

AANTEKENEN

Stadsdeelraad stadsdeel Centrum
Sector Bouwen en Wonen
Afdeling Ruimtelijk beleid
t.a.v. de heer N. Karsijns
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Tevens per koerier en fax 020 5524433*

Datum: 25 januari 2012
Inzake: Belangengroep Noordermarkt / Stadsdeel Centrum Amsterdam
Uw ref: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Water
Onze ref: 20111285/EU/WL
E-mail: unger@ungerhielkema.nl
*faxexemplaar zonder bijlagen

Geachte heer Karsijns,

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Water

Geachte heer Karsijns,

Namens circa 110 personen en ondernemers, wonend en/of werkend in de omgeving van de Noordermarkt te Amsterdam, waarvan de namen en adressen zijn vermeld op de aangehechte lijst (bijlage I), dien ik hierbij een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Water. Deze belanghebbenden zetten zich gezamenlijk in voor het behoud van de huidige (buurt-)functie van de Noordermarkt. Naar hun oordeel zal het realiseren van een op- en afstapvoorziening op de locatie Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt hieraan afbreuk doen.

Voor alle duidelijkheid: hoewel deze zienswijze wordt gegeven *namens elke op de lijst genoemde belanghebbende voor zich*, wordt deze groep van belanghebbenden hierna gemakshalve ook aangeduid als "Belangengroep Noordermarkt". De penvoerder van deze groep is mevrouw J.M. van Kasbergen, wonend Prinsengracht 39B, 1015 DL Amsterdam.

Samenvattend is de zienswijze gericht tegen:

- de functieaanduiding "specifieke vorm van water - op- en afstapvoorziening" (swa-0a) op het bestemmingsvlak in de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt;

mr. E. Bakhuis
mr. drs A.B. van Els
mr. C.G.P. Goudriaan
mr. H.M. Hielkema
mr. G.B.J.M. Spoormans*
mr. E. Unger

mr. F. El Kouri
mr. A.P. Gevaerts*
mr. J. Groenewoud
mr. A.M. Langeloo
mr. M.I.T. Manderfeld*
mr. B. Vanatova
mr. D. de Vries

mr. K. Deelen
mr. W.-J. Leenders

* vFAS Scheidingsbemiddelaar

CORRESPONDENTIE
Postbus 75170
1070 AD Amsterdam

KANTOORADRES
De Boelelaan 7
1083 HJ Amsterdam

T: +31(0)20 - 68 35 780
F: +31(0)20 - 68 91 098
www.ungerhielkema.nl

Stichting Beheer Dordengelden
ING 69.73.25.687

KvK-nummer: 34358214

- het aanmerken van de locatie Noordermarkt als bijzondere plek binnen de bestemming "Waarde-Landschap" (WR-L) die is toegekend aan het rak Prinsengracht tussen de Prinsensluis en de Brouwersgracht;¹
- het wegbestemmen van de twee historische schepen die nu op deze locatie liggen.

De ligplaatsen van deze woonschepen zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan. De Belangengroep Noordermarkt is van oordeel dat dit alsnog moet gebeuren door vergroting van het desbetreffende bestemmingsvlak tot de oppervlakte van beide woonschepen en aanduiding daarvan met de functie "woonschepenligplaats" (wl) en het aantal S/2.

In het navolgende wordt achtereenvolgens ingegaan op de ruimtelijke en stedenbouwkundige aspecten, verwacht gebruik van op- en afstapvoorziening Noordermarkt, geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeerskundige en nautische aspecten, planschade, handhaving, afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en overgangsrecht.

Ruimtelijke/stedenbouwkundige aspecten

Leefbaarheid Noordermarkt e.o.

Als enige onbebouwde, lommerrijke ruimte in de omgeving heeft de Noordermarkt nu een belangrijke buurtfunctie als plein waar omwonenden elkaar ontmoeten en recreëren, kinderen buiten spelen, jongeren en ouderen aangenaam vertoeven, buurtactiviteiten plaatsvinden etc. In de beleving van cliënten bestaat op dit moment een balans in het gebruik van de Noordermarkt voor de hiervoor genoemde activiteiten, inclusief het gebruik als stoffenmarkt op maandagochtend en als boerenmarkt op zaterdag. Dit (wankel) evenwicht is er ook tussen de woonfunctie en de horecafunctie van de aangrenzende bebouwing.

Cliënten voorzien dat die balans wordt verstoord en de buurtfunctie van de Noordermarkt verloren gaat, als ter plaatse een op- en afstapvoorziening komt voor passagiers- en goederenvervoer zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee zal de Noordermarkt verworden tot een toeristische entree voor de Noordelijke Jordaan.² Een doorgangsroute waar groepen toeristen zullen samenscholen, met daardoor aantrekkingskracht voor straatventers, straatartiesten en andere ongewenste ontwikkelingen als vervanging van buurtwinkels door souvenirwinkels, belwinkels, growshops e.d. Bovendien zal dit leiden tot het creëren van op toeristen gerichte voorzieningen op het plein en tot uitbreiding van terrassen en andere commerciële faciliteiten.

¹ De aanwijzing als bijzondere plek dient zowel in de verbeelding als in artikel 8.1 sub a van de Regels te worden geschrapt.

² Volgens de Toelichting (paragraaf 4.2.10) zijn de op- en afstapvoorzieningen gesitueerd "op logische plaatsen met als doel de voorzieningen in de buurt goed bereikbaar te maken en te ontsluiten over het water. Het gaat daarbij om publiekstrekkingen zoals ... de Noordermarkt/Westerstraat/Lindengracht."

Kortom, met een op- en afstapvoorziening op deze plek wordt de leefbaarheid van de Noordermarkt en omgeving opgeofferd aan het commerciële belang van de reders. De locaties voor de op- en afstapvoorzieningen zijn immers bepaald in nauw overleg met de reders en ondernemers die vergunning hebben om mensen en/of goederen over het water te vervoeren (bij de voorbereiding van het Steigerplan d.d. 22 januari 2008).

Naar verwachting zal de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt op den duur worden "geclaimd" door Canal Company, het bedrijf van de voorzitter van de Vereniging van Exploitanten van Vaartuigen in de Amsterdamse Grachten (VEVAG).³ In de Toelichting, paragraaf 2.1.2 (Relevant beleid) wordt verwezen naar de uitgangspunten van het Steigerplan. Eén van die uitgangspunten is "openbaarheid of gereguleerd medegebruik" van de op- en afstapvoorzieningen ten behoeve van (passagiers)vervoer. Gereguleerd medegebruik impliceert de mogelijkheid van een (hoofd)gebruiksrecht van een op- en afstapvoorziening voor één reder.

Van andere bij Canal Company in gebruik zijnde afmeervoorzieningen is bekend dat die in de loop van de tijd worden voorzien van ontsierende bouwwerken voor verkoop van tickets, dranken en versnaperingen, zoals onder meer bij het Anne Frankhuis, de Westermarkt en pal tegenover het Rijksmuseum. Ook bij de Noordermarkt moet voor een dergelijke ontwikkeling worden gevreesd.⁴

Uit de enorme belangstelling voor de website vriendenvandennoordermarkt.nl – sinds de lancering op 13 december 2011 hebben zich al ruim 4500 "vrienden" aangemeld – blijkt wel hoezeer de vrees voor ontwrichting van deze buurt onder de bevolking leeft. Een actuele vriendenlijst (stand d.d. 24 januari 2012) is bijgevoegd als bijlage 2. Ook de architect en publicist Leo Q. Onderwater heeft recentelijk, in NRC Handelsblad van 10 januari 2012, op dit risico gewezen (bijlage 3).

Ruimtelijke aspecten

Volgens paragraaf 4.1.3 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is de Noordermarkt ruimtelijk gezien eerder een stedenbouwkundige "restruimte", maar wordt deze driehoekige ruimte wel als plein ervaren vanwege de gesloten gevelwand aan twee zijden. Naar het oordeel van cliënten is de ervaring als plein mede het gevolg van de beschuttende werking van de twee historische schepen

³ Deze verwachting is uitgesproken door verschillende andere reders, die hier niet bij naam genoemd willen worden.

⁴ In de nota "Visie op het Water van de Binnenstad" uit 2006 staat dat een op- en afstapvoorziening gecombineerd met een verblijfsruimte dicht bij het water de kwaliteit van de pleinen Noordermarkt en Amstelveld verhoogt.

die aan de derde zijde van de driehoek liggen. Het wegbestemmen van deze woonschepen zal daarom afbreuk doen aan de pleinfunctie.

Een belangrijk ruimtelijk uitgangspunt van het bestemmingsplan Water is de beleving van het water te bevorderen door de ruimtelijke relatie tussen water en wal (weer) zichtbaar te maken. Om deze doelstelling te bereiken beoogt het ontwerp ontduiking mogelijk te maken, bijzondere plekken deels vrij te maken van ligplaatsen en in belangrijke zichtassen de relatie met het water te herstellen (paragraaf 4.2 van de Toelichting). De Noordermarkt is aangewezen als bijzondere plek om de relatie tussen wal en land te verbeteren en/of te waarborgen. Door het bouwen van een op- en afstapvoorziening zal deze locatie ook vanaf het water toegankelijk worden (paragraaf 4.2.3).

Het aanwijzen van de Noordermarkt als een plek met een bijzondere ruimtelijke relatie tot het water is vanuit historisch perspectief onzin. In een opinie op de website www.vriendenvandenordermarkt.nl legt prof. dr. V.T. van Rossem uit dat nooit een relatie heeft bestaan tussen de Noorderkerk en de Prinsengracht (bijlage 4).⁵

De aanleg van de Jordaan was een functioneel en zakelijk project. De Noorderkerk staat met de rug naar de gracht. In de Toelichting wordt de aanwijzing van de Noordermarkt als bijzondere plek en het realiseren van een op- en afstapvoorziening aldaar dus ten onrechte beargumenteerd met het belang dat is gediend met het behoud van het beschermde stadsgezicht en het behoud van de grachtengordel als werelderfgoed.

Wegbestemmen historische schepen

Om de relatie tussen het water en de Noordermarkt c.q. de Noorderkerk te versterken is daar in de verbeelding de dubbelbestemming "Waarde - Landschap" opgenomen. Om deze bestemming te kunnen realiseren zijn de ligplaatsen van de twee aanwezige historische (woon)schepen niet opgenomen. Volgens paragraaf 4.2.3 van de Toelichting is het noodzakelijk dat deze twee woonboten verplaatst worden.

Dit is in tegenspraak met het elders in de Toelichting (paragraaf 5.2.1 onder "Stedenbouw") vermelde, dat door de aanwezigheid van schepen de relatie met het water wordt versterkt. Bovendien, bij verwijdering van de twee schepen op deze plek blijft het zicht op het water belemmerd door de op dit deel van de Prinsengracht aan beide zijden van de rijweg geparkeerde auto's.⁶ Zelfs als de parkeerplaatsen hier zouden worden opgeheven, dan zou het zicht op het water

⁵ Prof. van Rossem is hoogleraar Monumenten en stedenbouwkundige vraagstukken van de periode sinds de 19e eeuw, in het bijzonder in de stad Amsterdam, aan de UvA.

⁶ De parkeerdruk ter plaatse is meer dan 95%!

alsnog worden belemmerd door constant aanmerende en manoevrerende boten voor passagiers- en goederenvervoer.

Het wegbestemmen van de schepen is temeer onbegrijpelijk, nu het behoud van historische boten in de binnenstad een beleidsdoelstelling van het Stadsdeel is (zie paragraaf 1.2.2 van de Toelichting). De wegbestemde woonschepen zijn door de Vereniging Historische Schepen aangemerkt als historisch vaartuig. De schepen dragen bij aan het beschermde stadsgezicht en het werelderfgoed. Ook om die reden is de keuze in het ontwerp voor verwijdering van deze schepen niet aanvaardbaar.

Daar komt bij dat de strook die volgens het ontwerp vrijgemaakt zou moeten worden onnodig lang lijkt. De wegbestemde historische schepen hebben een lengte van ongeveer 23 resp. 30 meter. Met de tussenruimte aan voor- en achterzijden gaat het om een strook van circa 80 meter lengte. Dat is tweemaal of viermaal zoveel als de volgens paragraaf 4.2.10 van de Toelichting geplande lengte van een op- en afstapvoorziening van 40 of 20 meter.

Alternatieve locaties op- en afstapvoorziening

De Belangengroep meent dat er geschikte alternatieven c.q. alternatieve locaties zijn voor een op- en afstapvoorziening in plaats van die aan de Noordermarkt. Ideaal is de bestaande steiger op de locatie:

- Keizersgracht ter plaatse van de Rode Hoed, een royale houten steiger, waar grote vaartuigen gemakkelijk kunnen aanmeren. Een trap naar de kade is aanwezig en de parkeerplaatsen zijn reeds opgeheven. De afstand tot de Noordermarkt bedraagt nog geen 200 meter, via de opgeknapte Prinsenstraat.

Andere locaties zijn:

- Brouwersgracht ter hoogte van de Herenmarkt (op circa 300 meter van de Noordermarkt). Ook daar is al een houten steiger aangebracht met als voordeel dat boten gemakkelijk kunnen aanleggen zonder manoevreren (anders dan bij een op- en afstapvoorziening).
- Prinsengracht ter hoogte van het Anne Frank Huis (op circa 350 meter van de Noordermarkt).
- De originele waterstoep op de hoek Prinsengracht/Brouwersgracht, tot voor kort in gebruik om personen af te zetten, maar inmiddels om onbekende redenen niet meer.
- Westerdok (op circa 350 meter van de Noordermarkt), ook voor vrachtvervoer per boot een uitstekende locatie vanwege de grote ruimte op de wal voor overslag en distributie van goederen.⁷

⁷ De kapitein van de enige vrachtboot die op dit moment in gebruik is heeft dit desgevraagd bevestigd.

Verwacht gebruik van op- en afstapvoorziening Noordermarkt

De Belangengroep constateert dat uit de door (of in opdracht van) het Stadsdeel opgestelde rapporten niet eenduidig de verwachte gebruiksfrequentie van deze op- en afstapvoorziening blijkt.

- Het Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Water, uitgevoerd door Tauw (bijlage 3 bij de Toelichting), neemt als uitgangspunt dat gemiddeld één rondvaartboot per uur zal aanleggen bij een op- en afstapvoorziening.
- Oranjewoud schat op basis van informatie van het Stadsdeel dat het gaat om acht aanleggende boten per uur (pagina 29 van de Aanvullende risicoanalyse planshade, bijlage 12 bij de Toelichting).
- In het Luchtkwaliteitsonderzoek Bestemmingsplan Water d.d. 21 maart 2011 en de aanvulling daarop d.d. 6 oktober 2011, beide uitgevoerd door Tauw (bijlagen 4 en 5 bij de Toelichting), wordt uitgegaan van zes boten per uur.
- Blijkens het rapport Effecten en acceptatie van het Steigerplan van LAGroup (bijlage 8 bij de Toelichting) zou door de reders zijn aangegeven dat zij verwachten dat het hier om vijf boten per uur gaat. Daarbij wordt gemeld dat de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt door een van de reders als drukste punt op het water in de Amsterdamse binnenstad is bestempeld.
- Het rapport Drukke op de Prinsengracht 2009/2010 van de Dienst Onderzoek en Statistiek (bijlage 7 bij de Toelichting) is gestoeld op feitelijke, herhaalde tellingen van vaarbewegingen in meerdere jaren. Daaruit blijkt dat op een slechte zomerdag (2010) zo'n 600 boten de Noordermarkt passeren en op een mooie zomerdag (zoals in 2003) bijna 800; daarvan is 25 % een rondvaartboot. Dat betekent dat hier per dag 150 tot 200 rondvaartboten varen, waarbij het zwaartepunt ligt tussen 14.00 en 17.00 uur. Dan passeren er gemiddeld per uur ongeveer 60 tot 70 rondvaartboten (figuur 1.5).

Bij de tellingen in het rapport Drukke op de Prinsengracht maakt de Belangengroep wel de kanttekening dat het Stadsdeel in paragraaf 7.5 van de Toelichting ten onrechte concludeert dat de zomerperiode van 2010 qua drukte op het water vergelijkbaar is met 2003 en 2004 of zelfs iets rustiger. Wordt bijlage 2 bij het rapport (weersinformatie 2003 en 2004) vergeleken met tabel 1.1 op pagina 11 van het rapport (weersinformatie 2009/2010), dan is evident dat de omstandigheden waarin de tellingen zijn uitgevoerd niet vergelijkbaar zijn.

Op de teldagen in 2003/2004 was het overwegend zonnig, droog en warm; op de teldagen in de zomer gemiddeld 26,5 °C. Op de teldagen in 2009/2010 daarentegen was het koeler met veel bewolking en regen; op de teldagen in de zomer gemiddeld 17 °C! Op zulke dagen blijft de pleziervaart weg. Ongetwijfeld is er bij slecht weer ook minder animo onder toeristen om een rondvaart te

maken. Dat de drukte op de Prinsengracht de afgelopen jaren wel degelijk is toegenomen ervaren cliënten dagelijks, zie bijlage 5.

Hoe dan ook, blijkens het rapport Drukke op de Prinsengracht is het op een zomerse dag bij de Noordermarkt een komen en gaan van rondvaartboten. Alleen dit rapport is tot stand gekomen op basis van feitelijke telling van het aantal varende boten per dag. De andere rapporten zijn gebaseerd op onrealistische veronderstellingen. Het is dan ook ridicuul te verwachten dat maar één (of vijf of zes) van die 60 tot 70 rondvaartboten per uur gebruik zal maken van de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt.

De onjuiste veronderstellingen van de diverse onderzoeksbureaus komen voort uit het feit dat het rapport Drukke op de Prinsengracht wel als bijlage bij de Toelichting is gevoegd (en in paragraaf 7.5 kort wordt besproken), maar uit de rapporten van die bureaus en uit de Toelichting zelf blijkt niet dat de tellingen van de Dienst Onderzoek en Statistiek als uitgangspunt zijn genomen bij de bepaling van de effecten van de op- en afstapvoorziening.

Pas na een zorgvuldig onderzoek met eenduidige cijfers over omvang en frequentie van het varende personen- en goederenvervoer ter plaatse van een in het bestemmingsplan opgenomen op- en afstapvoorziening kunnen de verwachte ruimtelijke effecten van deze planologische ontwikkeling in kaart worden gebracht. Nu die onderbouwing ontbreekt is het de Belangengroep een raadsel hoe het Stadsdeel tot de conclusie is gekomen dat het gebruik van de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt:

- qua geluidsbelasting voor omwonenden geen onevenredige hinder zal opleveren;
- nautisch gezien geen bezwaren zal opleveren;
- verkeerskundig geen problemen zal geven;
- de luchtkwaliteit niet zal schaden.

De beoordeling van al deze aspecten hangt immers nauw samen met de te verwachten intensiteit van het gebruik van de op- en afstapvoorzieningen. Op verzoek van omwonenden van het Amstelveld wordt door bureau Goudappel Coffeng in samenwerking met de Universiteit Twente een onderzoek uitgevoerd op basis van metingen, tellingen e.a. feitelijke gegevens waarin de effecten van uitvoering van het Steigerplan op al deze aspecten wordt onderzocht. Wanneer het rapport van dit onderzoek gereed is, zullen cliënten hierop terugkomen.

Geluidhinder

Met betrekking tot het milieuaspect geluidhinder is door bureau Tauw alsnog een akoestisch onderzoeksrapport opgesteld. Daarin zijn de gevolgen onderzocht van het realiseren van op- en afstapvoorzieningen voor de geluidsbelasting in

omliggende woningen en woonschepen. In dat rapport wordt ervan uitgegaan dat één rondvaartboot per uur zal aanleggen aan een op- en afstapvoorziening.

Wat betreft de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt komt Tauw aan de hand van geluidsmetingen tot de conclusie dat de richtwaarde uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (Hilv) met 3 dB zal worden overschreden (73 dB in plaats van 70 dB) in geval van luid sprekende of schreeuwende passagiers die op- of afstappen. Vervolgens wordt – volgens de Belangengroep ten onrechte – de conclusie getrokken dat die situatie normaliter niet zal voorkomen. Deze conclusie stoelt niet op enig feitelijk onderzoek en strookt niet met de ervaring van omwonenden.

Zoals hiervoor aangetoond is de veronderstelling dat slechts één van de 60 tot 70 rondvaartboten per uur die op een zomerse middag de Noordermarkt passeren zal aanleggen bij de op- en afstapvoorziening, niet realistisch. Nu er vanuit moet worden gegaan dat de op- en afstapvoorziening veel frequenter zal worden gebruikt, zullen opstoppingen ontstaan van rondvaartboten en sloepen⁸ met ronkende motoren. Geluidsoverschrijdingen veroorzaakt door de boten en hun passagiers zullen dus regelmatig voorkomen.⁹ De Belangengroep meent dan ook dat op basis van zorgvuldig feitelijk onderzoek opnieuw moet worden berekend welke geluidsbelasting de op- en afstapvoorziening zal veroorzaken.

Luchtkwaliteit

Ook het milieuaspect luchtkwaliteit is onderzocht door bureau Tauw. Dit onderzoek heeft specifiek betrekking op de gevolgen van het realiseren van de in het bestemmingsplan opgenomen op- en afstapvoorzieningen voor de luchtkwaliteit. Volgens de Toelichting is de conclusie van het luchtkwaliteitsonderzoek dat luchtkwaliteit daarbij geen knelpunt vormt. Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat zelfs als meer dan maximaal verwacht zou worden aan- en afgemeerd, de normen niet worden overschreden.

Clënten hebben ernstige twijfel over de waarde van de rapporten dd. 21 maart en 6 oktober 2011 van Tauw en over de conclusies daarin onder meer om de volgende redenen.

- Er is alleen onderzoek verricht naar de omvang van de emissies van fijnstof en stikstofdioxide (PM₁₀ en NO₂), terwijl volgens de Wet luchtkwaliteit ook de uitstoot van andere stoffen (benzeen, zwaveldioxide, lood, PM_{2,5} en koolmonoxide) dient te worden getoetst. Met name de uitstoot van PM_{2,5} (ultrafijnstof) levert zeer hoge gezondheidsrisico's op.

⁸ Sloepen met versterkte muziek en/of lallende opvarenden zijn een ware plaag voor de omwonenden.

⁹ Gelet op de aantallen boten die volgens het Luchtkwaliteitsonderzoek van Tauw en de Risicoanalyse Flanschade van Oranjewoud naar verwachting per uur zullen aanmeren kunnen de aantallen op- en afstappende passagiers bij de Noordermarkt oplopen tot circa 1700 per dag!

- Als één van de vijf onderzoekslocaties wordt locatie 46 uit het Steigerplan genomen (Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt), maar blijkens het rapport is gemeten op de "Prinsengracht, tussen Brouwersgracht en Herenstraat": een niet bestaande locatie.
- In de berekeningen wordt uitgegaan van de maximaal toegestane snelheid van 7,5 km/h, terwijl deze snelheid volgens cliënten geregeld wordt overschreden. Dit blijkt ook uit het rapport Drukke op de Prinsengracht.
- Zoals al vermeld blijkt uit dat rapport bovendien dat op zomerse middagen bij de kruising Prinsengracht/Brouwersgracht 60 tot 70 boten per uur varen (600 tot 800 per dag) waarvan een kwart passagiersvervoer is. Gelet op dit aantal van 150 tot 200 rondvaartboten per dag, zal het door Tauw berekende maximum aantal per dag van 187 (op locatie 46) – en dus de grenswaarde voor NO₂ – geregeld worden overschreden.
- In het aanvullend onderzoek zijn de maximaal toelaatbare aantallen boten alleen gebaseerd op de berekeningen voor NO₂ (jaargemiddelde grenswaarde). Daarnaast geldt een uurgemiddelde grenswaarde die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Dat is in het aanvullend onderzoek niet meegenomen. Ook is niet berekend wat de maximaal toelaatbare aantallen boten zijn voor PM₁₀ (jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden) of voor de andere wettelijk te toetsen stoffen.
- Volgens het onderzoek van Tauw duurt het aan- en afmeren gemiddeld zeven minuten per boot, waarbij in de zomer wordt uitgegaan van zes rondvaartboten per uur. Duidelijk is dat in dit onderzoek geen rekening is gehouden met de uit het rapport Drukke op de Prinsengracht blijkende piekbelasting. Daardoor zal op drukke momenten een rij van rondvaartboten ontstaan, die met draaiende motor wachten tot de op- en afstapvoorziening vrij is. De emissies zullen dan hoger zijn dan berekend door Tauw.
- Bovendien wordt in het rapport van Tauw uitgegaan van de emissie van (met een snelheid van 7,5 km/h) varende schepen en geen rekening gehouden met de hogere uitstoot (en concentraties) van schadelijke stoffen bij afremmen, gas geven en draaien door de schepen die aan- en afmeren bij de op- en afstapvoorziening.

Op verzoek van de Belangengroep heeft prof. dr. L. Reijnders, emeritus hoogleraar Milieukunde UvA, de beide rapporten van het luchtkwaliteitsonderzoek door Tauw becommentarieerd. Zijn commentaar d.d. 13 januari 2012 is bijgevoegd als bijlage 6. De onderbouwde conclusie van prof. Reijnders is dat de rapporten van Tauw rammelen en geen adequate basis zijn voor vaststelling van het Bestemmingsplan Water. Cliënten verzoeken u dit commentaar als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Verkeerskundige aspecten

Paragraaf 5.2.4 van de Toelichting bevat de volgende passage met betrekking tot de verkeerskundige aspecten:

"Vanuit het gebruik van de openbare ruimte voor op- en afstapvoorzieningen bestaan evenmin overwegende bezwaren. De voorzieningen zijn bedoeld voor het kort afmeren om personen en/of goederen van of aan boord te laten gaan. De rondvaartboten mogen er dus geen ligplaats innemen. De locaties zijn zodanig gesitueerd dat er aan de wal voldoende ruimte is om passagiers te laten op- en afstappen, zonder dat het ten koste gaat van parkeerplaatsen op straat of de verkeersveiligheid."

Hier wordt de suggestie gewekt dat de verkeerskundige situatie niet in geding komt na realisering van de op- en afstapvoorzieningen. Een onderzoek naar de verkeerskundige aspecten heeft echter niet plaatsgevonden.

Ter plaatse van de Noordermarkt zullen van de passagiersboten op- en afstappende voetgangers de Prinsengracht moeten oversteken tussen aan beide kanten van de rijweg, zij aan zij geparkeerde auto's en rijdend tweerichtingsverkeer. Nu is het daar al vaak erg druk door de combinatie van auto- en scooterverkeer, drommen voetgangers (marktbezoekers) en fietsers.

De ervaring leert dat toeristen die op de rijweg uit een bus of boot worden 'gedropt' in verwarring worden gebracht door het onoverzichtelijke fiets-, scooter- en autoverkeer en daardoor gaan samenscholen of juist uitwaaiëren. Op deze locatie is daar absoluut geen ruimte voor. De op- en afstapvoorziening tegenover de Noorderkerk zal dus tot onveilige situaties leiden door het dralen en oversteken van aankomende en vertrekkende passagiers.

Dezelfde problemen zullen zich voordoen bij het laden en lossen van goederen, indien de op- en afstapvoorziening voor goederenvervoer wordt gebruikt, zoals het Stadsdeel wenselijk acht. Daar komt nog bij dat de overslag van goederen vanaf een boot in een auto of op een heftruck of steekkar tot opstoppingen zal leiden. Ook naar deze effecten is geen verkeerskundige onderzoek gedaan.

Nautische aspecten

Uit de Toelichting met bijlagen valt niet op te maken wat de nautische gevolgen zullen zijn van realisatie van de op- en afstapvoorzieningen. Gegeven de grote aantallen boten op de Prinsengracht, vooral op zomerse dagen, zal het gebruik van de op- en afstapvoorziening bij de Noordermarkt tot grote nautische problemen leiden door wachtende en kerende boten in de gracht. Deze op- en afstapvoorziening is gesitueerd tussen woonboten, zodat die niet zonder draaien bereikbaar is. In de Toelichting is hieraan geen woord gewijd.

Op dit punt wekt pagina 9 van het rapport Effecten en acceptatie van het Steigerplan verbazing. Daar staat dat de reders hebben aangegeven dat op- en afstapvoorzieningen geen gevolgen zullen hebben voor het aantal vaarbewegingen. Dit is een merkwaardig standpunt, want afmeren is een extra vaarbeweging en vertrekken idem. Elke stop bij een op- en afstapvoorziening levert per rondvaartboot dus twee extra vaarbewegingen op. Dat zal iedere schipper bevestigen.

De Prinsengracht is nu al zeer druk bevaren met rondvaartboten en pleziervaartuigen. Extra afmeren en vertrekken zal dus onvermijdelijk leiden tot veel opstoppingen, nu de Prinsengracht ter plaatste te smal is voor de te verwachten extra vaarbewegingen; zie het commentaar d.d. 24 januari 2012 van mevrouw N.K. Schwippert, vaarschoolhouder en nautisch adviseur, (bijlage 7). De conclusie van deze deskundige is dat de Prinsengracht ter hoogte van de Noordermarkt een nautisch knelpunt zal worden bij realisatie van de op- en afstapvoorziening. Zij merkt deze locatie aan als nautisch ongeschikt daarvoor.

Er is geen feitelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van de geplande op- en afstapvoorzieningen voor het verkeer op het water. Alleen op basis van de mening van de reders, die direct belanghebbend zijn bij de komst van die voorzieningen, wordt in de Toelichting (paragraaf 7.6) geconcludeerd dat de effecten van de op- en afstapvoorzieningen op het aantal vaarbewegingen beperkt zullen zijn. In diezelfde paragraaf staat echter de tegenstrijdige (en veelzeggende) passage:

"Het Steigerplan leidt dus niet zozeer tot meer vaarbewegingen van commerciële vaart. Op een aantal nieuwe op- en afstaplocaties kan een toename in vaaractiviteit ontstaan doordat op locaties waar nu geen steiger is in de toekomst gehalteerd kan gaan worden. Welke locaties dat precies zijn en om welke aantallen vaarbewegingen het gaat, is niet op voorhand aan te geven."

Conclusie: hoewel het Stadsdeel geen inzicht heeft in het aantal vaarbewegingen als gevolg van nieuwe op- en afstapvoorzieningen, wordt wel gesteld dat de effecten op het aantal van vaarbewegingen beperkt zullen zijn. Deze redenering is volstrekt ondeugdelijk. Dit valt niet te scharen onder een zorgvuldige objectieve besluitvorming.

Schade voor omwonenden

Planschade onroerende zaken

De risicoanalyse planschade van 1 december 2010 bevatte nog geen onderzoek naar de planschade als gevolg van de op- en afstapvoorzieningen. Met het

aanvullende rapport van Oranjewoud van 24 oktober 2011 is deze omissie hersteld. De Belangengroep deelt de conclusies uit dat rapport echter niet.

De argumentatie op grond waarvan de conclusie wordt getrokken dat omringende onroerende zaken niet in waarde zullen verminderen, is onjuist. Voor het antwoord op de vraag of een eigenaar van een onroerende zaak planschade lijdt, is bepalend of als gevolg van een wijziging van het bestemmingsplan de onroerende zaak in waarde vermindert.

In plaats daarvan geeft Oranjewoud een oordeel over de planologische effecten van de aanwezigheid van een op- en afstapvoorziening. Oranjewoud meent dat deze effecten gering zijn, zodat van planschade ook geen sprake zal zijn. Dit is een onjuist uitgangspunt. Oranjewoud had moeten onderzoeken wat de aanwezigheid van een op- en afstapvoorziening betekent voor de waarde van omliggende woningen.

Bovendien heeft Oranjewoud de planologische gevolgen van de aanwezigheid van de op- en afstapvoorziening gebagatelliseerd. Wanneer de hiervoor genoemde nautische, verkeerskundige en milieukundige problemen zich realiseren, zal de chaos en hinder op het water en aan de wal onmiskenbaar leiden tot een daling van de waarde van het onroerend goed rondom de Noordermarkt. Oranjewoud noemt hinder vanwege "asociaal gedrag" een kwestie van openbare orde en niet van ruimtelijke ordening. Deze hinder en de daarmee gepaard gaande waardevermindering zal echter het direct gevolg zijn van de nieuwe gebruiksmogelijkheid, zodat die als planschade vergoed moet worden.

Alleen al de waarde van de woningen rondom de Noordermarkt bedraagt zeker 300 miljoen Euro. Een kleine daling in die waarde van 5% betekent dat omwonenden in beginsel recht hebben op een schadevergoeding van 15 miljoen Euro in totaal. Dat is vijftiemaal het totale budget waarover het stadsdeel beschikt om de realisatie van dit bestemmingsplan te financieren.¹⁰ Deze waardedaling van de woningen rondom nieuwe op- en afstapvoorzieningen zal zich elders in de stad ook voordoen. Kortom, het Stadsdeel trekt op basis van een summier onderzoek (waarbij een taxatie ontbreekt) de lichtzinnige conclusie dat het met de planschade "wel zal loslopen".

De Belangengroep wijst er op dat de belastingbetaler er uiteindelijk voor zal opdraaien, wanneer omwonenden recht blijken te hebben op omvangrijke planschadevergoedingen. Daarom dient een gedegen taxatierapport te worden

¹⁰ Blijkens paragraaf 10.3 van de Toelichting is er 3 miljoen Euro gereserveerd om het bestemmingsplan in 2012-2015 uit te voeren. Dit bedrag is bedoeld voor de aanleg van op- en afstapvoorzieningen en alternatieve ligplaatsen, niet voor schadevergoedingen.

opgesteld, waarin op basis van de criteria in artikel 6.1 Wro wordt toegelicht in welke mate planschade verwacht kan worden.

Nadeelcompensatie woonboten

Daarnaast is schade te verwachten voor de eigenaren van omliggende woonboten. Zoals het rapport van Oranjewoud vermeldt liggen de woonboten bij de Noordermarkt aan beide zijden direct naast de geplande op- en afstapvoorziening en ook daar tegenover. Oranjewoud erkent dan ook dat nadeelcompensatie hier aan de orde is, maar stelt dat de waarde van de woonboten "als zodanig" niet zal dalen vanwege de op- en afstapvoorziening, omdat een woonboot een niet-plaatsgebonden roerende zaak is. Deze stelling getuigt van een totaal gebrek aan deskundigheid omtrent de waarde(-bepaling) van woonboten.

De eigenaren van de woonboten in het rak bij de op- en afstapvoorziening Noordermarkt zullen, mogelijk nog eerder dan de eigenaren van omliggende onroerende zaken, te maken krijgen met waardedalingen. De waarde van een woonboot wordt gevormd door de waarde van de boot en de ligplaats tezamen, waarbij de ligplaats voor een aanzienlijk deel de waarde bepaalt. De waarde van de woonboten in dit rak bedraagt in totaal zeker 4 miljoen Euro. Bij een waardedaling van 5% levert dit al een totale schade voor de eigenaren van omliggende woonboten op van € 200.000. Ter onderbouwing van deze schade is een reactie d.d. 24 januari 2012 bijgevoegd van woonbootmakelaar J. Kok, bijlage 8.

Wat betreft de twee wegbestemde historische schepen geldt dat ook de schade die de eigenaren daarvan zullen lijden weliswaar buiten het bereik valt van de wettelijke planschaderegeling, maar wel in aanmerking komt voor nadeelcompensatie.

In de Toelichting (paragraaf 4.2.3) staat dat het Stadsdeel de ligplaatsvergunning zal intrekken als de bewoners niet vrijwillig meewerken. Los van de vraag of intrekking van die vergunningen ten behoeve van realisatie van een op- en afstapvoorziening op zichzelf aanvaardbaar is, gaat het Stadsdeel er ten onrechte aan voorbij dat rechtmatige intrekking alleen kan plaatsvinden met financiële compensatie van de eigenaren.

Het gaat dan om een vergoeding voor het waardeverlies. Het schip plus de ligplaats bepalen immers tezamen de waarde. Die waardevermindering zal aanzienlijk zijn als de fraaie plek aan de Noordermarkt moet worden verlaten voor een locatie elders.

De Belangengroep meent dat ook deze schadeposten wegens nadeelcompensatie in paragraaf 10.3 van de Toelichting begroot moeten worden.

Handhaving

Het gebruik van de op- en afstapvoorzieningen zal voorbehouden zijn aan de commerciële passagiers- en goederenvaart. Dit vereist handhaving, met name om te voorkomen dat de pleziervaart van deze voorzieningen gebruik zal maken. De ervaring leert dat er in voorjaar en zomer ook 's avonds (en soms 's nachts) veel pleziervaart is. Juist dan zal aanmeren aan een op- en afstapvoorziening uitnodigend zijn, omdat de commerciële passagiersvaart dan gering is.

Blijkens het rapport Drukke op de Prinsengracht zijn ter plaatse van de kruising Prinsengracht/Brouwersgracht bij de tellingen vooral lawaai van motoren, kèren, toeteren, geschreeuw en muziek als bijzonderheden gemeld. Dergelijke overlast zal toenemen als gebruik kan worden gemaakt van een op- en afstapvoorziening.

Ook de handhaving van snelheids-, geluids- en uitstootnormen zal capaciteit vergen van Waternet en de politie. Blijkens het evaluatierapport "project Overlast te water 2008 2010" d.d. 27 juni 2011 van Waternet neemt het aantal overlastklachten jaarlijks fors toe.¹¹ Bekend is dat de handhaving capaciteit op het water nu al ontoereikend is. Alle reders zijn het daarover eens. Deze taakuitoefening zal door bezuinigingen nog verder worden teruggebracht. Ook de (on)mogelijkheid van handhaving van hetgeen met dit bestemmingsplan wordt beoogd, dient in de Toelichting te worden beschreven.

Afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden

In artikel 4.3 van de Regels (bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels) is onder 4.3.4 voor de op- en afstapvoorzieningen een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Van de maximale maatvoering van een op- en afstapvoorziening in artikel 1.43 (maximaal 6 afmeerpalen en een entreeplank van maximum 0,5 m² al dan niet gecombineerd met een steiger) mag het dagelijks bestuur bij omgevingsvergunning afwijken tot maximaal 10 afmeerpalen en/of een grotere entreeplank tot maximaal 2 m², al dan niet in combinatie met een steiger.

Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan de door de Belangengroep gevreesde ontwikkeling, dat de op- en afstapvoorziening aan de Noordermarkt in de loop van de tijd zal worden vergroot en voorzien van een steiger met ruimte voor bouwwerken, mogelijk maakt.

In artikel 4.6 van de Regels (wijzigingsbevoegdheden) wordt onder 4.6.2 aan het dagelijks bestuur de bevoegdheid gegeven de bestemming Water te wijzigen in die zin dat gebruik als op en afstapvoorziening wordt toegestaan door op de verbeelding de aanduiding 'op- en afstapvoorziening' op te nemen. Van die

¹¹ Zomer 2008: 510 klachten gemeld; zomer 2009: 793 klachten gemeld; zomer 2010: 928 klachten gemeld.

wijzigingsbevoegdheid kan gebruik worden gemaakt indien en nadat een bouw- c.q. omgevingsvergunning ten behoeve van de realisering van de op- en afstapvoorziening onherroepelijk is verleend en uitgevoerd.

Deze binnenplanse wijzigingsbevoegdheid, die niet in het concept ontwerpbestemmingsplan was opgenomen, maakt het mogelijk om overal waar dat nu nog niet in de verbeelding is opgenomen alsnog op- en afstapvoorzieningen te realiseren of te legaliseren. De Belangengroep vindt deze vrijbrief – opgenomen ten faveure van de reders? – in strijd met de rechtszekerheid die een bestemmingsplan behoort te bieden en dus onaanvaardbaar.

Overgangsrecht

In het overgangsrecht is bepaald dat het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet (artikel 16.4 van de Regels). Het overgangsrecht geldt dus niet voor met het ontwerpbestemmingsplan strijdig gebruik van water dat al bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan.

Dat betekent dat woonboten die in het ontwerpbestemmingsplan zijn wegbestemd niet onder het overgangsrecht vallen.¹² De Toelichting is daarover duidelijk: als de bewoners van wegbestemde woonboten geen medewerking verlenen kan het Stadsdeel hun ligplaatsvergunning intrekken en op die manier de verplaatsing tot uitvoering brengen naar een door het Stadsdeel aan te wijzen locatie (paragraaf 4.2.3). De in het verleden door het Stadsdeel beleden gelijkwaardigheid van wonen op het water met wonen op het land wordt hiermee losgelaten. Dit is in strijd met het recht op gelijke behandeling van alle inwoners van Amsterdam (artikel 1 van de Grondwet).


Weliswaar schrijft artikel 3.2.2. van het Besluit ruimtelijke ordening voor dat in het bestemmingsplan standaardregels van overgangsrecht ten aanzien van gebruik worden opgenomen, maar dat ontslaat het Stadsdeel niet van de verplichting tot gelijke behandeling van zijn inwoners. De Belangengroep meent dan ook dat de betrokken passage in paragraaf 4.2.3 van de Toelichting dient te worden geschrapt en dat de Regels hiermee in overeenstemming dienen te worden gebracht.

Te zijner tijd wensen cliënten deze zienswijze in de raadscommissie Openbare Ruimte toe te lichten. Namens hen verzoek ik u om mij tijdig tevoren te

¹² In het rapport d.d. 24 oktober 2011 van Oranjewoud staat dat de woonboten ingevolge het overgangsrecht wel gehandhaafd en vervangen mogen worden. Gezien de Toelichting is dat niet de opvatting van het Stadsdeel.

informereren over datum en tijdstip waarop het bestemmingsplan in deze raadscommissie zal worden behandeld.

Hoogachtend,



E. Unger