

Dijkgracht Oost: Informatie verre van volledig

Er kan pas sprake zijn van een behoorlijke afweging en een onderbouwd besluit als alle relevante informatie op tafel ligt.

Het enige stuk met een beschrijving van het project, is de Ruimtelijke Visie van januari 2022. Dat stuk is door de raad nooit besproken maar voor kennisgeving aangenomen. Het plan roept talrijke vragen op. In Raadsadressen van 19 mei ("Dijkgracht Oost, een dossier waarin te veel mis is") en 1 augustus 2022 vragen het Eilandenoverleg en Buurtorganisatie 1018 om 'plaats rust'. Er is nooit een antwoord op gekomen. Op 21 februari j.l. vraagt de Stadsdeelcommissie Centrum (SDC) in een unaniem aangenomen advies om het dossier even stil te leggen. De SDC constateert dat er te veel vragen bestaan en adviseert nader onderzoek te doen, en wel voorafgaand aan de wijziging van het bestemmingsplan.

BO1018 en Werkgroep Dijkgracht Oost constateren dat veel elementen in het dossier onduidelijk zijn. Voor er sprake kan zijn van een behoorlijk bestuurlijk besluit is een goede afweging noodzakelijk. Daarvoor is nodig dat alle relevante informatie beschikbaar is. Op basis van volledige informatie zouden belangen gewogen moeten worden en moet een heroverweging plaatsvinden van hetgeen in de Ruimtelijke Visie wordt gepresenteerd. Hieronder geven wij in kort bestek aan op welke punten van het dossier de noodzakelijke duidelijkheid ontbreekt.

Achtereenvolgens:

- 1 Nut en noodzaak van het plan / onderbouwing noodzaak ligplaatsen**
- 2 Fietspad – veiligheid**
- 3 Geluidsoverlast /drukke op het water**
- 4 Wet Natuurbescherming – foerageergebied beschermde dwergvleermuis**
- 5 Financiële dekking / bezuinigingen / noodzaak privatisering**

Appendix: toelichting op punten 1, 2, 4 en 5

1. Nut en noodzaak van het plan / onderbouwing noodzaak ligplaatsen

Uit alle stukken blijkt dat er geen werkelijke urgentie bestaat om in de Dijkgracht Oost ligplaatsen te creëren voor 40 rondvaartboten lang segment. De gemeente heeft vastgesteld dat het totaal aantal boten met een ligplaats door de jaren heen stabiel zal blijven rond 550. Toch zegt men, zonder enige toelichting, dat het aantal lang segment rondvaartboten met een exploitatie / ligplaatsvergunning in de jaren tot 2030 sterk zal stijgen.

Hoewel in alle stukken verschillende cijfers worden gepresenteerd en de informatie onhelder is, blijkt wel dat de verwachte stijging van het aantal *lang-segment boten* het gevolg is van het feit dat men recentelijk besloten heeft meer lang-segment boten te vergunnen. Daarmee ontstaat er dus de noodzaak die boten ook een plek te geven. En die plek, zegt men dus ook, is er niet. Waarom is dan besloten die vergunningen te verlenen? Er is geen onderbouwing.

Tenslotte heeft de rechtbank op 17 maart jl. uitspraak gedaan in kort geding, waarmee een streep is gezet door de plannen van de gemeente om de situatie van de op- en afstapplaatsen in de stad te wijzigen. De uitspraak zal naar het zich laat aanzien ingrijpende consequenties hebben voor de ligplaatsensituatie en dus ook voor de noodzaak van ligplaatsen lang-segment in de Dijkgracht Oost.

Zie voor nadere toelichting **de Appendix**

Daarin onder andere de onbegrijpelijke rekensommen over het benodigd aantal ligplaatsen

2. Veiligheid fietspad

Het fietspad is in 2018 een aantal malen door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) besproken. De commissie was op meerdere punten zeer kritisch over de veiligheid van het plan. Bovendien zijn er sindsdien nog een aantal essentiële zaken veranderd.

De zorgen over veiligheid gaan enerzijds over het **gebruik van het fietspad zelf**, anderzijds over het **kruispunt van het fietspad met de Kattenburgerstraat**. Ambtenaren hebben er alles aan gedaan het kruispunt zo veilig mogelijk te ontwerpen (“een hoofdpijndossier”, zo noemen zij het) maar het blijft een problematische plek en velen vrezen dat het onvermijdelijk is dat zich op dat punt ernstige ongelukken gaan voordoen.

Beoordeling van het hele plan is destijds gedaan zonder benodigde feitelijke informatie. Zo was er geen informatie beschikbaar over het geschatte aantal fietsers of veegwagens. Uit het voorontwerp bestemmingsplan, recentelijk beschikbaar, blijkt hoe druk men denkt dat het zal worden daar men spreekt van 5000 tot 10.000 fietsbewegingen per dag. Destijds is bij de beoordeling ook niet betrokken dat er langs het fietspad een haven wordt aangelegd, onvermijdelijk leidend tot rommelige op- en afstappers. Heroverweging van de veiligheid van fietspad en kruispunt lijkt dan ook geëigend.

Zie nadere toelichting in **Appendix**

en zie ook notitie van BO10108 en Werkgroep Dijkgracht Oost: *Fietsroute Dijkgracht Oost – een rammelend pad*.

3. Geluidsoverlast / drukte op het water

Hoe druk wordt het eigenlijk in het water van de Dijkgracht Oost, en hoeveel boten moeten er onder de Mariniersbrug door gaan varen? Is er zicht op aantallen?

- Reders geven aan dat de grote rondvaartboten meerdere malen per dag in en uit zullen varen – er zijn immers geen plekken in de stad voor tijdelijk aanmeren / schoonmaken, etc
- Wat is het te verwachten dagelijkse aantal boten van en naar de nieuwe wijk Oostenburg Noord?
- Alle boten moeten ook door Dijkgracht West en onder de Mariniersbrug door. Wat betekent dat voor de veiligheid en rust op het water?

Het is nodig een **optelsom** te maken van te verwachten (toename van) geluidsoverlast voor bewoners van het gebied rond Dijkgracht Oost. Precieze metingen zijn noodzakelijk .

Relevant zijn bijvoorbeeld vragen als:

- Hoeveel lawaai maken de **veegkarretjes** (een meting is noodzakelijk) – en hoeveel karretjes zullen er dagelijks over het pad rijden?
- Hoeveel lawaai maken **rondvaartboten** (er zijn twijfels of de gedane metingen een objectief beeld geven) en hoe veel, hoe vaak, en van hoe vroeg tot hoe laat gaan rondvaartboten in en uit varen?
- Hoeveel lawaai komt er van de overslag en andere werkzaamheden op de dekschuiten?
- Hoeveel ander verkeer over het water is te verwachten (ontsluiting Oostenburg Noord)?
- Hoeveel extra overlast zal het Project Hoogfrequent Spoor (PHS) de buurt brengen?
- Hoeveel overlast zullen de zes (!) nieuwe terrassen aan de VOC kade gaan veroorzaken?

Precieze gegevens zijn nodig om beoordeling te kunnen maken.

4. Wet natuurbescherming / foerageergebied beschermde dwergvleermuis

De aanleg van haven en fietspad betekent een aantasting van de natuur. Van belang is met name dat door de werkzaamheden het bestaande **foerageergebied van de beschermde dwergvleermuis** ernstig wordt aangetast. De gemeente beweert ten onrechte dat men zich aan de bepalingen van de Wet Natuurbescherming houdt. De 'compenserende maatregelen' die de gemeente neemt zijn echter niet passend en onvoldoende.

Dat blijkt onder andere uit de tekst van het zeer recente (22 februari 2023) rapport van de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) . De TAC is, anders dan de gemeente her en der beweert, helemaal niet zo positief over dit aspect van het project. En ligt een rapport van Bij12 (de uitvoeringsorganisatie op het gebied van natuur van alle Nederlandse Provincies) dat duidelijk aangeeft dat de Amsterdamse aanpak niet in lijn is met wat nodig is.

Zie nadere toelichting in **Appendix**

5. Financiële dekking / bezuinigingen / noodzaak privatisering

Wij hebben geen concrete financiële gegevens, maar wel is duidelijk dat het college begin 2022 aanleiding zag om te onderzoeken waar en hoe er in dit dossier bezuinigd kon worden. Wij verwijzen hier naar een stuk van januari 2022 (via WOO procedure verkregen): **Voordracht voor de collegevergadering van 11 januari 2022**. *Onderwerp : Kennis te nemen van de ontwikkelingen binnen de opgave Dijkgracht Oost, en in te stemmen met de ruimtelijke visie en het benodigde voorbereidingskrediet om in 2022 de noodzakelijke maatregelen uit te kunnen voeren.* Alle bedragen zijn weggelakt in deze voordracht. Toch geeft het document aan dat men zich op een aantal punten gedwongen voelt de Ruimtelijke Visie aan te passen. Er staat bijvoorbeeld dat (anders dan de wethouder in februari 2023 de raad liet weten) men het beloofde openbare spoorpark tot nader orde (tot er ooit weer budget is) wegbezuinigt. Ook bevat de voordracht het voorstel om te onderzoeken hoe het hele project in privaat beheer kan worden gegeven. Men concludeert zelfs dat privatisering feitelijk noodzakelijk is voor de financiële haalbaarheid van het hele project.

In dat kader komt de vraag op in hoeverre de discussie in het college leidt tot wijziging van het hetgeen eerder in de Ruimtelijke Visie is gepresenteerd. Zouden de wijzigingen die in het college zijn besproken niet een open politieke afweging verdienen? En zouden conclusies moeten leiden tot een aanpassing van de tekst van de Ruimtelijke Visie, dat immers fungeert als de onderlegger van het nieuwe bestemmingsplan?

Het college geeft zelf aan dat er weldegelijk een belangrijke rol is voor de raad. In de **Raadsinformatiebrief van 11 januari 2022** schrijft het college dat men niet vooruit wil lopen op besluitvorming over te maken keuzes. Het is, aldus het college, *aan de gemeenteraad om eind 2022 hierover een definitief uitvormingsbesluit te nemen.*

Dat is echter niet gebeurd.

Zie nadere toelichting in **Appendix**

APPENDIX - Nadere toelichting

Ad 1 Aantal ligplaatsen – door de gemeente zelf gecreëerde noodzaak

Vanaf 2012 wordt er door de gemeente her en der geschreven dat er een wens /ambitie / voornemen is om ligplaatsen naar Dijkgracht Oost te verhuizen. Op zeker moment kwam het woord “noodzakelijk” daar zo maar bij. Nergens is er ooit een onderbouwing gegeven, anders dan dat men meer ruimte aan het havenfront wenst. Geen urgentie.

In nota varen 2 (2020) staat dat er 124 ligplaatsen “groot segment” zijn, waarvan 91 in het centrum. Er staat iets over nieuw systeem van toewijzen. Er wordt niets gezegd over meer of minder ligplaatsen/ vergunningen , niets over verschuivingen.

De Ruimtelijke visie (2022) zegt dat er veertig ligplaatsen moeten komen in de Dijkgracht. Men schrijft:

Deze ontwikkelopgave komt voort uit een tekort aan ligplaatsen voor de passagiersvaart en is gebaseerd op onderstaande beleidsdoelstellingen.

- 1. De gemeente ziet erop toe dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning (in totaal 550 vaartuigen);*
- 2. Het creëren van ruimte voor efficiënt medegebruik door andere reders door het verplaatsen van ligplaatsen op exclusieve locaties*
- 3. Minder permanente ligplaatsen in het stadshart voor een fraaiere en overzichtelijke openbare ruimte.*

De Ruimtelijke visie maakt dus in het geheel niet duidelijk waar de noodzaak, noch waar het aantal van 40 boten, nou eigenlijk op gestoeld is.

Er wordt een wijziging aangekondigd in het ligplaatsen-verdeelsysteem. Nieuwe vergunningen worden straks jaarlijks – broksgewijs verleend en de vergunningen zijn van bepaalde duur. Maar staand beleid is dat men uitgaat van in beginsel ieder jaar hetzelfde maximaal aantal uitgegeven / beschikbare ligplaatsen. Dat zijn en blijven er 550.

De zeer recente Nota Ligplaatsenbeleid (november 2022) spreekt over het verdelingssysteem. Er is een voornemen van verschuiving van de plekken. En ‘er wordt gekeken’ naar de mogelijkheid van meer ligplaatsen. Waarom men daarnaar kijkt wordt niet echt duidelijk gemaakt – ook gezien het uitgangspunt dat er niet meer exploitatievergunningen (dus ligplaatsen) bij komen. Het nieuwe vrij ingewikkelde lotingssysteem heeft op zich niets te maken met aantal uitgegeven exploitatievergunningen. De nota geeft een overzichtje van het aantal exploitatievergunningen in de toekomst (en die moeten straks dus een ligplaatsvergunning kunnen krijgen) .

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

Het totaal verschuift dus van 545 in 2022 naar 581 in 2024 en weer 550 in 2040.

Merkwaardigerwijs stijgt het aantal boten lang-segment met 50. 115 in 2022, 143 in 2024 en 177 in 2030. Waarom? Waar komt die stijging vandaan? Het wordt niet verklaard. Een beleidsbeslissing? Vooruitlopend op de plekken in de Dijkgracht? Eerst meer boten vergunnen, dan ligplaatsen claimen op een locatie waar heel veel nadelen aan verbonden zijn? Wat is de achterliggende reden van deze verschuiving?

Ook de notitie van Micha Mos van december 2022 over de besluitvorming bevat dezelfde onbegrijpelijkheid. De stadsdeelbestuurder schrijft dat de beleidsdoelstelling is dat de gemeente zorgt “voor voldoende ligplaatsen met exploitatievergunning” – en (samengevat) ook voor meer flexibiliteit m.b.t. wie welke ligplaats krijgt, en ook voor meer openheid in het havenfront. En daarna schrijft hij, in lijn met hetgeen in de ligplaatsennota staat:

1. Voldoende ligplaatsen

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. Ondanks het feit dat het aantal

“Zal naar verwachting stijgen”. Het wordt gepresenteerd als een wetmatigheid waar de gemeente buiten staat. Maar waar komt die stijging vandaan? De gemeente bepaalt de aantallen. Het is dus een keus. En als er al een objectieve zinnige grond is voor een dergelijke keus, dan moet er toch, voor men tot besluitvorming komt, eerst gekeken worden of wel kan wat men beoogt. Oftewel: er zal toch eerst een afweging moeten plaatsvinden van alle factoren om te kunnen bepalen waar, hoe en ook wanneer een wens of een voornemen uitvoerbaar zal zijn.

Dat alles is dus niet zo gegaan. Wat is er dan aan de hand? Zou de gemeente al toezeggingen gedaan hebben, en heeft men het daarom over ‘naar verwachting zal stijgen’? Dat zou voorbarig zijn geweest, daar het plan de Dijkgracht als ligplaatsencluster te bestemmen nog geen onherroepelijk besluit was. Het is in ieder geval een onduidelijke argumentatie voor nut en noodzaak van deze ligplaatsen.

Samengevat: Uit alle beschikbare informatie blijkt dat de Dijkgracht Oost niet is bestempeld als ligplaats omdat men werd geconfronteerd met ontwikkelingen die dat noodzakelijk maakten, maar omdat men die locatie, zonder openheid van zaken te geven, zonder helderheid, en vooral ook zonder afweging van belangen en zonder aandacht voor de nadelen, al sinds 2012 beschouwt als een mooie te ontwikkelen plek. Het beeld ontstaat dat men van daaruit heeft besloten dat het handig uitkomt om daar lange boten naar toe te laten verhuizen. Een zelf bedachte en gecreëerde behoefte. Waar erg veel nadelen bij komen kijken.

Inconsistente informatie in allerlei gemeentelijke stukken:

In dit verband is het onbegrijpelijk – maar interessant - te zien welke informatie is gebruikt bij discussies die binnen de gemeente hebben plaatsgevonden.

Zo lezen wij in ***de Voordracht voor de Staf Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit van 08 november 2021:***

Het aantal exploitatievergunningen specifiek voor grote passagiersvaartuigen langer dan 14 meter loopt tussen 2024 en 2030 op van 126 naar 144 vergunningen.

Vergelijk dit met het overzichtje hierboven uit de ligplaatsennota van 2022. Daar heeft men het dus over respectievelijk 143 (in 2024) en 177 (in 2030). En merkwaardig genoeg hebben die voorziene 144 lange boten (schatting 2021) óók precies die 40 extra ligplaatsen aan de Dijkgracht Oost nodig, net zoals de in 2022 geschatte 177 boten. Daar lijkt meer op een besluit dan op een rekensom.

In januari 2022 spreekt het college over de Dijkgracht , op basis van de **voordracht voor de collegevergadering van 11 januari 2022** over de situatie rond Dijkgracht Oost en over mogelijke bezuinigingen. Daarin lezen wij het volgende:

Ad F. Kennis te nemen van de noodzaak om 1 maart 2024 dertien ligplaatsen met laadvoorziening voor passagiersvaartuigen beschikbaar te hebben en kennis te nemen van het risico dat dit niet gehaald wordt.

Per 1 maart 2024 gaan de eerste passagiersvaartuigen onder het nieuwe vergunningstelsel voor passagiersvaartuigen varen. In 2021 zijn deze vergunningen reeds in een eerste tranche uitgegeven. Elke twee jaar is een nieuwe uitgifteronde. Hiermee neemt het aantal exploitatievergunningen toe tot een maximum van 550 vaartuigen. Voor het grote segment zijn in tegenstelling tot kleinere vaartuigen, slechts in beperkte mate plekken beschikbaar in jachthavens. Om de groei in dat segment op te vangen en tevens de huidige A-locaties vrij te maken ten behoeve van efficiënt op- en afstappen en ruimte voor nieuwe toetreders, zijn in 2024 dertien extra ligplaatsen nodig voor passagiersvaartuigen groter dan 16 meter. Voor 2030 geldt dat er nog eens 27 ligplaatsen voor hoofdzakelijk grote passagiersvaartuigen nodig zullen zijn. Deze extra plekken zijn nodig omdat de uitgifte van exploitatievergunningen voor de rondvaartvloot groter dan 16 meter toeneemt en om het Open Havenfront te ontlasten.

Men legt in deze alinea (zoals ook in veel andere stukken) een verband tussen ‘het nieuwe vergunningstelsel’ en ‘het aantal exploitatievergunningen. Men zegt vervolgens dat ‘hiermee’ het totaal aantal vergunningen toeneemt tot “een maximum van 550”. Nergens wordt uitgelegd hoe en waarom er een verband zou bestaan.

En bovendien, zoals de staatjes laten zien (zie de ligplaatsennota, overzicht hierboven) is er helemaal geen sprake van toename. Het aantal exploitatievergunningen ligt al lang rond 550. In deze nota stelt men dat het totaal aantal even zal stijgen (581 in 2024) en daarna in 2030 weer gedaald zal zijn tot 550.

Verderop in de voordracht spreekt men niet over het totaal maar over benodigde “**extra ligplaatsen**” in het segment groot. Die groei heeft niets te maken met het nieuwe vergunningsstelsel.

De verhouding tussen alle informatie (deze twee stukken, en ook het overzichtje in de ligplaatsennota van 2022 (zie hierboven) is onhelder.

Uitspraak rechtbank in Kort Geding 17 maart 2023 aangespannen door de reders inzake op- en afstapplaatsen

De uitspraak is te vinden op

<file:///C:/Users/Gebruiker/Downloads/ECLI%20NL%20RBAMS%202023%201529.pdf>

Samenvatting van de zaak:

Vier gevoegde zaken. Verbod om de selectieprocedure ongewijzigd voort zetten, toegewezen. De wijze waarop gedaagde (de Gemeente) haar 'rondvaartbotenbeleid' thans wenst vorm te geven, via de in de Selectieleidraad omschreven selectieprocedure voor het sluiten van huurovereenkomsten voor afmeerplaatsen op een semi-exclusieve op- en afstap locatie, kan de toets der kritiek niet doorstaan. Deze treft een deel van eisers (de Klassieke Reders) onevenredig zwaar.

Ad 2: Fietspad

- * Het plan van het fietspad is in 2018 besproken en beoordeeld zonder dat er enige informatie beschikbaar was – dus ook geen informatie betrokken is - over het geschatte aantal fietsers. Het pad is bedoeld als recreatief pad, als ontsluitingsroute van Oostenburg Noord, en als onderdeel van hoofdnet fiets, en daarmee inmiddels ook als doorgaande route naar de pont Sporenburg-Sluisbuurt. Daarbij dient het ook als pad voor de reders en aannemers naar de rondvaartboten en de dekschuiten, en als weg voor alle gemeentelijke veegwagens die vanaf Oostenburg naar de stad gaan.

- * In het zeer onlangs beschikbaar gekomen concept bestemmingsplan wordt nu gesproken over een geschat aantal van 5000-10.000 fietsers die dagelijks van het pad gebruik zullen maken. Bij een voorzichtige lage schatting betekent dat dus ongeveer 10 per minuut.
- * De kruising met de Kattenburgerstraat wordt door ambtenaren een ‘hoofdpijndossier’ genoemd. Alle fietsers en veegwagens die oversteken of die oversteken, rechtdoor gaand of om linksaf te slaan, moeten midden op de weg wachten achter haaiantanden, en, staande vlak achter het spoorviaduct in een zeer onoverzichtelijke situatie, proberen te overzien of de weg vrij is.
- * Uit de Ruimtelijke Visie (RV pag 33)) blijkt dat er ooit een tunnel gepland was. Die werd aanvankelijk kennelijk noodzakelijk geacht. Deze is wegbezuinigd, hoewel men toch heeft moeten inzien dat dat een onveilige situatie tot gevolg zou hebben.
- * Bij de bespreking in de Centrale Verkeers Commissie (CVC) was niet aan de orde dat er een haven zou komen. Wat betekent het voor de veiligheid van het fietspad dat bemanning en andere betrokkenen vanaf de steigers het pad op en af stappen. En: hoe zullen zij hun spullen meenemen? Gaan zij fietsen of verplaatsen zij hun spullen toch op een of andere wijze gemotoriseerd?
- * Een punt van zorg van de CVC was dat de gemeentelijke veegwagentjes van het fietspad gebruik zouden maken. Men pleitte voor ‘zo min mogelijk’ wagentjes. Om hoeveel veegautootjes het nou eigenlijk gaat (en hoe veel zij heen en weer rijden) is volstrekt onduidelijk. Interne communicatie (via WOO verkregen) maakt duidelijk dat niemand het echt weet.
- * Wat nooit aan de orde kwam bij de CVC is dat ook nood- en hulpdiensten van het fietspad gebruik kunnen gaan maken. (zie RV pag 15)
- * Het fietspad moet voor de veiligheid van gebruikers ‘s nachts goed verlicht zijn. Wellicht moeten ook de steigers (arbo wetgeving) ook deugdelijk verlicht zijn. Echter: vanuit de verplichtingen Wet Natuurbescherming moet, in verband met de beschermde dwergvleermuis, het hele gebied s nachts zo donker mogelijk zijn.
- * DGO moet schakel worden in hoofdroute fietsnetwerk. Dat suggereert dat Dijkgracht West ook een schakel moet zijn. Dat lijkt voorlopig onmogelijk. Dijkgracht West is een doodlopend woonerf, toegankelijk (heen en weer) voor auto’s van woonbootbewoners en voor bestel- of vrachtwagentjes voor bevoorrading van de bedrijven aan het begin van de Dijkgracht. Ongeschikt dus als drukke doorgaande fietsroute.

Ad 4 Wet Natuurbescherming / dwergvleermuis

Wat zegt de Wet natuurbescherming?

Allereerst zegt de Wet Natuurbescherming dat indien een project een foerageergebied van een beschermde diersoort aantast, er eerst naar alternatieven moet worden gezocht en pas als die er definitief niet blijken te zijn, pas dan kan men denken over ‘compenserende maatregelen’. Uit geen enkel stuk is ooit gebleken dat er, ook om deze reden, serieus naar alternatieven is gezocht.

Kan een plas-dras zone dienen als compensatie?

De gemeente (Ruimtelijke Visie) gaat ervan uit dat een aan te leggen plas-draszone compensatie kan bieden voor verdwenen foerageergebied. De **Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur** (TAC) én BIJ12 (de uitvoeringsorganisatie op het gebied van natuur van alle Nederlandse Provincies) zien dat echter anders.

*** *Wat zegt de gemeente?***

De Ruimtelijke Visie gaat in op het feit dat het foerageergebied voor de Gewone Dwergvleermuis op de Dijkgracht Oost zal verdwijnen. Daarom zijn tijdens de uitvoeringswerkzaamheden compenserende maatregelen nodig. Men schrijft:

Uit onderzoek blijkt dat er in de directe omgeving van de Dijksgracht Oost te weinig mogelijkheden op land zijn om het totale foerageergebied te compenseren. Hierom wordt onderzocht of de compensatie deels op het water gerealiseerd kan worden in de vorm van drijvende natuureilanden of als een plas-dras zone langs de oever. In eerste instantie is voorgesorteerd op het aanleggen van ca. 1.500 m2 drijvende eilanden gecombineerd met het aanpassen van de beplanting langs de Kattenburgervaart opdat deze aantrekkelijker wordt voor insecten en daarmee de vleermuis. Uit nader onderzoek en na overleg met het bevoegd gezag blijkt dat de realisatie van een brede plas-draszone voor de bestaande kademuur van de Dijksgracht ook kan dienen als compenserend foerageergebied mits deze gereed is voordat de werkzaamheden in de bestaande groenzone beginnen.

*** Wat zegt de TAC?**

Op verzoek van de gemeenteraad presenteerde de Technische Advies Commissie op 22 februari 2023 een advies met betrekking tot het concept bestemmingsplan en onderliggende Ruimtelijke Visie Dijksgracht Oost. In het advies wordt ingegaan op de in het gebied levende dwergvleermuizen. De commissie komt tot heel andere conclusies dan de gemeente en 'het bevoegd gezag' waar de RV zich op baseert. De TAC constateert dat de plas-dras zone hoogstens ("wellicht") als "aanvullend" foerageergebied kan dienen. De dieren hebben echter bomen, struiken en struweel nodig, aldus de TAC. Zullen die er straks wel zijn? En op welke termijn? Het talud biedt daarvoor 'potentie'. Niet echt zeker dus.

Men schrijft:

Het foerageergebied voor de Gewone Dwergvleermuis op de Dijksgracht Oost verdwijnt. Als aandachtspunt geven we mee dat de verlichting veiligheid moet bieden aan passanten – mens en dier – wat dus specifiek vraagt om vleermuisvriendelijke afstelling. We steunen de keuze voor een plasdraszone in plaats van drijvende natuureilanden, die - overeenkomstig de uitkomst van het participatietraject - het zicht op het water en het gebruik van het water minder belemmert. Wel constateren we dat een plasdraszone weliswaar voor insecten interessant is maar desalniettemin minder voor de dwergvleermuizen. Deze vleermuissoort heeft namelijk bomen en struiken of struweel nodig, waarvoor talud en spoorpark potentie bieden. Wellicht biedt de plasdras zone aanvullende foerageermogelijkheden voor deze dieren.

*** Wat zegt BIJ12?**

De bevindingen van de TAC worden onderschreven door het kennisdocument dwergvleermuizen van BIJ12, het kennisinstituut van de gezamenlijke Nederlandse provincies.

(<https://www.bij12.nl/assets/BIJ12-2017-004-Kennisdocument-Gewone-dwergvleermuis-1.0.pdf>)

In paragraaf 3.4 wordt ingegaan op compensatie foerageergebied. De tekst is helder, en wijkt substantieel af van hetgeen de gemeente zich voorneemt voor de dwergvleermuis.

*Als een essentieel foerageergebied zijn functie niet meer kan vervullen, is het van belang dat **voorafgaand aan de start van de eigenlijke activiteiten** maatregelen worden genomen om het aanbod en het functioneren van vervangend foerageergebied te garanderen door het nemen van beheermaatregelen of inrichtingsmaatregelen:*

- Het vervangende foerageergebied moet zo goed en zo snel mogelijk de oorspronkelijke situatie (gaan) **benaderen wat betreft hoogte, dichtheid, structuur, oriëntatie, en dergelijke. Het kost een beplanting veelal minimaal 2 tot 3 jaar om uit te kunnen groeien en vergelijkbaar te functioneren als de oude beplanting en zo een voldoende beschut gebied met een voldoende groot insectenaanbod te leveren dat ook gebruikt wordt door de gewone dwergvleermuis. Belangrijk is dat het oppervlak waar gejaagd kan worden en vooral het insectenaanbod, niet onderdoet voor de oorspronkelijke locatie. (...)***
- Het vervangende foerageergebied moet tijdig voor aanvang van de activiteiten aanwezig zijn om de dieren het nieuwe gebied te laten ontdekken, zodat het voor hen kan functioneren.*

- *Het vervangende foerageergebied moet bij voorkeur gelegen zijn nabij het oorspronkelijke foerageergebied **maar buiten de invloedssfeer van de activiteiten***
(...)

- *De genomen maatregelen moeten op hun effectiviteit gemonitord worden. In alle gevallen moet een gewone **dwergvleermuisdeskundige** de inrichting van het foerageergebied bepalen. Monitoring van de functionaliteit van de genomen maatregelen kan aan de orde zijn.*

Ad 5: Financiële dekking / bezuinigingen / noodzaak privatisering

*** Bespreking ambtelijke staf november 2021**

Eind 2021 was er, zo blijkt uit ambtelijke stukken, in het bijzonder de **Voordracht voor de Staf Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit van 08 november 2021**, dat er aanleiding was om de financiën van het project door te lichten. Alle bedragen zijn weggelakt in het stuk, maar er blijkt wel sprake te zijn van financiële tegenvallers.

De hoogte van de eerste integrale raming wordt o.a. veroorzaakt door:

- * *Het programma Dijkgracht Oost is gestart als apart geprogrammeerde projecten met ieder een eigen (tekort aan) dekking en pas sinds begin 2021 samengevoegd tot een integrale opgave;*
- * *Te optimistisch ingeschatte ramingen, een benodigde hoge risicoreservering en toeslagen vanwege de huidige PBI fase 1;*
- * *Elektrificering voor de programma's Varen en Bruggen en Kademuuren;*
- * *Uitbreiding van de scope door niet voorziene onderdelen, waaronder: 1) De noodzaak tot groencompensatie voorafgaand aan de werkzaamheden; 2) Het saneren en bouwrijp maken van Dijkgracht Oost op het land en in het water;*
- * *Tegenvallers in het ontwerp, waaronder het gedeeltelijk vervangen van de kademuur*

Daaronder worden nog de volgende punten genoemd: (geparafraseerd)

- De stelkosten voor 'bouwrijp maken' en 'engineering' zijn nog onzeker;
- Herberekening van kosten herstel kademuur. Met integrale vervanging kunnen die kosten hoog zijn. Voor regulier kademuurherstel (onderhoud) is er wel dekking;
- De benodigde elektracapaciteit kan pas gereserveerd worden als budgetten zijn vastgelegd. Kosten voor laadvoorzieningen bij de ligplaatsen kunnen verdubbelen als besluitvorming na 2026 plaats vindt.
- Prijsstijgingen door schaarste aan grondstoffen zijn niet opgenomen;
- De wijze waarop het ligplaatsencluster wordt geëxploiteerd is nog onderdeel van een onderzoek naar een stadsbrede insteek voor ligplaatsen voor passagiersvaartuigen door Programma Varen;
- De mogelijkheden voor goedkopere groencompensatie worden nog onderzocht.

Men onderzoekt 5 scenario's: uitvoeren volledige programma, uitstellen, versoberen, in de markt zetten, en afblazen.

*** Bespreking in het college – 11 januari 2022**

In januari sprak het college over de Dijkgracht op basis van **Voordracht voor de collegevergadering van 11 januari 2022**. Een aantal relevante paragrafen uit de voordracht:

*** Financiële dekking**

Het bestemmingsplan zal naar verwachting eind 2023 worden vastgesteld. Met een separaat uitvoeringskrediet kan worden voldaan aan de eis dat er zicht op dekking voor deze opgave is om de bestemmingsplanwijzigingen te accorderen.

Het college wordt gevraagd om in te stemmen met het benodigde voorbereidingsbudget:

Momenteel is [weggelakt] aan dekking beschikbaar binnen het SMF voor het fietspad en het ligplaatsencluster. Daarmee kunnen fysieke maatregelen uitgevoerd worden vóór de start van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. ProRail zal tussen Q4 2022 – 2028 ter hoogte van de VOC-kade de Dijkgracht Oost over een lengte van ca. 100 meter in gebruik nemen als werkterrein. Voor de verdere voorbereiding van het project is in 2022 in totaal [weggelakt] nodig. Dit betreft: natuurcompensatie aan de Kattenburgervaart en Marinierskade, bouwrijp maken van het land, groot onderhoud aan de kademuur (vervangen kwelscherm en herstellen metselwerk), voorbereidende werkzaamheden voor kabels en leidingen (ook voor het ligplaatsencluster) en aanleg van de fundering van het fiets- en voetpad. Ook worden voorbereidingen getroffen voor het verder uitwerken van de projectonderdelen, aanvullende onderzoeken, uitwerken van de business case voor het ligplaatsencluster, en voor het opstellen van ontwerpen (VO/DO), (aanbestedings-) dossiers, contracten, planningen, deelramingen, et cetera.

Voorts een aantal concrete geld besparende voorstellen, zoals:

*** Openbaar spoorpark wordt wegbezuinigd**

D. Kennis te nemen van de noodzaak de opgave van in eerste instantie te versoberen; het Spoorpark Oostenburg wordt ingericht tot een “kijkpark”, met de mogelijkheid tot het inrichten van een volwaardig openbaar toegankelijk Spoorpark vanaf 2028. Hiervoor is te zijner tijd wel aanvullende dekking nodig.(...)

AD D: Om de realisatie van deze opgave in de huidige financiële context financieerbaar te maken, zijn versoeringen op de opgave doorgevoerd. Deze houden in dat het Spoorpark Oostenburg in principe wordt ingericht als omheind kijkgroen. Dit omdat het onderdeel is van het PHS van ProRail. Hier zijn voor de gemeente geen kosten aan verbonden.

*** Op de markt zetten van het hele project. Voor en nadelen onder elkaar**

Het college wil serieus de optie onderzoeken om wegens financiële redenen het hele ligplaatsencluster in de markt te zetten. Onder punt E wordt dit nader uitgewerkt.

Ad E: In te stemmen met het verder onderzoeken van het op de markt zetten van de aanleg, exploitatie en beheer van het gehele ligplaatsencluster met laadvoorziening en andere noodzakelijke objecten en voorzieningen

Het creëren, exploiteren en beheren van een ligplaatsencluster is geen primaire taak van de gemeente. Om die reden een business case voor het ligplaatsencluster opgesteld waarin een aantal varianten voor de aanleg, exploitatie en beheer zijn onderzocht. Daarbij zijn de voor- en nadelen van het door de gemeente aanleggen, exploiteren en beheren van het ligplaatsencluster in kaart gebracht ten opzichte van dit door een marktpartij te laten doen.

De belangrijkste voordelen zijn:

- 1. Een besparing van ten opzichte van het eerdere geraamde bedrag. Alleen de noodzakelijke voorinvesteringen en de aanbesteding worden met publieke middelen gefinancierd.*
- 2. Uit een marktverkenning blijkt dat een aantal externe partijen mogelijk geschikt zijn en belangstelling hebben voor deze opgave. Deze partijen hebben ruime kennis en ervaring in de exploitatie van jachthavens en kunnen het aanbod goed afstemmen op de wensen van de gebruikers.*
- 3. De gemeente wordt niet belast met de dagelijkse exploitatie en het beheer, maar kan als opdrachtgever wel de kaders en voorwaarden scheppen waarbinnen dit moet worden uitgevoerd.*
- 4. De gemeente wenst reële tarieven voor ligplaatsen in Amsterdam. Het aanbod van ligplaatsen door een marktpartij bevordert de totstandkoming hiervan.*

De business case door [weggelakt] is een verkennend onderzoek, waar in hoofdlijnen de omschreven voordelen en risico's uit komen. Als het college instemt met het verder onderzoeken van deze businesscase kan worden toegewerkt naar een definitief besluit voor het op de markt zetten van het ligplaatsencluster. Conform de business case is het wel noodzakelijk enkele onrendabele voorinvesteringen te doen, waaronder het bouwrijp maken van het terrein en water, aanleg van een trafostation voor de stroomvoorziening en de aanleg van basis infrastructuur t.b.v. verlichting, riool, water en data (telecom).

Naast de voordelen zijn ook een aantal risico's met betrekking tot het commercieel exploiteren van het ligplaatsencluster. De grootste risico's zijn:

- **Geen marktpartij;** *Het niet kunnen vinden van een geschikte marktpartij is een aanzienlijk risico. De mate waarin een marktpartij belangstelling zal hebben voor deze ontwikkeling zal sterk afhangen van de voorwaarden voor aanleg en exploitatie.*

Denk daarbij aan de huurprijs die de gemeente vraagt voor het waterperceel en bijbehorende voorzieningen, voorwaarden aan te hanteren tarieven en indexatie daarvan, de (on)mogelijkheden voor opslag en overslag, en de vereiste verdeling tussen de typen bedrijfsvaartuigen.

- **Beperkt grip op mogelijke overlast;** *De exploitant zal de veroorzakers van eventuele overlast (gebruikers van ligplaatsen) moeten aanspreken. Een risico is de mate van grip op de exploitant en welke sanctie de gemeente hierop kan stellen.*

Het risico kan afgedekt worden door voorwaarden te stellen in de exploitatie-/ligplaatsenvergunning en/of de gebruiksovereenkomst. Dit kan bijvoorbeeld door normen aan geluidshinder op te nemen. Ook kan worden aangegeven dat overslag van goederen (kleine objecten of pallets) van een groot schip op een kleiner vaartuig en bevoorrading van de passagiersvaartuigen op deze locatie niet zijn toegestaan (of wordt beperkt buiten venstertijden). De voordelen en risico's in acht nemend maakt het op de markt zetten van het hele ligplaatsencluster kansrijk. Het achterwege blijven van de investering voor aanleg van het cluster is daarbij vanwege het gebrek aan financiële ruimte het doorslaggevende aspect.

Als men dit werkelijk aan het onderzoeken is en een dergelijke constructie voor het bestuur een reële mogelijkheid lijkt, zou die optie dan niet uitgewerkt moeten worden, en zouden dan niet alle voordelen en nadelen in openheid besproken dienen te worden?

*** Raadsinformatiebrief 11 januari 2022.**

In deze brief wordt de raad geïnformeerd over de besluiten van het college van diezelfde dag. Daarin staat de volgende alinea:

Door de versoering van het Spoorpark en het op de markt zetten van het ligplaatsencluster, komen de geraamde kosten voor de integrale opgave aan de Dijkgracht Oost uit op [weggelakt]. Dit is aanzienlijk lager dan de eerste raming, maar betekent nog steeds [weggelakt] euro. Om het geheel tijdig (uiterlijk in 2024) te kunnen realiseren dient deze [weggelakt] gedekt te worden in de [weggelakt].

Het college wil met dit besluit niet vooruitlopen op de te maken keuzes van de nieuwe coalitie; het is aan de gemeenteraad om hierover eind 2022 een definitief uitvoeringsbesluit te nemen.

De gemeenteraad heeft daarover nooit gesproken.