

Reactie Werkgroep Dijkgracht Oost (WDO) van het Eilandenoverleg op de beantwoording door Wethouder Openbare ruimte en Groen Melanie van der Horst namens het college van B en W van Amsterdam op vragen van het raadslid Bloemberg-Issa (Partij voor de Dieren) 12 juli 2022.

Het gestelde **in het rood** betreft de reactie van de bewoners op de antwoorden van het College **(blauw)**

In reactie op het antwoord over de compensatie van het te verwijderen groen op het Talud.

De struiken die op Kattenburg zijn geplant zijn nu al deels verdord en vormen geenszins een compensatie voor het te verwijderen groen. Het is nog maar de vraag of Pro Rail in 2029 een park gaat realiseren langs het spoor. Heeft de gemeente daarover bindende afspraken gemaakt met Prorail. Kan de gemeente verzekeren dat de vleermuis, het puttertje en de heggenmus de voorgestelde veranderingen overleven?

Gesuggereerd wordt dat het besluit van de boten 'voortvloeit uit' het fietspad. Dat is onjuist. De grote belangen van de gemeente liggen kennelijk – gezien de bestuurlijke aanpak – bij de boten.

Over de ontheffing: de ontheffing is op foute gronden verleend. De voorwaarden in de milieuwetgeving zien niet op het bieden van "compensatie". De regelgeving verplicht in de eerste plaats het zoeken naar alternatieven waardoor er überhaupt geen schadelijke gevolgen voor de bedreigde diersoorten aan de orde zijn.

Reactie op het antwoord op vraag 3: Port of Amsterdam heeft de IJ-oever als alternatieve plek afgewezen, omdat er te veel vaarbewegingen zouden ontstaan.

Als dit al een valide argument is (de cruiseschepen verdwijnen er) waarom dan niet het aantal vaarbewegingen van rondvaartboten op het IJ beperken in ruil voor een nachtstalling aan de kade van het IJ of in de zouthaven. Waarom weegt het argument van het Havenbedrijf zwaarder dan de argumenten die bewoners hebben aangedragen tegen het aanleggen van woonboten en dekschuiten in een gracht die grenst aan een woonbuurt.

Een aanlegsteiger aan het IJ biedt bovendien de kapiteins van de rondvaartboten en de werkers op de dekschuiten de mogelijkheid hun auto te parkeren in de garage bij het muziektheater. Die parkeermogelijkheid ontbreekt aan de Dijkgracht.

De tekst / notitie van het Havenbedrijf is niet bekend gemaakt. Aangenomen moet worden dat de ingebrachte argumenten -gezien de ernst en complexiteit van dit dossier- nader zijn onderbouwd. Die onderbouwing moet betrokken kunnen worden bij de beoordeling van de argumentatie.

Reactie op het antwoord op vraag 4

Heroverwegen van de plek aan de Dijkgracht is niet aan de orde, want zegt het college De Dijkgracht Oost is de meest geschikte plek.

Zoiets noem je een tautologie of op z'n Amsterdams een gotspe.

'Meest geschikt' vanuit de gedachte dat B en W het so wie so het meest geschikt achten dus niet tot een beoordeling en afweging van belangen willen komen.

Voor wie meest geschikt? Niet voor de bewoners, niet voor de reders, niet voor de aannemers. Voor wie wel en waarom? Van de gemeente en waarom precies? De onderbouwing van die stelling lijkt een noodzakelijk element in de discussie die gevoerd moet worden.

Er wordt in het antwoord ook verwezen naar een motie uit het jaar 2012, als zou dat nu nog een vrijbrief vormen voor het uitvoeren van plannen die al lang niet meer alleen over een fiets/voetpad gaan.

Een fietsvoetpad kan ook aangelegd worden langs de kade op een houten steiger. Zie de steiger bij het IISG.

Reactie op het antwoord op vraag 5

Daarin zegt het College dat de werkzaamheden bij de Dijkgracht-Oost niet worden belemmerd door waterbodempkwaliteit. Inmiddels hebben de bewoners van de Oostelijke Eilanden een brief in de bus gekregen dat de waterbodempkwaliteit in de Oostenburger-, Wittenburger- en Kattenburgergracht zo vervuild is dat zwemmen daar en gevaar oplevert voor de gezondheid. Alle drie de grachten komen uit in de Dijkgracht Oost. Ra, ra, hoe is het te verklaren dat precies aan het einde van die drie grachten de waterbodem geen sanering behoeft? Waternet heeft daarbij ook nergens aangegeven of indicatie gegeven dat de werkzaamheden niet zullen worden belemmerd door de waterbodem. Ze hebben gezegd dat e.e.a. nog niet helder is. B en W doet hier aan manipulatief samenvatten.

De bodempkwaliteit op het landdeel behoeft volgens het college wel sanering.

Komt dat even goed uit!

En begrijpt het college dat ze ons met dit soort antwoorden in het oetje neemt.

Reactie op het antwoord op vraag 6

Het college heeft nog niet exact in beeld wat de gevolgen zijn van het loswoelen van de bodemvervuiling voor de dieren en planten en de inwoners.

E.e.a. is "nog niet exact in beeld gebracht". Geeft 'het uitgevoerde onderzoek' aan dat de steigers 'gerealiseerd kunnen worden? Staat er niet. Wel geeft dat onderzoek aan dat er vervuiling is. Er wordt straks met Waternet afgesproken "OF" er aanvullende maatregelen nodig zijn? Ook op dit punt dus onduidelijkheid troef. En met zulke onduidelijkheid kan je so wie so niet beginnen met werken aan zo'n project.

Reactie op het antwoord op vraag 7

Dijkgracht is niet noemenswaardig vervuild.

Zie onze reactie op het antwoord op vraag 5.

Onderzoeken uit 2017 bleken, merkten wij in 2022, niet erg adequaat. Het gaat niet om licht verontreinigde bodem 'die overal in Amsterdam voorkomt'. De wateren rond de eilanden zijn ernstig/ zeer ernstig vervuild. Dat er NIETS in de Dijkgracht aan de hand zou zijn is nergens uit gebleken. De antwoorden zijn geformuleerd naar de gewenste uitkomst toe.

Reactie op het antwoord op vraag 8

Er is zeker GEEN reden om aan te nemen dat er GEEN reden is te vrezen voor vervuiling. Het is merkwaardig en veelzeggend dat de gemeente weigert alsnog (en dan toch graag onafhankelijk) onderzoek te laten doen. Waarom wil men dat niet? Wellicht omdat daaruit ZOU kunnen blijken dat het erger is dan zij beweren? Immers: als de gemeente zeker zou zijn van haar zaak, als het echt allemaal zo oké is als beweerd wordt, dan zou men toch heel graag willen dat onafhankelijke onderzoekers hun gunstige bevindingen openbaar maken. Dan zou de gemeente bevestigd worden in haar gelijk. Waarom willen ze dat niet?

Extra reden om dus WEL een onafhankelijk onderzoek te doen.

Reactie op het antwoord op vraag 9

In tegenspraak op wat de gemeente hier beweert, hebben de bewoners met succes aan de bel getrokken dmv het inschakelen van een ecooloog om te voorkomen dat het groen op het talud in het broedseizoen zou worden weggehaald. De gemeentelijke ecooloog heeft zich hierbij aangesloten.

Antwoord op vraag 12

In tegenspraak met wat het College hier antwoordt heeft wethouder Groot Wassink toegegeven dat in de participatie en communicatie met de bewoners nogal wat steken zijn gevallen. Dit is mede te wijten aan de langdurige procedure, waarin steeds meer elementen aan het plan zijn toegevoegd die deels weer in strijd zijn met andere plannen die de gemeente inmiddels het licht heeft doen zien, zoals de beperking van het aantal toeristen en het beleidskader Hoofdgroenstructuur.

Tenslotte.

De buurt kan nog een zienswijze indienen op de wijziging van het bestemmingsplan.

Dat kan natuurlijk alleen zinvol als vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan geen werkzaamheden aan het talud plaatsvinden die onomkeerbaar zijn.

Inmiddels heeft de projectleider laten weten dat ze wel op korte termijn met dergelijke werkzaamheden zullen gaan beginnen. Als dat zo is, is de toezegging dat belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen een loos gebaar.

Werkgroep Dijksgracht Oost.

Bijlage bij Raadsadres Eilandenoverleg / WDO, 1 augustus 2022

Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam

Datum 12 juli 2022

Portefeuille(s) Openbare Ruimte en Groen

Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst

Behandeld door Verkeer en Openbare Ruimte, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl

Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Bloemberg-Issa inzake sloop van de groene oever aan de Dijksgracht voor een aanlegplek voor dekschuiten en rondvaartboten

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 16-06-2022 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van het lid Bloemberg-Issa inzake sloop van de groene oever aan de Dijksgracht voor een aanlegplek voor dekschuiten en rondvaartboten. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers

In NRCi en op AT5ii is te lezen dat de gemeente in augustus 2022 een weelderige broedplaats voor vogels gaat slopen. Vanaf het Inntell Hotel tot aan de Mariniersbrug worden over de lengte van bijna 600 (!) meter aanlegsteigers gebouwd voor maar liefst 40 rondvaartboten en 30 dekschuiten. Ook is er een fietspad van vier meter breed gepland. De betreffende groene oever fungeert als een broedplaats voor vogels (waaronder de putter en heggenmus) en is een foerageerplek voor de beschermde dwergmeermuis. Omwonenden zijn geschokt dat het gemeentebestuur kiest voor het faciliteren van toeristische activiteiten in plaats van het behoud van groen en de biodiversiteit. Dit terwijl er, volgens de woordvoerder van het Eilandenoverleg en Buurtorganisatie 1018, een alternatieve locatie voor handen zou zijn aan de IJ-oever achter het Centraal Station. Het weghalen van twee steigers voor riviercruiseschepen zou daar voldoende ruimte creëren voor de dekschuiten en rondvaartboten. De fractie van de Partij voor de Dieren deelt de zorgen van buurtbewoners en verzoekt het gemeentebestuur dringend om de plannen te herzien. Gezien het vorenstaande stelt het lid Bloemberg-Issa op grond van artikel 84 van het Reglement van orde gemeenteraad en raadscommissies Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen aan het college:

Het college kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

1. Hoe verantwoordt het college dat zij een groene oever, die functioneert als een belangrijke broed- en foerageerplek voor dieren, wil laten verdwijnen ten behoeve van toeristische activiteiten?

Antwoord vraag 1: We zijn er ons van bewust dat de Dijkgracht Oost een groene kade is die nu functioneert als foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis en als broedplek voor een verschillende vogels. Om het fietspad aan te kunnen leggen, moet dit groen worden verwijderd tussen de Mariniersbrug en VOC kade en gecompenseerd elders in de directe omgeving. Dit fietsvoetpad is een ontbrekende schakel in het Hoofdnet Fiets en is een langgekoesterde wens van de buurt. Het fiets- voetpad maakt ook mogelijk dat 70 ligplaatsen, waarvan 40 voor de passagiersvaart en 30 voor de transportvaart, kunnen worden gerealiseerd.

Het gebied wordt door de gewone dwergvleermuis gebruikt om voedsel te zoeken en in het broedseizoen bevinden zich er ook broedende vogels. Om het groen te kunnen verwijderen heeft Provincie Noord-Holland op 20 december 2021 een ontheffing op de Wet natuurbescherming verleend, waarin voorwaarden zijn genoemd waaronder dit groen kan worden verwijderd. Voor het te verwijderen groen wordt groencompensatie aangelegd in de vorm van een plas-dras zone langs de kademuur en extra groen langs de Marinierskade en Kattenburgkade.

De gemeente gaat zorgvuldig te werk bij het verwijderen en compenseren van het groen.

2. Hoe rijmt dit plan, waardoor een groen leefgebied voor dieren verdwijnt, met de ambities van het college ten opzichte van dierenwelzijn en groene ambities zoals doelen m.b.t. klimaatadaptatie?

Antwoord vraag 2: Onderdeel van de ontheffing Wet natuurbescherming is dat we het groen in en rondom Dijkgracht Oost terugbrengen in de vorm van struiken, bloemrijk gras en een plasdraszone langs een groot deel van de Dijkgracht Oost. Na de werkzaamheden van ProRail in dit gebied, voorzien medio 2029, komt er ruimte vrij voor een park (met een omvang ter grootte van het Wertheimpark) langs het spoor met bomen, struiken en grasland. Dit betekent een toename van variatie aan bomen en planten met als doel een verbetering van de leefbaarheid en biodiversiteit.

3. Heeft het college de IJ-oever achter het Centraal Station als alternatieve locatie onderzocht? Ziet het college dit als een geschikte alternatieve locatie? Zo ja, waarom kiest zij hier niet voor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 3: Het water achter het Centraal Station is havenwater. Dit betekent dat de Port of Amsterdam het bevoegd gezag is. Port of Amsterdam heeft aangegeven dat er geen ruimte is op het havenwater voor deze passagiersvaartuigen en dekschuiten. De reden hiervoor is dat de focus van Port of Amsterdam ligt op faciliteren van binnenvaart, zeeschepen voor bulktransport en overslag in het havengebied. Ook brengt een intensivering van de vaarbewegingen door passagiersvaartuigen nabij de vaargeul extra veiligheidsrisico's met zich mee.

4. Is het college bereid om op zoek te gaan naar een andere alternatieve locatie voor de aanlegplekken?

Antwoord vraag 4:

Heroverwegen van de locatie is wat betreft het college niet aan de orde. De Dijkgracht Oost is voor de aanleg van de ligplaatsen de meest geschikte locatie. Bij de keuze voor de locatie waren belangrijke criteria de ruimte op het water en de ligging ten opzichte van het vaargebied en op-/afstapplaatsen passagiersvaart in het Open Havenfront en Damrak. Hieruit kwam de Dijkgracht Oost naar voren als meest geschikte locatie voor grote passagiersvaartuigen. Alternatieve locaties Amsterdam 2040 (2016) en Nota Varen Deel 2 (2020) de Dijkgracht Oost genoemd als locatie om aanlegplaatsen voor passagiersvaartuigen en dekschuiten in de Dijkgracht Oost te realiseren. Ook is er in 2012 een de Stadsdeelraad van centrum een motie aangenomen waarin het stadsdeelbestuur gevraagd wordt om de aanleg van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen mee te nemen met de aanleg van het nieuwe fiets- en voetpad langs Dijkgracht Oost.

Toelichting door indiener:

Het NRC schrijft dat bewoners zich zorgen maken over vervuiling. De bodem rondom de Oostelijke Eilanden zou sterk vervuild zijn met onder andere olie. Dit vuil zou door de bouw van steigers en varende boten omhoog gewoeld worden. Door Waternet wordt de vervuiling "niet noemenswaardig ernstig" genoemd.

5. Heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de huidige bodemvervuiling en de consequenties van de plannen voor aanlegsteigers in relatie tot de bodemvervuiling?

Antwoord vraag 5: Ja, er is ter voorbereiding op het nieuwe bestemmingsplan Dijkgracht Oost in augustus/september 2021 onderzoek uitgevoerd naar de waterbodemkwaliteit. Hieruit volgt dat de werkzaamheden bij de Dijkgracht Oost niet worden belemmerd door de waterbodemkwaliteit. Ook heeft Waternet in een eerste indicatie aangegeven dat de bodem op de locatie Dijkgracht Oost naar verwachting niet gesaneerd hoeft te worden als gevolg van

bodemvervuiling. Waternet wordt betrokken in de verdere voorbereiding van de aanleg van het ligplaatsencluster.

Er zijn tevens in 2015 en in 2021 onderzoeken gedaan naar de vervuiling van de bodem op het landdeel van de Dijkgracht Oost. Hieruit blijkt dat er sprake was van vervuiling. Vooruitlopend op de werkzaamheden wordt een saneringsplan bij de omgevingsdienst ingediend en worden saneringswerkzaamheden uitgevoerd.

6. Heeft het college in beeld wat de gevolgen van het loswoelen van de bodemvervuiling zijn voor de dieren en planten en inwoners?

Antwoord vraag 6: Nee, dat is nog niet exact in beeld gebracht. Uit het uitgevoerde onderzoek in 2021 blijkt wel dat de aanlegsteigers en de daarbij behorende vaarbewegingen in Dijkgracht Oost gerealiseerd kunnen worden. In voorbereiding van de uitvoering wordt met Waternet afgesproken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Waternet toetst de voorgenomen ingreep en de kwaliteit van de waterbodem en of er gevolgen zijn voor de bestaande waterkwaliteit.

7. Weet het college wat Waternet bedoelt met de uitspraak dat de vervuiling "niet noemenswaardig ernstig" is?

Antwoord vraag 7: In 2017 heeft Waternet indicatief onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de waterbodems in de Oostelijke Eilanden. Het onderzoek bij de Dijkgracht, ter plaatse van de toekomstige ligplaatsen, wees op een licht verontreinigde bodem die overal in Amsterdam voorkomt. Om deze reden staat de Dijkgracht niet op de lijst van te saneren waterbodems. De Kattenburgvaart, Wittenburgvaart en de Oostenburgvaart staan wel op de lijst van te saneren waterbodems.

8. Indien de bodemvervuiling nog niet onderzocht is, is het college bereid haar plannen voor de aanlegplekken aan de Dijkgracht uit te stellen om alsnog onderzoek te laten doen? En is zij afhankelijk van de resultaten bereid de plannen aan te passen ofwel te schrappen?

Antwoord vraag 8: Op dit moment is er geen reden om aan te nemen dat de ligplaatsen niet kunnen worden gerealiseerd als gevolg van de kwaliteit van de waterbodem. Dit zal ook nog worden getoetst bij de totstandkoming van het bestemmingsplan en de aanvraag van de watervergunning.

Toelichting door indiener:

Het NRC vermeldt dat de gemeente eigenlijk aan het begin van het broedseizoen in mei al, tegen alle regels van de Wet Natuurbescherming in, van plan was het groen te verwijderen. Dit zou nog net op tijd zijn stopgezet door het oordeel van ingehuurde ecologen.

9. Klopt het vorenstaande en zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Antwoord vraag 9: Nee, dit klopt niet. Het verwijderen van groen tijdens het broedseizoen mag, mits broedende vogels of nesten niet gestoord worden. Voorafgaand aan de werkzaamheden is volgens protocol een broedvogelscan uitgevoerd door een ecoloog verbonden aan de gemeente Amsterdam. Tijdens deze scan is geconcludeerd dat er broedende vogels aanwezig waren waardoor de werkzaamheden niet konden plaatsvinden.

10. Waarom is de raad hier niet over geïnformeerd?

Antwoord vraag 10: In 2018 is door Stadsdeel Centrum een uitvoeringsbesluit genomen voor de aanleg van het fiets- en voetpad. Op basis daarvan is de ontheffing op de Wet Natuurbescherming aangevraagd. De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de kaders van de ontheffing.

11. Hoe gaat het college voorkomen dat dergelijke schendingen van de Wet Natuurbescherming zich niet nogmaals zullen voordoen op andere plekken?

Antwoord vraag 11: Er is geen sprake geweest van overtreding van de Wet natuurbescherming.

Toelichting door indiener:

Bewoners klagen over het gebrek aan participatie omtrent de plannen. Zij waren onvoldoende ingelicht en niet op de hoogte van inspraakmomenten. De gemeente erkent volgens AT5 in een reactie dat de inspraakprocedure fout is gegaan. Daarom zou er nu een klankbordgroep opgezet zijn om de omgeving in het vervolg betrokken en geïnformeerd te houden. Bewoners zouden het echter niet voldoende vinden dat er nu slechts meegepraat kan worden over de invulling van de ligplaatsen, en niet of ze er überhaupt mogen komen. NRC schrijft dat het Eilandoverleg en bewoners alsnog een kans krijgen om hun zienswijze in te dienen volgens de gemeente.

12. Hoe verantwoordt het college dat de plannen doorgang vinden terwijl bewoners niet betrokken zijn geweest bij de besluitvorming?

Antwoord vraag 12: Op verschillende momenten is ruimte geweest voor het indienen van zienswijzen of inspraak. Onder andere bij vaststelling van de Nota Varen in Amsterdam 2.1 in 2013, de Watervisie Amsterdam 2040 in 2016 en Nota Varen Deel 2 in 2020.

Bij de totstandkoming van de ruimtelijke visie, waarbij de uitwerking van het ligplaatsencluster bij Dijkgracht Oost is vastgelegd, hebben bewoners kunnen deelnemen aan verschillende (digitale) bijeenkomsten. Ook hebben bewoners ingesproken bij vergaderingen van de stadsdeelcommissie. Hier uit zijn suggesties uit de buurt overgenomen, zoals het toepassen van een plas/dras zone in

plaats van drijvende eilanden.

Het ontwerpbestemmingsplan voor de Dijksgracht Oost wordt naar verwachting eind 2022 ter inzage gelegd. Ook daar kunnen zienswijzen door bewoners op worden ingediend.

Er wordt op dit moment een klankbordgroep samengesteld om de omgeving goed betrokken en geïnformeerd te houden.

13. Kunnen de zienswijzen die ingestuurd worden alsnog leiden tot het annuleren van de komst van de ligplaatsen?

Antwoord vraag 13: Het definitieve bestemmingsplan wordt naar verwachting medio 2023 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om het bestemmingsplan, al dan niet gewijzigd, vast te stellen. Een vastgesteld gewijzigd bestemmingsplan is noodzakelijk om de ligplaatsen te kunnen realiseren.

14. Is het college bereid te plannen voor de ligplaatsen voorlopig te annuleren en alsnog een nieuw volwaardig participatieproces op te starten?

Antwoord vraag 14: Het belang voor de realisatie van de Dijksgracht Oost als ligplaatsencluster voor passagiersvaartuigen komt voort uit de wens van stadsdeel Centrum om bij op- en afstaplocaties in het open havenfront, Damrak en Rokin minder permanente ligplaatsen te hebben. Daarnaast zal voor een deel van de passagiersvaartuigen een alternatieve ligplaats moeten worden gevonden in verband met de introductie van medegebruik van de exclusieve open afstaplocaties. Ook heeft de gemeente aangegeven zich in te zullen spannen voor voldoende ligplaatsen voor passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning. Tot slot is er stalling nodig voor transportvaartuigen die nodig zijn om de kwetsbare kades en bruggen te herstellen.

Gezien dit belang en de mogelijkheid tot indienen zienswijzen op het bestemmingsplan is het volgens het college nu niet aan de orde de plannen voor de ligplaatsen voorlopig te annuleren.

Toelichting door indiener:

Volgens NRC zouden reders van rondvaartboten eveneens ontevreden zijn met de locatie voor aanlegplaatsen. De directeur van E-boats Amsterdam geeft aan dat rondvaartboten en dekschuiten niet samengaan. Ook het bevoorraden of repareren van boten zou een probleem worden aan de Dijksgracht.

15. Heeft er participatie met reders van rondvaartboten en dekschuiten plaatsgevonden? Zo ja, hoe is dit verlopen? Zo nee, is het college bereid dit alsnog te doen alvorens de plannen in werking te stellen?

Antwoord vraag 15: Ja, in 2017 en 2018 zijn er meerdere overleggen gevoerd tussen een afvaardiging van reders van passagiersvaartuigen en waterbouwkundig aannemers met dekschuiten. Ook zijn deze partijen in 2021 betrokken geweest bij de totstandkoming van de ruimtelijke visie en hebben hier in (digitale) bijeenkomsten over kunnen meedenken. De inbreng is verwerkt in de ruimtelijke visie.

16. Heeft het college de hiervoren genoemde problemen in beeld? Zo ja, waarom kiest zij toch voor deze locatie? Zo nee, is zij bereid de plannen voorlopig te annuleren en dit eerst te onderzoeken?

Antwoord vraag 16: In de ruimtelijke visie is gekozen voor een sober ligplaatsencluster met een laag voorzieningenniveau, mede naar aanleiding van gesprekken met de buurt. Dit lage voorzieningenniveau is niet interessant voor alle reders. Voorzieningen zoals opslag, keukens, kantoor en toilet voor medewerkers, zullen elders in de stad moeten worden georganiseerd. Veel reders met grote vaartuigen hebben deze voorzieningen elders en geven aan vooral behoefte te hebben aan een ligplaats waar de boot veilig kan worden afgemeerd en kan worden opgeladen. Tijdens de totstandkoming van de ruimtelijke visie bleek voldoende draagvlak bij de reders van zowel de dekschuiten als de rondvaartboten voor een ligplaatsencluster in deze vorm in de Dijksgracht Oost. De locatiekeuze wordt toegelicht bij het antwoord op vraag 4.

Beantwoording technische vragen

Naast de hierboven schriftelijke vragen zijn separaat door de fractie van Partij voor de Dieren de volgende technische vragen gesteld over Dijksgracht Oost. Deze technische vragen worden hierbij eveneens beantwoord.

Toelichting :

In de brief van de wethouder is te lezen dat het bestemmingsplan na de zomer van 2022 ter besluitvorming wordt aangeboden aan de gemeenteraad.

Echter heeft onze fractie via een artikel in NRC (<https://www.nrc.nl/nieuws/2022/06/09/groeneoever-wijkt-voor-aanlegplek-dekschuiten-en-rondvaartboten-a4132818>) vernomen dat het groen aan de oever van de Dijksgracht al in augustus verwijderd zal worden. Bovendien zou de gemeente eigenlijk voornemens zijn geweest om het groen al in mei te verwijderen, maar is dit tegengehouden omdat het in strijd was met de Wet Natuurbescherming.

Dit vinden wij opvallend, omdat de raad nog niet betrokken is geweest bij de plannen.

1. Hoe kan het dat het groen al verwijderd gaat worden (n.a.v. de ruimtelijke visie) terwijl het bestemmingsplan nog niet is vastgesteld door de raad?

Antwoord: Het verwijderen van het groen heeft geen relatie met het bestemmingsplan en is toegestaan onder de verleende ontheffing op de Wet natuurbescherming.

2. Is het gebruikelijk dat groen wordt verwijderd voordat er een raadsbesluit heeft plaatsgevonden?

Antwoord: zie antwoord op vraag 10 van de hierboven behandelde raadvragen.

3. Hoe vaak komt het voor dat, op het moment dat de raad betrokken wordt, het groen in het plangebied al is verwijderd?

Antwoord: zie antwoord op vraag 10 van de hierboven behandelde raadvragen.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,
Melanie van der Horst

Wethouder Openbare Ruimte en Groen

i <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/06/09/groene-oever-wijkt-voor-aanlegplek-dekschuiten-en-rondvaartbotena4132818#:~:>

[text=Talk%20of%20the%20Town%20%7C%20Amsterdam,lengte%20van%20bijna%20600%20meter.](https://www.nrc.nl/nieuws/2022/06/09/groene-oever-wijkt-voor-aanlegplek-dekschuiten-en-rondvaartbotena4132818#:~:)

ii <https://www.at5>.