



## ***Dijkgracht-Oost – het dossier van alle kanten***

Dijkgracht Oost is een zeer complex dossier. In deze notitie proberen wij helderheid te verschaffen, door in een notendop een overzicht te geven van alle relevante elementen van deze zaak.

### **Wat gaat het over?**

\* **40 boten / 30 dekschuiten** De gemeente is van plan om in de Dijkgracht Oost een haven te bouwen voor de nachtstalling van 40 rondvaartboten en stalling voor 30 dekschuiten ten behoeve van overslag van materiaal voor reparatie van de kades en de bruggen

\* **Fietspad:** Er is een fietspad gepland langs het water, onderaan het spoortalud. Met het gemeentelijk plan van de ligplaatsen is het pad inmiddels noodzakelijk voor de ontsluiting van de steigers. Het fietspad moet daarbij ook dienen voor de karretjes van de gemeentereiniging.

### ***Veel mis – noodzaak van “even plaats rust”***

Er is heel veel mis met dit plan. Omwonenden vragen aan de gemeente om het project stil te leggen (“even plaats rust”) opdat alle relevante omstandigheden eindelijk, voor het eerst, en in samenhang, serieus kunnen worden bekeken en besproken.

Hieronder gaan wij op de volgende onderwerpen in:

- a) **Inhoudelijke punten van zorg**  
wat zijn de onjuistheden, wat zijn onwenselijke gevolgen, wat is er inhoudelijk mis?
- b) **Procedure**  
informatievoorziening, inspraak en besluitvorming
- c) **Juridische aspecten / welke juridische procedures zouden kunnen komen**
- d) **Punten die nader onderzoek rechtvaardigen**  
Als men bereid is tot een “even plaats rust”, welke vragen moeten dan onderzocht en besproken worden?

## **Ad a inhoudelijke punten van zorg**

- **Geluidsoverlast**
- **Verkeersonveiligheid**
- **Milieubescherming - beschermde diersoorten**
- **Verontreiniging van water en talud**
- **Infrastructuur – elektriciteitsvoorziening**
- **Ontsluiting van de haven / reders en aannemers**
- **Combinatie met andere projecten**

### • **Geluidsoverlast**

# **Boten:** Motoren/boegschroeven 24/7 van (Dijksgracht Oost en Dijksgracht West) in-en uitvarende boten. Metingen zijn niet zorgvuldig en niet accuraat gedaan .

# **Overslag goederen.** Het gaat om het bouw materiaal ten behoeve van herstel kades en bruggen.

# Ook het geplande **fietspad** zal leiden tot meer geluidsoverlast, in het bijzonder door de veegwagens.

### • **Verkeersonveiligheid**

# **Fietspad** Het fietspad zou onderdeel moeten worden van het doorgaande Hoofdnet fiets. Bij de bespreking door Centrale Verkeerscommissie (CVC) in 2018 was er al grote zorg over de veiligheid vanwege de geplande hoeveelheid veegkarretjes van de reiniging over dit fietspad. Politie vond het te onveilig, en ook anderen hadden grote zorgen. Men ging echter om praktische en pragmatische redenen morrend (“node”) akkoord. Ten tijde van de bespreking door de CVC was het plan van de haven nog niet bekend, en het pad is de enige ontsluiting van de haven. Voor de veiligheid is vastgesteld dat het pad verboden moet zijn voor bromfietsen/scooters. Wordt verwacht dat reders lopend of op de fiets naar hun boten gaan? Zal de gemeente handhaven? Er mag geen reling komen langs het water. Het pad route zal (aldus de Ruimtelijke Visie) in sommige gevallen ook door nood- en hulpdiensten worden gebruikt. En ook nog: de pontverbinding Sporenburg – Sluisbuurt zal naar verwachting leiden tot extra doorgaand fietsverkeer.

# **Kruising** Het fietspad kruist de Kattenburgerstraat bij de Mariniersbrug. Door iedereen – inclusief de direct betrokken ambtenaren - wordt erkend dat die kruising tot een gevaarlijke verkeerssituatie zal leiden. Een oplossing blijkt er niet te zijn. De brug mag niet worden aangepast (monument) en stoplichten kunnen niet wegens gevaar van opstoppingen op de Piet Hein kade. Overstekende (en dus ook alle linksaf slaande) fietsers én veegwagens zullen, achter de middenkolommen van het spoorviaduct, op een stukje tussen de rijbanen achter haaiantanden moeten wachten of er verkeer van onder het spoorviaduct aan komt rijden – waarbij de wachtende fietsers niet goed zichtbaar zullen zijn voor de naderende auto’s.

### • **Milieu bescherming - beschermde diersoorten**

# **Vleermuizen** Aanleg fietspad betekent kap van begroeiing – het is het foerageergebied van de beschermde dwergvleermuis. De Wet natuurbescherming (Wnb) verbiedt in zo’n geval kap. Wel kan ontheffing worden verleend als aan nauw omschreven voorwaarden is voldaan. De gemeente beweert aan de voorwaarden te voldoen als groencompensatie wordt aangelegd in de vorm van een plas-dras zone. De wet vraagt echter eerst aan te tonen dat er geen alternatieven zijn. Dat is niet gebeurd. De provincie heeft ontheffing verleend, maar volgens omwonenden is die ontheffing in strijd met de Wnb. De zaak ligt voor de rechter.

# **Natuurbescherming** Er wonen daarnaast ook veel andere bijzondere vogels en andere diersoorten. Het gebied is een van de weinige donkere plekken in de binnenstad. Dit zal verdwijnen, bijvoorbeeld goede verlichting noodzakelijk is voor de veiligheid van steigers en fietspad. Ook rust en stilte zullen worden verstoord.

# **Hoofdgroenstructuur** De strook waar het fietspad moet komen stond als **groene verbindingzone** in de conceptversie Hoofdgroenstructuur. Het gemeentebestuur besloot, en dat nota bene na afloop van het inspraaktraject, ten behoeve van onderhavig project de locatie uit de definitieve versie te schrappen.

- **Verontreiniging van water en talud.**

Er is sprake van ernstige vervuiling van het water. Sanering is vooralsnog gepland winter 2024-2025. Waternet stelt dat er altijd sprake zal blijven van vervuild water. So wie so lijkt het onmogelijk al te beginnen met aanleg plas-dras zone (die moet dienen als compensatie van kap – zie hierboven bij vleermuizen) zolang sanering niet heeft plaats gevonden. De vraag is of het na de sanering hiervoor wel schoon genoeg zal zijn. Wat zal de aanleg van de steigers betekenen voor naar boven komen van vervuiling uit de bodem en slib? Bij het verwijderen van het groen ook over de eerste 50 meter van het toekomstige fietspad kwam al olieachtige verontreiniging naar boven. Dat voorspelt niet veel goeds.

- **Infrastructuur - elektriciteitsvoorziening**

Voor dit project gaat men, zo stelt de gemeente, er van uit dat zo snel mogelijk zo veel mogelijk sprake zal zijn van elektrisch aangedreven boten. Voldoende beschikbaarheid van elektriciteit op de steigers voor het opladen is dan ook essentieel. In de pers verscheen op zeker moment een kaartje waarop de plek van het project als probleemgebied voor voldoende stroomleverantie (Liander) was aangegeven.

- \* **Ontsluiting van de haven / reders en aannemers**

Hoe komen reders en aannemers bij hun steigers? Het fietspad is (CVC- veiligheid) is verboden voor scooters en bromfietsen. Komen reders en aannemers op de fiets? Waar kunnen zij hun auto's parkeren? Er is, anders dan beloofd, geen ruimte voor opslag, verkleden etc. Reders blijken om meerdere redenen zeer ongelukkig te zijn met het hele plan.

- \* **Combinatie met andere projecten**

# **PHS:** Project Hoogfrequent Spoor zal leiden tot meer geluidsoverlast – voor een groep omwonenden betekent dit een optelsom.

# **Ontsluiting Oostenburg-N over het water.** Oostenburg Noord is een auto-luw gebied met beperkte parkeergelegenheid. Verwacht wordt dat veel verkeer, onder andere van en naar de van Gendthallen (bezoekers en bevoorrading) over het water zal plaatsvinden. Al dat vaarverkeer zal, net als de rondvaartboten en dekschuiten, door de Dijkgracht West en onder de Mariniersbrug door moeten varen en dan langs de haven in de Dijkgracht Oost.

## **Ad b Procedure: informatievoorziening, besluitvorming en inspraak**

- \* **Informatie** Het hele traject kenmerkt zich door gebrek aan openheid en gebrek aan informatie. Bewoners worden bij voortdurend met een kluitje in het riet gestuurd. Bewoners zijn nooit geïnformeerd, en kwamen er in 2018 **toevallig**, bij een informatieavond over de plannen voor het fietspad, achter dat men bezig is met aanleg van een grote haven. En ook daarna, ondanks voortdurend vragen, geen informatie.

- **Besluit** : Er is NOOIT een besluit genomen. Er is geen kenbaar plan, er is nooit iets voorgelegd ter besluitvorming. En voor zover er ooit wat informatie was werd het steeds een ander verhaal. Er is geen moment geweest van besluitvorming. Feitelijk ligt er geen kenbaar openbaar besluit. (Zie notitie DB-Micha Mos (13 december 2022) en commentaar daarop (20 december 2022) van BO1018).

- **Inspraak:** De gemeente gaat er echter uit van weldegelijk een besluit, kennelijk ergens in beslotenheid genomen. Het plan / het besluit is nooit als zodanig bekend gemaakt of ter toetsing voorgelegd. En er is nooit enige vorm van inspraak geboden. Op vragen van buurtbewoners werd steeds gezegd dat er informatie zou komen “zodra er iets te vertellen zou zijn” en dat dan ook inspraak zou worden georganiseerd. En uiteindelijk, bij een informatiebijeenkomst in 2021, deelde de gemeente mee dat men besloten had dat er geen inspraak geboden zou worden. Amsterdam heeft zich verbonden aan een **inspraakverordening**. De gang van zaken is in strijd met wat deze verordening bepaalt. Een centrale zin: **inspraak is regel, geen inspraak is uitzondering**.

## ***Ad c: juridische aspecten***

- **Wet natuurbescherming**

Er loopt op dit moment een juridische procedure tegen de door de provincie afgegeven ontheffing van de Wnb ten aanzien van het verwijderen groen ten behoeve van het fietspad. De wet bepaalt dat eerst naar alternatieve oplossingen moet worden gezocht, pas daarna komt de mogelijkheid van compensatie van groen aan de orde. Is niet gebeurd. In bezwaar zijn de omwonenden door de gemeente niet ontvankelijk verklaard. De zaak ligt nu bij de rechtbank. Zitting waarschijnlijk voorjaar 2023.

- **Inspraakverordening**

De gemeente handelt alsof er een politiek besluit genomen is. In dat geval had de inspraakverordening leidend moeten zijn voor het inspraaktraject. Er zijn redenen aan te nemen dat deze situatie in een juridische procedure aan de orde gesteld kan worden. Juristen buigen zich momenteel over die mogelijkheden.

- **Wijziging bestemmingsplannen**

Voor het project is nodig dat meerdere bestemmingsplannen in een gecombineerd traject moeten worden gewijzigd. Het lijkt waarschijnlijk dat er juridische procedures gevoerd zullen worden. De hierboven onder a genoemde aspecten zullen daarbij aan de orde kunnen komen – en daarbij zal ook de overlast van andere ontwikkelingen in dit gebied (zoals PHS), omstandigheden die tot nu toe nooit in samenhang met dossier DGO zijn gezien, als optelsom een rol kunnen gaan spelen.

- **Ombudsman:**

Ook wordt overwogen de zaak aan de ombudsman voor te leggen. Formeel kan dat pas na een gemeentelijke klachtenprocedure. Maar er is contact met het kantoor van ombudsman om te bezien of er (daarnaast?) wellicht mogelijkheden bestaan voor een of andere rol in het proces.

## ***ad d: Punten die nader onderzoek rechtvaardigen***

**Als men bereid is tot een “even plaats rust”,  
welke vragen moeten dan onderzocht en besproken worden?**

- **Nut, noodzaak en haalbaarheid vandaag – ligplaatsennota so wie so noodzakelijk**

**# Noodzaak / financiën** Er is nooit gemotiveerd op welke gronden er is besloten dat dit project “noodzakelijk” is. Wat is precies het probleem? Wat is het nut? De basis van het idee dateert uit 2012 toen omstandigheden op het water in veel opzichten verschilden van de situatie van vandaag en die in de toekomst. Uit veel stukken blijkt concreet dat veel omstandigheden en voorwaarden veranderd zijn of niet mogelijk zijn gebleken. Er verandert steeds weer wat. Ook de planning loopt almaar anders, en naar het schijnt zijn er ook financiële punten van aandacht. Een notitie uit 2021 (via WOO verzoek) laat zien dat men allerlei varianten heeft bestudeerd vanuit een oogpunt van versobering en bezuiniging.

**# Oosterdok?** Vanuit de stadsdeelcommissie zijn onlangs vragen gesteld over de mogelijkheid om in plaats van de Dijkgracht Oost het Oosterdok te bestemmen voor nieuwe ligplaatsen. Het antwoord van het DB was niet helder. Maar zegt werd gezegd dat het Oosterdok pas vanaf 2030 beschikbaar zou zijn. In dat verband is natuurlijk de vraag of de Dijkgracht de facto veel eerder beschikbaar zal kunnen zijn. En ook of er niet so wie so voor tijdelijke ligplaatsen gezorgd moet gaan worden.

**# Ligplaatsennota** En dan: wanneer en waar zijn eigenlijk hoeveel ligplaatsen nodig? Hoeveel nieuwe vergunningen zijn wanneer / of worden binnenkort afgegeven dan wel ingetrokken? Hoe is de feitelijke situatie langs de beschikbare 200 kilometer kade? Is er helderheid over de vraag of er afspraken zijn gemaakt met partijen, zo ja met wie en met wat voor soort partijen? Dergelijke informatie kan helpen om nut en noodzaak van het voorliggende project te kunnen beoordelen of alternatieven te overwegen.

De gemeente heeft meerdere malen beloofd dat er een **ligplaatsennota** zou komen. Daarin zou een precies overzicht gegeven worden van de behoeftes nu en in de toekomst. Die nota lijkt noodzakelijk om de noodzaak van het project Dijksgrecht Oost te kunnen beoordelen.

- **Cluster of gen cluster?**

In de Ruimtelijke Visie wordt gesteld dat ooit is nagedacht over de vraag of men misschien zou moeten streven niet zozeer naar een cluster-ligplaats, maar naar meer kleine ligplaatsen. De nota stelt dat dat idee “om financiële redenen” is afgekeurd. Deze stelling behoeft verheldering. Wat zijn dat voor kosten, en voor wie zijn die? Het project heeft toch als doel om de commerciële sector te faciliteren? Zouden die kosten dan ook niet logischerwijs door die sector gedragen moeten worden? Waarom komt men de commerciële sector in grote mate financieel tegemoet ten nadele van de belangen van bewoners?

- \* **Toezeggingen?**

Het is nodig dat helder is of er ooit door de gemeente toezeggingen zijn gedaan aan betrokken partijen. Als dat het geval is, dan is openheid nodig over hoe hard die toezeggingen zijn en wat de financiële consequenties zijn als die, wegens een belangenafweging, niet kunnen worden nagekomen.

- \* **Concrete overlast**

Er zijn metingen verricht mbt het geluid van de boten, maar bewoners voeren aan dat die metingen niet zorgvuldig zijn gebeurd en geen goed beeld geven van de werkelijk te verwachten overlast. Zij zouden in de gelegenheid moeten worden gesteld zelf een objectief rapport te doen opstellen. Ook zou een meting / raming moeten plaatsvinden van de totaal te verwachten geluidshinder – waarbij dus ook het geluid van overslag, van de veegwagens en de situatie van PHS moet worden meegenomen.

- \* **Milieubescherming / leefomgeving**

Er moet serieus een gedegen en onafhankelijk onderzoek komen om te inventariseren wat het project betekent (niet alleen de steigers, ook het fietspad) voor natuur en milieu en ook voor de leefomgeving van bewoners.

- \* **Verkeersveiligheid / fietspad**

De verkeersveiligheid van het fietspad moet opnieuw aan de orde komen. Het gaat dan zowel om de inrichting en het geplande gebruik van het fietspad als ook om de situatie bij de kruising met de Kattenburgstraat. Op dit moment is er geen zicht op een ontwerp dat voldoende veiligheid garandeert.

- \* **Inventarisatie belangen stakeholders**

Er is behoefte aan concrete informatie over de wensen, behoeften, belangen van direct betrokken partijen, zoals bijvoorbeeld van reders en de aannemers. Er wordt nu geschermd met ‘grote belangen’ zonder dat die in kaart zijn gebracht. Veel van de wensen van de reders leken aanvankelijk inwilligbaar, maar de realiteit bleek minder simpel dan gehoopt. Een aantal reders heeft inmiddels laten weten zeer ongelukkig te zijn met het voorliggende idee.

- \* **Samenhang met andere projecten.** Het is nodig dit hele project ook zorgvuldig te beschouwen in samenhang met allerlei andere ontwikkelingen in de nabije omgeving.

- \* **Openheid**

So wie so is van essentieel belang dat er gesprekken, overleg of onderhandelingen plaats vinden in alle openheid, met alle gegevens voor iedereen beschikbaar en met ALLE stakeholders, (zoals onder meer rondvaartbotenreders, aannemers, bewoners, gemeente, ecologen, andere deskundigen).