



Motie van de raadsleden Kleinpaste (D66), Van Oostveen, Nuijens (GroenLinks), Lahaise en Noyon (PvdA) over Bestemmingsplan Water: Toekomstige op- en afstaplocaties en -voorzieningen, stadsdeelraad 26 juni 2012

Wij stellen voor dat de deelraad het volgende besluit neemt:

De raad van Stadsdeel Centrum,

Constaterende dat

- de raad begin 2006 de Visie op het Water heeft vastgesteld en vervolgens heeft ingestemd met het Steigerplan,
- de kerndoelen uit de Visie op het Water een publiek belang dienen, waaronder
 - . het verbeteren van het zicht op en het contact met het water,
 - . het stimuleren van schoon openbaar vervoer en vrachtvervoer over water, ter ontlasting van het vervoer over de weg,
- niet alle ontwikkelingen verlopen overeenkomstig de aannames en verwachtingen van de raad, zoals hieronder aangegeven:
 - . het beoogde OV komt niet goed van de grond, het toeristisch personenvervoer op rondvaartboten des te meer,
 - . het schone, elektrisch vervoer komt moeizaam op gang,
 - . er zijn weinig reders die gericht samenwerken met walvervoerders om de uitstoot van CO₂ en het aantal walverplaatsingen te verminderen, waardoor de totale druk op wal en water niet af- maar toeneemt en de intentie van kleinschalig, elektrische passagiers- en goederenvervoer verder uit zicht dreigt te raken;

Overwegende dat

- bestuur en raad hechten aan 'draagvlak in de buurt',
- de op- en afstaplocaties bij het Amstelveld en de Noordermarkt door een groot, resp. zeer groot aantal mensen niet wordt gewenst, ondermeer uit vrees voor overlast en de impact van grote stromen toeristen op beide pleinen,
- de tegenstanders (walbewoners, woonbootbewoners, ondernemers en andere belanghebbenden) vanuit een groot aantal verschillende belangen hetzelfde standpunt zijn toegedaan,
- het Bestemmingsplan Water geen bepalingen bevat, zoals met betrekking tot het soort boot dat mag aanleggen, of garanties kan geven voor het beheersen van (mogelijke) overlast,
- het zeer wel mogelijk is dat er in andere kaders, zoals de Verordening op het Binnenwater, instrumenten kunnen worden geschapen waardoor selectie aan de hand van overlast, duurzaamheid en OV versus toerisme wel mogelijk wordt,
- de handhaving van overlast op en aan het water nu al vaak zeer ingewikkeld blijkt, en de handhavingcapaciteit beperkt is;

Voorts overwegende dat

- de discussie over het horecabeleid en de vorig jaar gehouden conferentie over ‘zwerflawaai’ tot meer inzicht heeft geleid in de druk op het woon- en leefklimaat in de binnenstad en op genoemde locaties,
- deze locaties gelegen zijn aan de steeds drukker bevaren smalle Prinsengracht en dat er gereede zorgen zijn over het creëren van nieuwe ‘nautische’ knelpunten,
- eenrichtingsverkeer op de Prinsengracht in dit opzicht uitkomst had kunnen bieden, maar dat dit scenario, na signalen uit de branche, tot op heden niet tot stand is gekomen,
- vele door de rondvaart gebruikte locaties in deze stad de-facto functioneren als privé-voorzieningen, soms met reclame-uitingen en kaartverkoop;

Tot slot overwegende dat

- deze ontwikkelingen -zes jaar na vaststelling van de Visie- dienen te worden meegenomen bij de ultieme beslissing tot vaststelling van het Bestemmingsplan Water;

Spreekt uit dat

1. Het publiek belang van de kerndoelen van de Visie op het Water onverkort wordt onderschreven: centraal uitgangspunt van het Bestemmingsplan Water blijft het verbeteren en/of herstellen van de relatie tussen wal en water.
2. Eventuele toekomstige op- en afstaplocaties (bijvoorbeeld op de locaties Amstelveld en Noordermarkt) en uitbreiding van bestaande locaties pas worden overwogen als de volgende voorwaarden in acht zijn genomen:
 - Passagiers- en goederenvervoerders zetten in het Centrum alleen uitstootvrije en relatief stille schepen in;
 - Verzoeken om nieuwe locaties worden goed onderbouwd vanuit de branche en komen primair ten goede aan kleinschalig personenvervoer met een OV-karakter;
 - Er zijn juridische instrumenten ontwikkeld door het stadsdeel of andere bestuurslagen om te kunnen selecteren op de mate van uitstoot en op het OV-karakter van personenvervoer;
 - Er wordt lering getrokken uit informatie over de mate van overlast (hoe daarmee om te gaan) op reeds gerealiseerde locaties in de binnenstad;
 - Het handhavingsregime te water is aantoonbaar toereikend om overlast te voorkomen, resp. effectief terug te dringen;
 - Op de Prinsengracht (en qua drukte vergelijkbare grachten) wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, tenzij uit verkeerscirculatie-onderzoek-te-water blijkt dat dit onwenselijk is vanwege vooral nautische en milieutechnische redenen.
3. Voor het creëren van zichtlocaties en voor het eventueel realiseren van toekomstige op- en afstaplocaties (na toetsing aan de voorwaarden onder 2) geldt dat het verplaatsen van woonboten op vrijwillige basis dient te geschieden.

De raadsleden

Thijs Kleinpaste
 Andre Van Oostveen
 Jorrit Nuijens
 Joop Lahaise
 Rogier Noyon