

Advies Ligplaatsencluster Dijkgracht Oost
Aan College en Gemeenteraad Amsterdam, voor behandeling in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water d.d. 23 februari 2023
Ingediend door Arne Bartelsman (PvdA), Neeria Oostra Malaver (GroenLinks), Michel van Wijk (Bewoners Amsterdam)
Datum behandeling stadsdeelcommissie 21 februari 2023

Op de Dijkgracht Oost is een ligplaatsencluster (met overslag) voorzien voor 30 werkschuiten en als nachtstalling voor 40 rondvaartboten. Deze plannen hebben al een lang voortraject en uit het memo van het DB van centrum d.d. 13-12-2022, opgesteld op verzoek van deze stadsdeelcommissie, komt dit duidelijk naar voren.

Wat ook duidelijk naar voren komt, in dit memo en in eerdere behandelingen van dit punt in de stadsdeelcommissie, zoals in oktober 2021 toen de Ruimtelijke visie werd behandeld, en in juni 2022 toen de stand van zaken werd behandeld, is dat het betrekken van de buurt bij deze planvorming duidelijk tekort geschoten is. Dit is ook erkend door het DB in zijn advies aan het College op de Ruimtelijke Visie (oktober 2021).

Het blijft onduidelijk te herleiden wanneer er een exact besluit is genomen om te kiezen voor Dijkgracht Oost als ligplaatsencluster, en op basis van welk exact nut en noodzaak het getal van 70 boten naar voren is gekomen. Vanwege dit ‘rommelige’ proces is inspraak vanuit de buurt en buurtbewoners ook nooit goed mogelijk geweest. Dit terwijl het om een besluit gaat met ingrijpende gevolgen.

In de buurt rondom Dijkgracht oost hebben de plannen veel los gemaakt. Er zijn veel zorgen over overlast en leefbaarheid, zeker opgeteld bij andere geluidsoverlast, van het spoor, en mogelijke extra vaarbewegingen richting de Van Gendthallen. Dat deze zorgen breed worden gedeeld blijkt ook uit de demonstratie die op 28 augustus 2022 werd gehouden.

Naast de beschreven tekort geschoten participatie kent het project nog veel onduidelijkheden en roept het veel vragen op:

- Wat is de nut en noodzaak van het project tegen het licht van hoeveel ligplaatsen we hebben in de stad, in Centrum, hoeveel er nodig zijn en welke keuzes hierin worden gemaakt? Hoewel al langer aangekondigd is er nog geen ligplaatsenbeleid, wat in het kader van dit specifieke ligplaatsencluster heel relevant is.
- Is het bijvoorbeeld pure noodzaak om op deze plek 70 ligplaatsen te realiseren of kunnen dit er ook minder zijn? Wat zijn de consequenties bij het realiseren van minder ligplaatsen?
- Wat is de consequentie van vertraging? Ook de plannen voor Dijkgracht Oost lopen vertraging op, terwijl er vanaf 2030 een alternatieve locatie vrij lijkt te komen (charterhaven Oosterdok). Welke consequenties zouden er zijn als het ligplaatsencluster enkele jaren later tot stand komt?
- Welke andere mogelijke locaties zijn er? Aan het Oosterdok zijn ook mogelijkheden voor ligplaatsen, waarom zouden deze niet kunnen worden ingezet op termijn?
- Zal het voorziene park op terrein van ProRail er wel zeker komen en dan ook openbaar toegankelijk zijn?

Door het gebrek aan inspraak en de rommelige besluitvorming heeft dit project een valse start gemaakt. En dat is jammer want het tast het draagvlak aan voor een verdere beweging naar logistiek over het water. Iets wat in het belang is van de hele stad en zeker ook het Centrum, maar wel met een grote impact op de omwonenden en de aanwezige natuur. Daarom adviseert de stadsdeelcommissie om nu, vóór de bestemmingsplanwijziging, een grondige afweging te maken van de realisatie van dit project. Op basis van recente gegevens en met huidig relevant beleid in de hand.

De stadsdeelcommissie Centrum adviseert derhalve:

1. Duidelijk te onderzoeken en onderbouwen hoeveel ligplaatsen (zowel voor werkschuiten als voor rondvaartboten) nodig zijn in de stad, op basis van actuele gegevens en huidig relevant beleid, zoals het ligplaatsenbeleid.

2. Ook te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een spreiding van de benodigde ligplaatsen over meerdere locaties, en/of het veranderen van locatie naar bijv. de locatie charterhaven Oosterdok met een tijdelijke ad interim overbruggingsperiode.
3. Op basis van het onderzoek in punten 1 en 2 een voorstel te doen aan de gemeenteraad en stadsdeelcommissie Centrum vóórafgaand aan de wijziging van het bestemmingsplan.
4. Bij een project met deze impact op de buurt, zowel qua langdurige werkzaamheden als qua verhoogde geluidsniveaus na realisatie, alsook de impact op de huidige flora en fauna, de belangen en de inbreng van de buurt beter mee te nemen dan tot nog toe het geval is geweest. Zoals de stadsdeelcommissie ook in het kader van de Ruimtelijke Visie heeft geadviseerd, kijk bijvoorbeeld of de uitvoering gefaseerd kan worden uitgevoerd waarbij steeds in de gaten wordt gehouden hoe de overlast is en wat het effect op de natuur is.