

Buurtorganisatie 1018 / Werkgroep Dijkgracht Oost

Info@buurtorganisatie1018.nl

Aan de leden van de Stadsdeelcommissie Centrum

Cc Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum
Wethouder Alexander Scholtes

Amsterdam, 15 juni 2023

Betreft: Dijkgracht Oost / reactie van college op advies van de Stadsdeelcommissie mbt adviesaanvraag terinzagelegging concept bestemmingsplan

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

U ontving op 6 juni de reactie van het DB (ongedateerd) op uw unaniem aangenomen advies van 21 februari. In uw advies vroeg u onder meer om een betere onderbouwing van de plannen Dijkgracht Oost, om de mogelijkheden van spreiding te onderzoeken en op basis daarvan een voorstel te doen voordat men verder zou gaan met de bestemmingsplanprocedure. U ontving de reactie van het college vlak voor het begin van de vergadering waarin een agendapunt was gewijd aan de vraag van het bestuur aan u om in te stemmen met het besluit het concept bestemmingsplan ter inzage te leggen.

De inhoud van de notitie van het college stelt teleur nu duidelijk blijkt dat het college nog altijd niet bereid is in te gaan op de zorgen en bezwaren die er bij bewoners leven en ook is het bestuur tot nu toe nooit serieus ingegaan op het feit dat is aangetoond dat de cijfermatige onderbouwing (aantal vergunde lange boten) ontoereikend en inconsistent is. Daarnaast ziet men geen reden om stil te staan bij het feit dat in de hele procedure geen enkele vorm van inspraak is geboden maar dat, integendeel, bewoners stelselmatig buiten de deur zijn gehouden. In de notitie schrijft het college nu dat bewoners 'actief betrokken zijn'. Men doelt daarbij op het feit dat er informatiebijeenkomsten zijn georganiseerd na vaststelling van de plannen. Dat is echter iets anders dan 'actieve betrokkenheid' en ook iets heel anders dan inspraak.

In het onderstaande gaan wij op een aantal punten in waar de notitie in onze ogen tekort schiet als antwoord op het advies van de SDC.

Onderbouwing van nut en noodzaak voor het hele plan

Wat betreft de onderbouwing is door ons in verschillende stukken (én ook onlangs nog in een gesprek met de wethouder) precies en concreet aangetoond dat de gepresenteerde cijfers onbegrijpelijke inconsistenties vertonen. Concrete, met stukken onderbouwde, vragen aan de gespecialiseerde ambtenaren blijven onbeantwoord – of na maanden beantwoord met de tekst dat de vraag niet goed is begrepen. Zie hiervoor de bijlage.

Het bestuur brengt in de notitie naar voren dat men ook een ligplaatsencluster zou kunnen creëren zonder een nieuw bestemmingsplan. Een bestemmingsplan is, aldus het college, juist van groot belang voor de omwonenden omdat het "*namelijk het woon- en leefklimaat in de nieuwe situatie regelt en beschermt*". Of een bestemmingsplan inderdaad niet nodig zou zijn voor dit hele plan is de vraag. Maar vooral is van belang te onderkennen dat de beoogde nieuwe situatie, met of zonder een 'regulerend' bestemmingsplan, een zeer ernstige aantasting van de leefomgeving van omwonenden met zich mee zal brengen. En een bestuur zou alleen een dergelijk ingrijpend besluit mogen nemen als daar een heldere en overtuigende onderbouwing voor bestaat. En die ontbreekt nu juist. Bovendien is en blijft het de intrinsieke taak en verantwoordelijkheid van een bestuur om, met of zonder bestemmingsplan, zorg te dragen voor bewoners en de kwaliteit van hun leefomgeving.

De notitie bevat ook ineens een nooit eerder ingebracht argument dat de ligplaatsen noodzakelijk zijn om de doelstelling te kunnen halen om in 2025 uitstootvrij te zijn. Ook vreest men dat de uitvoering van het ligplaatsenbeleid vertraagd gaat worden als project Dijkgracht niet tijdig, gereed zou zijn. Het verband

tussen uitvoering ligplaatsenbeleid en gereed zijn cluster Dijkgracht Oost is niet zo maar duidelijk, ook al omdat er zoals bekend andere factoren zijn die op dit moment dit beleid vertragen.

In de vergadering van de SDC van 6 juni wees de portefeuillehouder erop dat het met die cijfers over aantallen boten in de toekomst en dus ook over de benodigde ligplaatsen, allemaal te ingewikkeld was om echt goed aan de commissie te kunnen uitleggen. Daarmee diskwalificeerde hij feitelijk de stadsdeelcommissie als een formeel in ons democratische systeem verankerd orgaan met een specifieke taak. Een heldere uitleg over de onderliggende cijfers is noodzakelijk voor een serieuze inschatting van nut en noodzaak. Op basis daarvan kan de totale afweging plaatsvinden die nodig is voor een kwalitatief goede besluitvorming.

Alternatieve ligplaatsen

Het college benadrukt steeds dat de locatie Dijkgracht Oost de enige geschikte en beschikbare locatie is. De vraag is of die stelling juist is. Het college verwijst in dit verband naar het memo van 13 december 2022 “besluitvorming en afweging ligplaatsen Dijkgracht Oost”. Dat memo bevat dit overzicht:

Locatie	Dijkgracht Oost	Marine-terrein	Johan van Hasselt-kanaal	Hout-havens	Entrepot haven	Oosterdok
Ruimte voor grote rondvaartboten > 16 m	++ 240-400m	+ ~150m	++ 400m	++ 400m	++ 600m	++ ~500m
Woonwijk	+/-	+/-	+	--	--	+/-
Vermijden nautische knelpunten ¹	++	-	--	-	--	++
Te verkrijgen/ beschikbaar in 2024	++	+/-	+/-	-	+/-	--
Nautisch ruimte/ luw gebied	++	-	+	+/-	+/-	++
Beperken extra scheepsverplaatsingen	++	++	--	-	--	++
Bereikbaarheid voor schippers	++	++	+	++	++	++
Veiligheid voor nachtstalling	+	+	+	+	+	+
Mogelijkheid voor bevoorrading	+/-	++	++	++	++	++

1) Zoals IJ-oversteek

Het enige punt waarop het Oosterdok in het overzicht minder scoort dan de Dijkgracht, is dat het Oosterdok pas in 2030 geheel beschikbaar zal zijn. Inmiddels is duidelijk dat de kans dat Dijkgracht Oost al in 2024 beschikbaar zal zijn klein is. Wanneer wel is nog de vraag. Er zullen dan dus sowieso tijdelijke oplossingen gevonden moeten worden – het Oosterdok zou overigens wel gedeeltelijk beschikbaar zijn. Verder heeft het Oosterdok méér ruimte voor grote boten dan de DGO, een aantrekkelijk gegeven voor het bestuur vooral nu recentelijk wordt gesuggereerd dat de geplande 40 ligplaatsen (bij een blijvend maximum van 550 benodigde ligplaatsen) voor de langere termijn niet genoeg zouden zijn. Ook is er betere mogelijkheid voor bevoorrading.

En er is meer. De Dijkgracht krijgt ++ voor de bereikbaarheid van de schippers. De schippers beoordelen die bereikbaarheid minder positief, nu de ontsluiting van de haven via het fietspad gaat en er geen ideale parkeergelegenheid in de buurt is. Dat ligt anders bij het Oosterdok. Ook is de locatie Oosterdok veel beter gelegen (minder vaartijd) voor de boten die overdag om meerdere redenen even terug moeten naar de ligplaats. Daarbij kan de locatie Oosterdok zo nodig ook dienen als op- en afstapplaats, iets dat bij de Dijkgracht uitgesloten is.

Belangrijk is de waardering van het punt ‘impact op bewoners’. Het overzicht geeft aan dat die impact op locatie Oosterdok net zo groot is als op locatie Dijkgracht Oost. Dat lijkt een foute inschatting. Immers: bij de Dijkgracht Oost geven de boten niet alleen veel overlast aan omwonenden van Dijkgracht Oost, dus Wittenburg en Oostenburg, maar ook aan de bewoners van Dijkgracht West. Daarbij wringt het dat geen aandacht wordt besteed aan de vraag in welke mate omwonenden ook al met *andere* ernstige overlast worden geconfronteerd. Bij Dijkgracht Oost is er een stapeling van overlast en telt alles op.

Tenslotte zijn ook nog andere aspecten niet meegenomen in de vergelijking, zoals de gevolgen voor de natuur, en de gecreëerde verkeersonveiligheid kruising / fietspad en de gevolgen die dat fietspad heeft voor de Dijkgracht West.

Het is al met al de vraag of de stelling “Dijkgracht Oost is de enige reële optie” stand kan houden.

Inspraak en participatie

In de notitie zegt het college de onvrede van de buurt over de besluitvorming te begrijpen. Maar volgens het college was de buurt wel “vanaf de totstandkoming van de ruimtelijke visie actief betrokken”. Het college erkent nu in ieder geval dat vóór de totstandkoming van de Ruimtelijke Visie omwonenden geen ruimte is geboden voor betrokkenheid. De Algemene Inspraakverordening geeft duidelijke richtlijnen hoe inspraak moet worden ingericht, en de zin ‘inspraak is regel, geen inspraak is uitzondering’ is een motto van het Amsterdamse participatiebeleid geworden. In dit geval is er in het hele traject, vanaf het allereerste begin tot de dag van vandaag, geen sprake geweest van inspraak in de zin van de verordening, met uitzondering van de procedure in 2018 ten aanzien van het fietspad. Daarbij was echter niet betrokken (ook nog niet bekend gemaakt) dat er ligplaatsen zouden komen en dat het fietspad de ontsluiting van deze haven zou zijn.

Aan het eind van het traject rond het opstellen van de Ruimtelijke Visie is een **informatieavond** georganiseerd waarin bewoners werden geïnformeerd over het gereed gekomen plan. Daar werd hen tegelijkertijd verteld dat er, anders dan uitdrukkelijk beloofd, ook ten aanzien van de Ruimtelijke Visie géén inspraak zou worden geboden. De gemeenteraad nam vervolgens de ruimtelijke visie ter kennisneming aan (wijdde er geen woord aan) en toen stond het hele plan dus vast. Bewoners hebben ook daarna nooit ervaren dat ze “actief betrokken” werden. Het college wijst er in de notitie op dat er sinds 2021 verschillende inhoudelijke sessies zijn georganiseerd voor reders, ondernemers en omwonenden. De paar bijeenkomsten die er zijn geweest waren moeizaam, gezien het feit dat de gemeente uitging van een vaststaand plan en de bewoners over de uitvoering ervan werden geïnformeerd. Informatie verstrekken, “zenden”, is geen inspraak. Voor een overzicht van de gang van zaken verwijzen wij naar de notitie van BO1018 uit mei 2021: *van frustratie naar participatie* “. Ook deelname aan de klankbordgroep kan niet als ‘actieve betrokkenheid’ worden gezien. Dat blijkt ook duidelijk uit het door het bestuur opgestelde kader voor deze klankbordgroep (zie bijlage, het memo van Micha Mos “*participatie klankbordgroep Dijkgracht Oost*” van 14 juni 2022). Een paar alinea’s ter illustratie:

De invloed die de klankbordgroep op het project heeft is beperkt. Dat komt omdat bestuurlijk al besloten is over de komst van de ligplaatsen, de aanleg van het fiets- voetpad en de groencompensatie. (...)

Waar is de klankbordgroep wel voor bedoeld?

De klankbordgroep is een verlengstuk naar de buurt. Het biedt de mogelijkheid om de buurt juist te informeren over de ontwikkelingen aan de Dijkgracht Oost en daarmee een tegengeluid geven aan de berichtgeving van voornamelijk het Eilandenoverleg; (...)

De klankbordgroep heeft mogelijk de verwachting dat er nog ruimte is voor aanpassing van de projectscope. Dat is gelet op de uitgangspunten en de vastgestelde ruimtelijke visie niet het geval. Tijdens de eerste bijeenkomst met de klankbordgroep staan we stil bij de verwachtingen van de klankbordgroep en bespreken we met de leden de verdere invulling (o.a. welke vragen/zorgen leven er, welke thema’s vindt de buurt belangrijk). De eerste bijeenkomst kan nuttige inbreng leveren voor het participatieplan.

Deze teksten laten zien dat het bestuur met de klankbordgroep niet de intentie had om daadwerkelijk inspraak te bieden en ook niet om actieve betrokkenheid en participatie van de buurt te stimuleren. Er is ook nooit iets gebleken van een participatieplan. Maar er was ook niets om over te participeren.

Wat is nodig: Een objectieve inventarisatie en een inzichtelijke algemene belangenafweging voor het conceptbestemmingsplan in procedure gaat

Er is dus nooit enig open debat geweest over het hele plan. Er heeft nooit een behoorlijk inspraaktraject plaatsgevonden. En dus is er nooit een inventarisatie geweest van alle elementen die een rol spelen en alle belangen die daarbij komen kijken. Zonder een concreet en objectief beeld van waar de plannen toe leiden kan er geen behoorlijke afweging plaatsvinden.

Opmerkelijk is dat in de recente notitie (4 april 2023) van het dagelijks bestuur (*Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan Dijkgracht Oost en aanmeldnotitie MER*) er wel aandacht wordt besteed aan de zorgen van bewoners over de stapeling van overlast. Men schrijft:

Zorgen en weerstand in de buurt

(...) Er is angst voor het verlies van groen, van het vrije, ruime uitzicht maar vooral ook voor geluidsoverlast door de toename van het aantal vaarbewegingen en de overslag van goederen. Daarbij speelt mee dat bewoners bang zijn voor stapeling van geluid (rondvaartboten, dekschuiten, overslag, gemeentelijke veegwagens, verhoging van de snelheid op het spoor) dat ieder op zich niet veel geluidbelasting geeft maar alles bij elkaar leidt tot een mogelijk onaanvaardbaar hoger geluidsniveau.

Deze alinea geeft een vrij goede, zij het toch nog onvolledige, samenvatting van de zorgen van de buurt. Waarom zet het college deze punten van zorg hier zo precies onder elkaar? Niet blijkt dat deze inventarisatie bij het bestuur tot enige reflectie leidt. Ook blijkt niet dat het bestuur die concrete en onderbouwde angst van bewoners serieus neemt, en dat men voornemens is een concrete inventarisatie te doen om daar ook gevolgen uit te trekken. Wil het bestuur zich serieus afvragen of met deze stapeling de situatie en de leefomgeving voor omwonenden nog wel acceptabel is? Is men bereid om te onderzoeken of die toekomstige situatie, afgewogen tegen helder uiteengezet nut en noodzaak, tot aanpassingen in het plan zou behoren te leiden?

Het is die afweging die in onze ogen dient plaats te vinden voordat een concept bestemmingsplan in de formele besluitvormingsprocedure kan worden gebracht.

Voorstel inspraakprocedure of uitgebreide technische sessie

Wij hebben eerder aangetoond dat het algemene besluit dat er een ligplaatsencluster in de Dijkgracht moet komen, genomen is zonder de benodigde openheid, zonder enige inspraak en zonder enige inventarisatie van gevolgen voor de leefomgeving van bewoners, en dus ook zonder enige afweging van belangen. Die omstandigheid maakt dat het onderliggende besluit alleen al daarom een basis mist. Als de gemeente de eigen uitgangspunten van inspraak en participatie serieus neemt, dan moet er een stap terug worden gedaan om dat wat in het verleden is overgeslagen, alsnog goed te maken.

Een inzichtelijke algemene belangenafweging is nog altijd noodzakelijk. Dat zou bijvoorbeeld gedaan kunnen worden op basis van een volledige inspraakprocedure. Het kan in ieder geval niet gebeuren als een traject aan de hand van de binnengekomen zienswijzen op het bestemmingsplan. Immers: de bestemmingsplanprocedure is per definitie inhoudelijk beperkt (het gaat alleen over het bestemmingsplan), en de algemene belangenafweging vergt nu juist het betrekken van alle elementen die in dit dossier een rol spelen. Dus ook zaken die niet onder het bestemmingsplan vallen.

Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn dat gemeente en bewoners gezamenlijk een brede technische sessie organiseren. Een dag of meer dagen waarin deskundigen en betrokkenen op alle aspecten van het plan informatie geven, belangen toelichten, onderzoeken en cijfers presenteren en al het andere dat zinvol is om een beeld te krijgen welke concrete gevolgen van het project te verwachten zijn en waar dus helder kan worden hoe en in welke mate betrokkenen (bewoners maar ook anderen) in hun belangen worden geschaad.

Graag zouden wij onze meer concrete gedachten hierover op korte termijn met u en anderen delen. Essentieel is natuurlijk het inzicht dat een dergelijke exercitie, als daar aanleiding voor is, ook zou moeten kunnen leiden tot aanpassing van de plannen. In dat licht kan het niet anders dan dat dit traject plaats vindt voordat het concept bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

Wij hopen dat u, leden van de stadsdeelcommissie, de hierboven naar voren gebrachte punten begrijpt of zelfs navoelt en het belang inziet van een dergelijke inhaaloperatie.

En ook hopen wij dat u inziet dat het eerder unaniem aangenomen advies feitelijk nog niet door het bestuur is beantwoord, en dat er dus vooralsnog geen reden is om tot een ander advies te komen.

Met vriendelijke groet,

Werkgroep Dijkgracht Oost en Buurtorganisatie 1018
info@buurtorganisatie1018.nl

Verwijzing naar achterliggende stukken / bijlagen:

Tav niet kloppende onderbouwing verwijzen wij naar

- * notitie van Werkgroep Dijkgracht Oost en Buurtorganisatie 1018 30 maart 2023:
Dijkgracht Oost: informatie verre van volledig – pagina 4, 5 en 6
<https://static1.squarespace.com/static/5427ba88e4b06b86fdab08dc/t/644639f79f4e0f16c8b6e5c0/1682323960528/Dijkgracht+Oost+informatie+verre+van+volledig.pdf>
- *** **Bijlage1:** vragen en antwoorden – correspondentie met coördinator ligplaatsen over niet kloppende cijfers benodigde ligplaatsen

Met betrekking tot het geen-inspraak beleid verwijzen wij naar

- * Raadsadres van Eilandenoverleg en Buurtorganisatie 1018, 1 augustus 2022
(nooit reactie op ontvangen)
<https://static1.squarespace.com/static/5427ba88e4b06b86fdab08dc/t/62f7dee47c2a44568f013d5d/1660411621460/2022-08-01+Raadsadres+Eilandenoverleg+plannen+Dijkgracht+Oost.pdf>
- * notitie Buurtorganisatie 1018: **van frustratie naar participatie**, , mei 2021, pagina's 19 – 30.
<https://static1.squarespace.com/static/5427ba88e4b06b86fdab08dc/t/60a51d854dcb02030b0aa7b8/1621433734348/Van+frustratie+naar+participatie+--+twee+casussen+hoe+anders+-+mei+2021.pdf>
- *** **Bijlage2** Memo Micha Mos, 14 juni 2022 *participatie klankbordgroep Dijkgracht Oost*