de buurt.”*), maar wel zal de klankbordgroep worden geïnformeerd en de leden mogen vragen als ze iets willen weten. Het zijn allemaal bedroevende en frustrerende teksten, omdat steeds maar weer blijkt dat de omwonenden en hun belangen werkelijk geen enkele rol spelen.

Ook de antwoorden van het college op de vragen vanuit de raad van juni 2022 (Partij van de Dieren) staan vol halve waarheden en hele onwaarheden, en zo blijkt ook hier dat de zorgen over het plan niet serieus worden genomen. Wij voegen de antwoorden met ons commentaar **als bijlage** bij.

- **Alternatieve ligplaatsen**

Er is nooit gebleken dat er serieus is gekeken naar alternatieve ligplaatsen. Ook hier lijkt het erop dat het besluit was genomen en dus was er uitdrukkelijk geen behoefte aan of belangstelling voor informatie over mogelijke alternatieven. Er werd wel gesuggereerd dat een dergelijk onderzoek heeft plaatsgevonden, maar het is onhelder welke criteria (en hoe deze) zijn toegepast. Onlangs heeft het DB in een notitie gesuggereerd dat het Havenbedrijf bezwaren heeft tegen ligplaatsen in zijn gebied, maar ook de onderbouwing en de argumenten van het Havenbedrijf zijn niet openbaar gemaakt. In Nota Varen 2 staat: *De gemeente zal daarom in samenwerking met de stadsdelen een ligplaatsenplan opstellen voor zowel bestaande als mogelijke nieuwe locaties voor ligplaatsen.* Dat plan is er nog niet maar nu wel al 40 ligplaatsen creëren aan de Dijkgracht oost?

1b Inhoudelijk:

- **Geluidsoverlast**

De (nacht)stalling van rondvaartboten en dekschuiten betekent 24/7 aanzienlijke geluidsoverlast voor allen die in de buurt wonen of verblijven. De aannemers zeiden het met zoveel woorden tijdens een bijeenkomst: “zulke geluidsoverlast kan je gewoon omwonenden niet aandoen”. Ook die opmerking heeft geen gevolg gehad.

- **Geluidsmetingen**

De gemeente heeft metingen gedaan mbt het geluid van de kerende boten. De proef is echter zo uitgevoerd (bewoners waren helaas niet betrokken bij de opzet) dat de uitkomsten geen inzicht geven in wat er aan geluidshinder te verwachten is. (Geluid van boegschroeven / verschillende type boten is niet gemeten).

- **Fietspad**

In de Ruimtelijke Visie wordt aandacht besteed aan het feit dat het fietspad niet alleen voor fietsers van belang is: *Deze route is tevens de ontsluitingsroute voor onderhoudsverkeer van en naar de gemeentewerf op Oostenburg welke i.v.m. de doorstroming van het reguliere verkeer niet langer over de Piet Heinkade kan rijden.* Dit plan heeft rond 2015 al eerder op veel verzet van de omgeving gestuit en is mede daardoor van de agenda verdwenen. Het lijkt erop dat het fietspad nu pas werkelijk urgent is geworden omdat het moet dienen als toegang naar de ligplaatsen – ook al betoogt men steeds dat het fietspad “een oude wens is van de omwonenden”. Het ging de bewoners toen echter om een recreatieve route met een eigen onderdoorgang bij de Mariniersbrug naar de Piet Heinkade. Het plan dat nu voorligt is onwenselijk. Het zal geen fijn veilig fietspad kunnen worden voor de bewoners / recreanten. Het zal een onveilige situatie creëren bij de Mariniersbrug en ook gevaarlijk worden op de verlengde woonstraat langs de Dijkgracht west, de beoogde route nu daar de nieuwe onderdoorgang van het spoor van de baan is.

- **Natuur**

Het aanleggen van het fietspad betekent aantasting van de plaatselijke natuur breekt in op het leefgebied van beschermde diersoorten.

Strijd met Ecologische Visie Alle plannen die gemaakt zijn voor Dijksgracht-Oost staan op gespannen voet met de structuurvisie *Amsterdam 2040* en de daaruit voortgekomen *Ecologische visie: Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam*. In de structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam. De Dijksgracht-Oost maakt, tot aan de Oosteronderdoorgang, deel uit deze Amsterdamse ecologische structuur.

De Ecologische Visie stelt uitdrukkelijk: 'Als ruimtelijke plannen in aanmerking komen voor centraal stedelijke toetsing, dan zullen die plannen met deze ecovisie beoordeeld worden. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan.' Het doel van het beleid is dat er d.m.v. de groene verbindingen (de ecologische structuur) in feite één groot stabiel natuurgebied ontstaat, om daarmee het leefgebied voor dier- en plantensoorten te vergroten.

Met het oog op plan voor het fietspad langs de Dijksgracht-Oost heeft de gemeente Amsterdam op 3 augustus 2018 een **QuickScan** uitgevoerd om de gevolgen voor de ecologische structuur in beeld in te brengen en het plan aan de Ecologische visie te toetsen. De QuickScan stelt dat vóór de start van de werkzaamheden een inpassingsplan moet worden opgesteld waarin maatregelen zijn opgenomen waarmee de ecologische structuur gehandhaafd blijft. Het behoud van de foerageerfunctie van de dwergvleermuis binnen het gebied moet zijn gegarandeerd. Daarnaast spreekt de QuickScan over eisen m.b.t. de verlichting. Met de plannen van nachtstalling van de rondvaartboten, werkhaven, overslagplaats, de ruimte ten behoeve van de dienst gemeentewerken langs de kade van Dijksgracht-Oost, en daarmee met de noodzakelijke / voor de veiligheid vereiste werkverlichting, zal de situatie zonder twijfel in strijd zijn met de bepalingen in de Ecologische Visie.

De QuickScan is inmiddels overigens niet meer geldig omdat die al vier jaar oud is.

Milieuwetgeving De provincie heeft ontheffing verleend aan de gemeente omdat het aanleggen van het fietspad in strijd is met de Wet natuurbeheer (Wnb) vanwege de aantasting van het foerageergebied van de dwergvleermuis. Er zijn concrete omstandigheden die niet stroken met de bepalingen in de regelgeving, zodanig dat dat leidt tot het vermoeden dat deze ontheffing ten onrechte is verleend. Omwonenden besloten dan ook bezwaar aan te tekenen tegen de vergunningsverlening. De gemeente heeft tot nu toe een inhoudelijke beoordeling weten te voorkomen door de bezwaarmakers, op twijfelachtige gronden, niet ontvankelijk te verklaren. Zo werd, onder andere, door de bezwaarcommissie in haar advies overwogen: *“De commissie vindt het niet aannemelijk dat bezwaarden van de ontheven activiteit, het vestoren van de gewone dwergvleermuis en diens foerageergebied door het verwijderen van de vegetatie, gevolgen van enige betekenis zullen ondervinden”*. Zo lijkt voorsnog een oordeel over de vraag of er gehandeld wordt in strijd met milieuwetgeving, te worden vermeden. En mag de gemeente ongehinderd natuur schaden in strijd met wettelijke bepalingen. Gebrek aan respect voor het beginsel van fatsoenlijk natuurbeheer blijkt ook uit het feit dat het stadsdeel wilde beginnen met de werkzaamheden (weghalen begroeiing) toen het broedseizoen al was begonnen. Het werk kon op het laatste moment worden afgeblazen omdat bewoners onafhankelijke ecologen hadden gevraagd op de ochtend van het begin van de werkzaamheden een schouw te houden. Toen broedende vogels werden aangetroffen, werd te elfder ure het werk verdaagd.

Het besluit dat de natuur op deze plek van Amsterdam kan worden aangetast is ook om een andere reden dubieus. Inmiddels is namelijk gebleken dat de strook langs de Dijksgracht Oost is aangewezen als deel (**verbindingzone**) van de **Hoofdgroenstructuur** (Rapport Dienst Ruimte en Duurzaamheid - in het najaar vast te stellen door de Raad).

De omgevingsvergunning voor het fietspad is in 2019 afgegeven, er is drie jaar geen gebruik van gemaakt.

- **Ernstige verontreiniging van het water.**

Meer dan een jaar nadat bewoners melding deden van vervuiling in de wateren rond de Oostelijke Eilanden heeft het DB onlangs eindelijk toegegeven dat er, en al heel lang, inderdaad sprake is van ernstige vervuiling in het water en in de onderliggende grond en dat er op termijn gesaneerd zal moeten worden. Tot die tijd is werken in de bodem een risicofactor.

Bijlage Voor een overzicht van de geschiedenis van het verhaal, en nadere uitleg van de hierboven kort aangegeven punten verwijzen wij naar de bijgesloten notitie **“Casus Dijksgracht Oost – een dossier waarin te veel mis is”**

2 Positionering DB stadsdeelcentrum / overleg met stadsdeelcommissie

De stadsdeelcommissie Centrum heeft in het verleden meerdere malen over verschillende aspecten van dit dossier met het DB overlegd, zoals over het totaal gebrek aan participatie en over de olievervuiling. Er zijn ook een aantal notities van het DB aan de SDC gestuurd. De laatste maal stond het onderwerp op 12 juli jl. op de agenda. De positionering van de portefeuillehouder tijdens deze vergadering was opmerkelijk. Hij herhaalde meerdere malen, dat het gaat om een collegebesluit, dat hij gebonden is aan dit besluit, dat hij er niets aan kan doen en niets aan kan veranderen, en dat hij dus ook de bewoners noch de kritische leden van de stadsdeelcommissie ook maar enigszins inhoudelijk tegemoet kon komen. Zijn tekst was stellig: dit is het besluit, dit is wat het is. Hij verklaarde in te zien hoe groot de frustraties zijn bij de omwonenden en hoe diep het wantrouwen van hen tegenover het bestuur inmiddels is, maar hij kon daar verder niets tegenover stellen. Jammer maar helaas.

Ook inhoudelijke opmerkingen van de portefeuillehouder waren voor de bewoners onbegrijpelijk, daar waar hij stelde dat eventueel later te constateren overschrijding van doelenlijke geluidsnormen niet zou leiden tot vermindering van aantal te stallen boten. Nee, men zou dan overgaan tot handhaving en boetes. Hoe dat zou kunnen – als de reden van te veel geluid zal zijn dat er te veel boten varen, dat sommigen meer geluid zullen maken dan anderen, en als handhaving so wie so overal altijd in de stad een heikel punt is (laat staan midden in de nacht), en als vaststellen van normen van “doenlijke geluidsoverlast bij 24/7 in- en uitvarende boten” nogal complexe materie zal zijn - dat alles liet de portefeuillehouder buiten beschouwing. Kortom: toezeggingen zonder enig werkelijkheidsgehalte.

Hoewel tot dat moment het DB zich altijd had opgesteld als “voor het dossier verantwoordelijk” bleek het dus feitelijk al die tijd alleen over de uitvoering te zijn gegaan, en niet over (aspecten van) het besluit zelf. Dat is waar de pijn zit. Eerdere debatten tussen DB en SDC over het dossier zelf (participatie, vervuiling, geluidsoverlast) bleken in retrospectief dus ook zinloos te zijn geweest. Maar alsnog “participatie” bij de uitvoering, i.c. een nietsbetekenende rol in een klankbordgroep (blijkt uit notitie DB)), dat alles zijn zoethoudertjes, zijn gestes voor de bühne, als het gaat om een besluit dat buiten ieders beeld door is gedrukt en dat in de kern niet deugt.

Het DB heeft duidelijk gemaakt geen rol te kunnen spelen, niet bevoegd te zijn bij discussie over het besluit zelf. Dat is de reden dat wij het dossier nu, bij nader inzien, aan u voorleggen.

3. Samenvatting – verzoek aan de Raad en aan het College

1. Wij begrijpen inmiddels dat het college uitdrukkelijk verantwoordelijk is voor het besluit en voor de inhoudelijke keuzes.
2. Het belang van de gemeente om juist hier deze 40 rondvaartboten en 30 dekschuiten met overslag een ligplaats te bieden, met 24/7 in en uitvarende boten, is niet helder. Er is nooit een deugdelijk onderzoek naar alternatieve ligplaatsen openbaar gemaakt.
3. Het besluit is destijds genomen zonder dat alle feiten bekend waren die nu wel bekend zijn, en zonder dat een behoorlijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het plan dat er nu ligt bevat grote nadelen voor de reders én de aannemers, en betekent een

ernstige aantasting van leefomgeving van omwonenden, hotel op Oostenburg Noord en, last but not least, de natuur. Het plan is ook, zo menen velen, in strijd met bestaande wetgeving – al heeft tot nu toe geen juridische toets van die bewering kunnen plaatsvinden. De conclusie die het DB naar voren brengt, namelijk “dat dit de beste locatie is” mist grond.

4. Er heeft geen enkele inspraak plaatsgevonden bij de besluitvorming. Belangen van bewoners worden niet serieus genomen. Zonder een deugdelijk open democratisch traject, waarbij feiten en argumenten aan de orde gebracht kunnen worden, is een ambtelijk plan geworden tot een politiek besluit.
5. We hebben inmiddels te maken met een complex dossier, waarin niet alles dat door het bestuur naar voren wordt gebracht strookt met de feiten zoals wij die kennen of hebben waargenomen.
6. Er is reden te twifelen aan de rechtmatigheid van een aantal aspecten, in het bijzonder de ontheffing die is verleend met betrekking tot de Wnb.

Wat wij vragen *Zet het dossier op pauze. Ga een open participatietraject in.*

- Besluit dat er geen werkzaamheden worden uitgevoerd die onomkeerbare gevolgen hebben
- Definieer opnieuw de uitgangspunten. Definieer precies de wensen en belangen van de gemeente, en inventariseer (“buiten de box denkend”) nieuwe opties die kunnen rekenen op meer draagvlak.
- Ga in overleg met alle betrokken partijen (o.a. bewoners, hotel, reders, aannemers, (onafhankelijke) natuurbeschermers en ecologen), kijk serieus naar gevolgen voor alle groeperingen en voor de natuur. Benoem alle knelpunten
- Ga open en oprecht op zoek naar een beter plan met minder nadelen voor bewoners, gebruikers en de natuur.
- Maak alsnog het aangekondigde ligplaatsenplan met alle stadsdelen zoals in Nota Varen 2 staat.

Van belang is dat op nogal wat punten nader onderzoek wordt verricht, in het bijzonder naar

- Geluid- en stofoverlast voor bewoners
- Vervuiling van water en slib
- Ecologische waarde en Wnb
- Alternatieve locaties
- Veiligheid / verkeersbelasting fietspad Dijkgracht oost en woonstraat Dijkgracht west.

Wij hopen op korte termijn van u te mogen vernemen.

Namens de Werkgroep Dijkgracht Oost van het Eilandenoverleg

Sasja Scherjon

Bram Kloos

Ton Dekker

Sybrand Hekking

Karin Geurts, Intel hotel landmark Oostenburg Noord.

Met vriendelijke groet,

Bart Uitdenbogaart Voorzitter Eilandenoverleg

06 20058030 eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl

Bijlagen:

**** Notitie Werkgroep DGO/ BO1018 : Dijkgracht Oost–een dossier waarin te veel mis is***

**** Antwoorden B&W op vragen PvdD - met ons commentaar***