

Tweede inbreng in de discussie over het bestuurlijk stelsel Van frustratie naar participatie

Voorbeelden van hoe het misloopt – twee casussen
En voorstellen hoe het beter kan worden

Amsterdam, 19 mei 2021

Inhoud:

I	Hoe komen we van frustratie naar participatie	
	1a. Inleiding	1
	1b. Wat ging er mis? Aanbevelingen voor de toekomst	3
II	Twee casussen:	
	2a verkeersveiligheid Plantage Parklaan / Plantage Middenlaan	8
	2b nachtstalling rondvaarboten Dijkgracht Oost	19

I Hoe komen we van frustratie naar participatie?

1a. Inleiding

Buurtorganisatie 1018 heeft in januari van dit jaar een commentaar opgesteld op de evaluatie van het bestuurlijk stelsel¹. Daarin gingen wij in op de bevindingen van het onderzoeksbureau en gaven we in het bijzonder onze eigen gedachten over enerzijds hoe het democratische gehalte en de democratische controle versterkt kunnen worden, en anderzijds welke maatregelen denkbaar zijn om te voorkomen dat bewoners, zoals dat nu al te vaak gebeurt, buiten spel staan bij ontwikkelingen en besluitvorming die rechtstreeks gevolgen hebben voor hun directe leefomgeving.

Wij hebben teleurstellend weinig respons gekregen op ons rapport, en voor zover wij zien zijn tot nu toe onze voorstellen nauwelijks betrokken bij de discussie.

Wij zouden opnieuw een reactie kunnen sturen op het nu voorliggende concept (*voorgenomen hoofdlijnen bestuurlijk stelsel 2022*), maar die reactie zou niet veel afwijken van ons commentaar van januari. Dat lijkt ons dan ook niet heel zinvol.

Toch willen wij in dit stadium nog een notitie inbrengen. Wij hebben ons namelijk afgevraagd hoe het komt dat er zo weinig respons is geweest op ons stuk. Het is het verlengde van onze vraag hoe het komt dat bewoners nauwelijks serieus zijn betrokken bij de evaluatie (de bewoners-vragenlijst was, om maar eens een voorbeeld te noemen, zeer veel minder inhoudelijk dan die is voorgelegd aan de ‘professionals’) en hoe het komt dat de ervaring van bewoners, de dagelijkse praktijk, in de discussie nauwelijks een rol lijkt te spelen – en dat terwijl ‘participatie’ en ‘inbreng van bewoners’ wel voortdurend als een zeer belangrijk onderwerp wordt genoemd.

¹ Het eerdere commentaar op de evaluatie bestuurlijk stelsel is te vinden op <https://www.buurtorganisatie1018.nl/bestuurlijk-stelsel-en-bewonersparticipatie>

Wellicht moeten we ons niet langer beperken tot de enerzijds vrij abstracte en anderzijds procedurele (gericht op structuren) in steek van de discussie, maar zou het in deze fase informatief en ook effectief kunnen zijn als wij, precies, nauwgezet en gedetailleerd, onze kant van de dagelijkse en veelal frustrerende realiteit laten zien.

We hebben daartoe twee casussen gekozen van projecten die zich afspelen in postcodegebied 1018, waarin veel is misgegaan, en waarbij de bewoners met hun tong op hun schoenen hebben geprobeerd hun belang naar voren te brengen in bizarre en (bijna) doodlopende procedures.

Wij doen dit niet om onze gram te halen. Het gaat ons er niet om om met de vinger te wijzen naar personen die iets "fout" doen, of om zout in de wonden te wrijven. Het gaat in de kern helemaal niet om personen die iets fout doen. De essentie is dat dit soort dingen steeds weer gebeuren omdat het 'gewoon zo gaat'. Gemeente en bewoners lijken soms bijna in twee verschillende werelden te leven. Gemeente (bestuur en ambtenaren) hebben een machtspositie, en gaan er zonder al te veel nadenken al te vaak vanuit dat zij heus wel goed weten, goed kunnen invullen, wat bewoners belangrijk vinden. Of blijken er geen been in te zien om zonder scrupules voorbij te gaan aan belangen van bewoners als 'belangrijker' zaken dat, in hun ogen, rechtvaardigen. Bestaande procedures faciliteren deze cultuur, deze werkelijkheid, en zorgen er voor dat het proces zo verloopt dat bewoners buiten spel komen te staan. En vervolgens is er de cultuur die maakt dat bestuurders en ambtenaren zich terug trekken als er sprake is van dwarsliggende bewoners. Zich verschansen, en er alles aan doen om lastige bewoners buiten de deur te houden. Vanaf dat moment wordt het een hopeloos verhaal.

Door heel precies te beschrijven hoe zo'n proces gaat, willen we duidelijk maken waarom bewoners hun vertrouwen in het bestuur steeds verder verliezen, en zich inmiddels bij voorbaat al schrap zetten als de gemeente (veelal te laat) informatie geeft over plannen, voorstellen of genomen besluiten. Soms zegt het bestuur: ja, bewoners zijn lichtgeraakt want er ligt nou eenmaal veel oud zeer. Ja, zeker. Er is veel oud zeer. Maar die constatering helpt niet de opgetaste frustratie te verdunnen als er geregeld veel nieuw zeer wordt toegevoegd. De werkelijkheid van oud zeer op het netvlies zou het bestuur des te meer moeten doordringen van het besef dat er werkelijk een andere wind moet gaan waaien. Als dat niet gebeurt plakken de lagen oud en nieuw als lijm aan elkaar vast tot ondoordringbare en onbuigzame pakketten en ontstaan vicieuze cirkels van wantrouwen. En het moge bekend zijn: bij vastlopende onderliggende verhoudingen is degene met de meeste feitelijke macht de enige die werkelijk iets kan doen aan de neerwaartse spiraal. Dat is dus de gemeente.

Hoe anders?

Daarom is het volgens ons noodzakelijk dat het bestuur zich realiseert wat nou precies de elementen zijn waarom bewoners zich structureel buitengesloten voelen en wat je daar, als gemeente, aan zou kunnen doen. Door procedures te veranderen, door nieuwe elementen in te bouwen en, niet in het minst, door te zorgen dat de hele cultuur, de houding van de organisatie tegenover de bewoners, zeer ingrijpend verandert. Ook het grote aantal voorlichters dat via de eigen media continu blij en goed nieuws over de bewoners uitstort, helpt niet. In werkelijkheid gaat het vaak om slecht nieuws voor bewoners.

De gekozen casussen zijn in zekere zin willekeurige voorbeelden. Immers: in de hele stad hebben bewoners met dergelijke zaken te maken. In hoofdstuk 2 beschrijven wij deze casussen heel precies en gedetailleerd. De eerste gaat over het traject verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid op de **Plantage Parklaan / Plantage Middenlaan**. De tweede gaat over het plan van de gemeente om de **nachtstalling van de rondvaartboten** te verplaatsen van CS en Rokin naar de Dijkgracht Oost.

Trajecten als deze leiden ertoe dat bewoners zo langzamerhand de hoop opgeven op een toekomst met een vruchtbare (participatieve) communicatie en samenwerking met de gemeente. Wij hebben deze voorbeelden gebruikt om te onderzoeken waar en hoe, en ook, voor zover mogelijk, waarom, er zoveel is misgelopen.

Hieronder geven wij een korte samenvatting van beide verhalen, met daarbij, ook in het kort, een analyse waar het nou allemaal is misgelopen. Op basis van die analyse komen wij met voorstellen voor verandering. Wij geven aan welke maatregelen, welke nieuwe procedures, uitgangspunten, gebruiken en/of controle mechanismes volgens ons effectief kunnen zijn. Als de gemeente deze voorstellen zou overnemen, zou dat in onze ogen concreet en direct tot verbetering kunnen leiden in de verhouding tussen gemeente en bewoners.

Als we het niet eens zijn over wat het probleem is, dan is er ook geen zicht op een oplossing.

Wij roepen de gemeente op om actief in de hele stad bewoners te vragen naar dergelijke casussen, dergelijke frustrerende ervaringen, en samen met de bewoners precies en nauwgezet in kaart te brengen wat er mis is gegaan, en hoe dat is gekomen. En vervolgens gezamenlijk, open en creatief, te onderzoeken en te formuleren wat daar, in ieder specifiek geval, nou anders had gekund. Anders had moeten.

Die lijst van punten, van gedachten, van voorstellen, zal essentiële bouwstenen opleveren om niet alleen de bestuursstructuur maar ook de praktijk van het bestuur en de uitvoering drastisch te veranderen. Het zal helpen ervoor te zorgen dat het woord participatie eindelijk werkelijk betekenis zal kunnen krijgen.

1b. Wat ging er mis?

i Korte samenvatting van de twee casussen – analyse wat er mis ging

In hoofdstuk 2 schrijven wij twee verhalen, twee casussen die in onze buurt spelen, beiden zijn nog niet tot een eind gekomen. Verhalen waarbij bewoners hebben ervaren dat de gemeente (het bestuur en ambtenaren) er alles aan heeft gedaan hen buiten de deur te houden. Waar de gemeente hun belangen niet van belang achtte, hun inzet wantrouwde, en hun expertise in twijfel trok. Al met al: waar de gemeente geen ruimte wilde bieden voor enige vorm van participatie, inspraak of betrokkenheid. Het zijn twee erg lange verhalen, die wij bewust niet hebben ingekort, niet tot hoofdlijnen hebben teruggebracht, omdat wij menen dat juist door de details duidelijk kan worden hoe het nou eigenlijk in de praktijk gaat. Omdat die details laten zien waarom bewoners in Amsterdam zo gefrustreerd zijn, en zo weinig vertrouwen hebben in het bestuur als er “participatie” wordt beloofd.

Als inleiding op onze aanbevelingen geven wij hier alvast, kort samengevat, de kern van beide casussen. In hoofdstuk twee wordt ook van iedere casus een veel uitgebreidere analyse gegeven.

*** Casus 1 Verkeersmaatregelen Plantage Parklaan/Plantage Middenlaan**

Hier gaat het over de maatregelen voor de verkeersveiligheid op de Plantage Parklaan. Zowel de buurt als de gemeente wil van de Plantage Parklaan, de doorgaande weg van de Plantage richting de IJtunnel, een 30 km zone maken. Hoe doe je dat? De gemeente kwam met een voorstel, een ontwerp, dat, zo leek het, feitelijk al vast lag. Zo stond het ook op de gemeentelijke website: dit gaan we doen. En toen kwam er toch een minimaal soort inspraak. Minimaal in tijd en minimaal in vorm. En dus ook inspraak nadat de gemeente er eigenlijk zelf al vanuit ging dat het besluit genomen was.

In zekere zin zou je kunnen zeggen dat het relatief gaat om een vrij onbetekenend project. Toch is het van belang omdat de bewoners oprecht menen dat de verkeersveiligheid van de buurt met de plannen niet gediend is, nee erger: serieus zou verslechteren, en omdat dat de gemeente daar niets van wilde horen, zich afsloot, en geen behoorlijke inspraak wilde toestaan.

Wat ging er mis?

Doel: De voorstellen ontberen een duidelijke analyse / probleemstelling / doelstelling

In het verlengde: er is nooit een toets geweest (immers; waaraan zou getoetst kunnen worden) of de voorstellen het geconstateerde probleem oplossen en ook niet of er andere onvoorziene gevolgen zijn.

Inspraak Er is feitelijk geen inspraaktraject geboden – er konden slechts zeer simpele antwoordformulieren ingevuld worden teruggestuurd. Gezien moment en geboden tijd (2 weken, vlak voor kerst) was overleg binnen de buurt niet mogelijk. Het bestuur hield ondanks dringende verzoeken almaar vast dat de inspraaktermijn niet verlengd kon worden.

Informatie: De in eerste instantie rondgestuurde plannen bevatten fouten. Bovendien werden er geen maten gegeven (mn over de breedte van de nieuwe rijbanen) waardoor in die eerste 'inspraak' ronde geen behoorlijke inschatting gemaakt kon worden van de veiligheid van de nieuwe situatie. Informatie die in latere fases werd beloofd kwam niet, of, als wel, dan veel te laat.

De gemeente wilde geen inzage geven in de binnengekomen reacties van de buurtbewoners. Later werd dit wel toegezegd, maar is nog altijd niet ontvangen.

Oneerlijkheid / ongeïnteresseerdheid Op een aantal punten komt de gemeente, ter onderbouwing van de noodzaak van de plannen, met onwaarheden.

Commentaren die bewoners naar de gemeente sturen met inhoudelijke argumenten en bewaren blijken niet gelezen te worden. Argumenten die ter tafel zijn geweest blijken niet te zijn doorgegeven aan de verkeersdeskundigen.

Verkeersveiligheid De gemeente houdt om onbegrijpelijke redenen uit alle macht vast aan de plannen, terwijl op zijn minst aannemelijk is dat die tot onveiligheid zullen leiden.

Geen tegenstrijdige belangen. Het is een raadsel waarom deze casus zo is vastgelopen, en waarom de gemeente er alles aan doet de bewoners buiten de deur te houden en de argumenten niet te horen. Er zijn namelijk eigenlijk geen tegenstrijdige belangen. Er spelen geen andere stakeholders of partijen een rol in het verhaal. Het gaat om een straat, een doorgangsweg, waarvan iedereen wil dat hij 30 km per uur wordt. Hoe doe je dat? Dat is waar het om gaat. Een hopeloos traject. Een raadsel.

*** Casus 2 Nachtstalling rondvaartboten Dijkgracht Oost**

De kern van de tweede casus, de plannen voor een nachtstalling van rondvaartboten in de Dijkgracht-Oost, is dat de voorstellen van de gemeente zeer veel impact zullen hebben op de leefomgeving van de omwonenden. Alles wijst erop dat de rust van de buurtbewoners iedere dag, in het bijzonder de vroege ochtend- en de late avonduren, verstoord zal gaan worden. Het verhaal blijkt al 12 jaar te spelen, maar bewoners zijn nooit expliciet geïnformeerd, niet betrokken, niet gehoord. De nadelige gevolgen van de plannen zijn niet in kaart gebracht, en er is feitelijk geen enkele vorm van inspraak geweest.

Wat ging er mis?

***Algemeen: besluitvorming van de gemeente.** De kern is dat de gemeente tot beleidsbeslissingen is gekomen zonder mee te wegen dat deze beslissingen consequenties hebben voor bewoners. In het centrum moesten aanlegplaatsen voor rondvaartboten verdwijnen voor een mooier zicht op het water en om concurrentie aan de steigers mogelijk te maken, en tegelijkertijd zullen er meer exploitatievergunningen worden afgegeven. Waar moeten de boten heen? De belangen van de reders wogen zwaar. En zo werd besloten tot 40 plaatsen voor grote boten aan de Dijkgracht Oost. Ook wil de gemeente de ligplaatsen van 30 dekschuiten op deze plek formaliseren en onderzoeken of in het kader van de renovatie van bruggen en kades overslag van materieel van binnenvaartschepen naar de dekschuiten kan plaatsvinden. Binnen de gemeente zijn er ondersteunende programmamanagers voor de wateraannemers, voor de rederijen, en ten behoeve van de vergunningverlening voor de passagiersvaart. De bewoners moeten zelf hun belangen zien te behartigen.

*** Bewoners worden niet als belanghebbenden gezien / geen belangenafweging.** De belangen van de bewoners zijn nooit genoemd, niet in kaart gebracht of onderzocht. En zijn dus nooit meegewogen

***Geen inspraak.** Er is een eerste inspraakbijeenkomst gehouden in 2018 waar onvoldoende informatie voorhanden was. Er werd daar ook gezegd dat het een bestemmingsplanwijziging niet nodig zou zijn. Inmiddels blijkt dat wel zo te zijn. Naar verluidt raakt het project zelfs aan vier bestemmingsplannen.

De toezegging dat meer info gegeven zou worden werd niet nagekomen. Daarna niets. Later werd de bewoners tegengeworpen dat zij geen gebruik hadden gemaakt van het inspraaktraject bij de behandeling van de (stadsbrede) Nota Varen waarin het besluit over de Dijkgracht Oost was genoemd. Bij de behandeling in de stadsdeelcommissie werd door bewoners ingesproken maar dat leidde niet tot enige reactie van de commissieleden of het DB. Maar ook werd later medegedeeld (toegegeven) dat was besloten dat in dit dossier gewoon geen participatiemogelijkheid geboden zou worden.

***Informatie en communicatie.** Jarenlang kregen bewoners geen enkele informatie over het traject, terwijl, zoals later bleek, de interne besluitvorming doorging – waarover vanaf een zeker moment in de eigen publicatiekanalen van de gemeente hele opgewekte en positieve berichten verschenen. Er is nooit enig onderzoek gedaan naar hoe groot precies de te verwachten overlast zou zijn en of er alternatieve manieren waren om de beleidsdoelen te realiseren. De gemeente achtte het kennelijk niet nodig of zinvol die onderwerpen te betrekken. De – toenmalige - gebiedsmakelaar heeft in het hele verhaal geen enkele rol gespeeld.

ii *Aanbevelingen voor de toekomst*

Op basis van onze ervaring, zoals deze twee casussen, komen wij tot een aantal concrete aanbevelingen.

*** Plannen in een kader plaatsen**

De gemeente zou, als plannen worden overwogen – bij grote maar ook bij kleine of zelfs op het oog onbeduidende plannen - waarbij niet uitgesloten kan worden dat de directe woon- en leefomgeving van bewoners beïnvloed wordt, in alle gevallen het voorgenomen project eerst in een kader moeten zetten:

- a) Wat is de aanleiding, wat is de probleemstelling, en wat zijn gewenste ontwikkelingen / oplossingsrichtingen.
- b) Vervolgens zou, in de loop van onderzoek / de ontwikkeling van het ontwerp, maar voordat tot enige besluitvorming wordt gekomen een toets moeten plaatsvinden, namelijk:
 - i: leidt deze aanpak, voor zover nu gezien, tot de gewenste uitkomst, wordt het beoogde doel gediend ?
 - ii: en: brengt het voorstel andere onvoorziene/onwenselijke gevolgen (bv voor omwonenden) met zich mee?
- c) Bij het vaststellen/formuleren van het conceptvoorstel , conceptplan, conceptbesluit zou nogmaals het plan concreet aan de doelstellingen, en ook op eventuele onvoorziene gevolgen getoetst moeten worden.

In al deze fases zouden de stukken openbaar gemaakt moeten worden.

*** mate van participatie / gewicht van de stem van bewoners**

Uitgangspunt moet zijn dat bij plannen die in het bijzonder zien op de openbare ruimte/ leefomgeving van bewoners, dan wel plannen waarvan redelijkerwijs verwacht kan worden dat die impact zullen hebben op de directe leefomgeving van bewoners, zij een zwaarwegende stem moeten hebben bij het ontwerp en de te maken keuzes. Bewoners kunnen hun eigen belang het beste zelf formuleren, en niet zelden zien omwonenden aspecten (dreigende gevaren dan wel voor de hand liggende oplossingen) die door de ambtenaren niet worden onderkend. Hoe meer een plan (grotendeels of zelfs uitsluitend) omwonenden raakt, des te zwaarder zou hun stem moeten wegen. Als er feitelijk nauwelijks andere belangen spelen dan die van de directe gebruikers van de openbare ruimte, zou de stem van de bewoners richtinggevend of zelfs doorslaggevend moeten zijn. Dit element moet leidend zijn bij het ontwerpen van het besluitvormingsproces en inspraaktraject.

*** vroegtijdig belanghebbenden samen aan tafel**

Als er ook meerdere stakeholders zijn, en er sprake is van (mogelijk) tegenstrijdige belangen, zal in een vroeg stadium in kaart moeten worden gebracht hoe alle betrokkenen met elkaar in gesprek kunnen gaan. Bij complexe situaties moet het inhuren van onafhankelijke professionele mediators, misschien zelfs in een vroeg stadium, veel vaker (standaard) als optie worden overwogen.

*** infomeren in een vroeg stadium**

De gemeente zou bij het allereerste begin van een traject, als plannen worden bedacht of opgestart, altijd de buurt volledig moeten informeren, en hen moeten meenemen bij het verdere traject.

*** wie?**

Het is niet aan de gemeente om te bepalen welke individuen in een buurt wel of niet worden geïnformeerd, en ook niet wie er wel (of niet) worden betrokken. Openheid en openbaarheid is de kern. Het is aan de buurt, een bestaand buurtoverleg, buurtorganisatie etc (en als het goed is heeft de gebiedsmakelaar inzicht in de bestaande structuren in de buurt) om aan te geven, op welke wijze de informatievoorziening aan en de betrokkenheid van de buurtbewoners het best gewaarborgd is.

*** hoeveel mensen?**

Natuurlijk kan de gemeente niet in direct gesprek met honderd mensen. Misschien ontstaan er in de nabije toekomst nieuwe structuren voor inspraak en betrokkenheid. Maar ook zonder dat zal in overleg altijd een goed traject bedacht kunnen worden. De gemeente kan er vanuit gaan dat, als zij zich zelf open en eerlijk opstelt, bewoners in de regel gewone, redelijke en verstandige mensen blijken te zijn.

*** “ingrijpende maatregelen “ / inspraak**

Naar verluidt bestaat er binnen de gemeente een geformaliseerde procedure waarmee wordt bepaald wanneer er al dan niet sprake is van “ingrijpende maatregelen”, op basis waarvan wordt bepaald of inspraak überhaupt aan de orde is. Bewoners blijken daar echter al te vaak zelf ander over te denken. Inspraak is in beginsel altijd aan de orde. Allereerst: als de gemeente de bewoners overslaat, zal ze al te vaak de kans voorbij laten gaan dat deskundigen, ervaringsdeskundigen die de omgeving goed kennen, maar ook bewoners die zelf specifieke expertise hebben, hun kennis in het project inbrengen. Maar ook zouden bewoners so wie so wel eens een ander idee kunnen hebben over de vraag of maatregelen ingrijpend zijn of niet. Het is niet aan de gemeente, maar aan bewoners om te bepalen of inbreng of inspraak noodzakelijk is. De gemeente zou een dergelijke beoordeling in ieder geval altijd moeten toetsen bij de buurt.

*** informatie tijdens traject**

Ook ontwikkelingen tijdens het traject zouden met bewoners gedeeld moeten worden. Waarom wordt een buurt niet geïnformeerd als er verkeersplannen aan de CVC worden voorgelegd? Of als er overleg is met andere stakeholders? Als er een nota wordt besproken die, ergens in een tussenzin, direct impact kan hebben op toekomstige ontwikkelingen in de buurt. Er kunnen zwaarwegende belangen spelen voor bewoners. En, zoals gezegd, zij zouden als ervaringsdeskundigen wel eens een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan een te voeren discussie.

*** cultuur**

De heersende cultuur (“bewoners moeten zich niet met alles willen bemoeien, hoe houden we ze buiten de boot?”) is misschien wel de doorslaggevende factor bij debacles als deze. Het vereist een zeer doelgericht en concreet traject om hier binnen de gemeente een fundamentele omslag te bewerkstelligen.

*** Rol stadsdeelcommissie**

Het is te voorzien dat in de nieuwe bestuursstructuur de rol (taak / bevoegdheid) van de stadsdeelcommissie zal veranderen. Het ligt voor de hand daarbij ook (procedureel) te betrekken hoe de stadsdeelcommissie – liefst in een vroeg stadium - (bij)sturend kan optreden als trajecten mis dreigen te lopen.

* Bewonersloket

In dit verband verwijzen wij naar ons voorstel (zie ons commentaar op de evaluatie bestuurlijk stelsel) om een bewonersloket in het leven te roepen. Wij achten dit een essentieel element om de positie van bewoners te versterken en de frustratie te verminderen. Hierbij zij nog uitdrukkelijk aangetekend dat wij het dan *niet* hebben over een “verwijzings-plek”, maar wij hebben het dan over een speciaal geïnstrueerd en ook gemachtigd team, dat als een ‘vrijgestelde’ dienst te werk kan gaan. Enigszins te vergelijken met de positie van een ombudsman maar dan niet chronologisch achteraan de gang van zaken, maar juist dynamisch en “actueel” gepositioneerd. Het controleert, op verzoek van bewoners of op eigen initiatief, de openheid, toegankelijkheid en waarachtigheid van lopende trajecten. Het loket is er **vóór** de bewoners, en moet - binnen de grenzen van wet, regelgeving en nauwgezet omschreven mandaat – ervoor zorgen dat bewoners zo goed mogelijk voor hun belangen kunnen opkomen. Het loket wordt bemand door een staf die politiek en juridisch van wanten weet, mensen die op zoek gaan en actief oplossingen zoeken, die informatie naar boven halen en alle adviezen kunnen geven die bewoners nodig hebben en waar ze recht op hebben. De werkwijze en mandaat van een dergelijk loket moeten precies worden omschreven door gemeente in overleg met bewoners/ bewonersorganisaties. Kunnen gebiedsmakelaars dit niet? Ons antwoord is: nee. Een goede gebiedsmakelaar, die op het juiste moment op de juiste plek is, kan waarschijnlijk best vaak voorkomen dat bewoners een dergelijke loket nodig hebben. Maar het lijkt niet waarschijnlijk dat zij de frustratie en onvrede die nu overal zo vaak aan de orde is, door de bank genomen, overal, snel genoeg en in voldoende mate kunnen oplossen. Gebiedsmakelaar zijn er, ook met alle goede voornemens en bedoelingen, ook niet vóór de bewoners. Zij zijn er ook voor het bestuur. Dat is hun directe opdrachtgever, en dat zijn de belangen die zij, als het erop aan komt, moeten dienen. Zij hebben een belangrijke rol om communicatie te bevorderen en problemen vlot te trekken. Dat is zeker belangrijk, zo niet essentieel. Maar het is wezenlijk een andere positie dan die van het door ons beoogde bewonersloket. En tenslotte: het is geen geheim dat niet iedere gebiedsmakelaar per definitie de juiste man of vrouw op de juiste plek is. Bewoners moeten niet (soms voor vele jaren achtereen) afhankelijk zijn wie er - toch vrij toevallig – in hun buurt als gebiedsmakelaar is aangesteld..

* BER

Ook wijzen wij hier nogmaals op ons voorstel om over te gaan tot het instellen van een Bewoners Effect Rapportage (BER) - zie ook op dit punt ons commentaar evaluatie bestuurlijk stelsel. Wij pleiten wij voor een regeling, een instrument dat toegepast moet worden bij de grotere (bouw, infrastructurele, etc) projecten waarbij redelijkerwijs verwacht kan worden dat belangen van omwonenden worden geraakt. De kern van een dergelijke regeling is dat een besluit niet kan worden genomen, cq omgevingsvergunning niet kan worden verleend, zonder dat een BER, waarin de impact van het project op bewoners kwantitatief en kwalitatief in kaart is gebracht, onderdeel is van het dossier en aantoonbaar is meegewogen. De BER betekent dat het bewonersperspectief verplicht onderdeel wordt van de beoordeling van de aanvraag van een omgevingsvergunning, of bij het traject van bestuurlijke besluitvorming over projecten die gevolgen hebben voor bewoners. Als iedereen – waar het op lijkt – meent dat belangen van bewoners beter moeten worden betrokken en ook moeten worden meegewogen, dan is het de meest vanzelfsprekende weg om dat traject in het systeem te verankeren en het meewegen van die belangen te verplichten door de systematiek van de BER in te voeren.

II. Twee casussen

a verkeerveiligheid Plantage Parklaan/Plantage Middenlaan

b nachtstalling rondvaartboten Dijkgracht Oost

CASUS 1 MAATREGELEN VERKEERSVEILIGHEID PLANTAGE PARKLAAN/PLANTAGE MIDDENLAAN

PML	Plantage Middenlaan
PPL	Plantage Parklaan
PDL	Plantage Doklaan
PL	projectleider
DB	dagelijks bestuurder
GM	gebiedsmakelaar
PWO	Plantage Weesperbuurt Overleg (PWO) open overleg voor de hele buurt

A BESCHRIJVING VAN HET HELE PROCES

0. *Wat vooraf ging: 2017 – 2019*

In 2017 startte de gemeente het project: herinrichting Plantage Middenlaan. Er werd begonnen met een uitgebreide consultatieronde met de buurt, maar zonder een heldere probleemstelling, zonder geformuleerde doelen. In de loop van het proces bleek dat er eigenlijk maar één concreet punt was, en dat was de verbreding van de tramhalte op de Plantage Middenlaan, vanwege, zo stelde de gemeente, de “noodzaak tot kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer”. De bestaande tramhalte voldeed qua breedte niet aan bestaande normen. Zonder overleg met de buurt had de gemeente, als klein dingetje, besloten een aantal bomen op de Plantage Middenlaan te kappen. De gemeente was verbaasd dat dit besluit tot nogal wat protest leidde, waarna de kap werd afgeblazen. Toen kwam de gemeente met het plan van eenrichtingsverkeer op de PML. Dat zou echter **aanzienlijke** verkeerstoename betekenen voor de Plantage Doklaan, en ook dat leidde tot protest. Aan de orde was inmiddels alleen het rondje PML, PKL, PDL en PPL. Bewoners pleitten voor aanpak in breder verband (verkeerscirculatie in de hele buurt), maar dat wilde de gemeente niet. Bewoners brainstormden in een open werkgroepje over het probleem tramhalte, en zij kwamen met een flink aantal creatieve en ook doelmotiverende en uitvoerbare voorstellen voor oplossingen, maar die werden **allen** door de gemeente, vaak om voor de buurt onbegrijpelijke redenen, afgekeurd. De gemeente droeg 24 alternatieven aan maar hield uiteindelijk zelf vast aan de eerste eigen optie met de eenrichtingsverkeersvariant. Het GVB participeerde niet in de gesprekken maar bleek een veto-positie te hebben en zo werden voorstellen vanuit de buurt afgewezen omdat het GVB een voor hen “onaanvaardbare vertraging” van 24 seconden voorzag.

Een consequentie van de PML eenrichtingsverkeer optie was dat de Plantage Parklaan óók eenrichtingsverkeer zou worden, en dat zou dan ruimte kunnen bieden tot vergroening daar. Dat aspect was niet het doel van het hele verhaal, kon beschouwd worden als ‘collateral advantage’.

Al met al was het een zeer frustrerend en uitputtend traject, waar de buurt veel – zinloze - energie in heeft gestoken. Een groep buurtbewoners heeft er erg veel tijd aan besteed en zich zeer positief opgesteld, maar liep tegen een muur. Uiteindelijk (zomer 2019) ging het hele plan op de valreep niet door wegens financiële krapte van de gemeente (kaden en bruggen).

1. Start door de Projectleider (PL)

Mei 2020: De gemeente (PL) begon met een traject 'maatregelen verkeersveiligheid PPL'. Aanleiding : instellen 30 km zone op de PPL, en het feit dat er één ernstig ongeluk was gebeurd hoek PPL / PML , en de werkgroep Blackspot in dat kader enkele aanbevelingen hadden gedaan.

(**Geen informatie:** De buurt wist van niets.)

De gemeente had wel met een klein aantal bewoners contact gehad en plannen besproken. Verder was niemand geïnformeerd. ook het PWO niet.

(**Geen informatie:** De gemeente besluit zelf met welke bewoners wordt overlegd, en maakt niets openbaar. Een achterkamertjes-participatie traject.

2. December 2020 - brief op de mat van omwonenden

10 december 2020 viel bij direct omwonenden een brief in de bus, gedateerd 8 december. Afzender was een voor bewoners geheel onbekende ambtenaar ("omgevingsmanager" – bewoners kennen wel een gebiedsmakelaar, maar bijna niemand had ooit van een omgevingsmanager gehoord), op briefpapier van Stadsdeel west. Op de envelop stond als afzender: gemeente amsterdam / ingenieursburo. Onderwerp: "**maatregelen verkeersveiligheid** Plantagebuurt omgeving Plantage Parklaan."

(**Geen handige communicatie:** Het onbekende plan waar nooit iemand van gehoord had, met onbekende afzender uit stadsdeel west met onbekende functie, viel onverwacht op de mat)

De intro tekst van de brief luidde: "een aantal jaren geleden heeft de gemeente, samen met de buurt, gekeken hoe de openbare ruimte in de Plantagebuurt opgeknapt kan worden. In de praktijk bleek dat lastiger te zijn dan wij hoopten, daarom is in 2019 besloten het opknappen van de buurt voorlopig uit te stellen. Wel bleek er behoefte te zijn om de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren. De aanpassingen om de Plantagebuurt verkeersveiliger te maken zijn nu in een ontwerp verwerkt."

(**Foute / misleidende informatie:** De introtekst is onjuist. Er is geen traject geweest om "de openbare ruimte op te knappen". Zie de inleiding onder punt 1. Een verhaal vol 'oud zeer' wordt onjuist teruggespeeld naar bewoners ("lastiger dan wij hoopten").

Er is daarbij nooit in de buurt gesproken, niet onderling, niet met de gemeente, over een "behoefte de verkeersveiligheid te verbeteren" anders dan over het instellen van een max 30 km per uur. Daarover is binnen de buurt feitelijk consensus, en daarover wordt ook al langer met de gemeente gesproken. Met de veiligheid in de buurt is weinig mis. "Onveiligheid" is geen onderwerp van gesprek.)

De voorstellen, met als expliciete doelstelling "maatregelen verkeersveiligheid' gingen over

- * instellen 30 km max op PPL : aanleggen drempels
- * verplaatsen en versmallen van de rijbanen, de rijbaan langs het park verhuist naar de andere kant van de tramrails
- * opheffen 25 parkeerplaatsen langs het park – park blijft ongewijzigd maar op de plaats van parkeerplaatsen en vroegere rijbaan komt een "groenstrook"
- * wijzigen kruispunt PPL/PML naast de Hortus, verleggen fietspad, maken van inritconstructie.

Er zat een niet heel heldere situatietekening bij de brief, waarop geen maatvoering was aangegeven. Er wordt in de brief **niet** aangegeven **wat** nu eigenlijk de onveilige situatie is, en ook **niet** hoe de voorstellen een verbetering betekenen. Alleen dat 30 km max instellen verkeersdrempels nodig maakt.

Essentieel punt is het verleggen van de rijbanen. Daar ligt géén (on)veiligheidssituatie aan ten grondslag. Ook de gemeente ziet daar geen probleem: de tekst spreekt in dat verband nergens over onveiligheid. Er wordt slechts gesteld: "(...) **hierdoor ontstaat er ruimte om het Wertheimpark te vergroten. (...) Als meer duidelijk is over de definitieve parkuitbreiding worden de bewoners betrokken bij het ontwerp.**"

Dubieuze informatie Uit latere stukken blijkt dat er nog in het geheel geen zicht is op de planning van de (of überhaupt: er wordt zelfs gezegd de “eventuele”) uitbreiding van het Wertheimpark”)

“Om de vrijgekomen ruimte mogelijk te maken verdwijnen (...)15 parkeerplaatsen”.

Merkwaardige informatie: het is natuurlijk andersom: als we parkeerplaatsen weghalen komt er ruimte vrij. Weghalen parkeerplaatsen volgt niet uit de (verkeersveiligheid!) doelstelling, maar lijkt nu ineens de doelstelling zelf. Het heeft niets van doen met “maatregelen verkeersveiligheid”. Daarbij ook nog een vreemd element: In de Agenda Amsterdam Autoluw, wordt het “vermindere van parkeerplaatsen” direct verbonden aan het doel om de ruimte die aan de auto wordt onttrokken, ten goede te laten komen aan fietsers en voetgangers. Daar is in dit plan geen sprake van. Integendeel: fietsers krijgen minder ruimte.

Al met al: Fundamentele onhelderheid: De cruciale vraag blijft: Wat is er onveilig op de PPL? Waar is de analyse? Waarom moeten die rijbanen eigenlijk verlegd? Wat is, in het kader van de doelstelling van het hele project, het voordeel van de maatregelen en wat zijn de mogelijke nadelen? Of gaat het allemaal alleen om het opheffen van parkeerplaatsen en/of het aanleggen van een nog niet nader ingevulde strook groen vooruitlopend op een ongewisse cq op de lange baan geschoven wijziging / uitbreiding van het Wertheim park?

In dit verband is ook relevant dat de gemeente bezig is met onderzoek naar uitvoerbaarheid van een knip op de Weesperstraat. Bij het maken van de plannen, en ook ten tijde van het informeren van de bewoners stond er voor begin 2021 nog de pilot voor de knip op het programma. Als er ooit werkelijk een knip komt zal dit stuk van de PPL zeer wezenlijk van karakter veranderen. Het wordt dan feitelijk een soort doodlopende weg, zonder doorgaand verkeer. Dan rijst de vraag: wat gaan we doen met deze weg? Dan komt herinrichting en versmalling van de weg, vergroening, uitbreiding van het park etc concreet aan de orde. Waarom nu deze maatregelen? Waarom wordt met geen een woord gerept over de knip?

3. Inspraak/ Gebrek aan inspraak

Bij de brief zat een antwoordvel. Het heette inspraak, maar duidelijk was dat de gemeente al wat op de uitkomst van de inspraak vooruit liep. “In de bijlage vindt u het ontwerp waarbij per punt vermeld staat **wat er precies gaat gebeuren**”. De bewoners kregen 3 aspecten van het plan voorgelegd. Op ieder punt werd gevraagd a) *wat vindt u positief aan deze maatregelen?* En b) *wat mag er van u anders?* Daaronder de zin: “Uw reactie wordt zorgvuldig bekeken waarna **er een keuze wordt gemaakt om het ontwerp wel of niet aan te passen**”. Een dergelijke zin geeft bewoners weinig vertrouwen dat eea zal worden teruggekoppeld, laat staan dat er een open discussie of overleg volgt. De gemeente zal bekijken en beslissen. Antwoorden moeten uiterlijk 24 december bij de gemeente binnen zijn. Het zijn de twee weken voor kerst.

*** buurt krijgt geen tijd voor overleg**

De bewoners werden overvallen met dit (onhelder gepresenteerde) plan. Er is behoefte om er met elkaar over te spreken. Degelijke onderwerpen worden normaliter in het Plantage Weesperbuurt Overleg geagendeerd, het open overleg voor de buurt waar iedereen welkom is.

*** Gemeente niet bereikbaar**

Voorzitter van het PWO probeert 15 december de gemeente te bereiken, maar noch de verantwoordelijk bestuurder, noch de projectleider noch de gebiedsmakelaar zijn te bereiken- allen wegens kerstvakantie. De ons onbekende omgevingsmanager is wel te bereiken maar is zeer afhoudend, en zegt dat er niets kan worden toegezegd.

(Gebiedsmakelaar laat op 24 december aan buurtbewoners weten dat hij per 1 januari geen gebiedsmakelaar meer zal zijn – opvolger is nog niet bekend)

*** Geen verlenging inspraaktermijn – gemeente houdt de poot stijf**

Op 7 januari neemt de gemeente contact op met het PWO. Er wordt medegedeeld dat geen verlenging van de inspraaktermijn zal worden gegeven, dus geen gelegenheid meer voor individuele reacties. Wel wordt de mogelijkheid geboden om het onderwerp binnen het PWO te bespreken waarbij de PL bereid is aanwezig te zijn om eventuele vragen te beantwoorden. Informatie dus. Geen inspraak.

De voorzitter PWO laat daarop weten in ieder geval eerst een Zoom-overleg te willen met het DB (de portefeuillehouder). Hij stelt ook dat het nodig is dat teruggekoppeld wordt wat de reactie van de buurt is geweest op de plannen (de enquête van december). Die informatie is van belang bij de bespreking binnen het PWO en ook voor de gedachtenvorming of de buurt het essentieel acht om alsnog, toch tot een **behoorlijk en open inspraaktraject** te komen – ook al ziet de gemeente daar nu niets in.

*** Zoom overleg 14 januari**

De gemeente stemt in met een (zoom-)overleg, en dat vindt plaats op 14 januari. Aanwezig: Portefeuillehouder en projectleider, en 2 personen van het PWO. PWO stelt: niemand wist ervan. Er is nooit informatie gegeven, nooit om input van bewoners gevraagd, niet bij het definiëren van de noodzaak voor de plannen, en niet bij het ontwerp. Er was geen participatie, geen helderheid over enquête, geen mogelijkheid tot overleg binnen de buurt.

Gemeente stelt dat er wel degelijk “een participatietraject” heeft plaatsgevonden, er is namelijk in een eerdere fase contact geweest met “een representatieve groep” bewoners. PWO vroeg wie dat waren, en hoeveel personen, maar die vraag wilde de gemeente niet beantwoorden. PWO vraagt: “Jullie hebben het PWO, het bestaande buurtoverleg, niet geïnformeerd. Waarom niet?” De gemeente antwoordt dat er bewust geen contact is opgenomen met het PWO. “Dat hoeft ook niet. Niemand zegt dat PWO als buurtplatform betrokken **zou moeten** worden”. De bestuurder vermeldde dat “sommige bewoners” hem hadden verteld dat zij zich niet thuis voelden bij het PWO. Dat was reden geweest om PWO buiten de loop te houden.

Uiteindelijk wordt afgesproken

- * dat de gemeente binnen twee weken de opmerkingen uit de enquête naar PWO stuurt, met antwoord en commentaar op de ingebrachte punten.
- * Daarna zal een PWO vergadering worden gepland.
- * De projectleider zal bij de bijeenkomst van PWO aanwezig zijn om toelichting te geven.

*** Na 5 weken info ontvangen – inspraaktermijn wordt niet verlegd**

Pas op 19 februari ontvangt voorzitter van PWO een mail van de portefeuillehouder, met de tekst *Wij hebben uw verzoek voor verlenging van de inspraakperiode inzake het ontwerp van het project “Kleine Verkeersmaatregelen Plantagebuurt” besproken en houden vast aan de periode tot afgelopen kerst 2020. Op dit moment hebben wij ruim 40 reacties van buurtbewoners ontvangen op het plan en het overgrote deel van de bewoners was positief op het plan.*

(opmerkelijke beleidsmatige aanpassing het project was nooit gepresenteerd als ‘kleine verkeersmaatregelen’ maar “maatregelen verkeersveiligheid”

Bij de mail zaten twee bijlagen, namelijk een door de gemeente gemaakte samenvatting van de binnengekomen reacties (de enquête van december) met antwoorden/commentaar, en ook een betere tekening van de plannen, nu met maatvoering.

Al met al: geen open en geen constructieve communicatie. Geen blijk van enig vertrouwen in het bestaande overleg platform.

De gemeente is zeer terughoudend, wil aanvankelijk de bewoners geen ruimte geven voor overleg, en so wie so de inspraaktermijn niet verlengen.. Kortom: de gemeente wil uitdrukkelijk niet meer horen dan wat vlak voor kerstmis per antwoordvel is binnengekomen. Eventuele nieuwe meningen of argumenten, die wellicht vanuit het PWO-overleg opkomen, worden op voorhand buiten de orde geplaatst.

*De gemeente pleegt selectief en **zonder enige openheid** overleg met een paar buurtbewoners, dat door anderen in de buurt wordt ervaren als “verdeelt en heerst” tactiek. De gemeente doet aan achterkamertjes-participatie, als ze het heeft over een ‘representatieve groep’ bewoners die bij de totstandkoming van het plan betrokken waren. Er wordt geen informatie gegeven over hoeveel personen dat ging en ook niet wie dat waren.*

De gemeente meent het al vele jaren bestaande algemene open overleg (PWO) te moeten diskwalificeren.

4. 8 maart digitale PWO bijeenkomst

* eigen enquête vanuit de buurt

Inmiddels is er vanuit de buurt ook een peiling georganiseerd. Er zijn 140 enveloppen met een vragenformulier bij omwonenden in de bus gedaan. Resultaat: 63 reacties (45%), 14 positief over het verleggen van de rijbanen, 49 zijn tegen. De 30 km beperking met drempels wordt door 47 mensen ondersteund.

De bewoners hebben de meeste zorgen over de versmalling van de weg cq de verslechtering van de verkeersveiligheid.

* Alternatief voorstel en commentaar.

Een door de buurt ontwikkeld alternatief voorstel, waarin de rijbanen niet worden verlegd, wordt voorafgaand het PWO aan de PL gestuurd. Ook ontvangt hij vanuit de buurt een gedetailleerd commentaar op de voorliggende plannen.

* Samenvatting enquête door de gemeente: op het oog een gekleurde berichtgeving

De gemeente heeft de respons op de enquête samengevat. In december was op 363 adressen de bewonersbrief met enquêteformulier verspreid. Er waren 44 reacties binnengekomen. De gemeente vat het samen: “Veel reacties waren positief” (argumenten: meer groen, minder auto’s) en “een aantal bewoners geeft aan de aanpassingen niet nodig te vinden” (argumenten: veilig genoeg, voldoende groen). De gemeente geeft commentaar en antwoord, maar op veel van de concrete vragen wordt geen adequaat antwoord gegeven. Veelal komt de reactie neer op ‘nee, want’. Er wordt eigenlijk nergens serieus op punten van zorg of concrete suggesties ingegaan. Ook wordt niet duidelijk hoeveel van de bewoners in hun respons nou precies vóór de plannen waren, en hoeveel tegen, en al helemaal niet wat bewoners nou precies dachten van de (situatie cq verbetering van de) verkeersveiligheid. De positieve opmerkingen gingen meestal over de geplande groenstrook. Relevant in dit verband is dat de buurt in december had gereageerd op plannen waarop **geen maten** waren aangegeven. Er was dus helemaal niet aangegeven **hoe smal** de rijbanen eigenlijk zouden worden – relevant voor inzicht of de veiligheid nou al dan niet zal toenemen met de plannen.

(De gemeente is onbegrijpelijk halsstarrig) De respons van de buurt op de enquête van december is maar iets meer dan 10%. Misschien komt dat door een nogal onduidelijk ontwerp, zonder toelichting en maatvoering, of omdat veel mensen – net als de gemeente – al op kerstvakantie waren. Het is opmerkelijk dat de gemeente, ondanks deze zeer lage respons, volhardt in haar weigering de inspraaktermijn te verlengen. Het maakt duidelijk dat men gewoon niet **wil** horen wat er voor gedachten, ideeën of bezwaren leven bij de buurt.

* Nu worden wel maten gegeven

Belangrijk is dat de aan het PWO gestuurde plannen wél maten bevatten. De breedte van de rijbanen samen komt op 5.80 meter voor verkeer in twee richtingen, beide met fietsers op de rijbaan. Aan één zijde staan geparkeerde auto’s, vaak te breed of slecht geparkeerd, enigszins op de rijbaan dus die nemen nog wat extra breedte in.

* Discussie binnen het PWO

Ter vergadering wordt gesproken over de nieuwe tekeningen. Een paar van de besproken punten:

- * De PL geeft aan dat de kruising een blackspot is. Dat is een plek waar binnen drie jaar zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Omwonenden kunnen dit niet plaatsen en vragen om achtergrondinformatie. Bewoners uiten concreet hun zorg dat het kruispunt op punten eerder onveiliger wordt (mn voor fietsers) dan veiliger.
- * de verlegde rijbanen op de PPL worden zeer smal. Het gaat hier om een gebiedsontsluitingsweg, dit valt af te leiden uit (openbaar beschikbare) cijfers mbt het gemiddeld aantal auto's. Bij een weg met veel verkeer kan 30 km worden ingevoerd, maar dat maakt die nog niet tot een erftoegangsweg. Een weg met veel verkeer blijft, ook bij 30km max, een gebiedsontsluitingsweg, en in dit geval dus ook nog met fietsers op de rijbaan. Dat vraagt vanwege de verkeersveiligheid om voldoende breedte.
De PL zegt dit standpunt niet te delen en verwijst naar bepalingen in de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deelnemers vragen zich af hoe over de veiligheid van deze smalle rijbanen is gesproken in de CVC.
- * in de plannen moeten de fietsers (op rijbaan met auto's) tussen de tramrails rijden. Dat is gevaarlijk. De PL stelt ter vergadering: *"o ja, de tekening is daar onjuist, die rails kunnen eigenlijk weg"*.
- * Een aantal punten / aansluitingen worden voor de fietsers minder handig en vooral minder veilig, oa door noodzaak gebogen tramrails over te steken. Aansluiting op de kruispunten verslechtert (*reactie PL 'ja, daar moeten ze dan maar zien in te voegen'*). Kruispunt linksaf: de geboden "veilige route" is voor fietsers om, en zeer onhandig. Het ligt voor de hand dat fietsers straks nog steeds, niet heel veilig, schuin zullen blijven oversteken. (*Commentaar PL: er wordt een veilige oversteek geboden. Als ze die niet willen nemen, dan moeten ze het zelf maar weten*). Op de andere kruising zullen auto's **op het drukke fietspad** staan te wachten (ze moeten voorrang verlenen aan het autoverkeer). (*PL: ja, dat klopt, auto's zullen op het fietspad staan. Daar moeten de fietsers dan maar achterlangs. Dat gebeurt wel vaker in Amsterdam*)

Veel punten kregen in de bespreking geen duidelijk antwoord en bleven dan ook onhelder

Ook werd over het alternatieve voorstel vanuit de buurt gesproken, maar de tijd is krap en het is niet handig om over zoiets met alle deelnemers te overleggen. De PL zegt een apart overleg daarover toe. Uit het PWO werd gevraagd om inzage in de respons van de enquête. De samenvatting geeft onvoldoende helderheid over de mening van de respondenten. Er wordt dus gevraagd om de ingevulde enquête formulieren (en e-mails) die zijn ingestuurd - alleen al omdat de door de buurt georganiseerde enquête zo'n totaal ander beeld gaf van de verhouding voor- en tegenstanders dan wat de gemeente in de samenvatting van de door de gemeente ontvangen respons had aangegeven.

- * Er wordt afgesproken dat de gemeente met een kleine delegatie (er wordt gesteld max 6 personen vanuit het PWO) nog een nader overleg zal hebben over het alternatieve plan.

De PL zegt toe om op korte termijn informatie toe te sturen, namelijk:

- informatie over blackspots(kruising PPL/PML)
- verslag overleg goedkeuring CVC gemeenteplan + tekening op basis waarvan CVC die goedkeuring gaf
- leidraad CVC: met name over de gekozen wegbreedte in verband met 30 km/u
- informatie over de uitvoering van de drempels

Al met al: Geen open communicatie. Gemeente blijft zeer terughoudend en gesloten
Veel vragen blijven onbeantwoord. De PL gaat nauwelijks in op de zorg van bewoners over de verslechterde veiligheidssituatie, concrete punten worden gebagatelliseerd. Een en ander in het bijzonder relevant omdat pas nu informatie is verschaft hoe smal (en onveilig) de geplande rijbanen moeten worden. Tekeningen blijken (op nogal cruciaal punt) onjuist.

6. Vervolg. Volgend gesprek 15 april

Op 10 maart stelt een lid van de Stadsdeelcommissie concrete vragen aan het DB over inhoudelijke en technische punten van dit project.

Inmiddels is een nieuwe gebiedsmakelaar aangetreden. Hij heeft ook aan het PWO deelgenomen. Hij zet zich in om dit traject vlot te trekken en zegt te willen bijdragen aan een openen communicatie.

14 maart schrijft voorzitter PWO mailtje aan de PL met verslag van de toezeggingen en vraagt wanneer het vervolggelap kan plaatsvinden.

Op 1 april wordt de datum voor het vervolggelap vastgelegd: 15 april. De toegezegde informatie is echter nog altijd niet gestuurd Er wordt door PWO nogmaals om de stukken gevraagd. En tien dagen later, 10 april, wordt nogmaals gevraagd om de stukken die op 8 maart waren toegezegd. De voorzitter zegt dat het hem niet zinvol lijkt de geplande bijeenkomst door te laten gaan als de informatie niet (tijdig) is ontvangen. In de buurt wordt inmiddels overwogen een WOB verzoek in te dienen als de informatie nog langer op zich laat wachten.

De buurt ontvangt uiteindelijk op 14 april, daags voor het geplande overleg, de toegezegde informatie. Daaronder niet de gevraagde informatie over de bij de binnengekomen respons op de enquête van december. Diezelfde dag, 14 april, maakt de buurt nav de ontvangen informatie, nog snel een nader commentaar. Daarin onder andere

- * er blijkt, anders dan gesuggereerd, geen sprake te zijn van een blackspot. Er heeft (mei 2020) slechts één ongeluk plaatsgevonden op de kruising. Werkgroep Blackspot heeft daarna algemene aanbevelingen gedaan ivm met punten die hen waren opgevallen. Waar is de claim van grote onveiligheid nou toch op gebaseerd?
- * de door de gemeente voorgestelde verlegging van het fietspad kan niet, in verband met tram- elektriciteitsmast die precies op die lijn staat.

Aan het (digitale) gesprek doen mee * van de gemeente de PL, de GM, 3 verkeersdeskundigen, 1 lid van de stadsdeelcommissie en * daarnaast 5 buurtbewoners. Voor het eerst is sprake van een open overleg.

- * Er wordt gesproken over het alternatieve plan, inclusief de mogelijkheid van een rotonde ter plekken. De gemeente heeft deze laatste optie ook uitgewerkt. Men discussieert waarom het voordelen kan bieden ten opzichte van het voorstel van de gemeente.

Aan de orde komen verder oa

- * de vraag of 5.80 voor deze vrij drukke Pl Parklaan een veilige breedte kan zijn voor 2 richtingsverkeer plus fietsers op de rijbaan plus parkeerplaatsen langsrij. De gemeente heeft het (wederom) eerst over de bestaande normen voor 30 km wegen. Bewoners vragen naar de onderbouwing, ook in verband met de cijfers over de aantallen auto's. Dit punt was ook al bij het PWO aan de orde geweest. Toch werd er door de ambtenaren met verbazing - en interesse - op gereageerd. Ze hadden nooit overwogen cijfers te betrekken. Waar waren die cijfers dan te vinden, zo vroegen zij. Die staan op het web, wist het PWO. Er is hier nog steeds sprake van een gebiedsontsluitingsweg, ook als de gemeente besluit voor een max 30 km straat. Er is hier sprake van een GOW30, (gebiedsontsluiting 30 km) en die vraagt, zo stellen deskundigen in (op het web te vinden) openbare publicaties, mbt inrichting (zoals noodzakelijke breedte) om precieze en zorgvuldige bestudering. "De inrichting van de GOW30 zal anders moeten zijn dan van de straten in een zone 30". De ambtenaren vinden dit interessante informatie en zullen het meenemen.
- * De verkeersdeskundigen stellen dat "**de hoop bestaat**" dat de maatregelen (ic de versmalling) tot minder auto's zullen leiden, en dat in dat geval op zeker moment de smalle rijbanen toch wel veilig genoeg zullen blijken. Wishfull thinking, constateert het PWO, met vooralsnog (zolang het verkeer niet werkelijk is afgekomen) een onaanvaardbare situatie voor fietsers (ouders met kinderen: tennisbaan, Artis) zal opleveren. Betekent dit nu echt een wijziging waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd? Waarom zou je onnodig reële risico's willen lopen?
- * PWO stelt: het fietspad kan (bij de Hortus) niet verlegd wegens de mast. Ook dat wekt verbazing. Nooit gezien. Ingebrachte commentaren worden kennelijk niet gelezen.

Het deelnemende lid van de stadsdeelcommissie heeft nog geen antwoord gekregen op zijn op 15 maart ingestuurde vragen om nadere informatie. Er wordt beloofd dat dat binnenkort zal komen, formeel verstuurd naar de SDC.

Afsluitend:

De verkeersdeskundigen zullen nog naar alle besproken punten kijken, met name de situatie voor de fietsers die de trambanen (in de bocht) moeten oversteken. Ook zullen zij zich informeren over de cijfers mbt aantallen verkeer ter plekke en over hetgeen gezegd wordt over inrichting GOW30.

Buiten het kader van de agenda van het gesprek werd nogmaals gevraagd om de enquête formulieren, en ook om informatie over wie nou aan het begin van het traject 'als participatie' betrokken waren geweest. Die informatie wordt toegezegd – mbt de enquête met weglakking van persoonsgegevens

Belangrijkste afspraken :

- de gemeente zegt toe het voorstel opnieuw (eventueel gewijzigd) aan de CvC voor zullen te leggen
- ook het alternatieve plan zal aan CvC worden voorgelegd
- Alvorens eea aan de CvC zal worden gestuurd zal de tekst aan buurt worden voorgelegd zodat op- en aanmerkingen kunnen worden gemaakt of aanvullingen worden gesuggereerd. De opmerkingen zullen ook aan de CvC worden meegestuurd.

Al met al: het gesprek was open en constructief van toon. Maar er wordt ook duidelijk dat er bij de gemeente in het hele traject steeds sprake geweest is van slordigheid, niet luisteren, niet lezen, en doorzetten, wat bewoners ook voor argumenten naar voren brengen.

- ingestuurd commentaar bleek niet te zijn gelezen.
- punten die eerder in het PWO waren ingebracht bleken door de PL niet te zijn gedeeld met de verkeersdeskundigen, en ook niet te zijn meegenomen.
- Er stonden fouten in het ontwerp (was het ontwerp wel ter plekke bekeken, of alleen achter de tekentafel?)
- Standpunt over veiligheid mbt smalle rijbanen blijkt op basis van onjuiste (niet up to date) maatstaven

7. Na april (stand van zaken 19 mei)

De Gebiedsmakelaar informeert PWO met regelmaat over het feit dat de toegezegde informatie nog altijd niet beschikbaar is, maar zegt steeds toe dat het wel zal komen. Bij het schrijven van dit document (19 mei) is er nog altijd geen informatie ontvangen. Geen afschriften van de door de gemeente ontvangen reacties op de december enquête, geen informatie welke buurtbewoners ooit bij het ontwikkelen van de plannen betrokken waren.

Geen bericht over voortgang van een en ander.

En ook het lid van de Stadsdeelcommissie heeft op 19 mei nog altijd geen antwoord op zijn begin maart geformuleerde vragen gekregen.

Ondertussen geeft de website van de gemeente op 19 mei nog steeds onverstaanbaar het bericht dat in de Plantagebuurt de verkeersveiligheid wordt verbeterd, en **dat** de rijbaan verschoven gaat worden en **dat** de kruising 'overzichtelijker' gemaakt zal worden. Er staat zelfs bij: "participatie: december 2020. Uitvoering, tweede kwartaal 2021".

De gemeente blijft gewoon op eigen koers. "Zal" . Alsof er niks gebeurd is. Bewoners? Ach.. bewoners.

B *Waar draait het om in dit verhaal? Een analyse*

a) Algemene aanpak.

Nergens blijkt dat het plan gebaseerd is op een aantal duidelijk geformuleerde uitgangspunten. Op sommige punten lijkt de gegeven motivering zonder daadwerkelijke onderbouwing een praatje voor de vaak.

- Wat is het doel van de maatregelen (primair doel/ secundair doel)
- Mbt verkeersveiligheid: wat is de analyse van het probleem / waar / hoe is nu sprake van verkeersonveiligheid
- Analyse: Op welke punten leiden de voorstellen tot oplossing van de geconstateerde problemen?
- Toets: leiden de voorstellen op punten wellicht tot onvoorziene (positieve? negatieve? gevolgen?)
- Bijkomend: Is meer groen een secundair doel? Of, zo lijkt het soms, eigenlijk een primair doel? Wat betekent concreet de mededeling dat 'vooruitgelopen wordt' op uitbreiding van het Wertheimpark? Hoe staat het met die plannen? Er wordt ook gesuggereerd dat het daar voorlopig (zo al ooit) niet van zal komen. En dan nog: Waarom zouden juist **deze** voorstellen goed passen bij de nog te ontwikkelen? Misschien juist wel niet?
- Waarom wordt in het geheel niet gerefereerd aan de knip op de Weesperstraat, die, als die doorgaat, zeer grote gevolgen zal hebben voor de verkeerssituatie op de PPL

Algemeen: geen onderbouwing, geen analyse, geen toets

b) het traject: procedure en cultuur - gemeente vs bewoners

*** *inspraaktraject / betrekken van de bewoners***

- bewoners zijn niet geïnformeerd dat dit traject zou worden opgepakt. Niet betrokken bij de vraag of er eigenlijk een noodzaak bestaat, of het plan zou aansluiten bij enige behoefte.
- bewoners zijn niet betrokken bij de ontwerpfase, met uitzondering van een zeer select groepje waarover noch door het groepje noch door de gemeente iets aan de buurt is medegedeeld.
- De gemeente wil al maar niet zeggen met wie die vier personen zijn (aanvankelijk genoemd "een representatieve groep") die wel waren betrokken
- "Inspraaktraject" was uiterst beperkt. Zeer korte reactieperiode, vlak voor kerst. Betrokken DB/ ambtenaren waren niet te bereiken, er was geen ruimte voor overleg in de buurt, geen heldere informatie, (tekening zonder maatvoering en met onjuistheden). Een vragenformulier met minimale vragen
- De gemeente was voortdurend 'tegen'. Geen open inspraaktraject, er werd bij voortdurend nee verkocht op verzoek verlenging inspraak traject,
- de gemeente zegt zich 'in het geheel niet verplicht' te voelen om het PWO te betrekken of zelfs te informeren.
- beloofde informatie kwam aanvankelijk niet, kwam uiteindelijk pas na veelvuldig vragen, en aankondigen dat een WOB-procedure noodzakelijk leek en pas daags voor het geplande overleg

*** *Doofheid /oneerlijkheid***

- Gemeente baseert aanvankelijk de plannen op het feit dat kruising PPL/PML bij de Hortus een blackspot is (definitie: 6 of meer ernstige ongelukken in 2 jaar). Later blijkt dat dit in het geheel niet het geval is. Er is al met al sprake geweest van één serieus ongeluk.
- Concrete opmerkingen die gemaakt werden tijdens het PWO worden niet meegenomen / vergeten/ niet doorgegeven aan de verkeersdeskundigen
- Stukken die de bewoners sturen met punten vn zorg en commentaar worden niet gelezen door de betreffende ambtenaren

- De door de gemeente ontvangen enquête formulieren werden aanvankelijk samengevat – waarbij voor de buurt onduidelijk bleef hoe en op welke punten men precies voor of tegen was en wat de argumenten voor of tegen waren. Er bleef zeer lange tijd geen bereidheid de buurt (zo nodig geanonimiseerde) afschriften te geven in de ontvangen enquête formulieren. Getoonde bereidheid leidde nog altijd niet tot beschikbaar komen van de formulieren.

Algemeen: de buurtbewoners kunnen niet anders concluderen dat de gemeente er alles aan doet om hen buiten boord te houden.

c) **kwaliteit: De gemeente was op nogal wat punten slordig**

- In de aan de buurt gestuurde plannen was er nog sprake van tramrails die de situatie voor de fietsers extra onveilig zouden hebben gemaakt. Pas bij bespreking in het PWO werd gezegd dat de tekening helaas fout was en die tramsporen zouden worden verwijderd.
- Er was geen enkele maatvoering op de aanvankelijk gepresenteerde plannen
- De gemeente bleef volhouden dat het invoeren van een 30 km max maakt dat er dan ineens sprake is van een erfontsluitingsweg, met bijbehorende minimum breedte. De stelling vanuit de buurt (oa gebaseerd op positie van de Fietsersbond) dat in dit geval sprake is van een GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km max) werd niet serieus genomen.
- Het argument van bewoners dat in dit verband aantallen voertuigen relevant zijn voor de beoordeling, al genoemd bij het PWO, werd weken later met verbazing door de verkeersdeskundigen gehoord. Nooit aan gedacht.
- het ontwerp plande een fietspad dwars door een paal (elektriciteit tram). Niet gezien.

d) **houding gemeente ten opzicht van verkeersveiligheid**

- Het plan had formeel één doel: het vergroten van de verkeersveiligheid. De gemeente leek zich te hebben vastgebeten in dit ontwerp. Om te beginnen is niet duidelijk waar nu precies de verkeersonveiligheid in de huidige situatie in gelegen is. Zo is er helemaal geen sprake van een blackspot.
- 30 km max is een duidelijke maatregel die de verkeersveiligheid zal dienen. Verreweg de meeste buurtgenoten zijn het daar geheel mee eens.
- Het is onduidelijk waarom de gemeente niet inziet dat de gekozen variant simpelweg te smal is om veiligheid te garanderen voor fietsers (ouders met kinderen) en zoveel (doorgaand en buurt) verkeer, en waarom men zich verschanst achter (en ook nog niet juist gehanteerde) bestaande *minimum* normen voor erfontsluitingswegen. Ook is er geen aandacht voor het feit dat er sprake is van parkeerplekken langszij (dat neemt altijd breedte van de rijbaan weg) en deels schuin geparkeerde auto's (ook leidend tot noodzaak extra breedte).
- Merkwaardig dat de verkeersdeskundigen in het debat 'wishful thinking' als argument inbrengen voor *veiligheid op termijn*, omdat men hoopt dat de maatregelen op zeker moment wel tot minder verkeer zullen leiden.
- Onbegrijpelijk dat de gemeente zelf genoeg neemt met zinnen als '*ja dan staan de auto's op het fietspad, daar moeten de fietsers dan maar omheen, dat gebeurt wel meer in de stad*', of: '*ja, we bieden een veilige route voor de fietsers, het is te voorzien dat ze die niet gaan nemen maar dat moeten ze dan zelf maar weten.*' "

e) **tenslotte nog drie opmerkingen**

- **Geen tegenstrijdige belangen**
Interessant is in deze hele casus dat alles zo volstrekt onnodig lijkt. Immers: dit is nu een dossier waarin eigenlijk geen sprake is van werkelijke belangentegenstellingen. Misschien kan er op punten verschil van inzicht zijn, maar als er werkelijk concrete een noodzaak bestaat voor

aanpassing van het profiel, dan zou een open overleg een goede manier kunnen zijn om tot een breed gedragen plan van aanpak te komen.

Niemand is tegen oplossen van verkeersonveiligheid. (Bijna) niemand is tegen max 30 km in deze straat. Waarom koerst de gemeente op controversie in plaats van eenstemmigheid?

- **Rol gebiedsmakelaar**

Aanvankelijk was, althans voor de buurt, de gebiedsmakelaar bij dit plan niet in beeld. De gebiedsmakelaar heeft er niet voor gezorgd dat de buurt adequaat en tijdig is geïnformeerd, niet over het feit dat er aan plannen gewerkt werd, en ook niet dat er met een klein groepje buurtbewoners overleg was geweest. Hij was niet bereikbaar toen de plannen in de brievenbussen vielen.

Het is aan de nieuwe gebiedsmakelaar te danken dat uiteindelijk toch op 15 april een open inhoudelijk gesprek heeft plaatsgevonden. Hij heeft een positieve bemiddelende rol gespeeld, bij de voorbereiding van dat gesprek, en ook mbt haperende verstrekking van informatie, en – in ieder geval de toezegging – dat reactie op de enquête ook wordt vrijgegeven. Zijn inbreng bleek in deze casus essentieel.

Het is, zo begrijpen wij, in zijn algemeenheid ook de bedoeling dat gebiedsmakelaars een dergelijke rol spelen. Maar deze casus maakt ook duidelijk dat je voor een goed functionerende structuur, besluitvorming en inspraak, niet zo maar kan vertrouwen op de inzet, vaardigheden, en het stugge doorzettingsvermogen van één persoon. Als die persoon, door wat voor reden ook, net niet op het goede moment de goede stappen zet, dan lopen de bewoners met hun hoofd tegen de muur. Dan kan een heel traject, ook een op zich simpel traject, zoals in deze casus is gebleken, toch al te gemakkelijk volkomen spaak lopen.

- **Is vergroening misschien stiekem toch het eigenlijke doel?**

Wij hebben al eerder geconstateerd dat aan het plan geen analyse mbt de veiligheid ten grondslag ligt. Sterker: er is gewoon geen sprake van een serieus veiligheidsprobleem. Soms lijkt het alsof 'vergroening' van de PPL het eigenlijke primaire doel was van het hele avontuur. Het komt terug bij de samenvatting van de enquête, en zowel de PL als de verkeersdeskundigen lieten soms zoiets vallen ('het was toch de bedoeling wat ruimte te maken voor vergroening'). Stel dat dat zo is, dan heeft het, juist doordat het een verborgen agendapunt was, bijgedragen aan de enorme onduidelijkheid. De veiligheid is dan uiteindelijk ondergeschikt gemaakt aan een niet uitgesproken, verhuld gebleven, doelstelling. Zo heeft, als het zo is, het doel om coûte que coûte te vergroenen, geleid tot een evident *onveiligere* situatie op de PPL dan nu het geval is. Ook leiden de plannen, anders dan staand gemeentebeleid, NIET tot meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Integendeel. Voetgangers krijgen er niks bij, en fietsers komen gewoon, echt, in de knel. En ook de slogan 'vooruitlopend op de uitbreiding van het Wertheimpark' is een lege huls, als uit de stukken blijkt dat die uitbreiding voorlopig niet aan de orde is – if ever. En als wel, dan zou een gekoppeld ontwerptraject onvermijdelijk zijn.

Als de gemeente, om wat voor reden dan ook, meent dat er in deze tijden van financiële krapte budget is om juist in de Plantage Parklaan vergroening tot stand te brengen, dan zou daarover om te beginnen een open discussie met de omwonenden aan de orde zijn geweest, met vragen als: "Is dit, nu, hier, een goede stap en wat zijn de uitgangspunten die we daarbij willen gaan hanteren?". Daarna zou men, gezamenlijk, verdere stappen kunnen ondernemen, zouden plannen kunnen ontwikkeld die geen bizarre nadelige consequenties zouden hoeven te hebben. En zou de hele onnodige en bizarre discussie vermeden zijn over uitgewerkte voorstellen die formeel "de veiligheid bevorderen" maar die evident leiden tot erg veel onveiligheid.

CASUS 2 NACHTSTALLING RONDVAARTBOTEN DIJKSGRACHT OOST

A BESCHRIJVING VAN HET HELE PROCES

Inleiding:

Al meer tien jaar geleden ontstonden bij de gemeente Amsterdam plannen enerzijds om aan de Dijksgracht Oost steigers voor rondvaartboten te realiseren en anderzijds om er bedrijfsvaartuigen (dekschuiten) te stallen. Een aantal jaren daarna ontstond, los daarvan, de wens om meer ruimte te creëren in het open havenfront voor het Centraal station en in dat licht zouden de geprivatiseerde steigers van een aantal reders naar elders in de stad moeten verhuizen. Daarbij wilde de gemeente vanwege een nieuw vergunningstelsel voor de commerciële rondvaart, het aantal vergunningen met ongeveer 150 uitbreiden en daar zijn dus extra ligplaatsen voor nodig. Tenslotte maakt het achterstallig onderhoud aan kades en bruggen dat er een grote behoefte bestaat aan plekken voor de water-aannemers om, dichtbij het centrum, hun materiaal beschikbaar te hebben en waar, indien nodig, ook overslag van bouw materiaal vanuit binnenvaartschepen kan plaatsvinden..

En zo ontstond gaande weg, buiten beeld van de bewoners, een idee, een beeld, een voornemen en een plan over ligplaatsen van rondvaartboten en aanlegplaatsen en overslag van dekschuiten in de Dijksgracht Oost. Evenzeer buiten beeld was dat op zeker moment daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Bij dit alles is er in het geheel geen aandacht geweest is voor, of misschien zelfs in het geheel geen besef van het feit dat dit alles feitelijk in het water langs een woonbuurt komt te liggen. Voor geluid is water bepaald geen barrière, integendeel. Geluid wordt door water ver gedragen. Er is niet geïnventariseerd welke geluidshinder gepaard het gevolg zal zijn van dit project. De bewoners zijn feitelijk niet betrokken, en toen er eindelijk een “inspraakavond” kwam was er geen essentiële informatie beschikbaar. Beloofde informatie kwam niet, en daarna bleek de hele besluitvorming eigenlijk achter de rug. Er bleek op zeker moment zelfs dat eerder uitdrukkelijk was besloten dat geen enkele vorm van participatie zou worden geboden.

Overzicht van gang van zaken

* 2009 stedenbouwkundig plan Dijksgracht

Op 2 juli 2009 werd het Stedenbouwkundig Plan Kade Dijksgracht door de raad aangenomen waarin permanente ruimte voor dekschuiten wordt genoemd. Bewoners zijn daar destijds, voor zover bekend, niet over geïnformeerd en niet bij betrokken. Er lagen al jaren wel al een aantal dekschuiten in de Dijksgracht. Of dat gedoogd, met vergunning, of legaal vergunningloos was, daarover heeft de gemeente, destijds daarover gevraagd, de bewoners nooit helemaal helderheid kunnen bieden.

* 2015 projectopdracht Dijksgracht Oost

1 november 2015 formuleerde de toenmalige bestuurscommissie centrum een projectopdracht: **“Dijksgracht Oost: inrichting ten oosten van brug 272”**.

De opdracht behelst een nieuwe fietsroute langs het groene talud van het spoor, als schakel in de oost-west fietsroute. De uitvoering wachtte op een besluit over een nieuwe nachtstalling voor de rondvaartboten. Die vraag lag voor omdat de gemeente meer ruimte wilde creëren bij de rondvaartboten-steigers rond CS Damrak en Rokin en er voor die boten dus elders ruimte moest worden gevonden. En zo is dus, ooit, op een onbekend moment, waarschijnlijk door het college, besloten de rondvaarbotten te verhuizen naar Dijksgracht oost.

In de projectopdracht wordt als **aanleiding/ doelstelling** onder meer gesteld :

“Voor het faciliteren van nieuwe ligplaatslocaties voor het segment van grote rondvaartboten is de ontwikkeling van Dijkgracht Oost tot ligplaatslocatie van groot belang. (...) De locatie Dijkgracht Oost is echter vooral een wens van de gemeente om één van de doelstellingen van de Nota Varen te kunnen verwezenlijken: meer rederijen toegang geven tot de tot op dit moment veelal exclusief gebruikte A-locaties (...) Bij het uitblijven van de nachtstalling op deze locatie blijft de beperking van mogelijkheden voor het openbaar maken van op- afstapplaatsen vooral op de A-locaties CS, Damrak en Rokin, bestaan. Ook belemmert dit verder de ontwikkeling van beleid met betrekking tot rondvaartboten..”

Onder kopje **communicatie / participatie** staat:

De inpassing in het gebied behoeft een frequente en intensieve communicatie met de omgeving. Bij de herinrichting wordt rekening gehouden en afgestemd met verschillende projecten rond de Dijkgracht Oost. (...) . Daarnaast is een goed overleg met de reders uit het centrum noodzakelijk; zij zijn immers de beoogde eindgebruikers .

Doelgroepen: Bewoners; Bedrijven (bedrijven, Tunnelbeheer, diensten, horecabedrijven etc.).

Communicatiedoelstellingen: **Doelgroepen informeren over de herinrichting; Creëren van draagvlak voor het herinrichtingsplan waardoor eventuele weerstand wordt weggenomen en de kans op vertraging door beroepsprocedures etc afneemt.** (nadruk hier toegevoegd)

Onder kopje **Risico's /aandachtspunten (wat zijn de risico's en hoe worden ze beheerst)**

(...)

- Bezwaren van omgeving tegen de nachtstalling

- (...)

Al met al: Gemeente formuleert met stelligheid het voornemen de nachtstalling voor de rondvaartboten op de Dijkgracht te positioneren. Bewoners worden slechts genoemd als 'risico/aandachtspunt', in de zin van de mogelijkheid dat daar bezwaren zouden kunnen rijzen en procedures zouden kunnen volgen.

Geen aandacht / zorg voor de belangen van bewoners – geen enkel idee dat onderzoek naar dreigende overlast voor bewoners gedaan zou kunnen worden te doen.

Bewoners worden niet geïnformeerd over deze projectopdracht – deze is pas onlangs, middels een wob-procedure, bij de bewoners bekend geworden.

Geen informatievoorziening aan bewoners over dit project.

September 2016: de gemeenteraad stelt de Nota Watervisie vast.

September 2016 wordt door de gemeenteraad de Nota Watervisie vastgesteld.

Op pag 55 staat de zin

Tevens willen we ruim de helft van de (nacht)ligplaatsen van de rondvaart van het binnenstadshart (Open Havenfront en natte Damrak en Rokin) naar het oostelijk deel van de Dijkgracht verplaatsen.

En ook op pag 73, onder 'ambities':

Stadshart: verplaatsing deel ligplaatsen rondvaart van stadshart naar oostelijk deel Dijkgracht

Het Open Havenfront aan de zuidzijde van het Centraal Station is een belangrijk en druk entreegebied van de stad. We willen dat niet alleen het Stationsplein, maar ook de vier waterpleinen van het Open Waterfront beter zichtbaar en toegankelijk worden (...) Daarvoor moet een deel van de huidige vaste (nacht)ligplaatsen van de huidige rondvaartrederijen worden verplaatst. Dit geldt ook voor het natte Damrak en het Rokin. Het oostelijk deel van de Dijkgracht ten noorden van Kattenburg en Wittenburg is hiervoor een geschikte alternatieve locatie. De circa 500 meter lange kade biedt ruimte voor zo'n dertig tot vijfenveertig (nacht)ligplaatsen.

En op pag 110 staat het nogmaals samengevat, nu als “agendapunt”:

14. Verplaatsen deel (nacht-)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar Dijksgracht-Oost We willen ruim de helft van de (nacht)ligplaatsen rondvaart (30 à 45) vanuit stadshart (Open Havenfront, natte Damrak en Rokin) verplaatsen naar de noordzijde van het oostelijk deel van de Dijksgracht. Het gemeentelijk Programmeerteam Varen - Passagiersvaart trekt dit (zie ook Programmaplan Varen - Passagiersvaart). Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO Samen met: bestuurscommissie Centrum.

De buurt was niet alert genoeg om zelf op te merken dat er een waternotie voorlag en al helemaal niet dat op pag 55, 73 en 110 hun nachtrust werd weggepland. De gemeente had het niet nodig geacht bewoners te betrekken, of zelfs te informeren over (niet duidelijk..) dit besluit (?), dit voornemen(?) deze wens of ambitie(?). En er blijkt in ieder geval niet uit de tekst dat de gemeente voornemens was de belangen van de bewoners mee te wegen bij de, als dat niet al gebeurd was, uiteindelijke besluitvorming. Het is in ieder geval niet gebeurd.

De omwonenden slapen voorlopig nog rustig, want ze weten van niets. In de jaren hierna is geen bewoner op het (niet voor de hand liggende) idee gekomen dat in een nota van 2016 plannen zijn vastgesteld met vertrekkende nadelige consequenties voor bewoners zonder dat zij daarover geïnformeerd zouden zijn.

(Geen informatie over een traject dat is ingezet, geen aandacht voor het feit dat besluiten nadelige gevolgen zullen hebben voor de leefomgeving van omwonenden. Bewoners spelen geen enkele rol bij beleidsvoorbereiding en stellige besluitpunten.)

* April 2018 inspraakavond

Op 25 april 2018 worden omwonenden uitgenodigd voor een inspraakavond over ontwikkelingen langs de Dijksgracht. De tekening **Voorlopig ontwerp fietsroute Dijksgracht Oost** wordt gepresenteerd en de bewoners zien daar dat er ook ruimte is ingetekend voor het stallen van rondvaartboten.

Uit het verslag van de inspraakavond:

Nachtstalling rondvaartboten

In het ontwerp is een reservering gemaakt voor een nachtstalling voor rondvaartboten van de rederijen bij het Centraal Station. Dit is een opdracht van de centrale stad. Een aparte projectgroep is hiermee bezig en heeft verschillende zoeklocaties. Op dit moment is niets concreet, zodra meer bekend is wordt de buurt geïnformeerd door de betreffende projectgroep. Inspreker vraagt of er meerdere zoeklocaties zijn. Inspreker zegt dat voor het Muziekgebouw aan het IJ ook 7 plekken voor rondvaartboten komen.

Opdrachtgever Jeroen Dijk denkt niet dat deze plekken een nachtstalling betreffen.

Inspreker vindt de locatie vreemd i.v.m. de ontwikkeling van Oostenburg. Opdrachtgever Jeroen Dijk kan hier niets over zeggen. De politiek kiest een locatie voor de nachtstalling op basis van de Nota Varen. Hij hoort luid en duidelijk dat bewoners invloed willen uitoefenen op deze locatiekeuze. Hij zoekt uit waar de opdracht vandaan komt en hoe en waar bewoners invloed kunnen uitoefenen.

Geen concrete informatie.

Inspraakavond inhoudelijk onvoldoende Op de inspraakavond is de vertegenwoordiger van de gemeente niet in staat serieus inhoudelijk met de bewoners in gesprek te gaan, en werkelijk te horen wat er voor meningen of bezwaren gezien worden, en wat de belangen van de bewoners zijn. Er wordt informatie toegezegd en ook wordt uitgezocht waar bewoners terecht kunnen om invloed te hebben.

Daarna blijft het stil.

Vanuit het Eilandenoverleg (het open bewonersplatform op de Oostelijke Eilanden) is regelmatig bij het stadsdeel gevraagd om nadere en vooral concrete informatie. Tot eind 2020 was het antwoord stelselmatig: “we kunnen nog niets zeggen. U hoort het zodra er nieuws is.”

(Geen informatie / gemeente geeft niet thuis / toezeggingen worden niet nagekomen)

* **September 2019: vaststelling Nota Varen deel 2 - inspraaktraject bij de stadsdeelcommissie**

In September 2019 gaf het college, ter inspraak en bespreking in de stadsdelen, de *concept Nota Varen deel 2* vrij. De nota betreft de hele stad, dus in beginsel zijn alle bewoners van Amsterdam belanghebbend. De inspraak werd aangekondigd in de Echo, die niet iedereen in de bus krijgt, laat staan altijd leest. En ook, net als destijds bij de Nota Watervisie, kan van bewoners die hierover geen enkele informatie hebben ontvangen, niet worden verwacht dat zij kunnen raden dat er ergens in een nota die ter tafel ligt, iets staat dat op termijn de kwaliteit van hun leefomgeving ernstig zal aantasten.

Ook op de website van de gemeente wordt inspraak aangekondigd:

Inspraak Nota Varen deel 2 - De inspraakprocedure.

De gemeente Amsterdam werkt aan nieuw vaarbeleid om overlast te beperken, de schaarse ruimte van het binnenwater te verdelen, de grachten als historisch erfgoed te beschermen en een vlotte en veilige doorvaart te bevorderen.

Van dinsdag 24 september tot en met maandag 4 november 2019 kunt u uw mening geven over de Nota Varen Deel 2 bevat beleidsvoorstellen voor de volgende 6 thema's: 1. Op-en afstaplocaties 2. Ligplaatsen passagiersvaart 3. Verduurzaming 4. Vignetbeleid pleziervaart 5. Goederentransport over water 6. Recreatiezone.

In de nota blijkt de volgende passage te staan:

De meeste passagiersvaartuigen in het segment Groot hebben een ligplaats in stadsdeel Centrum. Hiervan heeft het overgrote deel een ligplaats op de huidige exclusieve op- en afstaplocaties. De gemeente heeft al eerder aangekondigd dat er ongeveer veertig ligplaatsen voor het segment Groot bijkomen aan de Dijkgracht Oost in 2022.

Dubieuze Informatie Immers: Waar/wanneer en hoe is dit ‘aangekondigd? De omwonenden weten een heel klein beetje over de plannen, alleen dat wat op inspraakavond van april 2018 aan de orde was. Daar werd niet duidelijk wat de status was van deze plannen. Nu blijkt uit deze tekst in de Nota (“de gemeente heeft aangekondigd **dat er plaatsen bijkomen aan de Dijkgracht Oost**) dat er inmiddels? of al eerder? een besluit is gevallen. Waar of door wie was toen en blijft ook nog altijd onduidelijk, en ook is onduidelijk of, en zo ja waar, er dan ooit enige discussie over dat voorgenomen besluit heeft plaatsgevonden. In ieder geval is wel duidelijk dat bewoners nooit hebben kunnen meepraten.

(Geen informatie aan bewoners): *De omwonenden zijn sinds april 2018 nog steeds in afwachting van concrete informatie van de gemeente. De buurt heeft na de onbevredigende “inspraakavond”, ondanks regelmatig navragen, geen enkele informatie gekregen van de gemeente (niet stadsdeel, niet centrale stad, niet projectgroep en ook niemand anders).*

Het Eilandenoverleg, alert geworden na april 2018, heeft nu bij de behandeling van de *Nota Varen 2* wel ingesproken bij de stadsdeelcommissie/ DB Centrum. De afgevaardigde van het EO vraagt in het bijzonder naar de alternatieve locaties, en waar of wanneer daarover eindelijk inspraak geboden zal worden. Er kwam geen enkele reactie, niet van de Stadsdeelcommissie, niet van de portefeuillehouder van het DB. De opmerking valt weg.

In het advies dat het DB Centrum (november 2019) heeft uitgebracht over de nota staat onder andere:
Op- en afstapvoorzieningen : 1. In het coalitieakkoord was sprake van het verplaatsen van op- en afstapvoorzieningen uit Centrum. We moeten nu constateren dat in de Nota Varen 2 er juist sprake is van toevoegingen aan het aantal bestaande op- en afstapvoorzieningen. Wij betreuren het dat het college stelt dat het niet meer voornemens is om de op- en afstaplocaties voor rondvaartboten buiten het Centrum te verplaatsen. Wij verwachten dat de drukte op het water voorlopig alleen maar toeneemt, onder andere door het uitgeven van meer vergunningen, het uitbreiden van het aantal op- en afstapvoorzieningen en daarbij nog het uitbreiden van de vervoersstromen over het water door het goederenvervoer verder te stimuleren. Wij begrijpen niet waar het college de verwachting dat de overlast en drukte op en rond het water zal verminderen door de aangekondigde maatregelen op baseert. Wij kunnen die conclusie dan ook niet ondersteunen. Wij verwachten dat het college blijft onderzoeken waar buiten Centrum nog mogelijkheden zijn voor op- en afstappen, wat dan tot een vermindering van die locaties in Centrum zou kunnen leiden. (...)
Verder vragen we aandacht voor het realiseren van de ligplaatsen in de Dijkgracht-Oost. Er wordt uitgegaan van realisatie van 40 ligplaatsen in 2022. Met het realiseren van deze 40 ligplaatsen in de Dijkgracht-Oost gaat wij er vanuit dat er in Centrum 40 ligplaatsen worden opgeheven.

Het DB maakt zich wel zorgen over de drukte op het water en moppert dat er in centrum, anders dan beloofd, ligplaatsen bijkomen. Uit het advies blijkt dat ooit wel de bedoeling is geweest de rondvaartboten (ook) naar buiten het centrum te verplaatsen. Ze verwachten dat er nog nader onderzoek komt – daar is in latere stukken nooit meer iets over terug te vinden. En daar laat het DB het bij. Het maakt zich niet hard voor de bewoners en de overlast die er aan komt. Waarom eigenlijk niet?

Geen aandacht voor gevolgen van besluiten, voor de belangen van bewoners. *Er staat op dit punt ook niets over het belang van cq het gebrek aan behoorlijke inspraak, noch over de te verwachten overlast voor bewoners.*

De gemeente publiceert inmiddels af en toe berichten over het project in het eigen communicatiekanaal voor de buurt, het **Petersburgjournaal**, een door stadsdeel en Stadgenoot betaald blad waarin de gemeente zich profileert en met immer positieve insteek de eigen projecten naar voren brengt. Zo schrijft men in **december 2019**:

Nachtstalling Dijkgracht Oost: Het plan is om de helft van de ligplaatsen van de rondvaartboten vanuit de binnenstad (Open Havenfront, Damrak en Rokin) te verplaatsen naar de Dijkgracht Oost. Onlangs is Rien Adriaanse als projectmanager aangesteld. Hij is bezig met een kennismakingsronde langs betrokken partijen (bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden) en het verzamelen van informatie.

Misleidende informatie. *Allereerst gaat het over 'een plan', terwijl, zoals later bleek, het feitelijk over een al genomen besluit gaat. En bovendien laat de gemeente zich voorstaan op mooie communicatie en kennismaken met betrokken partijen, maar ondertussen wordt er geen overleg gepleegd met, en nog altijd geen concrete informatie aan omwonenden gegeven.*

*** Januari 2020: overleg gemeente met delegatie EO**

Vanuit het Eilandenoverleg bleef men aandringen op een overleg, over de fietsroute én over de nachtstalling. **Op 16 januari 2020** vond overleg plaats tussen de delegatie van het EO en de toenmalige projectleider. Uit het verslag (enigszins geparafraseerd – nadruk toegevoegd):

*Er wordt door EO gememoreerd dat bij de inspraakbijeenkomst in april 2018 is toegezegd dat er gekeken zal worden naar **alternatieve locaties**, en dat er nooit meer iets over is vernomen. Er wordt door het EO benadrukt dat de gevolgen van dit besluit zijn dat **geluidsoverlast en stankoverlast** kan ontstaan. Op de mededeling van de gemeente dat er ook sprake zal zijn van*

elektrische vaartuigen, wordt ingebracht dat ook daar behoorlijke geluidsoverlast bij komt kijken (boegschroeven). Men vreest al met al dat er een soort bedrijfshaven ontstaat, zeer nadelig voor de leefomgeving van omwonenden. Planologen zien het gebied vanaf de kaart wellicht als een geïsoleerd gebied, maar **in feite is het een woonwijk**. Geluid over water draagt ver. Het EO vraagt of er nog wel naar alternatieve locaties gezocht gaat worden. **De Projectleider geeft aan dat bij de voorbereidingen van de verdere planvorming ook alternatieve locaties worden onderzocht. Het Eilandenoverleg zal daarover op de hoogte worden gehouden.** Het Eilandenoverleg dringt aan op een **ordentelijke inzichtelijke besluitvorming**: (alsnog) een startnotitie met daarin **de feitelijke reden** waarom de rondvaartboten weg moeten van de huidige locaties, (waarvandaan precies?), en hoeveel dat er precies zullen zijn. Ook zou de notitie **verslag moeten doen van alternatieve locaties**. Het is de normale gang van zaken dat vervolgens een **Nota van Uitgangspunten** wordt gemaakt, daarna een **stedenbouwkundig programma** van eisen, en pas **daarna een uitvoeringsplan**. Als uit de Startnotitie mocht blijken dat er inderdaad een nachtstalling nodig is, dan kan de Nota van Uitgangspunten als handvat dienen voor de locatiekeuze. Er wordt vanuit het Eilandenoverleg ook gevraagd of het **bestemmingsplan** voorziet in de ontwikkeling van deze locatie. Dat wil het Eilandenoverleg ook graag teruggekoppeld zien. Het Eilandenoverleg vraagt wat de **visie is van het Programma Varen**. Het Eilandenoverleg vraagt om overleg met de contactpersoon van het Programma Varen. Afgesproken wordt dat vanuit de gemeente een verslag wordt opgesteld en dat er op niet al te lange termijn een vervolg komt waarbij de gemeente invulling kan geven aan de vragen die gesteld zijn.

Er is een verslag gemaakt. Maar verder is **geén** van de gemaakte toezeggingen of afspraken nagekomen. Er is geen contact opgenomen met het Eilandenoverleg – en ook niet direct met andere (bij de inspraak betrokken) buurtbewoners. De gebiedsmakelaar heeft geen rol gespeeld om bewoners te informeren of te betrekken.

April – december 2020 : berichten in het Petersburgjournaal

Wel verschenen er in ieder Petersburgjournaal kortere of langere nieuwsberichten over het project:

Petersburgjournaal April 2020

Ligplaatsen Dijkgracht-Oost. In het programma Varen van de gemeente zijn nieuwe maatregelen voor de passagiersvaart aangekondigd. Dat leidt tot een flexibeler gebruik van open afstaplocaties en ligplaatsen. Het aantal ligplaatsen wordt om die reden uitgebreid. Het programma Varen richt zich samen met het stadsdeel Centrum momenteel op de ontwikkeling van ligplaatsen op de Dijkgracht-Oost. De Stuurgroep Dijkgracht-Oost (bestaande uit ambtenaren en bewoners) heeft beslist dat de verzamelde inzichten nu eerst aan het bestuur (Micha Mos en Sharon Dijkma) moeten worden aangeboden

Onduidelijk is wat met ‘verzamelde inzichten’ bedoeld wordt. Onhelder is wat de stuurgroep (jammer genoeg **niet** bestaande uit bewoners – zie ook hieronder) aan het bestuur heeft aangeleverd. Er is in ieder geval niets openbaar gemaakt.

Petersburgjournaal juli 2020

Er liggen al enige tijd plannen klaar voor een nachtstalling voor circa veertig rondvaartboten op de Dijkgracht-Oost. Dat begon met het aannemen van een motie in 2012, om na de herontwikkeling van het ‘entreegebied’ (gebied voor Centraal Station) de bestaande ligplaatsen opnieuw te ordenen. Het water in het Open Havenfront, Damrak en Rokin moest opener worden, met minder vaste ligplaatsen. Ook zouden de huidige exclusieve op- en afstapplaatsen geschikt gemaakt moeten worden voor meerdere reders. Dit streven betekent dat er op deze locaties straks minder ruimte is voor ligplaatsen. En er dus elders ligplaatsen gevonden moeten worden voor zo’n veertig rondvaartboten.

Ligplaatsencluster - Die alternatieve locatie moet aan een aantal criteria voldoen. Zo moet dit 'ligplaatsencluster' dicht in de buurt komen van de huidige op- en afstapplaatsen. Dit om onnodige vaarbewegingen van en naar de stad te voorkomen. Daarnaast heeft één ligplaatsencluster de voorkeur boven meerdere kleine locaties. De kosten voor het aanleggen van afmeerplekken en elektrische oplaadvoorzieningen op meerdere locaties zijn hoger, dan wanneer deze op één locatie kunnen worden aangelegd. Ook wordt zo versnippering van de vloot voorkomen, wat anders ten koste zou gaan van de efficiënte bedrijfsvoering. In 2013 is door de toenmalige ligplaatsenregisseur een verkenning uitgevoerd naar een aantal mogelijk geschikte locaties. Het rapport gaf aanvankelijk zes locaties op die in theorie geschikt zijn om te ontwikkelen als ligplaatsencluster voor het 'grote segment': Dijkgracht-Oost, Marineterrein, Johan van Hasseltkanaal, Houthavens, Entrepothaven en het Oosterdok..

Stuurgroep - Na onderzoek kwam de Dijkgracht-Oost als meest voor de hand liggende locatie uit de bus om een ligplaatsencluster te creëren. Wanneer het ligplaatsencluster – om welke reden dan ook – niet in Dijkgracht-Oost zal worden gerealiseerd, dan zal de haalbaarheid van een combinatie van andere van bovenstaande locaties moeten worden onderzocht. **Momenteel houdt de stuurgroep Dijkgracht-Oost zich bezig met de mogelijke komst van het ligplaatscluster. In die stuurgroep zitten uitsluitend ambtenaren en géén bewoners, zoals in het vorige Petersburgjournaal abusievelijk was vermeld. Er wordt nu onderzoek gedaan naar de (toekomstige) geluidsbelasting van boten en de intensiteit (of de toename daarvan) van de vaarbewegingen. Op korte termijn volgt ook onderzoek naar de invloed van de verlichting op de ecologie (vleermuizen). Na de zomer worden de resultaten van deze onderzoeken openbaar gemaakt.**

Het Petersburgjournaal geeft hier nieuwe informatie en die geeft meteen wel aanleiding tot vragen:

- * Hoe en door wie zijn de toetsingscriteria geformuleerd, en waarom is daar geen plaats voor de belangen van omwonenden?
- * Waar is het rapport uit 2013 met de verkenning naar een aantal mogelijke locaties, en waarom is daar op de inspraakavond in 2018 geen inzage in gegeven?
- * Welk onderzoek heeft geleid tot keuze van Dijkgracht-Oost?
- * Waarom is 'onnodige vaarbewegingen', net als 'de voorkeur voor één ligplaatsencluster' (ic financiële belangen van de reders) een factor die kennelijk per definitie zwaarder weegt dan de continu, alle dagen, verstoorte nachtrust voor bewoners?

Er wordt gezegd dat onderzoek wordt gedaan naar de geluidsbelasting van boten (bedoeld zal zijn de hoeveelheid geluid dat de boten zullen genereren) en naar hoeveel boten men (en wellicht ook op welke tijden van de dag en de nacht) verwacht worden.

- * Is dat onderzoek inderdaad uitgevoerd, en zo ja, is het openbaar gemaakt? Zo nee, waarom niet? En komt het dan nog? Het eilandoverleg en de betrokken bewoners hebben in ieder geval niets ontvangen.

Petersburgjournaal oktober 2020:

Ligplaatsen Dijkgracht-Oost. In het programma Varen van de gemeente zijn maatregelen voor de passagiers-vaart aangekondigd. Die moeten leiden tot een flexibeler gebruik van de huidige op- en afstaplocaties en ligplaatsen. Daarvoor zijn nieuwe ligplaatsen nodig: een stuurgroep richt zich momenteel op de ontwikkeling van een stalling met ligplaatsen op de Dijkgracht-Oost. (...) De stalling moet in maart 2024 zijn gerealiseerd

Wie goed oplet ziet een ontwikkeling in de nieuwsberichten. De bewoners worden stap voor stap geïnformeerd maar zodanig dat duidelijk is dat er voor hen geen rol is weggelegd en hun belangen buiten de orde zijn.

Het laatste bericht heeft als teneur: De ontwikkeling van de ligplaatsen op de Dijkgracht is in volle gang, en de "de stalling moet in maart 2024 zijn gerealiseerd" laat weinig aan de verbeelding over of er ooit nog kans is op inspraak. Het besluit staat. Nachtrust van bewoners is geen issue.

April 2021 – overleg gemeente bewoners reders en wateraannemers

Bewoners werden middels een bewonersbrief uitgenodigd voor een ‘informatieavond voor bewoners’ (dus geen “inspraakavond”) op 6 april. Het was voor het eerst dat er een inhoudelijk overleg plaatsvond. Aanwezig: gemeente, met onder meer portefeuillehouder DB en gebiedsmakelaar, omwonenden (waaronder het EO), en maar ook een aantal van de reders en de wateraannemers. Tijdens de bijeenkomst maakte de gemeente helder dat de locatie Dijkgracht Oost inmiddels definitief vast stond. Bewoners spraken hun verbazing én verontrusting uit, ook in verband met eerder gedane toezeggingen.

Bij de inleiding werd door het DB ingegaan op de veelheid aan wensen, en de vraag of alles combineerbaar is. Uit het verslag:

De huidige wensen en initiatieven nemen bij elkaar opgeteld naar het nu lijkt meer ruimte in dan dat er beschikbaar is. In deze visie vindt waar nodig een afweging plaats tussen de verschillende gewenste ontwikkelingen en projecten.

Ook wordt gememoreerd dat bewoners ‘wat meer rust langs de kade’ willen. Maar niet wordt onderkend dat de plannen van de nachtstalling betekenen dat rust van de omwonenden ernstig verstoord gaat worden.

geen inspraak / geen participatie

Tijdens de bijeenkomst brengt de gemeente tot veler verbazing naar voren dat er weldegelijk een inspraakmogelijkheid was geweest. Immers, zo stelt het DB, in oktober 2019 was er de algemene inspraakprocedure bij de behandeling van de *Nota Varen 2*. En de locatie Dijkgracht Oost was in die nota toch ook al als locatie genoemd?

Bewoners brachten in dat zij destijds er nooit door het bestuur op gewezen waren dat dát uiteindelijk de enige inspraakmogelijkheid zou zijn voor het voor bewoners zo ingrijpende besluit van de nachtstalling. Dat punt werd door het DB als niet relevant geacht. Die opstelling van het DB is pijnlijk, omdat de bewoners sinds de inspraakavond in 2018 nog altijd aan het wachten waren op de toegezegde informatie over alternatieven en op het inspraaktraject dat daarop zou volgen. Het Eilandenoverleg had nota bene sinds april 2018 regelmatig en met enige volharding bij de voor dit project verantwoordelijke gebiedsmakelaar en de projectleider aan de bel getrokken. Vergeefs. De gemeente kwam nooit met enige informatie. En bovendien: bewoners hadden ingesproken, en gevraagd waar de informatie en de inspraak bleef. En daar was door het DB (en de SDC) geen enkel gevolg aan gegeven.

Tijdens de bijeenkomst vermeldde de projectmanager nog dat er (door wie? niet duidelijk) besloten was dat bij dit project “geen participatie” van bewoners zou zijn. Er zou alleen, op zeker moment, de gelegenheid geboden worden dat bewoners zitting zouden kunnen nemen in een klankbordgroep waar tijdens de uitvoeringsfase over de nadere invulling gesproken zou gaan worden. Klein bier. Het besluit staat. Bewoners hebben het nakijken.

Onderbouwing en Informatie

Een week voor deze bijeenkomst was op verzoek van het DB nog een voorbereidend gesprek geweest met de vertegenwoordiger van het Eilandenoverleg. De portefeuillehouder vroeg welke punten er nog lagen, en het EO refereerde oa aan de nooit nagekomen toezeggingen. En bij de informatiebijeenkomst kwam de gemeente dan ineens, twee jaar na de toezegging, met een lijst met alternatieve locaties. De locatie Dijkgracht was met een aantal andere locaties vergeleken op basis van een aantal aspecten (zoals plek ten opzichte van het centrum, nautische aspecten), waarbij ieder aspect bij iedere locatie een of twee plusjes dan wel minnetjes had gescoord. Er was geen toelichting hoe, door wie, op basis van wat voor onderzoek, het toetsingskader was vastgesteld en ook niet hoe men tot de waardering was gekomen.

Ook presenteerde de gemeente bij de bijeenkomst een aantal beleidsdocumenten, terug gaande tot het jaar 2009, waarmee men wilde laten zien dat de voorbereiding en de besluitvorming van het (inmiddels kennelijk vastgestelde) traject heus heel grondig en degelijk was geweest. De gemeente kon niet duidelijk maken of, waar, of sinds wanneer, deze documenten publiek beschikbaar waren. Maar hoe het ook zij, voor bewoners was het vooral pijnlijk dat de gemeente beleidsstukken van meer dan twaalf jaar oud gebruikt om bewoners, die simpelweg nooit goed zijn geïnformeerd en geen enkele stem hebben gekregen, ervan te overtuigen dat alles behoorlijk en helemaal netjes is verlopen.

Overlast / dekschuiten

Er werd toegelicht waarom voor één locatie was gekozen: Lagere kosten voor aanleg en beheer van afmeervoorzieningen en laadinfrastructuur, toezegging de reders zoveel mogelijk op één plek te houden, voorkomen van meer vaarbewegingen. Nadelen waren niet in kaart gebracht, namelijk dat veel boten op één plek ook leiden tot veel overlast. Het belang van bewoners speelde nergens een rol.

De portefeuillehouder meldde bij zijn inleiding dat het, naast de 40 groot formaat rondvaartboten, ook noodzakelijk is ruimte te bieden voor **30 aanmeerlocaties voor dekschuiten/pontons**, voor de aannemers die het herstelwerk doen aan de bruggen en kademuren in de hele stad.

Bewoners hadden hierover nog nooit iets vernomen. Tijdens de bijeenkomst bleek dat het ook ging om de mogelijkheid van overslag van binnenvaartschepen naar de dekschuiten van bouwmaterialen, zoals zand en betonnen prefab delen. De vragen over concrete geluidsoverlast werden ontweken. Uit het verslag:

Vraag: Gaat er gewerkt worden op de dekschuiten en hoeveel decibel geeft dat want water draagt echt heel ver weten wij uit ervaring.

Antwoord: In principe liggen de dekschuiten hier alleen als ze niet in de stad in gebruik zijn voor werkzaamheden. Er zijn geen werkzaamheden op dekschuiten, behalve eventueel opslag van materieel.

Vraag: Wat betekent de "overslag" via de dekschuiten?

Antwoord: Een groter schip met (grote) objecten/elementen die nodig zijn voor het herstel van kademuren en bruggen kan met een kraan onderdelen over laden op kleinere vaartuigen (dekschuiten en pontons) die zich gemakkelijk door de grachten van de stad kunnen verplaatsen. Overslag van materialen voor kadeherstel gebeurt voornamelijk in de haven. Het kan nodig zijn dat er overslag plaatsvindt op Dijkgracht Oost.

Een aanwezige vertegenwoordiger van de wateraannemers, zei ter vergadering zonder omwegen dat het overslag op die plek "niet iets is dat je omwonenden kan aandoen", een opmerking die niet in het verslag is opgenomen.

Tijdens de bijeenkomst werd ook duidelijk dat reders de hele dag en nacht, 24/7, mogen aan- en afmeren. Dat dit wordt toegestaan maakt duidelijk dat de reders dat ook van belang vinden en de mogelijkheid zullen gebruiken - anders zou aanmeren en uitvaren wel gelimiteerd zijn voor een beperkte periode in de ochtend respectievelijk laat in de avond.

Ontevreden partijen

De bewoners hebben grote zorgen over hun leefomgeving. Maar ook de andere stakeholders zijn niet zo maar gelukkig. De gemeente gaat ervan uit dat er bij de nachtsteigers geen andere voorzieningen komen dan stallingen. De reders zeggen echter niet zonder meer faciliteiten te kunnen: huisjes voor opslag voor allerlei (stofzuigers, spoelgelegenheid voor vuile serviezen) extra parkeerplekken voor technische dienst, toiletgebouwen, schaftruimtes, etc

Aan het eind van de bijeenkomst werd medegedeeld dat ieder die belangstelling heeft om deel te nemen aan de Klankbordgroep, zich kon melden. Namens de bewoners zouden twee personen kunnen deelnemen – bij te veel aanmeldingen zou geloot worden.

Op 14 april volgde een tweede informatieavond voor alle belanghebbenden (reders, aannemers, ondernemers en bewoners), waar wederom de Klankbordgroep (KBG) werd aangekondigd. Voor de bewoners bracht de avond niet veel nieuws ten opzicht die van een week ervoor. Er zou een verslag komen, maar dat was op 19 mei nog niet ontvangen.

Op 29 april vond de eerste bijeenkomst van de KBG plaats. De bijeenkomst had geen agenda, en de gemeente heeft ook geen verslag van de bijeenkomst gemaakt. Er waren toch in totaal zes bewoners voor uitgenodigd: twee bewoners/ deelnemers van de eerdere info-bijeenkomst, twee bewoners van de woonboten aan de Dijkgracht West en twee ondernemers/ bewoners. Het ging onder ander over de inrichting van de steigers en de voorzieningen voor de reders. Voor bewoners was dat laatste een vreemd punt omdat eerder toch expliciet was beloofd dat er, afgezien van laadpalen, géén voorzieningen zouden komen voor de reders.

En hoe verder vanaf hier? Op 19 mei is een bijeenkomst van de KBG gepland alleen voor de reders, en op 20 mei een bijeenkomst over het groen en de wettelijk beschermde vleermuizen. Het fietspad betekent een aantasting van het hun foerageergebied en de gemeente is verplicht de belangen van de vleermuizen te beschermen en moet dan ook compensatie te bieden.

De komende maanden staat een serie bijeenkomsten van de KBG op stapel. Aanvankelijk wilde de gemeente niet dat alle betrokkenen (met name bewoners) voor alle bijeenkomsten uitgenodigd zouden worden, maar uiteindelijk stemde men in om bewoners – als ze dat willen - toch toe te laten bij bijeenkomsten die in eerste instantie op de andere betrokken zijn gericht.

Rond de zomer wordt een gebiedsvisie geformuleerd die eerst wordt voorgelegd aan het bestuur van het stadsdeel, als voorbereiding van de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan. Gedeeltes uit vier verschillende bestemmingsplannen moeten worden samengevoegd tot een nieuw bestemmingsplan

B. Waar draait het om in dit verhaal? Een analyse

a) Algemeen : het gelopen traject en de kwaliteit van besluitvorming van de gemeente

De kern van het verhaal is het traject van gebeurtenissen en besluitvorming zoals dat zich binnen de gemeente in een aantal jaren heeft ontwikkeld.

- Op een zeker moment heeft Amsterdam besloten het aantal exploitatievergunningen te verhogen. Het is niet duidelijk of, en zo ja in hoeverre, dat besluit gepaard ging met een zorgvuldige analyse wat dat zou betekenen, of er voor de nieuwe situatie genoeg ruimte beschikbaar zou zijn, en wat eea wellicht voor gevolgen zou kunnen hebben.
- De situatie is nu zo dat in totaal 550 exploitatievergunningen zullen worden verleend.
- Daarnaast heeft de gemeente besloten dat er meer ruimte in de binnenstad moet zijn voor 'anderen' dan de traditionele reders.
- en dat de A-locaties (ruimte rond CS) leger moeten worden.

Het is onbekend hoe deze besluitvorming precies is verlopen, wanneer en hoe en in welke fora ideeën tot plannen, en plannen tot besluiten zijn geworden.

Het meest essentiële punt is natuurlijk de vraag of men zich bij deze besluitvorming überhaupt inhoudelijk in de consequenties heeft verdiept. Kan dit eigenlijk wel? Meer vergunninghouders: waar gaan die dan heen? Hebben we er eigenlijk wel ruimte voor?

De gemeente, het bestuur en de gemeenteraad, hebben dus besloten om meer vergunningen af te geven dan waarvoor, zo blijkt, een **behoorlijke** plek beschikbaar is. En vervolgens is die krapte de motivering die de gemeente inbrengt, de verdediging die naar de bewoners wordt gevoerd. Er wordt gezegd: er **MOETEN** meer plekken bij, want er zijn zoveel boten, en het **KAN** nergens anders. En de reders hebben ook hun eisen. Dát zijn de randvoorwaarden.

Zou de gemeente niet bedacht hebben dat eerst helder zou moeten worden of zo'n besluit ook redelijkerwijs uitvoerbaar is? Heeft niemand bedacht dat je eerst zou moeten uitzoeken of en waar zich mogelijk nadelige consequenties gaan voordoen? En als die zich lijken voor te doen, dat je dan eerst eens met de direct belanghebbenden in overleg zou moeten gaan? Was participatie niet het toverwoord? Dat is allemaal niet gebeurd.

Wat wel gebeurd is, is dat, ook zonder enige overleg met bewoners, door het college is besloten dat er 40 ligplaatsen op Dijkgracht Oost gaan komen voor hoofdzakelijk grote passagiersvaartuigen. De rationale daarachter is dat reders én gemeente één locatie willen, om financiële en bedrijfseconomische redenen. En ook omdat zo meer vaarbewegingen worden voorkómen - dat argument is voor bewoners so wie so niet erg helder. En vervolgens stelt dat gemeente ook nog dat Dijkgracht Oost de enige locatie is waar een cluster voor grote passagiersvaartuigen (lengte = 14–20 m) kan worden gerealiseerd.

En dan, helemaal aan het eind, in april 2021, helemaal aan het eind, biedt de gemeente dan bewoners de gelegenheid om te participeren in de klankbordgroep waarin *over de uitvoering* kan worden gesproken. Uit het verslag van de bijeenkomst van 6 april jl:

Vraag: Ik begrijp de belangen van alle partijen die hier betrokken zijn maar wie komt op voor onze belangen?

Antwoord: De gemeente vindt het ook belangrijk dat de mening van bewoners serieus genomen wordt. In de klankbordgroep inventariseren we daarom welke zorgen er zijn, hoe we het belang van bewoners kunnen meenemen in de ontwikkeling van de Dijkgracht Oost. (...)

Tijdens de bijeenkomsten werd duidelijk dat de buurt onvoldoende op de hoogte is gesteld over de inspraakperiode op de ligplaatsen voor rondvaartboten. We willen graag met de klankbordgroep verder praten over de zorgen die bewoners en ondernemers hebben en onderzoeken wat er mogelijk is om tot een ontwerp te komen waar draagvlak voor is. Vervolgens gaan we met deze ideeën en voorstellen naar het bestuur.

Te weinig, te laat, en feitelijk zonder enige betekenis. En dat alles met droge ogen. Hoe ver kan een gemeente gaan met het niet serieus nemen van zijn bewoners?

b) Geen enkele belangenafweging. Bewoners worden niet als belanghebbenden gezien.

De financiële belangen van de stad (uitbreiding vergunningen) en de financiële belangen van de reders zijn uiteindelijk de basis van het besluit nachtstalling Dijkgracht Oost. Omwonenden zijn bij dat besluit geen "belanghebbenden", althans hun belangen zijn nooit "gezien", in kaart gebracht, onderzocht, genoemd. Nee, er is zelfs uitdrukkelijk bepaald dat er geen inbreng van bewoners zou zijn, geen participatie, geen inspraak, en dus werd bepaald dat aan die belangen geen belang zou worden gehecht. Zoals hierboven al gesteld, de enige keer dat bewoners genoemd zijn, en het woord draagvlak ook werd gebruikt was, in de projectopdracht, vanwege de 'risicofactor':

Creëren van draagvlak voor het herinrichtingsplan waardoor eventuele weerstand wordt weggenomen en de kans op vertraging door beroepsprocedures etc afneemt.

Men voelde kennelijk wel aan dat bewoners hier niet zo blij mee zouden zijn. Men voelde nattigheid. Vanuit 'participatie' bezien een bizarre reden om draagvlak te willen creëren, maar er wás in ieder geval een voornemen om met bewoners in overleg te gaan. Helaas, het heeft niet zo mogen zijn. De angst voor ontevreden bewoners leidde uiteindelijk helemaal niet tot openheid en overleg, maar tot het expliciete besluit bewoners buiten de deur te houden tot de besluiten definitief zouden zijn.

c) Informatie en communicatie

Toegezegde **informatie over alternatieve locaties** werd pas na drie jaar verstrekt. En uiteindelijk is onduidelijk hoe de toetsingscriteria zijn vastgesteld en hoe de waardering van plusje en minnetjes tot stand is gekomen

De gemeente heeft zelf aangekondigd (Petersburgjournaal) dat er een onderzoek zal plaatsvinden naar **de te verwachten geluidshinder** door de boten, en naar het **aantal vaarbewegingen**. Een dergelijk onderzoek is nooit gebeurd, althans nooit openbaar gemaakt. En daarbij: het zou voor de hand liggen dat een dergelijk onderzoek (“onderzoek overlast voor omwonenden”) plaats vindt voordat men tot besluitvorming komt.

Idem houdt de gemeente **informatie over de te verwachten overlast** ivm dekschuiten en overslag materiaal wel heel onduidelijk. Er is geen informatie over, en het lijkt erop dat die ook niet gaat komen.

In dit verband is opmerkelijk dat er in het hele dossier geen enkele rol is toebedacht aan de **gebiedsmakelaar**, degene die toch, zo wordt altijd gezegd, juist de taak heeft om het contact tussen bewoners en gemeente te faciliteren, vlot te trekken, en te zorgen dat geen communicatiestoornis ontstaat. Wellicht is relevant dat voor dit project niet de ‘eigen’ gebiedsmakelaar de contactpersoon was, maar een speciale project-gebiedsmakelaar was bedacht, Deze heeft echter lange tijd de boot afgehouden en de bewoners steeds met een kluitje in het riet gestuurd.

d) Inspraak: Bewoners om de tuin geleid

De gemeente voelt wel dat er iets moet, zou moeten of had moeten met ‘inspraak’. Niet voor niets werden bewoners in april 2018 voor een ‘inspraakavond’ uitgenodigd. Maar er werd geen moeite gedaan dat ook serieus en inhoudelijk vorm te geven. De aanwezige ambtenaar (opdrachtgever) had geen antwoorden op vragen, en beloofde uit te zoeken “waar de opdracht vandaan komt en hoe en waar bewoners invloed kunnen uitoefenen.” Dat was, in retrospect, dan meteen het hele inspraaktraject. Daarna jaren van geen informatie, aan het lijntje gehouden worden, en uiteindelijk werden de bewoners dan nog weggezet als mensen die hun kans hadden laten lopen omdat ze niet hadden begrepen dat de inspraak op Nota Varen 2 hun enig kans was.

En dat alles door een stadsbestuur dat voortdurend verkondigt dat invloed van de bewoners en participatie voor hen bovenaan de agenda staat. Foei.

Al met al:

Er moet gevreesd worden dat de beide aspecten van dit dossier, enerzijds de nachstalling van de rondvaartboten en anderzijds de ligplaats voor dekschuiten met overslag, industriële proporties gaan krijgen, zodanig dat de overlast voor de omwonenden onaanvaardbaar zal zijn.

Wat so wie so mist is een onafhankelijk onderzoek naar de gevolgen die deze plannen voor de leefomgeving van omwonenden zullen hebben. Een dergelijk rapport zou onderdeel moeten zijn van de belangenafweging die ten grondslag moet liggen aan de besluitvorming.

Dat – onafhankelijke - rapport zou, op zijn minst, alsnog gemaakt moeten worden.

19 mei 2021

Buurtorganisatie 1018 info@buurtorganisatie1018.nl