



Amsterdam, 20 december 2022

**Analyse Memo DB 13 december 2022 - documenten "relevante genomen besluiten" Dijkgracht Oost**

In het Memo van het Dagelijks Bestuur stadsdeel Centrum van 13 december 2022 wordt een lijst gegeven van documenten met 'relevante genomen besluiten'. Men schrijft het volgende:

*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 gemeenteraad1. 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. 1*
- 2020: Nota Varen Deel 2 (20-5-2020) door de gemeenteraad. 1 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). 1 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.*

In het Memo staat er vervolgens per document een korte uitleg waarom / waar het DB meent dat het om besluitvorming gaat.

Vanuit BO1018 hebben wij deze documenten nader bestudeerd, en ons in het bijzonder gefocussed op de vraag of, en zo ja waar, duidelijk sprake is van besluitvorming over het project een haven aan te leggen met ligplaatsen voor 40 grote rondvaartboten en plaatsen voor overslag voor 30 dekschuiten.

Onderaan de tekst hebben wij een aantal knipsels toegevoegd van relevante passages uit de documenten.

- 1 De lijst verwijst eerst naar een motie uit 2012 van de Deelraad Centrum. Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel wordt gevraagd om een quickscan, een onderzoek naar de mogelijkheid de Dijkgracht Oost te gebruiken als ligplaats voor rondvaartboten of andere boten, waarbij wordt genoemd een ligplaats voor woonboten. Van de quickscan is voor zover bekend nooit iets gekomen. (voor tekst van de motie zie knipsel)
- 2 Daarna wijst het memo naar een rapportage van de "ligplaatsenregisseur" uit 2013 (<http://verenigderederijenamsterdam.nl/wp-content/uploads/2014/09/Locaties-genoeg-frustraties-teveel.pdf>) waarin verschillende ligplaatsen in een plus en min matrix op geschiktheid worden beoordeeld.

Deze twee documenten kunnen in onze ogen so wie so niet als 'besluiten' worden gekenschetst.

Hierna wijst het Memo naar een aantal (beleids)notities door de jaren heen:

- 3 Nota Varen in Amsterdam 2.1 (2013, 51 pagina's) (<http://verenigderederijenamsterdam.nl/wp-content/uploads/2014/09/Nota-Varen-in-Amsterdam.pdf>)  
Hierin wordt in het heel niet gerefereerd aan Dijkgracht Oost en dus ook niet aan het plan om daar ligplaatsen te realiseren. Er staat alleen de niet heel heldere tekst dat de ligplaatsenregisseur in contact zal treden met een aantal relevante projectgroepen, waaronder Oosterdokseiland/Dijkgracht, "om tot een ruimtelijk kadeontwerp te komen dat de beleidsuitgangspunten uitvoerbaar maakt. Dat wil zeggen een ontwerp waarbij de (nacht)ligplaatsen ontkoppeld worden van de op- en afstapplaatsen (...) Voor de nachtligplaatsen zullen in beperkte mate binnen dit plangebied en verder daarbuiten nieuwe locaties worden aangewezen".
- 4 Nota Watervisie 2040 (2014, 124 pagina's). ([https://openresearch.amsterdam/image/2020/4/2/watervisie\\_amsterdam\\_2040\\_1.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2020/4/2/watervisie_amsterdam_2040_1.pdf))  
Hierin wordt aantal malen de mogelijkheid genoemd een deel van bestaande (nacht)ligplaatsen voor rondvaartboten uit het centrum te verplaatsen naar de Dijkgracht Oost. Deze gedachte staat wisselend geformuleerd als *ambitie*, als *wens* of als *agendapunt*. Ook staat er dat men alle ambities *samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden* wil realiseren. Hiervan is in ieder geval duidelijk dat daar, wat betreft bewoners, niets van terecht is gekomen. Zie een aantal knipsels hieronder.
- 5 Programmaplan Varen 2015-2018 (2016, 25 pagina's) (<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2016-6094/1/bijlage/exb-2016-6094.pdf>) geeft uitvoering aan nota Varen 2.1 (zie nummer 3 hierboven). In deze notitie wordt nu net gedaan alsof er inmiddels een besluit is genomen, omdat uiteengezet wordt hoe een en ander nu 'snel ontwikkeld' kan worden. De feitelijke ontwikkeling legt men bij de markt.  
*Om de hoofddoelen te bereiken gaan we de volgende inspanningen leveren: (...) Er komt een projectgroep die, in afstemming met stadsdeel Centrum, de snelle ontwikkeling van Dijkgracht Oost tot ligplaatslocatie mogelijk maakt (voor grote rondvaartboten). Het vervolgens verder ontwikkelen van deze ligplaatslocatie tot een haven laten we over aan de markt. (...) We stimuleren de ontwikkeling van grote kansrijke ligplaatslocaties zoals Dijkgracht Oost (...).*

Op pagina 22 staat onder de kop **Ambities** nog een schema waarin dit traject uiteen wordt gezet (zie knipsels)

6. 2018: Vaststelling definitief ontwerp fiets- voetpad Dijkgracht Oost door het stadsdeel Centrum. Ligplaatsen maakten geen deel van uit van dit project. Wel was het zo dat bewoners bij de presentatie van die fietspad-plannen aan de buurt tot hun verbijstering op die tekeningen ineens ligplaatsen ingetekend zagen op de tekeningen. De ambtenaren deden alsof dat al heel bekend was, en beaamden dat daar inderdaad ligplaatsen zouden komen voor rondvaartboten en dekschuiten, en ook vertelden dat dat besluit er gewoon al lag. Toen pas werd aan bewoners duidelijk, het leek wel haast per ongeluk, dat men bezig was met een giga groot project.
7. Nota varen Deel 1 (2019, 34 pagina's),  
[https://elektrischvaren.org/wp-content/uploads/2019/11/nota\\_varen\\_deel\\_1\\_toegankelijk.pdf](https://elektrischvaren.org/wp-content/uploads/2019/11/nota_varen_deel_1_toegankelijk.pdf)  
Het woord Dijkgracht komt in deze nota niet voor. Wel wordt er binnen het 'maatregelenpakket' (pag 18) gesproken over nieuwe locaties voor ligplaatsen voor de passagiersvaart.
8. Nota Varen Deel 2 (2020, 37 pagina's )  
[file:///C:/Users/Gebruiker/Downloads/nota\\_varen\\_deel\\_2\\_def.pdf](file:///C:/Users/Gebruiker/Downloads/nota_varen_deel_2_def.pdf)  
Daarin vindt men de zin (pag 15) : *De gemeente heeft al eerder aangekondigd dat er ongeveer veertig ligplaatsen voor het segment Groot bijkomen aan de Dijkgracht Oost in 2022.*  
Er is al budget gereserveerd.  
Vervolgens (pag 36) komt het onderwerp nog eenmaal voor, en wel onder hoofdstuk '**Investerings**'. Daar staat de alinea:  
**Ligplaatsen passagiersvaart Dijkgracht Oost**  
*In samenwerking met stadsdeel Centrum wordt de Dijkgracht Oost gerealiseerd. Hiervoor is reeds in Nota Varen Deel 1 een budget opgenomen van € 300.000 in 2019 en 2020.*  
Dat is alles. Wijst de tekst "heeft eerder aangekondigd" erop dat men suggereert dat er "eerder" al eens een formeel besluit is genomen? In hoeverre kan deze zin nu überhaupt als een 'relevant genomen besluit' worden gezien?
9. Tenslotte staat de Ruimtelijke visie Dijkgracht Oost op de lijst, vastgesteld begin 2022. Het is de concrete uitwerking van dit gigantische project. Voor het eerst staat helemaal op papier waar men al lang over praatte, namelijk wat er allemaal moet gebeuren, met deze haven en met nog veel andere onderwerpen. Voor het eerst staan de woorden 'dekschuiten' en 'overslag' op papier. De ruimtelijke visie wordt gepresenteerd als een nadere precieze uitwerking van een eerder genomen besluit. In die zin is het merkwaardig waarom de Ruimtelijke Visie als 'relevant besluit' wordt gepresenteerd. De Ruimtelijke Visie dient als de voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan.  
Terzijde zij hier nog vermeld dat er in dit uitwerkingsdocument nog wel een aantal opmerkelijke alinea's staat, waarin onjuistheden staan over de situatie en over het achterliggende proces, en ook worden reële zorgen van omwonenden gebagatelliseerd doordat niet harde, niet afdwingbare, vage en ongefundeerde voorspellingen en toezeggingen worden gedaan om de indruk te wekken dat die in de toekomst wellicht soelaas zouden kunnen bieden. Hier en daar wordt er wel op gewezen dat rekening moet worden gehouden met "het maatschappelijk draagvlak". Er wordt echter niet concreet ingegaan op de zorgen van bewoners over dreigende overlast, ic er wordt niet ingegaan op dat "maatschappelijk draagvlak".  
De nota eindigt met een opsomming van alle belangen. Bij de belangenafweging valt op dat de notie van belangen (zorgen over overlast) van de bewoners feitelijk niet tot enige aanpassing heeft geleid. De bewoners zijn in dit dossier geen partij en geen factor.  
Zie een aantal knipsels met commentaar hieronder.

## Bijlage:

### Ad 1: motie 2012



Gemeente Amsterdam  
**Stadsdeel Centrum**

Publicaties Stadsdeelbestuur 2012  
Stadsdeelraad  
Moties en amendementen  
26 juni 2012 - 4

---

Ingediend onder nummer	4
Motie van	De raadsleden Kramer, Van Oostveen (GroenLinks), Thijs Kleinpaste (D66) en Lahaise (PvdA)
Over	Bestemmingsplan Water: Dijkgracht Oost
Aan	De stadsdeelraad

Wij stellen voor dat de stadsdeelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum

Constateerende dat:

- de centrale stad heeft besloten thans af te zien van ontwikkeling van de onder haar bestuurlijke competentie vallende Dijkgracht Oost, tussen Mariniersbrug en Oostenburgereiland,

overwegende dat

- de Dijkgracht een natuurlijke maar nu nog ontoereikende verbinding vormt tussen Oosterdok en Oostenburg;
- deze route een belangrijke ontsluitingsweg gaat vormen voor het langzaam verkeer tussen het Centraal Station en het (toekomstige) woon-/werkgebied op het Oostenburgereiland;
- dit aansluit bij de wens van bewoners om een recreatieve fietsroute aan te leggen tussen Czaar Peterbuurt en CS/Oosterdokseiland;
- de Dijkgracht in potentie een aantrekkelijke (woon)locatie vormt voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen ter uitbreiding van het totale arsenaal en/of ter vervanging van opgeheven ligplaatsen elders in het stadsdeel,

voorts overwegende dat:

- het mogelijk is om onder 'oud recht' op deze geluidsbelaste locatie woonboten te situeren, mist de daartoe vereiste procedures tijdig in gang worden gezet;
- woonboten op deze locatie de aanleg vergen van een weg met passende infrastructuur die substantiële investeringen vraagt, maar mogelijk minder dan door de Centrale Stad voorzien;
- bedrijfsvaartuigen toe kunnen met een eenvoudiger en goedkoper infrastructuur, zeker als gekozen mocht worden voor een 'nachtstalling' voor rondvaartboten;
- het combineren en (slim) faseren van infrastructurele werkzaamheden (fietsverbinding met Oostenburg, ontsluiting 'Reiniging', e.d.) de kosten zou kunnen drukken,

ten slotte overwegende dat:

- het zinvol is (juist) in crisistijd kansen te benutten en te anticiperen op gewenste toekomstige ontwikkelingen,

besluit:

Het dagelijks bestuur op te dragen:

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

**Bovenstaande motie is aangenomen.**

## Ad 4 Uit Nota watervisie 2040 (2014)

PAG 11

### Uitvoeringsagenda 2016 - 2018

De komende 25 jaar willen we de ambities uit deze Watervisie Amsterdam 2040 samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden realiseren. Ook willen we op korte termijn al resultaten boeken. Daarom vindt u achter in deze Watervisie in hoofdstuk 3 de uitvoeringsagenda 2016 - 2018 met daarin de belangrijkste speerpunten voor het gebruik van het water voor de komende jaren.

Het betreft de volgende 23 agendapunten:

- (...)
13. Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland
  14. Verplaatsen deel (nacht)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar **Dijksgracht-Oost**
  15. Faciliteren nieuwe ligplaatsen passagiersvaart
  16. Realisatie nieuwe op- en afstapvoorzieningen

Pag 54

voor plezier- en passagiersvaart. We willen nog een aantal bruggen verhogen om het vaarverkeer beter over de binnenstad te spreiden. We willen de helft van de ligplaatsen van rondvaartboten uit het Open Havenfront, natte Damrak en Rokin verplaatsen naar de **Dijksgracht Oost**. We gaan door met de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad en door minder auto's aan de kade voegen we meer verblijfskwaliteit aan de grachten toe. We stimuleren bevoorrading van goederen over water in de binnenstad.

”

Pag 72:

### **Ambities**

Voor de binnenstad benoemen we de volgende ambities:

1. **Voorkomen en handhaven van overlast op het water**
2. **Oostelijke binnenstad: nieuwe publieke plek op het Marineterrein aan het Oosterdok**
3. **Oostelijke binnenstad: ontsluiten vaarrondje Marineterrein - Artis**
4. **Stadshart: verplaatsing deel ligplaatsen rondvaart van stadshart naar oostelijk deel **Dijksgracht****
5. **Stadshart: verplaatsing transferplek touringcars-rondvaart van Open Havenfront naar IJ of Oosterdok**

Pag 73

**Stadshart: verplaatsing deel ligplaatsen rondvaart van stadshart naar oostelijk deel [Dijksgracht](#)**

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, zodat het meer verblijfskwaliteit en allure krijgt en minder wordt gedomineerd door lig- en aanlegplaatsen van de rondvaart. Er dienen hier meer openbare open afstapplaatsen te komen. 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 [Dijksgracht](#) 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.

PAG 107

Jaar	Agendapunt (nr)	Portefeuille	Samen met	Dekking	Toelichting
2016	Ruimtelijk programma waterrecreatie IJburg en Zeeburgereiland (13)	RO	Prov. N-H, RWS en regio partners	Gebiedsontwikkeling IJburg & ZBE	Gestart met opstellen programma in 2016
	Verplaatsen deel (nacht-) ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar oostelijk deel <a href="#">Dijksgracht</a> (14)	Water en RO	BC Centrum	n.t.b.	Programmteam Varen is met voorbereidingen gestart in 2015
	Faciliteren nieuwe ligplaatsen	Water en	Jachthaven-	n.t.b.	Ontwikkeling nieuw

PAG 110

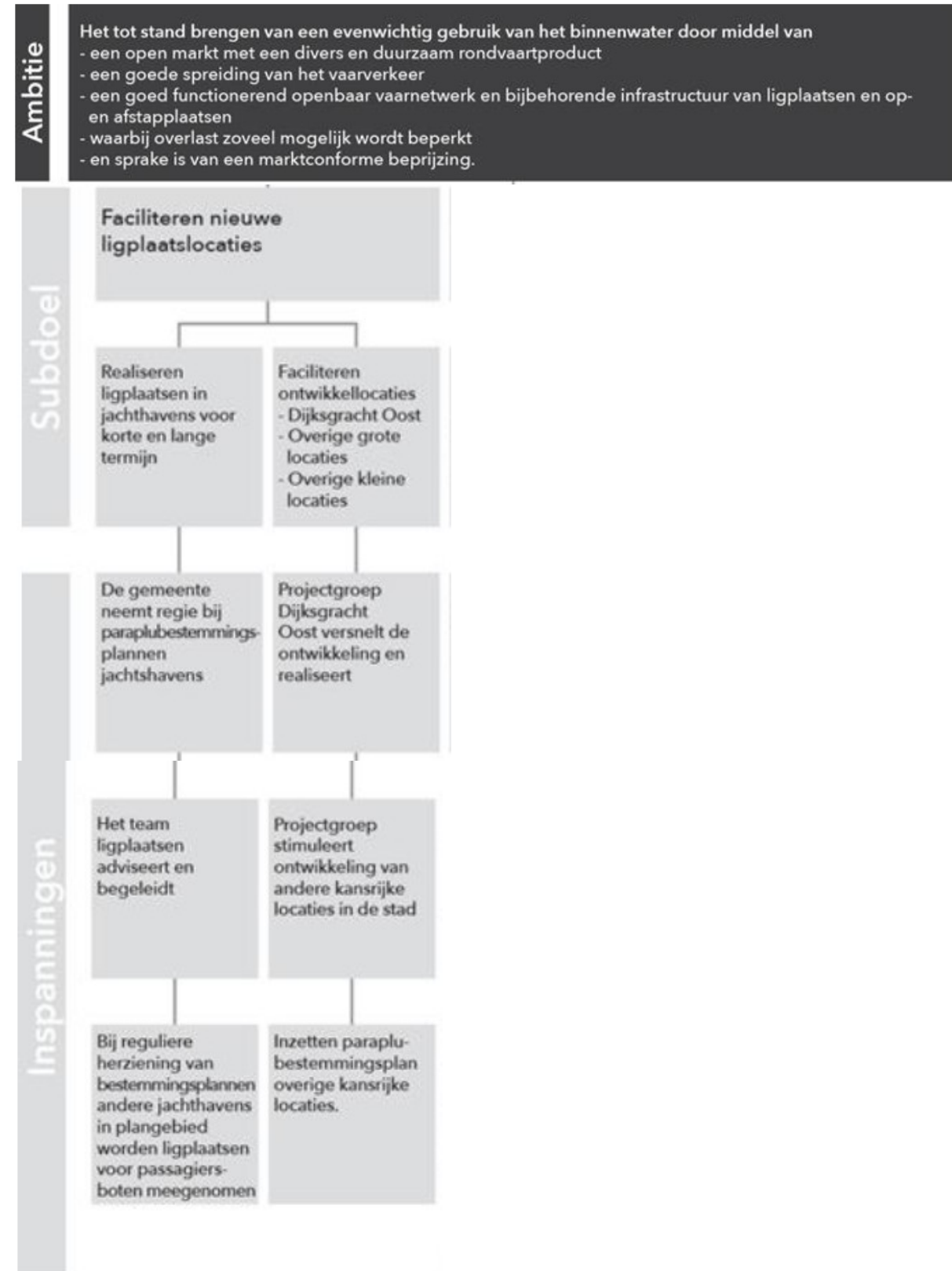
**14. Verplaatsen deel (nacht-)ligplaatsen rondvaart vanuit stadshart naar [Dijksgracht-Oost](#)**

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 Programmteam Varen - Passagiersvaart trekt dit (zie ook Programmaplan Varen - Passagiersvaart).

Initiatiefnemer: Portefeuille Water en RO

Samen met: bestuurscommissie Centrum

Is dit alles bedoeld als een voorstel waarover met de behandeling van de nota besloten moet worden? Zo ja, waarom is dat niet geëxpliciteerd en ook als zodanig behandeld, inclusief betrokkenheid van bewoners? Of zijn de alinea's bedoeld een update te geven, informatie dat men hiermee bezig is ("het programmteam varen is met voorbereidingen gestart in 2015")?



## Ad 9: ruimtelijke visie Dijkgracht Oost

Pag 21

Enkele woonbootbewoners ondervinden op dit moment al **overlast** van varende dekschuiten. Des te meer faciliteiten voor elektrisch laden voor materieel worden gerealiseerd, des te intensiever de Dijkgracht Oost door dekschuiten gebruikt zal worden. Het is van belang hierbij het maatschappelijk draagvlak in het oog te houden.

Pag 16

Fysiek is er op de Dijkgracht Oost ruimte voor maximaal 70 ligplaatsen. In de staf Dijkma van 28 september 2020 is ingestemd met de verdeling 40 ligplaatsen voor passagiersvaartuigen in het segment groot (lengte van 14-20 meter) en 30 dekschuiten voor het programma PB&K. Omdat er geen passagiers mogen op- en afstappen en bevoorrading vanaf het land beperkt blijft vanwege de ligging aan een toekomstig fiets- en wandelpad, is er een geringe kans op geluidsoverlast voor de omgeving.

Uit dit document blijkt ineens dat kennelijk in 2020 in de staf van de wethouder tot 'besluitvorming' is gekomen over overslag van materialen met de plaatsing van 30 dekschuiten. Vanaf ongeveer die tijd werd dit feit, zonder discussie of nadere onderbouwing, aan bewoners als 'een onomkeerbaar besluit' gepresenteerd. Ook staat hier dat er maar weinig kans is op geluidsoverlast. Volgende alinea's laten echter wat anders zien.

Pag 16

### 3.2.1 Ligplaatsen passagiersvaart

#### Noodzaak

Na de watervisie Amsterdam 2040 is in de Nota Varen Deel 2 in 2020 opnieuw vastgelegd dat in de Dijkgracht Oost een ligplaatsencluster wordt gerealiseerd ten behoeve van veertig (hoofdzakelijk) grote passagiersvaartuigen. Deze ontwikkelopgave komt voort uit een tekort aan ligplaatsen voor de passagiersvaart en is gebaseerd op onderstaande beleidsdoelstellingen.

Een vreemde alinea. Uit bovenstaand overzicht blijkt immers dat in de Nota Varen deel 2 helemaal niet 'opnieuw is vastgelegd'. Er wordt daar *voor het eerst* gerept over 'ongeveer' veertig ligplaatsen segment groot. Daar wordt gedaan alsof er eerder over besloten is, hetgeen niet het geval is geweest.

Pag 17

Realisatie van 1 ligplaatsencluster voor 40 grote passagiersvaartuigen heeft de voorkeur boven meerdere kleinere voorzieningen verspreid over de stad, o.a. omdat kosten voor aanleg en beheer van afmeervoorzieningen en laadinfrastructuur op meerdere plekken hoger zijn. Ook is (in de Nota Varen) aan de reders toegezegd, dat de vaartuigen zoveel als mogelijk op één plek kunnen blijven afgemeerd, zodat verplaatsing niet ten koste gaat van een efficiënte bedrijfsvoering.

Dit is een essentiële alinea. Er wordt gesproken over de "voorkeur" voor een grote cluster boven "meerdere kleinere plekken". Die afweging ligt dus simpelweg voor, en die zou per definitie onderdeel moeten zijn van het hele besluitvormingsproces. Hoeveel kosten brengt dat dan met zich mee, en ook: door wie zouden die gedragen moeten worden? Is het een publieke zaak, of liggen die kosten bij de commerciële ondernemers voor wie de infrastructuur beschikbaar moet zijn. En een zaak als deze is natuurlijk niet alleen een financieel vraagstuk. Hoe worden, bijvoorbeeld, belangen van omwonenden bij deze afweging betrokken?



Pag 18

Het uitvoeren van al die projecten vraagt om het vervoer van grote hoeveelheden bouwmaterialen en bouwafval. De stad moet ruimte kunnen bieden aan de toename van bouwterreinen, bouwlogistiek en tegelijkertijd bereikbaar en leefbaar blijven voor haar inwoners. Dit vraagt om een efficiënte afwikkeling van vervoer over land en over water. Om de kwetsbare infrastructuur in de stad te ontzien en hinder in de omgeving van bouwprojecten te beperken, is op stedelijk niveau besloten om bouwmaterialen zoveel mogelijk over water te vervoeren.

Pag 19 allerlei alinea's

Het PB&K is bezig met het opzetten van een productieketen waarin het gebruik van prefab onderdelen een zeer belangrijke rol speelt. Die moeten van een nader te bepalen locatie buiten de binnenstad worden aangevoerd. Vanwege het gewicht en de omvang van die prefab onderdelen is aanvoer van die onderdelen over water praktisch gezien de enige oplossing.

(...)

In het Westelijk Havengebied zijn enkele overslaglocaties gevestigd. Die maken het mogelijk om bouwmaterialen met vrachtwagens of binnenvaartschepen, die niet over de grachten kunnen varen, over te slaan op kleinere (en elektrische) vaartuigen die dat wel kunnen. Omdat het IJ een ontzettend druk bevaaren vaarweg is, is het vanuit overwegingen van veiligheid en efficiëntie niet wenselijk de benodigde hoeveelheid kleinere vaartuigen van het Westelijk Havengebied, over het IJ, naar de oostelijke binnenstad te laten varen. Daarom moet bij het transport over het IJ gebruik worden gemaakt van grotere vaartuigen. Dergelijke vaartuigen zijn echter door hun afmetingen niet geschikt voor het gebruik op de grachten in de binnenstad. Overslag van de prefab onderdelen in de omgeving van de binnenstad is dus noodzakelijk.

(...)

Het vaarwater van de Dijkgracht is uniek gelegen omdat het vanaf het IJ eenvoudig is te bereiken via het Oosterdok. Het relatief brede vaarwater van de Dijkgracht maakt deze locatie bij uitstek geschikt als transferlocatie en is om die reden onmisbaar in de bijna industriële productieketen die het PB&K voor de twee komende decennia aan het opzetten is.

Pag 20

Verder biedt een locatie aan de rand van de oostelijke binnenstad de mogelijkheid tot een kortere afstand tot projectlocaties. Gezien het gebruik van het water naar verwachting toeneemt, is dit voordelig omdat hiermee meer ruimte op het water beschikbaar komt voor andere vaartuigen. Een bijkomstigheid is dat dit de kosten voor bouwlogistiek over water drukt omdat deze deels bepaald worden door de afstand die vaartuigen moeten afleggen.

De afspraak is dat er 30 ligplaatsen voor PB&K worden gerealiseerd aan de Dijkgracht. Deze ligplaatsen zijn nieuw en niet opgenomen in de watervisie 2040 of de Nota Varen Deel 2.

Hiermee is duidelijk dat dit laatste punt, de dekschuiten dus, so wie so nooit ergens besloten is. Er ligt geen besluit voor, niemand is betrokken, er is geen enkele helderheid over geboden tot aan deze alinea in deze nota.

In de buurt leeft de angst dat een toename van overslag op het water van de Dijksgracht geluids- en andere overlast met zich meebrengt. Echter, door tijdens de besluitvorming over de Dijksgracht expliciet overslag te beperken of verbieden worden toekomstige ontwikkelingen m.b.t. transport en overslag over water onmogelijk gemaakt. Daarnaast is overslag logistiek gezien een dure activiteit; het is economisch gezien gunstiger om langer te varen. Overslag op de Dijksgracht Oost zal naar verwachting dus slechts incidenteel plaats vinden waardoor de verwachte overlast gering zal zijn.

Om overslag van water op water voor de toekomst te kunnen waarborgen is het nodig dit in de bestuurlijke besluitvorming van deze ruimtelijke visie mogelijk te maken en dit straks ook te vertalen in het bestemmingsplan. Hierbij dient dan wel oog te zijn voor het maatschappelijk draagvlak en kan er een beperking op de soorten van overslag of beperkingen in tijd vastgesteld worden. Zo kan er bijvoorbeeld in gebruiksvergunningen de verplichting worden gesteld dat zand en grind, et cetera niet als bulk maar alleen in Big Bags overgeslagen mag worden om hinder door geluid, stof en wellicht stof te voorkomen. De werkzaamheden van ProRail t.b.v. het emplacement Dijksgracht vallen hierbuiten.

### 3.2.4 Conclusie ligplaatsen bedrijfsvaartuigen

De Dijksgracht Oost is de enige locatie aan de oostzijde van de binnenstad waar een ligplaatsencluster voor grote rondvaartboten gerealiseerd kan worden en waar ook op- en overslag t.b.v. bouwlogistiek over water plaats kan vinden. Bouwlogistiek over water en de herstelopgave van PB&K worden zonder de op- en overslag locatie aan de Dijksgracht te afhankelijk van de overslaglocaties in het Havengebied en de doorgang in het Westerkanaal. Op de eerste plaats heeft dit een negatief effect op de veiligheid op het water. Daarnaast zorgt dit voor meer vaarbewegingen dan nodig op het almaar drukker wordende water.

Het toekomstig gebruik van met name de ligplaatsen voor dekschuiten is niet goed te voorspellen en hangt van veel factoren af. Hierom moeten toekomstige ontwikkelingen niet op voorhand onmogelijk gemaakt worden door overslag van water op water of tijdelijke opslag te verbieden. De realisatie van meer elektrische laadinfrastructuur komt de flexibiliteit ten goede maar brengt intensivering van gebruik met zich mee. Belangrijk is om bij keuzes over toekomstige ontwikkelingen het maatschappelijk draagvlak in het oog te houden.

Pag 22 ev Ook dit is een merkwaardige tekst: er is zoals nu duidelijk is nooit eerder gesproken over of onderzoek gedaan naar een locatie waar zowel rondvaartboten kunnen liggen als er plek is voor overslag. Het is een zin uit de grote tunnelvisie.

Er wordt uitgebreid aangegeven hoe veel en hoe intensief de Dijksgracht zal worden gebruikt voor grote boten en veel materiaal. Toch probeert men de concrete zorgen van bewoners te bagatelliseren, met de zin data overslag op de Dijksgracht slechts incidenteel plaats zal vinden, en ook dat toekomstig gebruik voor dekschuiten niet goed te voorspellen valt – al moeten daarom toch wel alle mogelijkheden open blijven.

De sussende teksten zijn ongeloofwaardig. Zo wordt enerzijds gesust (*“hierbij dient wel oog te zijn voor het maatschappelijk draagvlak en kan er een beperking op de soorten van overslag of beperkingen in tijd vastgesteld worden”*), en noemt men de mogelijkheid van bepalingen op merkwaardige details zoals overslag zand en grind in zakken). Anderzijds wordt uitdrukkelijk gesteld dat men het zich niet kan veroorloven beperkingen toe te zeggen (*Echter, door tijdens de besluitvorming over de Dijksgracht expliciet overslag te beperken of te verbieden, worden toekomstige ontwikkelingen mbt transport en overslag over water onmogelijk gemaakt”*)