



## Memo

Aan Stadsdeelcommissie Stadsdeel Centrum  
Van Portefeuillehouder Micha Mos  
Kopie aan Raadscommissie Mobiliteit Openbare ruimte en Water  
Onderwerp Memo besluitvorming en afweging ligplaatsen Dijkgracht Oost  
Datum 13-12-2022

### Aanleiding

Het project Dijkgracht Oost is in voorbereiding. Dit project betreft de aanleg van een fietsvoetpad met de daarbij behorende kademuurvernieuwing en groencompensatie. Aansluitend wordt er op de locatie Dijkgracht Oost een ligplaatsencluster aangelegd voor o.a. grote passagiersvaartuigen.

Over de aanleg van het ligplaatsencluster zijn de afgelopen jaren meerdere besluiten genomen. Vanuit de bewoners rond de Dijkgracht en vanuit de stadsdeelcommissie Centrum is behoefte aan inzicht over de afwegingen die hebben geleid tot de keuze om op de Dijkgracht Oost een ligplaatsencluster aan te leggen.

Portefeuillehouder Micha Mos heeft deze memo toegezegd in de stadsdeelcommissievergadering van 12 juli 2022. Ook is daarbij afgesproken dat de inhoud van deze memo wordt besproken met de leden van de stadsdeelcommissie. Op 14 oktober 2022 heeft deze bespreking plaatsgevonden met stadsdeelcommissieleden Oostra-Malaver (GL) en Bartelmans (PvdA). De input van beide commissieleden is verwerkt in deze memo.

In deze memo komen de volgende onderwerpen terug:

- Waar liggen de bestuurlijke mandaten bij deze opgave?
- Welke besluiten zijn genomen en wanneer?
- Wat is de noodzaak voor ligplaatsen voor grote passagiersvaartuigen?
- Welke locaties waren in beeld voor een dergelijk ligplaatsencluster?
- Waarom is er gekozen voor de Dijkgracht Oost als ligplaatsencluster ten opzichte van de andere locaties?

### Besluitvorming

#### **Fiets- voetpad**

Het project Dijkgracht Oost betreft een gecombineerde opgave. Het definitief ontwerp van het fietsvoetpad is door het DB van stadsdeel Centrum vastgesteld in 2018. De stadsdeelcommissie heeft advies gegeven over dit ontwerp. Op het moment dat het definitief ontwerp van het fietsvoetpad voorlag, was bekend dat voor de realisatie van dit ontwerp het groen op de kade van de Dijkgracht Oost hiervoor moet wijken. Ook was bekend dat er mogelijk een beschermde vleermuissoort foerageert. Na het stadsdeelbesluit is uit onderzoek gebleken dat de gewone dwergvleermuis hier inderdaad foerageert. Om die reden is voor de aanleg van het fietsvoetpad groencompensatie nodig. In de huidige plannen is hiervoor een zogeheten plas-dras zone opgenomen. Voor deze compensatie is een ontheffing Wet natuurbescherming toegekend. Daarmee kan het eerder vastgestelde definitief ontwerp voor het fietsvoetpad worden gerealiseerd. Er is wel een nieuw kredietbesluit nodig, omdat in het huidige krediet geen rekening gehouden wordt met deze groencompensatie. Omdat het totaalbedrag boven de € 5 mln.

uitkomt, dient het college van B&W hier mee in te stemmen. Het college van B&W kan het DB van stadsdeel Centrum mandateren hierover te besluiten. Dit geactualiseerde kredietbesluit met integraal ontwerp fiets- voetpad, kademuurvernieuwing en groencompensatie wordt in 2023 aan het DB van stadsdeel Centrum aangeboden.

### **Ligplaatsencluster**

Het ligplaatsencluster komt voort uit het Programma Ven en is onder andere vastgelegd in de Nota Varen. Het mandaat voor de besluitvorming van het ligplaatsencluster ligt volledig bij het college van B&W. Dit heeft twee redenen. Ten eerste vallen alle activiteiten op het water (ongeacht welk stadsdeel) onder mandaat van het college. Ten tweede dient het ligplaatsencluster een grootstedelijk belang en is daarmee stadsdeel overstijgend. Het uitvoeringsbesluit van het ligplaatsencluster wordt eind 2023 aan het college van B&W aangeboden. Vooraf geeft het DB hierover een advies mee aan het college, waar de stadsdeelcommissie op kan adviseren.

Het fiets-voetpad doorloopt een ander besluitvormingstraject dan het ligplaatsencluster. In het ontwerp en besluit van het fiets-voetpad wordt wel rekening gehouden met de aanleg van een ligplaatsencluster in de toekomst.

### **Bestemmingsplan**

Voor de aanleg van een ligplaatsencluster op locatie van de Dijksgracht Oost is een nieuw bestemmingsplan nodig. Momenteel is het ontwerpbestemmingsplan in voorbereiding. Deze wordt begin 2023 ter inzage gelegd. De gemeenteraad besluit over dit nieuwe bestemmingsplan. Het DB en de stadsdeelcommissie adviseren over het ontwerpbestemmingsplan.

### *Ecologie*

In de huidige situatie is het spoortalud van de Dijksgracht Oost onderdeel van de ecologische structuur. De kade waar het fiets- voetpad wordt aangelegd en het ligplaatsencluster vallen hier buiten. Op 30 november 2022 wordt het nieuwe Beleidskader Hoofdgroenstructuur ter vaststelling behandeld in de gemeenteraad. In het nieuwe beleid is rekening gehouden met de door het college vastgestelde Ruimtelijke Visie voor de Dijksgracht Oost.

De plasdras zone en het spoorpark bieden in de toekomst kansen om een bijdrage te leveren aan de hoofdgroenstructuur.

Aangezien het fiets – voetpad en het ligplaatsencluster niet binnen de huidige en toekomstige Hoofdgroenstructuur vallen en de plannen op de kade van de Dijksgracht Oost passen in het huidige en toekomstige bestemmingsplan, hoeft de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) formeel niet op het ontwerpbestemmingsplan te adviseren. De raadscommissie MOW heeft tijdens de vergadering van 27 oktober 2022 gevraagd of het ontwerpbestemmingsplan desondanks toch aan de TAC kan worden voorgelegd. Dit zal worden gedaan.

### Besluitvorming stadsdeel Centrum

Het stadsdeelbestuur van stadsdeel Centrum wordt het komend jaar gevraagd in te stemmen met of te adviseren op de volgende punten:

- Voorjaar 2023: adviseren op het ontwerpbestemmingsplan voorafgaand aan de ter inzagelegging.
- Zomer 2023: in te stemmen met (of te adviseren op) het geactualiseerde uitvoeringsbesluit fiets-voetpad.
- Eind 2023: adviseren op het uitvoeringsbesluit ligplaatsencluster wat ter besluitvorming aan het college van B&W wordt voorgelegd.

### Relevante genomen besluiten

In het verleden zijn zowel in het stadsdeel Centrum als in het college van B&W en gemeenteraad meerdere besluiten genomen die betrekking hebben op het project Dijkgracht Oost.

- 2012: Motie stadsdeel Centrum: de deelraad "adviseert de aanleg van een ligplaatsencluster bij Dijkgracht Oost ter ontlasting van de Middenkom bij Centraal Station".
- 2013: Rapportage ligplaatsenregisseur "Locaties genoeg, Frustraties teveel". Hierin is Dijkgracht Oost genoemd als een geschikte ontwikkellocatie.
- 2013: Varen in Amsterdam 2.1, door de gemeenteraad<sup>1</sup>. Dit is het beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en pleziervaart.
- 2016: Watervisie Amsterdam 2040, door de gemeenteraad.
- 2016: Programmaplan Varen 2015 – 2018. Vastgesteld in de Gemeenteraad. Dit programmaplan geeft uitvoering aan het eerder vastgestelde beleidskader Varen in Amsterdam 2.1. In het raadsbesluit wordt expliciet ingestemd met de Dijkgracht Oost als te ontwikkelen ligplaatsencluster en hier wordt ook krediet voor beschikbaar gesteld.
- 2018: Vaststelling definitief ontwerp fiets- voetpad Dijkgracht Oost door het stadsdeel Centrum. Hier waren de groencompensatie en het ligplaatsencluster geen onderdeel van.
- 2019: Nota Varen Deel 1 (17-4-2019) door de gemeenteraad.<sup>1</sup>
- 2020: Nota Varen Deel 2 (20-5-2020) door de gemeenteraad.<sup>1</sup> In samenwerking met stadsdeel Centrum wordt de Dijkgracht Oost gerealiseerd. Hiervoor is reeds in Nota Varen Deel 1 een budget opgenomen
- 2022: Ruimtelijke visie Dijkgracht Oost (college van B&W).<sup>1</sup> Dit vormt de basis voor het nieuwe bestemmingsplan. Ook dit is ter advisering aan de stadsdeelcommissie Centrum voorgelegd. In de ruimtelijke visie zijn de groencompensatie, ligplaatsencluster en fiets- voetpad opgenomen.

Motie 974 "Quickscan Dijkgracht Oost 26 juni 2012" aangenomen in de stadsdeelraad Centrum. Met deze motie wordt het dagelijks bestuur opgedragen na te gaan -zo nodig met een quick scan- welke mogelijkheden er zijn om tegen de laagst mogelijke kosten te zorgen voor een weg op de Dijkgracht voor langzaam verkeer (fietsers, karretjes reiniging) en een minimale (tijdelijke)

---

<sup>1</sup> De Nota's "Varen in Amsterdam 2.1", "Watervisie 2040", "Nota Varen Deel 1", "Nota Varen Deel 2" en de "Ruimtelijke visie Dijkgracht Oost" zijn ter advisering aan de Stadsdeelcommissie Centrum (en tot 2018 de deelraad) aangeboden.

infrastructuur die nodig is om de Dijksgracht Oost te kunnen gebruiken als locatie voor rondvaartboten of andere vaartuigen.

#### 2013 rapportage ligplaatsenregisseur "Locaties genoeg, Frustraties teveel"

In deze rapportage wordt aangegeven op welke locaties een uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de verschillende type passagiersvaartuigen plaats kan vinden en hoe en op welke termijn dit kan worden uitgevoerd. Hierin is Dijksgracht Oost genoemd als meest voor de hand liggende ontwikkellocatie voor grote passagiersvaartuigen. Deze nota sluit aan op de nota "Varen in Amsterdam 2.1, beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en beroepsvaart".

#### Varen in Amsterdam 2.1, beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en pleziervaart

Vastgesteld door de gemeenteraad op 2 oktober 2013.

Inclusief moties gewijzigd vastgesteld door college van B&W op 19 november 2013.

In dit beleidskader is onder andere het voornemen om nieuwe toetreders tot de markt voor passagiersvaartuigen toe te laten en een betere ordening van het water (o.a. meer op- en afstapplaatsen en ligplaatsen) opgenomen als beleidsdoelstellingen.

#### Watervisie Amsterdam 2040

Vastgesteld door de gemeenteraad op 4 september 2016.

Eén van de speerpunten uit de uitvoeringsagenda van de Watervisie is het realiseren van nieuwe ligplaatsen voor rondvaartboten aan de 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."*

#### Programmaplan Varen 2015 -2018

Vastgesteld door de gemeenteraad op 10 februari 2016.

Dit programmaplan geeft invulling aan het beleidskader Varen in Amsterdam 2.1, inclusief de ontwikkeling van de Dijksgracht Oost als nieuwe ligplaatslocatie voor passagiersvaartuigen waarbij een krediet van 1,25 mln. euro is toegekend.

#### Vaststelling definitief ontwerp langzaam verkeersroute Dijksgracht Oost

Behandeld in de stadsdeelcommissie Centrum op 18 december 2018.

Het realiseren van ligplaatsen vormt geen onderdeel van het vastgestelde ontwerp van het fietsvoetpad. In de bij de stukken bijgevoegde memo zijn de plannen voor ligplaatsen aan de Dijksgracht Oost benoemd als toekomstige ontwikkeling waar bij de inrichting van de langzaam verkeersroute rekening mee wordt gehouden (voorkomen opbrekwerkzaamheden door kabels & leidingen).

#### Nota Varen Deel 1

Vastgesteld door de gemeenteraad op 9 mei 2019

Dit deel beschrijft maatregelen tegen drukte en overlast op het water en het nieuwe vergunningensysteem voor de passagiersvaart.

### Nota Varen Deel 2

Vastgesteld door de gemeenteraad op 20 mei 2020.

De Nota Varen Deel 2 gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen, ligplaatsen en goederenvervoer over het water. In deze nota wordt verwezen naar het reeds opgenomen budget voor de realisatie van ligplaatsen aan de Dijkgracht Oost.

### Ruimtelijke visie Dijkgracht Oost

Vastgesteld door college van B&W op 11 januari 2022.

In de ruimtelijke visie worden de verschillende ontwikkelingen in en aan de Dijkgracht Oost in samenhang besproken, waaronder de realisatie van 70 ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen en het fiets- voetpad. De ruimtelijke visie vormt de basis voor het nog vast te stellen bestemmingsplan Dijkgracht Oost. Op deze ruimtelijke visie is door de Stadsdeelcommissie unaniem positief geadviseerd. De commissie adviseert het college daarbij een klankbordgroep te vormen en het project gefaseerd uit te voeren. Het college heeft het advies betreffende de klankbordgroep overgenomen.

### **Noodzaak nieuwe ligplaatsen**

In de Nota Varen Deel 2 is vastgelegd dat in de Dijkgracht een ligplaatsencluster wordt gerealiseerd voor veertig grote passagiersvaartuigen. Dit gaat om ligplaatsen zonder op- en afstapvoorzieningen, waar de vaartuigen voornamelijk 's nachts liggen en worden opgeladen. Deze opgave komt voort uit een tekort aan ligplaatsen voor de passagiersvaart en is gebaseerd op de volgende beleidsdoelstellingen.

1. De gemeente ziet erop toe dat er in redelijkheid voldoende ligplaatsen beschikbaar blijven voor de passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning;
2. Het creëren van ruimte voor efficiënt medegebruik door andere reders door het verplaatsen van ligplaatsen op exclusieve locaties;
3. Minder statisch gebruik van het water van het Open Havenfront.

#### *1. Voldoende ligplaatsen*

Vanaf maart 2024 treedt de eerste tranche van het nieuwe stelsel voor exploitatievergunningen passagiersvaartuigen in werking. Er worden maximaal 550 exploitatievergunningen uitgegeven. Het aantal grote passagiersvaartuigen (>16 meter) zal naar verwachting stijgen van 115 nu naar 177 in 2030. Al deze passagiersvaartuigen hebben een ligplaats nodig. Ondanks het feit dat het aantal ligplaatsen in het Amsterdamse binnenwater beperkt is, spant het college zich in voor voldoende ligplaatsen voor passagiersvaartuigen met een exploitatievergunning. Voor passagiersvaartuigen tot ca. 16 meter bieden jachthavens een alternatief. Jachthavens zijn in de meeste gevallen niet ingericht op grotere passagiersvaartuigen.

#### *2. Efficiënt gebruik van op- en afstapplaatsen*

Amsterdam kent op dit moment elf zogeheten exclusieve locaties die door vier reders worden gebruikt. Deze liggen op aantrekkelijke locaties, waar veel passanten langskomen en waar ruimte is om grote groepen passagiers in- en uit te laten stappen. Deze op- en afstapplaatsen gaan in de toekomst ook door andere reders gebruikt worden. Het uitgangspunt hierbij is efficiënt ruimtegebruik. Bij tien van de elf exclusieve locaties zijn 87 ligplaatsvergunningen voor grote passagiersvaartuigen verleend. Als gevolg van medegebruik worden op- en afstapplaatsen intensiever gebruikt en is op deze locaties straks minder ruimte voor ligplaatsen.

Openbare op- en afstapplaatsen zijn bedoeld voor het incidenteel op- en af laten stappen door reders die geen eigen locatie hebben. Dit noemen we incidentele vaart. Hiervoor is het toegestaan om 15 minuten af te meren aan een openbare op- en afstap locatie. De reders die niet beschikken over een exclusieve locatie bieden hiervandaan (met ca. 64 vaartuigen) ook hun vaste tochten aan. De gemeente wil de overlast verminderen door deze reders een alternatief te bieden bij het Open Havenfront door hier nieuwe openbare op- en afstaplocaties te realiseren. Een deel van de ligplaatsen bij deze locaties moet daardoor verhuizen naar een andere plek, waaronder Dijksgracht Oost.

### 3. *Minder ligplaatsen Open Havenfront*

In 2012 is door stadsdeel Centrum een motie aangenomen voor minder statisch gebruik van het water nabij het Open Havenfront, Damrak en Rokin. Daarvoor zou een deel van de ligplaatsen moeten worden verplaatst naar een ander gebied. Op deze locaties zijn nu 65 ligplaatsvergunningen verleend voor grote passagiersvaartuigen. Een ander deel van de vloot zou 's nachts kunnen blijven liggen bij de op- en afstapplaats onder voorwaarde dat deze de volgende dag wel weer wordt ingezet en daar niet blijft liggen. Hierdoor worden onnodige vaarbewegingen voorkomen. Om efficiënt gebruik te maken van deze locaties, moet het aantal ligplaatsen daar worden teruggebracht van 1,8 ligplaats (op basis van 65 ligplaatsvergunningen) naar één ligplaats per op- en afstapplaats. Dat betekent dat tenminste 30 grote passagiersvaartuigen een alternatieve ligplaats moeten krijgen. Tegelijkertijd worden bij de nieuwe toekomstige niet openbare op- en afstapplaatsen ook ligplaatsen ingenomen.

### **Planning**

Vanaf 1 maart 2024 gaat het nieuwe vergunningstelsel voor de passagiersvaart in. De nieuwe toetreders moeten vanaf dan uitstootvrij varen. De reders die al varen moeten vanaf 1 januari 2025 uitstootvrij varen. Aangezien deze exploitatievergunningen om de twee jaar in tranches worden uitgegeven, zijn niet alle 40 ligplaatsen direct vanaf 1 maart 2024 nodig. Per 2024 zijn 13 extra ligplaatsen nodig en vanaf 2026 nog eens 11 extra. De vraag loopt stapsgewijs op tot 2030, met een behoefte van 40 ligplaatsen in 2030.

### Locatiekeuze en uitgangspunten

In 2013 is door de ligplaatsenregisseur een verkenning uitgevoerd naar geschikte locaties voor ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. In de eindrapportage "Locaties genoeg, Frustraties teveel" zijn vijf locaties genoemd die in theorie geschikt zijn om te ontwikkelen als ligplaatsencluster voor passagiersvaartuigen in het segment grote passagiersvaartuigen.

De Dijkgracht Oost is in de rapportage als meest wenselijke locatie uit het onderzoek naar voren gekomen om een ligplaatsencluster voor grote rondvaartboten te realiseren. De ligplaatsenregisseur (opsteller van het rapport destijds) adviseert de gemeente dan ook om dit ligplaatsencluster aan de Dijkgracht Oost te realiseren. De volgende uitgangspunten hebben meegewogen om tot deze conclusie te komen:

1. Geringe afstand tot het vaargebied om onnodige vaarbewegingen door de stad te voorkomen.
2. Een cluster biedt voordelen ten opzichte van meerdere kleinere locaties.
  - Lagere ontwikkel- en beheerkosten waaronder steigers en laadvoorzieningen.
  - Efficiënte bedrijfsvoering voor de ondernemer.
  - Goed alternatief voor de bestaande exclusieve locaties.
3. Bij voorkeur gelegen in een bewonersluwe omgeving.
4. Goede bereikbaarheid en veiligheid van de vloot.
5. Geen nautische belemmeringen.

Daarnaast is het uitgangspunt om het ligplaatsencluster voor minimaal 20 jaar in te richten. Voor de realisatie van het ligplaatsencluster wordt onder andere gekeken naar een vorm van aanleg, exploitatie en beheer door een marktpartij. Een exploitatieduur van minder dan 20 jaar levert geen rendabele businesscase op.

De in 2013 onderzochte locaties in de eindrapportage zijn:

- Dijkgracht Oost
- Marineterrein
- Johan van Hasseltkanaal
- Houthavens (Nieuwe Houthaven, Houthavens, Oude Houthaven)
- Entrepothaven

### Kenmerken per locatie

Van elk van de in 2013 onderzochte locatie zijn hieronder de kenmerken van deze locatie beschreven. Wanneer kenmerken in de tussentijd zijn veranderd, is dit ook aangegeven in de tekst om zo een actueel beeld van de locatie te schetsen.

Daarnaast zijn per locatie de voor- en nadelen voor een ligplaatsencluster benoemd. Deze tekst geeft inzicht in de afwegingen die in het verleden hebben meegewogen bij de keuze om op Dijkgracht Oost een ligplaatsencluster te realiseren.

### Dijkgracht Oost



De Dijkgracht Oost wordt aan de noordzijde begrensd door het spoor en aan de zuidzijde door Kattenburg en Wittenburg. Het groen op de kade verdwijnt vanwege de komst van een fietsvoetpad waarmee voor de nieuwe woningen op Oostenburg en achterliggende wijken een directere verbinding met Amsterdam Centraal en het centrum ontstaat. Het fietsvoetpad maakt de kade bereikbaar. De Dijkgracht Oost wordt sinds jaar en dag al gebruikt als ligplaats voor vaartuigen van waterbouwkundig aannemers die werkzaamheden in de binnenstad uitvoeren. Er is langs de kade ruimte voor in totaal 70 ligplaatsen, waarvan ca. 40 voor passagiersvaartuigen. De Dijkgracht Oost ligt dicht bij het vaargebied van reders.

#### *Voor- en nadelen*

De locatie Dijkgracht Oost is centraal gelegen en daarmee beperkt het onnodig veel vaarbewegingen naar de binnenstad. Ook is er op het water voldoende ruimte om een ligplaatsencluster aan te leggen, zonder nautisch belemmeringen te veroorzaken. Ook is het voordeel dat hier ruimte is voor de ontwikkeling van de noodzakelijke 40 ligplaatsen. Daarnaast is de Dijkgracht Oost relatief snel te realiseren. Aanvankelijk is uitgegaan van realisatie in 2024. Het fietsvoetpad is echter pas in 2025 te realiseren, omdat de groencompensatie meer tijd vraagt dan eerder gedacht. Momenteel wordt uitgegaan van realisatie in 2026.

Dijkgracht Oost ligt aan de rand van een bewoond gebied. De woningen zijn niet aangrenzend aan de kade, maar aan de overkant. Daarmee is het dus een relatief bewonerssluw gebied. De bevoorrading is ter plekke enkel mogelijk met kleine voertuigen (bakfietsen), omdat geen (zwaar) autoverkeer mogelijk is op het fietsvoetpad.



### Marineterrein



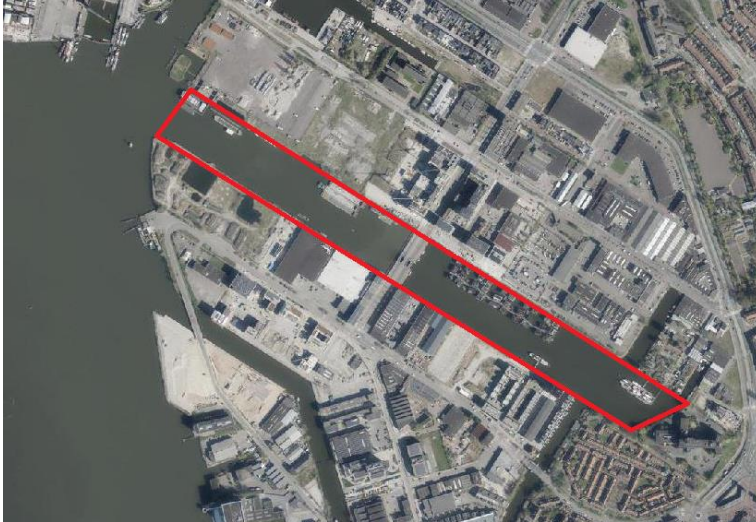
Tot 2015 was het Marineterrein volledig gesloten terrein in gebruik door Defensie. Sindsdien is het terrein deels openbaar geworden. Uiteindelijk wordt het grootste deel van het Marineterrein openbaar gebied. Het Marineterrein ontwikkelt zich stap voor stap naar een nieuw stadsdistrict met onder andere ruimte voor wonen, werken en recreatie. De noordkade ligt tegenover de woonboten van Dijkgracht West. Alle kades zijn eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf, net als de eerste 15 meter van het water vanaf de kade aan de zijde van Oosterdok. De kade tegenover Nemo ligt langs een drukke doorgaande vaarroute (Amstel – Nieuwe Herengracht- IJ). Ligplaatsen aan die zijde liggen in of vlakbij het doorvaartprofiel.

#### *Voor- en nadelen*

Deze locatie is erg centraal gelegen, wat veel extra vaarbewegingen tussen ligplaats en vaargebied voorkomt. Op het Marineterrein zijn momenteel geen bewoners aanwezig. In de toekomst gaat dit veranderen als dit gebied wordt ontwikkeld. Aan de noordkant zijn aan de overzijde woonboten gevestigd.

Nadeel van deze locatie is dat de westzijde dicht bij een belangrijke doorgaande vaarroute ligt en hierdoor tot nautische belemmeringen/ risico's kan leiden. Omdat deze kade en het water in bezit zijn van het Rijksvastgoedbedrijf is ontwikkeling van een ligplaatsencluster niet zomaar mogelijk. Daarmee is het niet tijdig beschikbaar.

### Johan van Hasselkanaal



Het Johan van Hasselkanaal is gelegen in Amsterdam Noord, centraal in Buiksloterham. In het rapport uit 2013 is een inschatting gegeven dat hier fysiek ruimte is voor ca. 20 grote passagiersvaartuigen. De locatie is inmiddels benut voor waterwoningen 'Schoon Schip' of onderdeel van andere planvorming en dus niet meer beschikbaar.

Om het IJ (Havenwater) te mogen oversteken naar stadsdeel Noord gelden voorwaarden:

1. Het vaartuig moet gecertificeerd zijn voor zone 3 om het IJ te kunnen kruisen (Landelijke wetgeving);
2. De schipper moet in het bezit zijn van een groot vaarbewijs of beschikken over een vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype.

Port of Amsterdam heeft eerder zorgen geuit over het realiseren van passagiersvaartuigen op deze locatie. Dit zou voor extra vaarbewegingen over het IJ zorgen op het nu al drukke vaarwater achter het Centraal Station.

#### *Voor- en nadelen*

De vaartuigen moeten op de heen- en terugtocht het druk bevaren IJ kruisen. Nautisch gezien is deze locatie daarmee erg ongunstig. Daarnaast is deze locatie inmiddels onderdeel van andere ruimtelijke ontwikkelingen en daarmee niet meer beschikbaar voor ligplaatsen voor passagiersvaartuigen.

## Houthavens (bestaat uit drie gebieden)

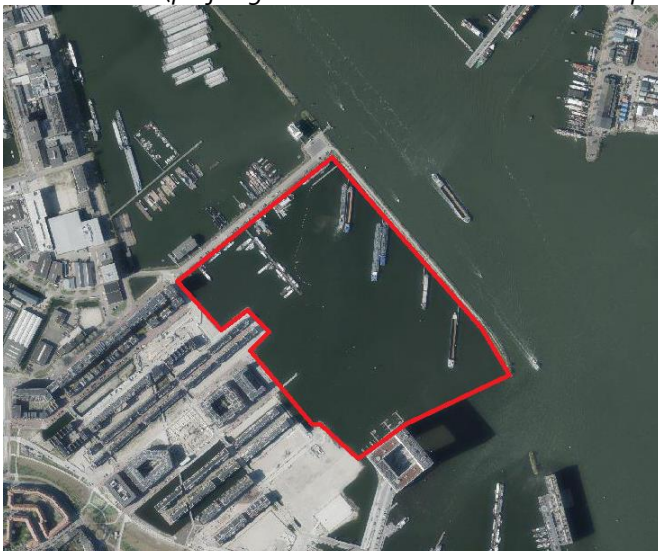
### 1 Nieuwe Houthaven



De Nieuwe Houthaven was in 2013 de eerste van drie locaties in de Houthavens die is onderzocht. Het water van de Nieuwe Houthaven valt in het beheergebied van Port of Amsterdam (PoA).

Het havenwater is bestemd voor havengebonden activiteiten. Denk hierbij aan op- en overslag van bulkgoederen. Daarnaast geldt er een invaarverbod voor pleziervaart en ook voor passagiersvaartuigen in de haven van Amsterdam. De ruimte in de kom van de Nieuwe Houthaven is gereserveerd als wachtplaats voor de binnenvaart. Hier mogen schepen voor een periode van 7 x 24 uur ligplaats innemen. Gezien de schaarse ruimte op zowel het land als op het water in de haven kunnen deze plekken niet elders worden gefaciliteerd. Op basis van het huidige gebruik is er geen ruimte op deze locatie voor ligplaatsen van passagiersvaartuigen. De Nieuwe Houthaven is gelegen in één van de ontwikkelgebieden voor de nieuwe woonwijk Haven-Stad. De gemeente wil vanaf 2029 gaan starten met de transitie naar woon-werkgebied.

### 2 Houthavens (projectgebied direct ten zuiden van de Haparandadam)



Het tweede onderzochte gebied in de Houthavens is de kom gelegen tussen het Pontsteigergebouw en de Haparandadam, tegen het recent ontwikkelde woongebied Houthavens aan. De afgelopen jaren is dit gebied veranderd van een havengebied naar een stedelijk gebied met de nadruk op wonen en werken.

Aan de binnenkant van het einde van de Haparandadam zijn nu ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Aan de zijde van de woningen en het Pontsteigergebouw komen de komende jaren ligplaatsen voor ongeveer 55 woonschepen. In dit water is geen ruimte voor ligplaatsen voor passagiersvaartuigen met als vaargebied het Amsterdamse binnenwater.

### 3 Oude Houthaven



Het meest zuidelijke gebied nabij de Houthavens betreft de locatie gelegen tussen de Silodam (oostzijde) en het Pontsteigergebouw (westzijde). Voor de ontwikkeling en herinrichting van de Houthavens moesten veel woonschepen tijdelijk worden verplaatst naar de Oude Houthaven. Wanneer projectgebied Houthavens gereed is, dan kunnen deze eigenaren een beroep doen op het terugkeerrecht. In de Watervisie 2040 (2016) is opgenomen dat een deel van deze ligplaatsen een rol kan spelen als alternatief bij verplaatsingen van woonboten door kadeherstel.

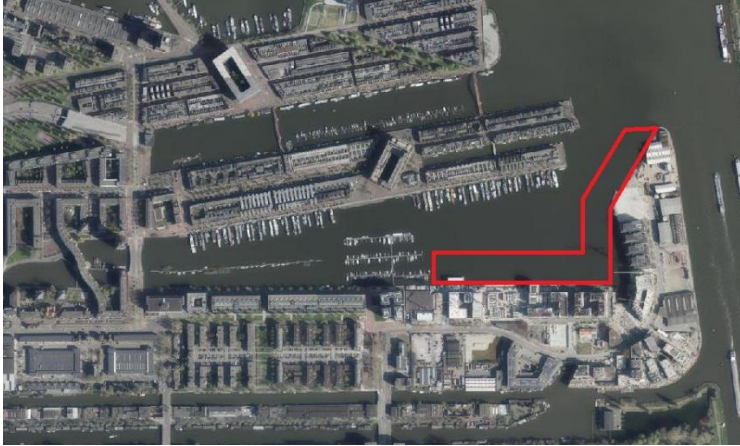
#### *Voor- en nadelen*

Een groot deel van het watergebied bij de drie locaties in de Houthaven is in beheer van Port of Amsterdam. Aangezien de aanleg van ligplaatsen voor passagiersvaartuigen geen havengebonden activiteit is, is het daar niet mogelijk. Bij de Oude Houthaven is geen ruimte voor een ligplaatsencluster. Ook is het gebied deels nog in ontwikkeling. Langs de kades komen in de toekomst woonboten te liggen.

De ligging zorgt ervoor dat de passagiersvaartuigen een relatief grote afstand over drukbevaren gebied moeten doorkruisen om bij de binnenstad te komen. Dit maakt de Houthaven nautisch gezien erg ongunstig voor passagiersvaart. Er is geen ruimte beschikbaar voor een ligplaatsencluster van 40 passagiersvaartuigen. Daar komt bij dat op de beperkte beschikbare ruimte woonfuncties hier mogelijk voorrang zouden moeten krijgen als wisselplek bij werkzaamheden aan kades.



### Entrepothaven



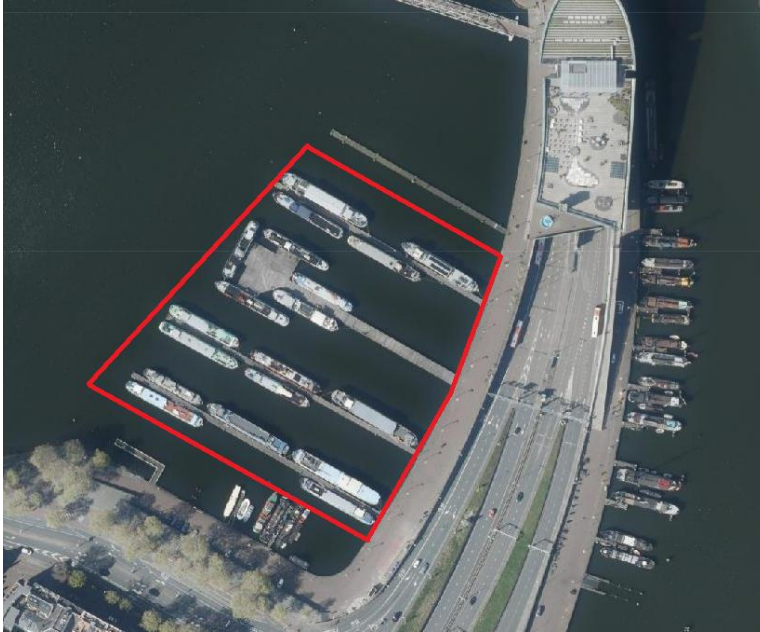
De Entrepothaven ligt aan de oostzijde van de stad, tussen het Borneo-eiland en Cruquiseiland in. De onderzochte locatie is de kade langs het Cruquiseiland van ca. 500 meter waarbij geen indicatie is gegeven voor het aantal ligplaatsen waarvoor op deze plek ruimte is. De locatie ligt niet in het vaargebied van de reders en ligt relatief ver van de binnenstad.

Waar in 2013 het Cruquiseiland voornamelijk industriegebied was is het de afgelopen jaar getransformeerd naar een woon- en werkgebied. Aan het horizontale deel van de L ligt nu een boardwalk in het water ten behoeve van recreatie. Daar kunnen geen passagiersvaartuigen worden afgemeerd. Het verticale deel biedt theoretisch ruimte voor enkele vaartuigen. De gebiedsontwikkeling langs de kade is zo goed als afgerond.

#### *Voor- en nadelen*

Het gebied is niet bewonersluw. Zowel aan de overzijde als langs de kade zijn woningen gelegen. Tevens geldt hier dat de vaartuigen een relatief lange afstand moeten afleggen over druk nautisch vaargebied. Het gebied aan de noordoostzijde is inmiddels grotendeels ontwikkeld. Hierdoor blijft op deze locatie niet veel ruimte over voor ligplaatsen.

### Charterhaven Oosterdok



De Charterhaven in het Oosterdok, gelegen in de waterkom aan de westkant van Nemo, is in 2013 niet beschreven in het rapport van de ligplaatsenregisseur. Deze locatie is in 2019 in beeld gekomen in verband met de beëindiging van de erfpachtovereenkomst voor een aantal waterpercelen en steigers in 2020. Met de huidige gebruikers is een huurovereenkomst gesloten tot 2030. Daarmee biedt deze locatie geen alternatief voor de ligplaatsen in Dijksgracht Oost, deze moeten immers vóór 2030 zijn gerealiseerd.

#### **Afweging en conclusie**

In het rapport het rapport "Locaties genoeg, Frustraties teveel" uit 2013 is het advies meegegeven om de Dijksgracht Oost te ontwikkelen als ligplaatsencluster. Dit werd destijds ondersteund door de wens vanuit het Stadsdeelbestuur van Stadsdeel Centrum. Dit besluit is daarmee in alle komende besluiten overgenomen, zoals in het begin van deze memo is weergegeven.

Een aantal jaar geleden is een tabel opgesteld waarin de verschillende kenmerken van de locaties tegen elkaar zijn afgezet. Met de tabel is destijds getracht in één overzicht de voor- en nadelen te tonen van de in de eindrapportage onderzochte locaties voor een ligplaatsencluster.

Locatie	Dijksgracht Oost	Marineterrein	Johan van Hasseltkanaal	Houthavens	Entrepot haven	Oosterdok
Ruimte voor grote rondvaartboten > 16 m	++ 240~400m	+ ~150m	++ 400m	++ 400m	++ 600m	++ ~500m
Woonwijk	+/-	+/-	+	--	--	+/-
Vermijden nautische knelpunten <sup>1</sup>	++	-	--	-	--	++
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

Van alle locaties in het rapport "Locaties genoeg, Frustraties teveel" (inclusief de aanvullende locatie Oosterdok) is de Dijksgracht Oost tot 2030 de enige geschikte locatie. Dit zit met name in de tijdige schikbaarheid, centrale ligging en de beperkte belemmering van het nautische verkeer.

Qua ligging in relatie tot het aantal bewoners in de directe omgeving zijn het Marineterrein en was het Johan van Hasseltkanaal weer wat gunstiger. Beide locaties zijn nautisch gezien echter zeer ongunstig, alsmede de beperkte ruimte voor de ligplaatsen. Voor de Houthaven en de Entrepothaven geldt dat zowel nautisch gezien als de ligging ten opzichte van bewoners ongunstig is.

De Charterhaven Oosterdok is in ieder geval tot 2030 niet beschikbaar en om die reden geen geschikte locatie voor deze opgave.

### Nieuwe locaties

Naar aanleiding van de ruimtelijke visie Dijksgracht Oost is in 2022 contact geweest met Port of Amsterdam over het havenwater (het IJ) achter het Centraal Station. Dit water ligt binnen het beheergebied van Port of Amsterdam. Port of Amsterdam heeft aangegeven dat er geen ruimte is op het havenwater voor passagiersvaartuigen. De reden hiervoor is dat de focus van Port of Amsterdam ligt op het 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.

In december 2021 is het concept uitvoeringsplan ligplaatsen voor passagiersvaartuigen besproken met de wethouder en portefeuillehouders. Tijdens dit gesprek hebben de portefeuillehouders aangegeven dat zij nu geen mogelijkheden zien voor nieuwe ligplaatsen in de stadsdelen. Dat komt omdat de druk op het binnenwater groot is en er veel verschillende claims om plek op het water zijn. Hierbij moet worden gedacht aan ligplaatsen voor woonboten, plek voor transport over water, zwemmen en waterrecreatie, ecologische oevers, zichtlijnen over het water. Vanwege het grootschalige kadeherstel zijn de komende jaren ook veel wissellocaties voor woonboten en andere vergunde vaartuigen nodig.